

LE VIRAGE À DROITE SUR FEU ROUGE

COMMENTAIRES DE

PAUL A. BOURQUE

Il n'y a pas plusieurs positions possibles dans ce dossier. Pour ou contre Depuis plusieurs années le dossier du VDFR refait surface!

Le 12 octobre 1991 le quotidien Le Soleil publiait un article intitulé:

Le virage à droite ce n'est pas demain la veille

Je suis convaincu que la majorité des lecteurs n'ont pas fait de vérification des énoncés. Ceci est une réaction typique de la majorité silencieuse; on ne m'est rarement en doute ce qui est écrit.

L'Ontario est à reconsidérer le V A D F R Faux :

Ils analysent toutes les données d'accidents et implantent les mesures correctives appropriées dans tous les secteurs, mais ne remettent pas en question la permission du VDFR (G. Malinsky MRCOC)

En Europe le V A D F R est défendu Faux

Il faudrait plutôt dire que le VDFR n'est pas répandu en Europe (surtout aux endroits très fréquentés par les touristes) mais lorsque qu'ils le permettent, ils utilisent l'affichage de la flèche jaune avec le feu rouge. (certaines villes au Québec le font présentement: entre autres: Lachine Trois-Rivières, Anjou, Montréal-Nord, St-Léonard...)

(Certaines personnes font mention que la Convention de Vienne interdit le virage à droite sur feux rouges tel que pratiqué en Amérique du Nord) Il faudrait aussi mentionner que le système de contrôle du trafic est aussi différent.

En Europe, en Asie et en Australie lorsqu'on veut permettre la manoeuvre de VDFR, on ajoute une lentille, avec flèche rouge pour permettre un virage après l'arrêt ou un feu jaune avec une flèche. Donc on interdit le virage sur le feu rouge mais on accorde une permission en ajoutant une flèche. On utilise une autre méthode tout simplement.

Ici au Québec plusieurs municipalités installent une lentille avec flèche de virage jaune au feu rouge pour permettre le VDFR. Je verrais plus le VDFR car une flèche jaune n'oblige pas un arrêt; et je n'ai pas lu de contestation sur cette pratique, même si elle est illégale) A-t-on étudié les résultats sur la sécurité dans ces villes du Québec?

Un autre point a été mentionné dans des entrevues télédiffusées sur ce sujet.

Des études récentes ont indiqué que les juridictions remettent en question le VDFR. (par contre on ne mentionne pas de juridictions)

À ma connaissance il n'y a pas de documentation à ce propos et j'ai demandé aux personnes qui ont fait ces commentaires, de me fournir les documents de référence, mais je les attends encore.

Les études récentes mentionnées dans tous les discours sont des études antérieures à 1984. Pourquoi, s'il y a des problèmes avec le virage à droite sur les feux rouges, n'y a-t-il pas de nouvelles études démontrant les problèmes, et les solutions envisagées pour les corriger.

Il est certain, qu'il y a une augmentation du taux d'accidents avec le mouvement de VDFR, par contre il faut prendre en considération tous les éléments et aller plus loin dans l'analyse que simplement dire qu'un accident c'est trop, donc qu'il ne faut pas permettre le VDFR.

Exemple: La ceinture de sécurité réduit la gravité des accidents mais il y a des cas où le port de la ceinture n'a pas été bénéfique; il en va de même pour les sacs gonflables.

Par contre comme les avantages l'emportent sur les inconvénients, tous considèrent que le bilan est positif. Ne peut-il pas en être ainsi avec le VDFR ?

Un autre exemple, c'est l'installation de feux de circulation; ceux-ci réduisent certains types d'accidents, qui eux sont plus importants que les accidents causés par les feux de circulation; donc si l'on pèse le pour et le contre, on en déduit qu'au total le bilan est positif. Par contre dans le cas du virage à droite sur les feux rouges, ceux qui sont contre limitent leur analyse et ne veulent pas prendre en considération tous les aspects de la question. Il s'agit d'un plaidoyer plutôt que d'une analyse.

En Amérique du Nord, seul le Québec et la ville de New-York ne permettent pas le VDFR. Il ne faut pas oublier que lorsque la ville de New-York a pris la décision d'enlever la permission (depuis 1924) en 1937, il n'y avait pas de feux pour piétons!

Par contre regardez le bilan d'accidents pour les piétons.

La ville de New-York est la seule ville dans l'état de New-York qui a un bilan négatif concernant les statistiques d'accidents de piétons.

(M. M. Daillard New-York State Department)

La ville de New-York soutient qu'elle avait trop de piétons pour pouvoir permettre les VDFR ; par contre lorsque confronté à la question :

«Si vous avez tant de piétons, vous devez donc interdire les virages à droite à plusieurs intersections pour limiter les conflits piétons/véhicules à ces carrefours?»

Et la réponse fût: (Mme Barbara Morgenbesser, Ville de New-York)

« On ne peut pas car il y a trop de véhicules!»

Donc on crée des conflits sur les feux verts.

