

## MÉMOIRE PRÉSENTÉ

à la Commission d'étude sur  
le Virage à droite sur feu rouge

à la Ville de Montréal

***Le Virage à droite sur feu rouge sur l'Île de Montréal :  
un danger concret que l'on peut éviter !***

par la Coalition contre le virage à droite sur feu rouge

---

***Porte-parole :***

Louise Aubert  
Conseillère aux dossiers sociaux  
FADOQ - *Mouvement des Aînés du Québec*  
4545, av. Pierre-De Coubertin  
C.P. 1000, Succ. M  
Montréal (Québec) H1V 3R2  
[louise.aubert@fadoq.ca](mailto:louise.aubert@fadoq.ca)

Serge Poulin  
Regroupement des aveugles et amblyopes du  
Québec (RAAQ),  
(514) 277-4401, poste 104  
[spoulin@raamm.org](mailto:spoulin@raamm.org)

Novembre 2002

## Présentation

Le présent mémoire reflète l'opinion de la Coalition contre le virage à droite sur feu rouge. Cette dernière est composée des organismes suivants :

- ?? Association pour la santé publique du Québec (ASPO), Dr Rénauld Bujold (514) 528-2400, poste 3541 [aspq@videotron.ca](mailto:aspq@videotron.ca)
- ?? Institut Nazareth et Louis-Braille (INLB), Hélène Guérette (450) 463-1710, poste 231, [hguerett@inlb.qc.ca](mailto:hguerett@inlb.qc.ca)
- ?? FADOQ - *Mouvement des Aînés du Québec*, Louise Aubert (514) 252-3017, [louise.aubert@fadoq.ca](mailto:louise.aubert@fadoq.ca)
- ?? Regroupement des aveugles et amblyopes du Québec (RAAQ), Serge Poulin (514) 277-4401, poste 104, [spoulin@raamm.org](mailto:spoulin@raamm.org)
- ?? Alliance québécoise des regroupements régionaux pour l'intégration des personnes handicapées (AQRIPH), M. Jean-Denis Marois, (418) 647-0603, [rop03@qc.aira.com](mailto:rop03@qc.aira.com)
- ?? Association québécoise des parents d'enfants handicapés visuels (AQPEHV), Kateri de Bellefeuille, (514) 849-8729, [aqpehv@cam.org](mailto:aqpehv@cam.org)
- ?? Rues pour tous, Christian Boulais, [ruespourtous@yahoo.ca](mailto:ruespourtous@yahoo.ca)
- ?? Fondation MIRA, Noël Champagne, (450) 795-3725 ou (450) 469-1182, [miracan@cam.org](mailto:miracan@cam.org)
- ?? Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec (COPHAN), Nicole Fillion (514) 284-0155, poste 22, [cophan@qc.aira.com](mailto:cophan@qc.aira.com)

## Débuts de la Coalition contre le virage à droite sur feu rouge

Notons que plusieurs de ces organisations s'étaient présentées à la Commission parlementaire du Ministère des transports sur le livre vert sur la sécurité routière au début de l'année 2000. Les membres de la Coalition se sont réunis dès le début des tergiversations provinciales au sujet du Virage à droite sur feu rouge (VDFR). C'est suite à l'annonce officielle des projets-pilotes que la Coalition s'est officiellement formée.

Notre position ne s'est pas appuyée sur des impressions ou des craintes non fondées, ni sur des allégations émotives. En effet, des membres de la Coalition ont effectué une revue de la littérature ainsi qu'une revue de presse au début de l'année 2001 afin de bien connaître le dossier.

### **Résultats de divers travaux**

De ces travaux, nous avons pris connaissance d'une importante étude réalisée en 1992, conjointement par la Ville de Montréal, la Société de l'assurance automobile du Québec et le Ministère des Transports <sup>1</sup> qui démontrait, sur la base des études effectuées à propos du VDFR, que les estimations d'économie en carburant reposent sur des hypothèses grossières, voire extravagantes. D'entrée de jeu, cette étude nous rappelait qu'en matière de virage à droite sur feu rouge, ce n'est pas le Québec qui est l'exception en Amérique du Nord, mais bel et bien l'Amérique du Nord qui est l'exception dans le monde. Selon cette étude, il est clair que cette manœuvre augmente le nombre de conflits potentiels aux intersections. Dans les années quatre-vingt, déjà, 30 % à 60 % des automobilistes n'effectuaient pas un arrêt avant de virer à droite sur feu rouge et lorsqu'ils en avaient l'opportunité, environ 20 % des automobilistes faisaient un VDFR malgré une interdiction claire à cette intersection. L'augmentation de la circulation automobile risquait sans doute d'augmenter ces statistiques. De plus, le fait que le VDFR soit interdit à environ 20 % des intersections aux États-Unis est révélateur du danger que représente cette manœuvre et de l'insécurité qu'elle peut provoquer.

