
Opinion de Vélo Québec sur le virage à droite au feu rouge à Montréal

Présenté à la Commission spéciale
du conseil pour l'étude de la
pertinence de l'implantation
du virage à droite au feu rouge
sur le territoire de la Ville de
Montréal

Novembre 2002



>Introduction

En octobre dernier, le ministre des Transports, M. Serge Ménard, a annoncé que le virage à droite au feu rouge (VDFR) serait dorénavant permis partout au Québec, à l'exception du territoire de Montréal. Puisque la Ville de Montréal s'était opposée à l'implantation de cette mesure sur son territoire lors de la commission parlementaire tenue sur ce sujet au printemps 2000, le ministre a décidé de laisser l'administration municipale trancher la question.

Vélo Québec remercie l'administration Tremblay de tenir des audiences publiques à ce sujet et d'offrir ainsi aux citoyens et citoyennes de la ville la possibilité de faire part de leur opinion. Dans les lignes qui suivent, Vélo Québec expliquera les motifs qui l'amènent à demander à l'administration montréalaise de renoncer au virage à droite au feu rouge. Dans une ville de la taille de Montréal, nous estimons qu'une telle mesure aurait des effets négatifs sur la sécurité des piétons et des cyclistes. Nous incitons donc la Ville de Montréal à considérer d'abord la sécurité de tous les usagers de la route, en particulier ceux qui ne sont pas motorisés, avant de prendre sa décision.

On sait que le virage à droite au feu rouge est autorisé dans l'ensemble des provinces canadiennes et des états américains. Cette mesure date de la crise du pétrole qui a secoué le continent dans les années 1970. En décembre 1975, le Congrès américain adoptait le *Energy Policy and Savings Act* qui obligeait les états américains à autoriser le VDFR, mesure qui fut rapidement copiée par toutes les provinces canadiennes à l'exception du Québec. Il est intéressant de rappeler que l'objectif alors visé par le gouvernement américain était de favoriser les économies d'énergie. Or, toutes les études effectuées à ce sujet depuis lors, dont la dernière par M. Michel Gou de l'École polytechnique pour le compte du ministre des Transports, démontrent que cet objectif n'a jamais été atteint. Les faits démontrent, qu'au mieux, les économies d'énergie sont insignifiantes : on parle en effet de trois litres de carburant par auto par année !

Le virage à droite au feu rouge est une mesure populaire auprès des automobilistes parce qu'elle leur donne l'impression de faire des économies de temps importantes. À l'analyse, on constate qu'il s'agit d'une fausse perception puisque les données tirées de l'étude de M. Gou démontrent encore une fois qu'il n'en est rien. Selon le rapport des projets pilotes réalisés en 2002 dans 26 villes du Québec, *le VDFR permet des économies de 30 secondes par trajet et donc d'au plus une minute par jour !*

C'est donc en se basant sur une hypothèse d'économie d'énergie non fondée et sur ces gains en temps imperceptibles que les gouvernements d'Amérique du Nord justifient l'application d'une mesure qui, par ailleurs, est une cause additionnelle d'accidents entre usagers de la route. Vélo Québec souhaite donc que la Ville de Montréal, à l'instar de celle de New-York, reconnaisse le caractère unique de notre ville et privilégie plutôt la protection de clientèles les plus vulnérables dans nos rues : les enfants, les personnes âgées, les piétons en général et les cyclistes, soit les gens non motorisés.

>Position de Vélo Québec sur le virage à droite au feu rouge

Vélo Québec estime que les dangers d'accidents impliquant des automobilistes effectuant un virage à droite au feu rouge avec des cyclistes et des piétons sont plus grands que les avantages du VDFR pour les automobilistes et demande à la Ville de Montréal de conserver le statu quo.

Vélo Québec estime que les dangers d'accidents impliquant des automobilistes effectuant un virage à droite au feu rouge avec des cyclistes et des piétons sont plus grands que les avantages du VDFR pour les automobilistes et demande à la Ville de Montréal de conserver le statu quo.