Ici au Québec on dit que les conducteurs ne respecteront pas les piétons parce que les Québécois ne respectent pas les lois, parce que nous sommes "latins". Par contre si cela est vrai, pourquoi a-t-on eu le plus haut taux du port de la ceinture de sécurité?

Lorsqu'un groupe de personnes est d'accord pour apporter des changements, il est rare qu'elle sentent le besoin de faire des représentations (c'est ce qu'on appelle la majorité silencieuse). Par contre, pour celles qui sont contre, c'est l'inverse.

Pourquoi n'y aurait t'il pas des modifications là où le VDFR est permis, s'il constitue un réel problème de sécurité?

Un autre point qui n'a pas été mentionné dans ce débat, est:"de redonner le feu vert aux piétons. Si on ne permet pas les virages à droite sur feux rouges, on fait en sorte que les conducteurs de véhicules à être en conflit avec les piétons sur les feux verts. C'est ici que l'on peut démontrer les raisons les plus avantageuses pour les piétons!

Lorsque qu'on ne peut pas tourner à droite sur les feux rouges, on crée des conflits avec les piétons sur les feux vert!

Toutes les études s'entendent pour dire que les accidents avec piétons sur virage à droite sur feux vert sont plus graves que les accidents avec VDFR.

Pour améliorer la sécurité des piétons, au Québec nous sommes en train de tout changer la norme de la gestion des carrefours. On installe des feux de circulation avec flèche tout droit, des boutons d'appel pour que le piéton puisse avoir son temps exclusif de traverse. (Souvent le piéton fait l'appel et traverse sur la main fixe; et lorsque le feu de piéton blanc apparait, il a déjà complété sa traverse. Au Québec le piéton doit demander la permission de traverser!).

Mais avant d'apporter toutes sortes de solutions, a-t-on non seulement identifié le problème mais surtout si on ne connaît pas la cause d'un mal comment peut-on le guérir?

Si un conducteur n'a pas le droit de VDFR, que croyez vous qu'il fait, s'il n'a pas pu tourner à droite sur un feu vert?

Que fera un conducteur après avoir cédé aux piétons durant 2 ou 3 feux verts?

Il va devenir en conflit avec des piétons à un certain point , après avoir "stresser" pendant 2 ou 3 cycles de feux de circulation.

Avec les VDFR nous croyons que le conducteur va céder plus volontiers aux piétons sur les feux verts car il sait qu'à la fin du feu vert, il va pouvoir tourner à droite sur le feu rouge. Nous verrons peut-être un début de respect pour le piéton.

Un autre point positif, est que le VDFR va éduquer les automobilistes et les piétons à se respecter. Ne dit-on pas que dans toutes les provinces canadiennes les piétons sont plus respectés qu'au Québec? Pourtant dans toutes ces provinces le VDFR est permis.

Au Québec l'objectif poursuivi est d'améliorer le bilan routier! Les méthodes utilisées jusqu'à maintenant place le Québec au 9ième rang des provinces canadiennes. (Statistiques Transports Canada 1995-1997). Ne serait-il pas temps d'apporter des changements?

Études prises en compte.

Économie d'énergie: 1,6MM gal / 1MM de population urbaine ou 0,5% de la consommation totale (ITE F. Wagner 8/1980)

Commentaires lors du Forum sur le VDFR de ITE en 1981 (67 pages)

- **Mel Meyer, ingénieur de Cedar Rapids Michigan a indiqué que la ville était contre l'implantation du VDFR Western rule. (permis sauf indication contraire) En 1971 la ville permettait 3% des virages (Eastern rule, interdit sauf indication contraire). En 1981 99% des virages étaient permis avec l'implémentation du Western rule en 1974.**
- **Bill Marconi, ingénieur de la ville de San Francisco, mentionne que la ville de San Francisco n'a que 13 approches sur 4000 avec des prohibitions de VDFR, même en étant un ville « type de l'Est »**
- **(M. McGee V.P. Wagner-McGee & Associés)''Les feux de circulation ont été instaurés dans la plupart des cas pour solutionner divers problèmes, et peu de ceux reliés au virage à droite. Donc, les déclarations de violation de caractère sacré du feu rouge ne serait pas applicable''.**

Le FHWA a publié dans le MUTCD une liste de critères à prendre en compte pour l'interdiction du VDFR.

- 1- cône de vision inadéquat
- 2- l'intersection a des caractéristiques géométriques ou opérationnelles qui peuvent produire des conflits inattendus
- 3- il y a une phase exclusive pour piétons
- 4- des conflits significatifs se produisent avec les mouvements de VDFR
- 5- plus de 3 accidents, par année, de VDFR identifiés à une approche.
- 6- volume significatif d'enfants, de personnes âgées ou handicapées.

L'étude 1982, (Journal of Safety Research) donnait des estimations (1973-1979) d'augmentation de 1 à 3% des accidents, avec les VDFR. (D.F. Preusser & al)

L'étude du Insurance Institute for Highway Safety (1980) projetait une augmentation de 20% des accidents de VDFR soit environ 20 000 véhicules et 1400 piétons. Cette étude était sur l'attribution des accidents causés par le changement de 4 états au Western rule du Eastern rule. et de 2 états qui n'avaient aucun virage au VDFR selon le Western rule.