Il est ici pertinent de rappeler que la convention de Vienne sur la sécurité a rejeté cette manœuvre, la considérant comme trop dangereuse. En quoi le Québec et la ville de Montréal seraient-ils au dessus des statistiques ?

Déjà, la Société de l'assurance automobile du Québec, en janvier 2001, notait que « de nombreuses études ont montré que le virage à droite au feu rouge était accompagné d'une augmentation du bilan routier, notamment chez les piétons »<sup>2</sup>.

En janvier 2001, madame Hélène Bélanger-Bonneau de la Direction de la santé publique de Montréal-Centre déposait, pour le compte de la Régie régionale de la Santé et des Services sociaux de Montréal-Centre, un dossier sur le Virage à droite sur feu rouge<sup>3</sup>, incluant le mémoire présenté à la Commission parlementaire en février 2000. Dans ses recommandations, le rapport précisait que sur le plan sociosanitaire, le VDFR entraînerait des décès et des blessures corporelles significatives, en particulier chez les enfants, les personnes âgées et les personnes handicapées. Sur le plan économique, les coûts pour la société, incluant les coûts de santé, seraient supérieurs à l'économie de carburant. Finalement, sur le plan environnemental, l'utilisation des nouvelles technologies reliées aux feux de circulation ainsi que d'autres moyens disponibles peuvent réduire davantage la consommation de carburant et la pollution que le VDFR et peuvent le faire de façon sécuritaire.

En novembre 2001, la Société de l'assurance automobile du Québec déposait son évaluation de l'impact du VDFR lors d'un projet-pilote<sup>4</sup>. Rapport qui fut l'objet de diverses manipulations. Mais ceci n'est pas notre propos actuel. Il importe de retenir que le rapport faisait ressortir qu'une forte proportion des conducteurs québécois n'effectue pas correctement la manœuvre du VDFR, notamment d'arrêter avant de tourner.

## Quelques faits et chiffres

Ainsi, les projets-pilotes nous démontrent que :

- ?? Environ 70 % des automobilistes n'effectuent pas la manœuvre correctement.
- ?? Seulement 29,8 % des conducteurs effectuent un VDFR selon la manière prescrite. De plus, cette proportion a graduellement diminué, soit de 37,9 % en avril jusqu'à 22,1 % en octobre 2001.
- ?? Seulement 50,8 % des conducteurs font un arrêt complet et le respect diminue avec le temps.
- ?? Le gain de temps moyen par jour serait de 2,7 minutes.
- ?? Alors que les attentes avec l'implantation de cette manœuvre étaient d'améliorer la fluidité, donc de diminuer les temps d'attente et par conséquent les frustrations dues à ceux-ci, il semble que l'objectif soit raté.
- ?? L'impossibilité d'effectuer la manœuvre, soit parce que le premier de la file a décidé de ne pas le faire ou parce que le flot de trafic est trop important, il devient évident que la mesure du VDFR est loin de contribuer à l'amélioration de la sécurité routière.
- ?? Si jamais cette mesure était étendue à l'ensemble du Québec et rendue permanente, il est probable que le taux de manœuvre conforme soit entre 20 % et 25 %.

Et on n'a pas compté toutes les fois où des manœuvres d'évitement d'accident ont été effectuées. Finalement, le rapport fait valoir que les résultats indiquent que plus il y aura de VDFR, de piétons et de cyclistes à une intersection, plus il y aura de conflits, ce qui peut être problématique dans les milieux fortement urbanisés.

## **Observations et bilans**

La Coalition contre le Virage à droite sur feu rouge a effectué ses propres observations avec caméra dans les villes de Drummondville et de Joliette. Les observations correspondent aux conclusions de tous les rapports que nous avons consultés, notamment sur le fait que les piétons doivent contourner la voiture s'apprêtant à faire un VDFR parce que cette dernière obstrue la voie de piéton et doivent ainsi souvent empiéter sur la voie de circulation et pourraient être heurtés par une automobile sur la voie prioritaire. Les auteurs concluaient, dans le rapport sur les projets-pilotes, tout comme dans nos propres observations, que le fait de permettre le VDFR entraîne une détérioration de la sécurité routière.