>Montréal, une métropole

Entre Montréalais, nous sommes mal venus de justifier des décisions qui visent à mettre Montréal au diapason du Québec. Normalement, c'est plutôt l'inverse : il faut se débattre pour ne pas se faire imposer des solutions qui ont fait leurs preuves dans des villes comme Joliette ou Buckingham, là où justement la *trame urbaine* n'a que peu à voir avec celle de Montréal. Or, c'est justement ce que vise la démarche de consultation menée présentement par l'administration Tremblay. Faut-il implanter à Montréal une mesure de gestion de la circulation qui aurait fait ses preuves dans une ville de 10 000 habitants pour la simple raison que Montréal doit se mettre à l'heure du Québec ?

Montréal est une métropole qui se singularise non seulement au Québec, mais dans l'ensemble de l'Amérique du Nord. Montréal est une ville reconnue pour ses restaurants, ses festivals, sa convivialité et la sécurité de ses rues (c'est d'ailleurs ce qui fait le succès du Festival de jazz, notamment auprès des Américains qui n'en reviennent pas de pouvoir se déplacer en sécurité à pied au centre-ville, dans une ambiance festive). Une ville où l'on marche beaucoup, où l'on utilise plus qu'ailleurs le transport en commun et le vélo. Une ville plus dense où, finalement, l'auto n'a pas la présence qu'elle a dans les autres grandes villes nord-américaines. Montréal respire et aime respirer. Malheureusement, ce cachet unique qui fait que les Montréalais apprécient leur ville et que nous réussissons si bien à vendre aux visiteurs étrangers est directement mis en cause par l'autorisation éventuelle du VDFR. Et c'est aux Montréalais de décider s'ils veulent garder cette qualité de vie que nous avons développée durant les 20 dernières années.

>Des affinités avec New-York

En fait, s'il est une ville avec laquelle Montréal peut se comparer sur ce continent pour la qualité de sa vie urbaine, c'est New-York. Bien sûr, la métropole américaine est presque trois fois plus peuplée que Montréal, mais avec une densité de population qui s'apparente à la nôtre. En moyenne, les principales villes américaines (Boston, Chicago, Détroit, Houston, Los Angeles, Phoenix, San Diego, San Francisco et Washington) ont une densité de 14,2 habitants par hectare, contre 25,9 à Toronto et 33,8 à Montréal². Avec comme conséquence que dans les principales villes américaines, on se déplace en automobile sur des distances presque trois fois plus grandes qu'à Montréal. Bref, si New-York a jugé bon de retirer l'autorisation du VDFR et de privilégier la sécurité des piétons et des cyclistes, on ne voit pas pourquoi l'administration montréalaise ne s'en inspirerait pas pour établir sa politique sur le VDFR plutôt que de calquer celle de Saint-Cyrille de Wendover où un projet pilote s'est déroulé durant les derniers mois !

>Le VDFR, une mesure qui crée des problèmes de sécurité

Il est utile de rappeler que lors de la commission parlementaire se penchant sur l'implantation du VDFR au printemps 2000, la Ville de Montréal s'était opposée à cette mesure parce qu'elle estimait que le VDFR créerait des problèmes de sécurité. En fait, on trouve dans le mémoire de la Ville des données qu'il est utile de reprendre ici.

Montréal a un taux de victimes piétons de 93,1 par 100 000 habitants en comparaison à 35 par 100 000 habitants pour le reste du Québec. Malgré cette différence de taille, il reste que la sécurité des usagers de la route non motorisés s'améliore à Montréal. Ainsi, entre 1995 et 2000, le taux d'accidents impliquant des piétons a diminué de 23,2%.

En fait, ces résultats s'expliquent par l'application de mesures particulières implantées à partir de 1993. Celles-ci visaient à protéger les piétons et les clientèles vulnérables aux abords des parcs, des écoles, des institutions et aux carrefours où on dénombre le plus d'accidents. À partir de 1994-1995, la ville a rendu plus facile la traverse des nombreuses intersections achalandées par l'installation d'une flèche verte pendant les 9 premières secondes du feu vert.

