**Interdiction du virage à droite aux feux rouges : une condition essentielle à la sécurité des personnes aveugles et malvoyantes**

Le Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain (RAAMM) saisit l’occasion de la consultation en cours visant à identifier des mesures et pratiques qui favorisent une sécurité accrue pour les usagers de la route, ce qui inclut les piétons, pour intervenir et mettre de l’avant les préoccupations des citoyens aveugles et malvoyants. Nous estimons que ces personnes figurent parmi les usagers les plus vulnérables.

Le présent mémoire abordera l’un des principaux éléments qui contribuent aux déplacements sécuritaires des personnes que nous représentons. Nous y plaiderons pour le maintien de l’interdiction du virage à droite aux feux rouges (VDFR) sur l’île de Montréal.

# Le RAAMM

Le RAAMM défend les droits de la communauté aveugle et malvoyante du Montréal métropolitain. Dans la région sociosanitaire de Montréal, on estime à plus de 75 000 le nombre de personnes de 15 ans et plus, vivant avec une incapacité liée à la vision[[1]](#footnote-1).

Notre organisme prend part activement aux travaux de différentes instances de concertation composées d’intervenants en aménagements urbains. Citons, par exemple, le Comité consultatif en accessibilité universelle de la ville de Montréal. Le RAAMM répond également à des demandes d’avis pour des projets ponctuels, notamment le réaménagement de la rue Prince-Arthur, à Montréal.

## Notre mission

Promouvoir les intérêts, encourager l’inclusion sociale et défendre les droits collectifs et individuels des personnes ayant une limitation visuelle du Montréal métropolitain (soit le territoire couvert par la Ville de Laval, les agglomérations de Montréal et la Montérégie) dans le but de favoriser leur pleine et entière autonomie et participation sociale.

## Notre vision

Contribuer à bâtir une société universellement accessible et inclusive où les personnes ayant une limitation visuelle pourront s’accomplir et s’engager activement au sein de la communauté.

# Le virage à droite aux feux rouges : une menace pour les personnes aveugles et malvoyantes

La traversée d’une intersection pour une personne aveugle ou malvoyante peut s’avérer être un défi de taille. L’enjeu principal consiste à déterminer le moment d’amorcer sa traversée. Pour ce faire, on doit pouvoir compter sur la prévisibilité des mouvements de véhicules.

De manière générale, le contrôle de la circulation par des feux contribue largement à cette nécessaire prévisibilité. Une fois que l’on a compris les mouvements de circulation, il devient alors plus facile d’amorcer sa traversée au bon moment.

Le virage à droite aux feux rouges élimine cette stabilité. En effet, le VDFR fait en sorte qu’il est impossible de déterminer si un véhicule effectue un virage à droite parce que le feu est vert ou si la manœuvre est effectuée alors que le feu est encore rouge. Une interprétation erronée par une personne aveugle ou malvoyante peut s’avérer désastreuse si elle amorce sa traversée au mauvais moment. Dans le pire des cas, cette personne pourra en mourir.

# Des chiffres troublants

Selon des données en provenance du Ministère québécois des Transports, de la Mobilité durable et de l’Électrification des transports, le VDFR a occasionné 7 décès depuis son entrée en vigueur au Québec, en 2003. Il a également occasionné près de 40 blessés graves et un peu plus de 1 000 blessés jugés légers.

Des directeurs de la Santé publique avaient déjà tiré la sonnette d’alarme en 2000. Ils estimaient alors que le VDFR serait responsable d’environ un décès aux deux ans. Malheureusement, force est de constater que l’avertissement était fondé.

Par ailleurs, on peut également s’interroger sur les conséquences des blessures graves directement attribuables au VDFR. Pour les personnes qui en ont été victimes, les séquelles ont peut-être changé leur vie durablement et il est permis de penser que les conséquences n’ont pas été des plus positives.

Tout aussi inquiétant, les automobilistes n’effectuent pas mieux aujourd’hui la manœuvre prescrite lorsqu’ils souhaitent se prévaloir du VDFR que c’était le cas en 2003. Près des deux tiers des conducteurs n’effectuent pas un arrêt complet lorsqu’ils amorcent leur virage. La même tendance lourde a été observée aux États-Unis où, par ailleurs, le VDFR est permis depuis 1973, à l’exception de la ville de New York.