Les résultats démontraient une augmentation de + de 20% des accidents et de 57% pour les piétons avec l'implémentation du VDFR généralement permis.

L'étude de AASHTO a été référencé dans l'étude de IIHS mais rejeté. Les résultats d'augmentation étaient semblables à ceux de l'IIHS, et démontraient une réduction totale à l'intersection. Les résultats de ces études démontraient qu'il n'y avait pas de conséquence sur la sécurité mais plutôt un changement de répartition avec une réduction de 5,5 % du total des accidents aux carrefours.

AASHTO 1979

L'étude de 1426 intersections démontrait une augmentation de 28% dans les accidents de VDFR et une diminution de 5.5% du total des accidents à ces carrefours.

Au lieu de de mettre l'emphase sur l'augmentation de 28% des accidents sur le VDFR, on aurait pu démontrer les avantages du VDFR qui a contribué à une diminution de 5,5% du total des accidents au carrefours.

L'étude de (Knaublauch & al , 1984) faisait mention d'un taux d'accident des VDFR de 1,6%, et concluait un risque relatif de 3,2 pour ce mouvement.

L'auteur mentionne un taux d'accident 3 fois supérieur au niveau d'exposition au risque. Par contre avec des taux d'exposition plus faible, il y a 98,4% des accidents.

Donc si aux carrefours, 98,4% des accidents se produisent pour les autres mouvements, on faisait une extrapolation d'après l'étude d'AASHTO, on pourrait conclure d'une diminution de 17 394 accidents versus une augmentation de 1277 pour le VDFR; donc un bilan rendement positif 13,6 fois plus grand. Par contre certains disent qu'on ne peut pas faire cette déduction.

Il en va de même pour les statistiques suivantes:

1997 Canadian Motor Vehicle Traffic Collision statistics (Transport Canada)

Taux d'accidents 1995-1997 Décès par 10,000 véhicules

Moyenne canadienne (1,8)

1^{er} Terre-Neuve (1,2)

2^{ième} Ontario (1,5)

9^{ième} Québec (2,2)

10^{ième} Nouveau-Brunswick(2,3).

Donc on peut voir un bilan du Québec, versus l'Ontario, de 32% moins d'accidents pour l'Ontario ou 46% de plus pour le Québec.

Mais certains disent qu'on ne peut pas comparer ces statistiques.

Il ne mentionnent jamais que le taux d'accidents au Québec est plus élevé qu'aux endroits où il y a permission de tourner à droite sur feux rouges.

M. Jacks du FHWA au Forum de l'ITE en 1981 a fait une mise au point :

La mauvaise interprétation que le FHWA a commandé l'étude sur les VDFR après que la Loi sur la conservation d'énergie fut passée en 1975.

Il mentionne qu'en 1972 13 états utilisaient le WESTERN RULE et que lorsque la Loi sur l'énergie fût passée, 31 états l'avait déjà adopté .

Le FHWA ont continué leur étude en 1973 suivant une recommandation du National Joint Committee on Uniform Traffic Control devices.

En juillet 1975 le National Committee on Uniform Traffic Laws and Ordinances a révisé le Uniform Vehicle Code pour incorporer le WESTERN RULE.

Donc la politique Fédérale sur les VDFR avait été initié avant que la Loi sur l'énergie soit passée.

J'ai obtenu via INTERNET (RTOR NHTS 12-97.PDF) ce qui me semble, la plus récente étude soit: l'étude FHWA 1994 pour les années (1989-1992) avec 3 États
le taux des accidents de VDFR= 1/2 de 1%
le taux de fatalité et blessures = 0,6 de 1

**Report by the Office of Program Development and Evaluation. Traffic Safety Programs
NHTSA re RTOR FHWA Décembre 1997**

Voici la conclusion de ce rapport :

“Il y a un nombre relativement petit de décès et blessés chaque année causé par les accidents de VRFR. Ceux-ci représentent un très petit pourcentage de tous les accidents, décès et blessures. Compte tenu que le nombre d'accidents causé par le VDFR est petit, nous considérons que l'impact sur la sécurité routière a aussi été petit.”

Plusieurs villes du Québec ont demandé d'autoriser les VDFR:

Entre autres, Aylmer, Buckinkham, Chicoutimi, Gatineau, Hull, Jonquière, Rouen, Trois-Rivières-Ouest, Val-Dor, Verdun...

**Le Sondage Tendances de Léger & Léger
(Journal de Québec 1999-02-26)**

**65% POUR 34% CONTRE 1% Ne sait pas.
(73% des hommes croient que les automobilistes devraient avoir le droit
d'effectuer un virage à droite sur un feu rouge)**

Sondage du CAA-Québec (1989) donnait le résultat

74 % pour le VDFR & 26 contre