En décembre 2001, le bilan de l'évaluation des projets pilotes sur le VDFR dénombrait 60 accidents après 10 mois d'expérimentation dans des villes à densité faible et moyenne. Vingt-trois personnes ont été impliquées dans 21 accidents avec blessés légers. Sans parler de la perte en temps et en argent (absence de travail, réparation de voiture, etc.) des citoyens impliqués.

## **Le rapport d'un expert**

Finalement, un expert de la polytechnique de Montréal, M. Gou, a préparé un rapport au profit du Ministère des transports<sup>5</sup>. Ce dernier concluait que les gains du VDFR peuvent être obtenus par diverses mesures qui augmentent la sécurité des usagers de la route : pression adéquate des pneus, bonnes habitudes de conduite, gestion intelligente des feux de circulation. M. Gou estime que par simple projection, on pourrait conclure que le VDFR entraînerait annuellement 162 collisions avec blessés s'il était permis partout au Québec sauf à Montréal... alors imaginons ce qu'il en serait à Montréal. Enfin, il croit qu'il n'est pas opportun d'implanter le VDFR au Québec.

Notons ici quelques-unes de ses conclusions :

- ?? Dans cette manœuvre, la tâche du conducteur est complexe, peut-être plus complexe que d'autres tâches normales de la conduite, ce qui explique possiblement l'augmentation du nombre de collisions lorsque le VDFR est permis. De plus, il est impossible d'éduquer les automobilistes, dont l'intellect est déjà fortement sollicité par cette manœuvre.
- ?? Dans une journée, la possibilité de faire un VDFR est minime et c'est pour cette raison que les économies de temps sont quotidiennement très faibles.
- ?? L'économie de temps n'a pas de valeur, à moins qu'elle ne soit assez longue pour permettre à un individu d'exécuter une action utile et désirable. Qu'est-il possible de faire d'une quinzaine de secondes de plus par jour ?
- ?? L'uniformisation n'est pas un avantage pour justifier l'implantation du VDFR, car il y a aussi un manque d'uniformisation quant à l'utilisation des kilomètres plutôt que des milles, du port de la ceinture de sécurité, de l'illégalité des détecteurs de radar, etc. Et nous ajouterions de l'utilisation de la langue française.
- ?? Il faut comprendre que les résultats de l'étude pilote indiquent qu'un certain nombre de personnes seront blessées légèrement ou grièvement et possiblement mortellement par l'introduction du VDFR à la grandeur du Québec, comme c'est d'ailleurs le cas dans d'autres juridictions en Amérique du Nord.
- ?? L'introduction du VDFR ne peut qu'aller à l'encontre de l'objectif du gouvernement de favoriser le maintien en milieu de vie naturel et la participation maximale aux activités considérées comme normales pour les personnes handicapées.

Notons également que le professeur Gou souligne que l'autorisation du VDFR signifie du même coup l'abandon du système de flèche verte (notamment à Montréal) ou tout au moins la difficulté à offrir aux piétons cette longueur d'avance sur les automobiles, ce qui risque donc de ramener à ses niveaux antérieurs la représentation des populations les plus vulnérables dans les statistiques d'accidents. À cet effet, l'équipe du professeur Gou a parrainé la réalisation d'observations dans les régions pilotes. Il a constaté que lorsque le champ de vision des automobilistes est restreint, ces derniers doivent s'avancer considérablement au-delà de la ligne d'arrêt pour observer le trafic venant de la gauche. Ainsi, les personnes (dont les personnes handicapées physiques) doivent contourner les véhicules par l'avant ou par l'arrière, avec les conséquences que l'on suppose : introduction dans le trafic parallèle et danger de se faire frapper. Pour les personnes en fauteuil roulant, ils ne peuvent plus utiliser l'emplacement surbaissé aménagé dans le trottoir. De plus, puisque les personnes âgées traversent plus lentement, il est possible que leur priorité soit encore moins respectée qu'elle ne l'est actuellement. Les observations ont démontré qu'on leur coupe fréquemment le chemin. Il devient donc évident que cette mesure augmentera le nombre de collisions, de blessures et de dommages matériels.

D'autre part, une étude réalisée par des chercheurs de Ryerson Polytechnic University en 2001, dans la ville de Toronto, a montré que 108 piétons ont été impliqués dans une collision alors qu'ils avaient droit de passage et qu'un véhicule effectuait un VDFR. Les modèles canadiens ne sont pas très rassurants !



