

Virage à droite au feu rouge: un «NON!» retentissant

[Article suivant](#)
[Article précédent](#)
[Catalogue d'articles](#)

Les séances de consultation publique sur l'implantation du virage à droite au feu rouge (VDFR) sur le territoire de Montréal ont rempli à craquer la salle du Conseil de l'Arrondissement de Ville-Marie, les 18 et 19 novembre. Entre autres, une vingtaine d'organismes sont venus présenter leurs motifs d'objection. Sans compter les services municipaux, eux aussi opposés à l'implantation.

Jessy LaPointe

Ces consultations sont tenues par la Ville de Montréal à la demande du ministère des Transports du Québec. Elles ont été populaires au point qu'une partie de l'assistance a dû suivre les échanges sur un téléviseur, installé dans une autre pièce.

Après avoir mené des projets-pilotes de VDFR dans 26 municipalités du Québec, de janvier 2001 à janvier 2002, le ministère des Transports du Québec (MTQ) a annoncé la généralisation du VDFR pour le 13 avril 2003, mais le gouvernement a convenu de laisser aux autorités municipales de Montréal le temps de présenter leurs intentions.

En jumelant l'implantation du VDFR avec un plan d'action pour son implantation sécuritaire, le MTQ souhaite non seulement harmoniser le VDFR avec les autres administrations nord-américaines, mais susciter une plus grande responsabilisation des conducteurs à l'égard des piétons et des cyclistes. On veut d'ailleurs modifier le Code de la sécurité routière pour renforcer la priorité accordée aux piétons. Il vaut d'ailleurs la peine de préciser la nouvelle manœuvre: «permettre au conducteur d'un véhicule routier ou d'une bicyclette d'effectuer un virage à droite au feu rouge aux endroits où un tel virage n'est pas interdit par une signalisation, et après que le conducteur ait immobilisé son véhicule et cédé le passage aux piétons engagés dans l'intersection de même qu'aux véhicules et aux cyclistes engagés ou si près de s'engager dans l'intersection qu'il serait dangereux d'effectuer ce virage».

La commission spéciale doit maintenant se pencher sur plusieurs scénarios, allant de l'interdiction totale du VDFR sur son territoire à la permission totale, en passant par plusieurs scénarios où le VDFR serait interdit seulement dans certains arrondissements ou à certaines intersections. La commission doit rendre son rapport au plus tard le 16 décembre.

La commission siégeait cependant devant une foule visiblement contre l'implantation, même partielle, du VDFR. Les représentants du ministère des Transports venus exposer le projet ont été l'objet de maints sifflements désapprobateurs. De plus, au fur et à mesure que les membres de la commission demandaient à ces représentants de présenter des résultats d'études sur l'incidence de ce projet sur la sécurité des piétons et que lesdits représentants s'excusaient de ne pas avoir ces résultats d'études entre les mains, les commentaires rageurs se multipliaient.

«Elles sont où, vos données? S'il y a eu des études du projet-pilote, elles ont été faites dans des villes où il n'y a presque pas de circulation automobile! Et quand vous dites qu'il y aura plus de surveillance policière... faites-moi pas rire! On a déjà de la misère à faire respecter la réglementation actuelle!», s'est exclamé le citoyen Denis Robert, assez représentatif de l'esprit qui animait la foule.

La présentation de l'ingénieur Carol Richard, du Service environnement, voirie et réseaux de la Ville de Montréal, a causé plusieurs salves d'applaudissements dans la salle.

«L'estimé le plus souvent cité de 15/100 de 1% d'économies d'énergie reliée au VDFR équivaut à une réduction d'un peu moins de un dixième de cent par litre



d'essence, soit une économie de 1,80\$ par année. Une publication du FHWA indique que les économies d'énergie découlant d'une meilleure coordination des feux de circulation seraient cinq fois supérieures à celles générées par le VDFR», soutient l'ingénieur Carol Richard.

«De plus, les municipalités doivent assurer la quiétude des citoyens demeurant dans les quartiers résidentiels. Or, le VDFR est de nature à favoriser la circulation de transit et ainsi compromettre cette quiétude, en permettant au conducteur circulant sur une artère, et en attente d'un feu vert, d'effectuer un VDFR et par la suite d'emprunter une rue résidentielle avoisinante pour poursuivre son chemin. Ce qui va à l'encontre des objectifs municipaux», ajoute M. Richard.

M. Richard souligne aussi les résultats de neuf études américaines, qui concluent que le VDFR a causé une augmentation de 44,2% des accidents avec blessures pour les piétons, de 58,6% des accidents avec blessures pour les cyclistes et de 9,4% des accidents pour tous les usagers. De plus, des observations sur 67 000 automobilistes ayant viré à droite dans 110 intersections (de villes américaines) ont donné un taux de non-respect de 57% (au niveau de l'arrêt complet et de l'obligation de céder le passage aux piétons).

Pour le Service environnement, voirie et réseaux, les coûts d'une implantation partielle du VDFR sont aussi prohibitifs: alors qu'il n'en coûterait que 30 000\$ pour installer des panneaux sur les 15 ponts menant à Montréal, avertissant qu'il est interdit d'y effectuer des VDFR, le Service estime qu'il en coûterait plus de 4 millions\$ pour installer des panneaux interdisant le VDFR seulement à certains endroits.

Après avoir souligné qu'au cours des années 1990, différentes mesures ont permis à Montréal d'afficher un taux d'accidents avec blessés ou tués jusqu'à deux fois moindre que dans les autres grandes villes canadiennes, M. Richard affirme que l'implantation du VDFR viendrait compromettre ce bilan. C'est pourquoi son Service privilégie le statu quo, comme à New York.

Le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) privilégie aussi l'interdiction du VDFR sur tout le territoire de Montréal. Les représentants du Service de police ont été chaleureusement applaudis et félicités par l'assistance, après avoir fait valoir que leur priorité était la sécurité des résidents et que le VDFR menaçait justement cette sécurité.

En fait, outre les représentants du ministère des Transports, seul un autre intervenant a été l'objet de huées, un certain Paul Bourque, venu expliquer que selon lui, le VDFR «redonnerait les intersections aux piétons»: «D'abord, les accidents causés par le VDFR causent des dommages très mineurs, vu la faible vitesse des automobiles qui font cette manœuvre. Aussi, si l'automobiliste ne peut pas virer à droite au feu rouge, mais qu'il doit laisser les piétons passer pendant 2 ou 3 feux verts, qu'est-ce qu'il va faire? Il va s'impatienter et foncer dans les piétons. C'est ce qui se passe d'ailleurs aujourd'hui!»

Paru dans Le Ville-Marie du 24 novembre 2002, page 3

Avertissement: Ce texte ne vise qu'à constituer un échantillon personnel des textes journalistiques de Jessy LaPointe et ne peut être utilisé ou copié qu'à des fins de consultation personnelle.