>Le VDFR mine la crédibilité du feu rouge

On comprend mieux pourquoi la Ville de Montréal s'est opposé au VDFR en commission parlementaire. Dans son mémoire, la Ville de Montréal soutenait son point de vue de la façon suivante:

« Le danger d'adopter le VDFR à Montréal, c'est de miner la crédibilité du feu rouge. Celui-ci est l'un des symboles les mieux compris des usagers de la route et l'instauration du VDFR en modifierait la clarté et placerait les usagers vulnérables en situation d'insécurité. »

« Le bilan de la sécurité routière à Montréal est positif parce que, en bonne partie, les règles du jeu à l'intersection sont claires. Or, l'introduction du VDFR complexifie justement ces règles. De plus, puisqu'il serait nécessaire d'ajouter un nouveau type de panneau à l'intersection, cela surchargera le conducteur d'information à un endroit critique compromettant le temps de réaction du conducteur et augmentant, de ce fait, les risques d'accidents. »

>À Montréal, les personnes non motorisées craignent le VDFR

Si, en règle générale, les automobilistes sont en faveur du VDFR, leur opinion change systématiquement quand ils utilisent la chaussée comme cycliste ou comme piéton. Ainsi, dans un sondage SOM effectué la semaine dernière, on constate qu'à peine 10,5% des gens estiment que les automobilistes se préoccupent toujours de la sécurité des piétons et des cyclistes.

Lorsque l'on questionne les Montréalais sur leur perception du VDFR, 59,3% disent craindre pour leur sécurité lorsqu'ils se déplaceraient à pied ou à bicyclette si cette mesure était implantée à Montréal. Cette perception confirme ce que nous constatons quotidiennement en circulant à vélo à Montréal. Diminuer la protection accordée aux usagers les plus vulnérables met leur sécurité en danger. Doit-on alors dire que Montréal y perd au change si seuls les automobilistes, dont le temps n'est sûrement pas plus précieux que ceux des autres usagers de la route, trouvent des avantages au VDFR ?

Lorsque l'on questionne les Montréalais sur leur perception du VDFR, 59,3% disent craindre pour leur sécurité lorsqu'ils se déplaceraient à pied ou à bicyclette si cette mesure était implantée à Montréal

Doit-on alors dire que Montréal y perd au change si seuls les automobilistes, dont le temps n'est sûrement pas plus précieux que ceux des autres usagers de la route, trouvent des avantages au VDFR ?

Vélo Québec s'explique mal comment une administration municipale qui a tout fait durant la dernière décennie pour diminuer les accidents aux intersections et gagné en 1998 le prix de sécurité routière de l'Association québécoise du transport et des routes, aille de l'avant avec une mesure qui aura l'effet contraire.

Le VDFR n'a aucun impact significatif sur les économies d'énergie

Pour les questions énergétiques, notre société doit se mettre au diapason du reste du monde et cesser de s'inspirer de nos voisins américains qui ne sont pas nécessairement un modèle dans le domaine de la conservation d'énergie.

>Le VDFR fragilise les cyclistes

Pour les cyclistes, le VDFR représente non seulement un recul en terme de sécurité, mais les place face à une contrainte purement technique : en vertu du Code de la sécurité routière, les cyclistes sont tenus de s'immobiliser au feu rouge à la droite de la chaussée. En pratique, le fait qu'un cycliste se retrouve à cet endroit provoquera, dans l'éventualité d'un VDFR, une situation de conflit ou de frustration de la part des automobilistes.

Dans son mémoire déposé en Commission parlementaire, la Ville de Montréal évalue qu'avec l'implantation du VDFR, les accidents en général augmenteraient de 9,4%, alors que ceux impliquant des piétons augmenteraient de 44% et ceux impliquant des cyclistes de 58%. D'ailleurs, dans les projets pilotes réalisés dans 26 villes du Québec durant les derniers mois, on a relevé 22 accidents causés par le VDFR, dont la moitié impliquaient des cyclistes (les études réalisées dans les villes américaines démontrent que 50% des accidents aux intersections où le VDFR est permis impliquent aussi des cyclistes et des piétons). Vélo Québec s'explique mal comment une administration municipale qui a tout fait durant la dernière décennie pour diminuer les accidents aux intersections et gagné en 1998 le prix de sécurité routière de l'Association québécoise du transport et des routes, aille de l'avant avec une mesure qui aura l'effet contraire.