Les personnes en faveur du VDFR justifient souvent leur appui en soulignant que le fait de l’interdire sur l’île de Montréal est exceptionnel. Or, cette décision est basée essentiellement sur la densité de population, que l’on estime à environ 34 habitants au kilomètre carré. Fait à noter, le VDFR est également interdit à New York; on y estime la densité de la population à environ 10 500 habitants au kilomètre carré. À titre comparatif, la densité moyenne de la population dans les villes nord-américaines est estimée à 14 habitants au kilomètre carré. C’est donc dire que Montréal et New York se démarquent clairement à cet égard.

Certains interlocuteurs ont mis de l’avant l’idée que l’interdiction du VDFR sur l’île de Montréal pourrait faire l’objet d’une levée partielle. Ainsi, la manœuvre pourrait être autorisée en fonction de certains secteurs géographiques et/ou de plages horaires. Pour le piéton, de telles pratiques ne feront qu’engendrer de la confusion. Il pourrait s’avérer difficile de déterminer si la manœuvre est permise là où l’on se trouve. Même si on tentait de résoudre cette difficulté en installant des panneaux de signalisation, les personnes aveugles et malvoyantes ne pourront en profiter. Pour les uns et les autres, il sera très difficile, voire impossible, d’identifier l’emplacement de ces panneaux. Même si on parvenait à les repérer dans l’espace, il serait pratiquement impossible pour les piétons ayant une déficience visuelle de lire l’information qui y serait imprimée.

D’autre part, permettre le VDFR est censé favoriser des économies de temps et de carburant. Selon ceux et celles qui appuient le VDFR, ces économies sont à ce point importantes qu’on doit lever l’interdiction du virage à droite aux feux rouges sur l’île de Montréal.

Pourtant, des études sérieuses menées à l’Université de Montréal montrent qu’un automobiliste épargnera de 3 à 16 secondes par jour si le VDFR est permis. Ce même conducteur réduira sa consommation de carburant d’un peu moins de trois litres par année. À nos yeux, ces données montrent que les gains réalisés en permettant le VDFR sont nettement insuffisants en comparaison avec le risque posé aux piétons par la levée de l’interdiction sur l’île de Montréal.

# Conclusion

Depuis les dernières années, une tendance de plus en plus marquée a émergé pour mettre de l’avant les transports actifs. Les aménagements urbains sont pensés en fonction de la pratique de ces modes de déplacement. On assiste donc à la multiplication des voies cyclables ainsi qu’à la mise en place d’aménagements qui sont censés favoriser les déplacements des piétons. Nous estimons que l’interdiction du VDFR sur l’île de Montréal s’inscrit en droite ligne avec la place de plus en plus importante faite à ceux et celles qui se déplacent par d’autres moyens que l’automobile.

Par ailleurs, le maire de la ville de Montréal annonçait, en 2016, que la métropole québécoise emboîtait le pas à d’autres villes dans le monde et s’engage dans la mise en œuvre de la philosophie Vision Zéro. Cette conception de l’aménagement vise à éviter les accidents entraînant des blessures graves aux usagers de la route. Le maintien de l’interdiction du VDFR sur l’île de Montréal constitue un élément incontournable pour la sécurité de tous les usagers de la route. Lever cette interdiction irait en droite contradiction avec l’objectif visé.

La cohérence est de mise. Si on veut véritablement favoriser la sécurité des piétons en 2017, le Code de la sécurité routière doit maintenir l’interdiction complète du VDFR sur l’île de Montréal.

1. Information tirée du tableau 82, page 82, de :

OFFICE DES PERSONNES HANDICAPÉES DU QUÉBEC (2015). Estimations de population avec incapacité en 2011 : le Québec et ses régions sociosanitaires, Drummondville, Direction de l’évaluation, de la recherche et des communications, L’Office, 152 p. [↑](#footnote-ref-1)