## **Conclusion**

Il est clair que l'ensemble des études sur le sujet vont toutes dans le même sens : le virage à droite sur feu rouge est une mesure dangereuse qui augmentera le bilan de la route. Peut-on, en toute moralité, comparer des coûts générés par des blessures et des coûts d'implantation de la mesure avec l'économie de temps réalisée par certains usagers ?

Et nous ne croyons pas que l'éducation y changera quelque chose. En effet, les études américaines et canadiennes démontrent que chez ces conducteurs réputés être polis et respectueux des piétons, le nombre d'accidents attribuables au feu rouge demeure important.

Peut-on implanter une mesure qui ne comporte que des effets négatifs ? Qui ne rapportera rien au bout du compte ? Est-ce que la Ville de Montréal va céder devant la pression d'une mesure populaire mais qui ne rime à rien ? Les gens en faveur de cette mesure sont-ils à ce point aveuglés par le simple plaisir de griller les feux rouges en toute impunité ?

Nous croyons que les automobilistes sont frustrés par les innombrables bouchons de circulation. Et c'est une légende urbaine que de croire que le VDFR va y changer quelque chose.

Nous demandons à la Ville de Montréal de ne pas implanter le VDFR. Il serait d'autre part tout à fait aberrant que chaque arrondissement légifère sur cette mesure. Si tel était le cas, imaginons la complexité et l'absurdité de normes variables selon l'arrondissement dans lequel on se trouve. Traverser la rue Sherbrooke d'est en ouest pourrait confronter les usagers de la route à des manoeuvres et réflexions si complexes que l'issue ne pourrait qu'en être désastreuse. Il est primordial que l'interdiction ait cours sur toute l'île.

Et nous croyons qu'il y a suffisamment d'arguments pour convaincre de l'inutilité de cette mesure et du danger qu'elle représente pour bon nombre de citoyens : les piétons, les enfants, les cyclistes, les personnes à mobilité réduite et les personnes âgées. Ont-ils été entendus ?

Pour finir, reprenons un à un les commentaires les plus entendus en faveur du VDFR :

?? Harmonisation avec le reste de l'Amérique du Nord : qu'à cela ne tienne, nous sommes déjà une société distincte avec nos panneaux en français, l'interdiction des détecteurs de radars, les kilomètres... Et est-ce là une véritable raison ?

?? Économie d'essence : tel que démontré dans l'ensemble des études, elle est si minime qu'il ne vaut pas la peine d'en parler. Des moyens plus intelligents tel les pneus correctement gonflés offrent des économies équivalentes, si non, plus importantes.

?? Fluidité de la circulation : il est démontré que la possibilité de virer à droite est restreinte par la densité de la circulation, par la mesure volontaire et non obligatoire. D'autre part, il est démontré que la synchronisation des feux de circulation et la présence de boucles de détection sont beaucoup plus efficaces. Au contraire d'un des objectifs visés, cette mesure ne fait que créer plus de frustration auprès des automobilistes qui ne peuvent se prévaloir de la mesure.

?? Économie de temps : dans un déplacement, il est rare de tourner à droite plus de deux fois. Si tel était le cas, on se mettrait à tourner en rond. Les études estiment le temps sauvé lors d'un trajet de 30 secondes à 2 minutes. Que peut-on bien faire de ce précieux temps ?

Nous ne le répéterons jamais assez : il n'y a aucune raison valable qui tienne la route face à l'implantation du virage à droite sur feu rouge. Refusons de faire le jeu de lobby et de pressions populaires qui vont augmenter le bilan routier. Le danger qui pèsera sur les enfants, les piétons, les cyclistes, les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite est une réalité documentée.

---

<sup>1</sup> Société de l'assurance automobile du Québec, Ministère des transports du Québec, Ville de Montréal, Examen critique de la documentation et analyse avantages/inconvénients, Avril 1992

<sup>2</sup> Société de l'assurance automobile du Québec, Cadre d'évaluation de la sécurité du virage à droite au feu rouge au Québec lors d'un projet pilote, janvier 2001

<sup>3</sup> Hélène Bélanger-Bonneau, Virage à droite sur feu rouge, Régie régionale de la Santé et des Services sociaux de Montréal-Centre, Janvier 2001

<sup>4</sup> Maxime Brault, Mario Montégiani, Robert Simard, Évaluation de l'impact du Virage à droite au feu rouge lors d'un projet-pilote au Québec; volet : connaissances, attitudes et comportements, Société de l'assurance automobile du Québec, Novembre 2001

<sup>5</sup> École polytechnique, Centre de développement technologique Le virage à droite au feu route au Québec, Ministère des transports du Québec, Septembre 2002