>Une mesure qui n'améliore en rien notre consommation d'énergie

On l'a vu, le VDFR n'a aucun impact significatif sur les économies d'énergie. D'autres mesures, comme la synchronisation des feux de circulation (que la ville s'apprête d'ailleurs à moderniser), auront un impact beaucoup plus concret sur la fluidité de la circulation.

Le fait est que pour les questions énergétiques, notre société doit se mettre au diapason du reste du monde et cesser de s'inspirer de nos voisins américains qui ne sont pas nécessairement un modèle dans le domaine de la conservation d'énergie. D'ailleurs, il y a longtemps que nous avons fait des choix énergétiques qui nous distinguent du reste de l'Amérique du Nord : développement de l'énergie électrique, financement et développement du transport en commun et programmes d'encouragement à l'utilisation du vélo à des fins de transport. Des données obtenues de la Société de transport de Montréal nous apprennent que par année, chaque montréalais se déplace en moyenne en auto sur 4746 km sur son territoire, en comparaison avec 11155 km dans les grandes villes américaines : Montréal est une ville plus dense où tout n'est pas sacrifié à l'auto. D'ailleurs, le transport en commun est plus prisé ici puisque chaque montréalais l'utilise en moyenne pour 222 déplacements par année, contre seulement 63 dans les villes américaines.

>Le vélo, une façon efficace de se déplacer à Montréal

D'ailleurs, si l'on fait abstraction de quelques cas d'exception, en général l'utilisation du vélo s'avère plus grande au Québec qu'elle ne l'est dans l'ensemble de l'Amérique du Nord. La Ville de Montréal, à ce chapitre, se distingue encore plus nettement. Ainsi, 63% des ménages montréalais ont un vélo et chacun de ceux-ci en possède 1,5, soit 900 000 en tout. De plus, la population montréalaise utilise beaucoup le vélo. Durant l'année 2000, près d'un montréalais sur deux âgé de 6 à 74 ans (700 000 personnes) a fait du vélo au moins une fois; durant cette même année, près d'un montréalais sur trois (485 000 personnes) en a fait au moins une fois par semaine. Citons également le succès du Tour de l'île de Montréal et des activités

reliées à la Féria du vélo, la grande popularité des aménagements cyclables existants et le projet de la Route verte qui reliera en 2005 le Québec par un corridor cyclable ininterrompu entre l'Abitibi-Témiscamingue et la Gaspésie. Pour la qualité de ses aménagements encourageant la pratique cycliste, Montréal a même été nommée meilleure ville cyclable d'Amérique du Nord par le magazine américain *Bicycling* en 1999 et 2001.

Vélo Québec se demande s'il faut briser l'originalité de ce modèle montréalais simplement pour se conformer au reste des grandes villes du Canada et des États-Unis. Montréal n'a pas à rougir de ce qui la distingue dans sa trame urbaine. Montréal est une ville sécuritaire pour les piétons et les cyclistes. Plutôt que d'instaurer le VDFR pour faire plaisir aux automobilistes, la Ville de Montréal devrait plutôt prendre des mesures qui privilégient d'autres moyens que l'automobile pour se déplacer à Montréal.

La Ville de Montréal devrait plutôt prendre des mesures qui privilégient d'autres moyens que l'automobile pour se déplacer à Montréal.

On comprend mieux pourquoi la ville s'est opposée au VDFR en commission parlementaire il y a deux ans

>Le VDFR à Montréal, un choix impraticable

En plus de créer des risques additionnels d'accidents, l'implantation du VDFR à Montréal risque d'amener beaucoup de confusion chez tous les usagers de la route. Nous l'avons vu plus tôt, depuis 1993, le service de circulation de la ville a implanté un certain nombre de mesures pour sécuriser les intersections utilisées par des usagers non motorisés : piétons, cyclistes, jeunes enfants, étudiants et personnes âgées. Vélo Québec a répertorié que 84% des intersections (soit 1917 sur 2292) de la nouvelle ville sont situées à moins de 300 mètres (soit un pâté de maison nord-sud dans un quartier quadrillé) des garderies, des écoles, des hôpitaux, des CHSLD et des résidences pour personnes âgées. On voit mal comment on pourrait y permettre le VDFR. Si on établit un périmètre de 100 mètres (soit un pâté de maisons est-ouest dans un quartier quadrillé) autour de ces mêmes lieux pour en protéger la clientèle, le nombre d'intersections où l'interdiction du VDFR est de mise passe à 1286, soit 56% de toutes les intersections avec feux de circulation de la Ville de Montréal. On comprend mieux pourquoi la ville s'est opposée au VDFR en commission parlementaire il y a deux ans. D'ailleurs, dans notre sondage, 76,2% des gens disent que le virage à droite devrait être interdit à proximité des garderies, des écoles et des résidences pour personnes âgées.

Les faits démontrent que le VDFR est incompatible avec les mesures de sécurité mises en avant pour protéger les personnes non motorisées aux intersections. Ainsi, dans l'ancienne Ville de Montréal, 45% des feux sont équipés d'une flèche empêchant le virage à droite durant les neuf premières secondes du feu vert ou d'un feu pour les piétons ou d'un feu permettant un virage protégé à gauche.

Si le VDFR est interdit dans les arrondissements du centre, on est droit de se demander comment l'automobiliste fera pour découvrir où commence et où se termine cette interdiction.

>Montréal contre la banlieue ou Montréal ville unifiée ?

Si, pour des mesures de sécurité, la ville décide d'interdire le VDFR dans certains arrondissements, on voit mal comment elle pourrait l'autoriser sur le reste du territoire. Il s'agit, à notre avis, d'un beau symbole d'unification que l'administration Tremblay devrait utiliser pour consolider l'image de la nouvelle ville.

Il y a le principe, mais il y a aussi la pratique. Si le VDFR est interdit dans les arrondissements du centre, on est droit de se demander comment l'automobiliste fera pour *découvrir* où commence et où se termine cette interdiction. On sait que le fait de surcharger les intersections de panneaux n'est pas une solution pratique pour faire passer un message. L'automobiliste qui s'avance vers l'intersection pour effectuer un VDFR se concentre sur la circulation qui vient à sa gauche. Comment imaginer que son attention pourra se porter sur un panneau, situé à sa droite, lui indiquant qu'il a ou non droit au VDFR ? On le voit, les risques d'accident et de confusion chez les usagers de la route aux intersections munies de feux de circulation seront d'autant augmentés si la ville permet le VDFR dans certains arrondissements seulement.

>Conclusion

Au moment où nous préparons ce mémoire, la Ville de Montréal annonçait qu'elle désirait uniformiser les plans d'urbanisme des anciennes villes de banlieue avec celui de Montréal. Par la même occasion, elle désirait mettre à jour ce dernier et se donner ainsi des lignes directrices claires. Vélo Québec souhaite ardemment que l'administration Tremblay tienne compte de l'ensemble des citoyens et citoyennes de l'île avant de prendre sa décision sur le VDFR, afin, justement, de se doter de lignes directrices claires et non d'une politique pleine d'exceptions qui confondent tout le monde.

Il importe de bien se demander à qui l'autorisation du VDFR profitera réellement et si, dans le fond, on ne créera pas des problèmes qui n'existent pas présentement. Les études américaines démontrent en effet que de 30 à 60% des automobilistes ne font pas leur arrêt obligatoire au feu rouge lorsqu'ils veulent tourner à droite. L'étude produite par M. Gou a démontré qu'en Ontario, moins de 14% des automobilistes effectuaient le VDFR correctement. Comment la ville peut-elle justifier l'implantation d'une mesure qui, on le sait à l'avance, ne sera pas respectée par 85% des automobilistes ?

Comment la Ville peut-elle justifier l'implantation d'une mesure qui, on le sait à l'avance, ne sera pas respectée par 85% des automobilistes ?

Les cyclistes, les piétons, les personnes âgées et les parents de jeunes enfants souhaitent ardemment que la Ville de Montréal comprenne les risques reliés au VDFR et que la position de l'administration Tremblay demeure celle que la ville a défendue il y a deux ans : interdire le VDFR sur le territoire de Montréal.