

An aerial, high-angle photograph of a city street at night. The scene is dimly lit, with a traffic light visible in the upper left quadrant. The traffic light has two red lights illuminated. A pedestrian is walking across the street in the lower left. A dashed white arrow points from the text below towards a red circle on the right side of the image. The overall color palette is dominated by blues and oranges.

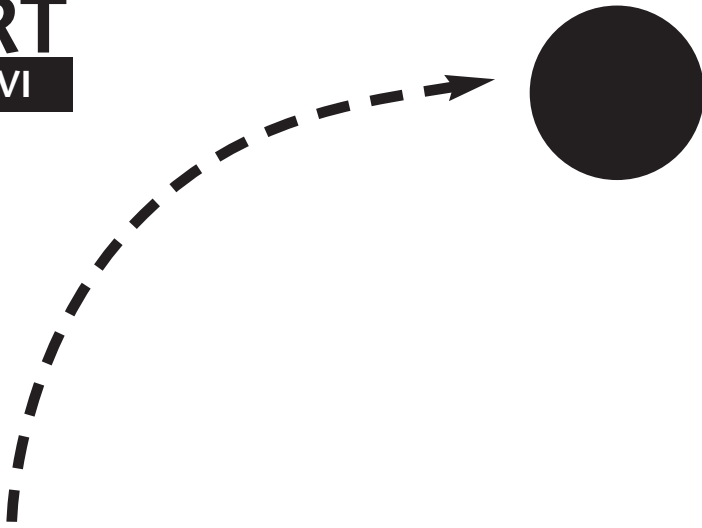
RAPPORT

DU COMITÉ CONSULTATIF ET DE SUIVI

*Mise en œuvre
sécuritaire du
virage à droite
au feu rouge*

RAPPORT

DU COMITÉ CONSULTATIF ET DE SUIVI



*Mise en œuvre
sécuritaire du
virage à droite
au feu rouge*

Diffusion

Pour obtenir des exemplaires de la présente publication
ou pour tout renseignement :

- téléphonez **sans frais** au **1 888 355-0511**;
- consultez le site Internet du Ministère à l'adresse,
www.mtq.gouv.qc.ca;
- acheminez votre demande par courrier électronique
à **communications@mtq.gouv.qc.ca**;

ou

- écrivez à l'adresse suivante :

Direction des communications

Ministère des Transports du Québec
700, boulevard René-Lévesque Est, 27^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

AVANT-PROPOS

Depuis le 13 avril 2003, le virage à droite au feu rouge (VDFR) est autorisé sur l'ensemble du territoire québécois, à l'exception de l'île de Montréal. Rappelons que la manœuvre du VDFR a été autorisée à la suite d'un processus qui a commencé en décembre 1999 alors que le *Livre vert sur la sécurité routière*, qui portait, entre autres, sur le VDFR, était rendu public. La population et les organismes avaient été invités à formuler leurs commentaires en vue de la commission parlementaire qui s'est tenue en février et en mars 2000.

Au terme de cette commission, le ministre des Transports a annoncé des projets pilotes dans cinq régions du Québec, d'une durée de un an, soit du 15 janvier 2001 au 15 janvier 2002. Tout au long de cette période, ces projets ont fait l'objet d'une évaluation dont les principaux critères étaient basés sur les temps d'attente et de déplacement, l'analyse des accidents, l'étude des comportements et la réalisation de sondages.

À la suite des projets pilotes, une évaluation complémentaire a été réalisée par le centre de développement technologique de l'École Polytechnique de l'Université de Montréal, sous la responsabilité du professeur Michel Gou. Le rapport final de cette évaluation a été soumis au Conseil des ministres qui a demandé qu'un plan d'action axé sur la mise en œuvre sécuritaire du VDFR soit élaboré en collaboration avec les principaux partenaires en vue de l'entrée en vigueur du virage à droite au feu rouge.

À la suite de l'engagement du ministère des Transports et de ses partenaires d'assurer une mise en œuvre sécuritaire du VDFR, un suivi des différents aspects entourant cette manœuvre a été effectué au cours de la première année suivant son entrée en vigueur. Plus particulièrement, les données relatives aux accidents, aux infractions et à l'évolution des comportements ont fait l'objet d'un suivi régulier afin de s'assurer que l'implantation de cette nouvelle manœuvre soit conforme aux orientations de la sécurité routière.

Le présent document présente le suivi de l'implantation du VDFR au Québec pour la première année. Préparé par le ministère des Transports, en collaboration avec ses partenaires, ce rapport présente, d'une part, les différentes actions qui ont été réalisées et, d'autre part, les différentes données compilées tout au long de la période de suivi.



TABLE DES MATIÈRES

1. Plan d'action en vue de la mise en œuvre sécuritaire du VDFR	1
2. Comité consultatif et de suivi du VDFR	3
<i>Mandat du Comité consultatif et de suivi du VDFR</i>	3
<i>Calendrier des rencontres du Comité consultatif et de suivi du VDFR</i>	4
3. Évaluation des intersections	5
4. Signalisation	7
5. Niveaux d'interdiction de VDFR	9
<i>Niveaux d'interdiction au 13 avril 2003</i>	9
<i>Niveaux d'interdiction au 13 avril 2004</i>	10
6. Programme d'aide financière	15
7. Campagne nationale de sensibilisation	17
<i>Description de la campagne</i>	17
- Problématique de communication	17
- Clientèle	17
- Objectif de communication	18
- Axe de communication	19
- Stratégie de communication	19
- Moyens de communication	20
<i>Évaluation</i>	20
<i>Rappel des éléments de sécurité</i>	21
8. Plan de surveillance policière	23
9. Plans de sensibilisation et d'intervention des organismes offrant des services aux personnes handicapées visuelles	25
<i>Outil d'information et de sensibilisation au VDFR</i>	25
<i>Bilan</i>	26
- Association des établissements de réadaptation en déficience physique du Québec	26
- Fondation MIRA	26
10. Suivi des données	29
<i>Données des constats d'infraction</i>	29
<i>Données relatives aux accidents</i>	30
11. Suivi des plaintes	35
12. Évaluation des comportements	37
<i>Comportements observés au cours des projets pilotes</i>	37
<i>Évolution des comportements</i>	37
- Population sondée	37
- Connaissance des règles et procédures	38
- Perceptions	39
- Opinion	39
- Comportements déclarés	41
13. Situation à Montréal	43
<i>Commission spéciale pour l'étude de la pertinence du VDFR à Montréal</i>	43
<i>Orientation</i>	43
14. Préoccupations des organismes représentant les usagers vulnérables	45
15. Conclusion	47
<i>Recommandations</i>	48



CHAPITRE 1

PLAN D'ACTION EN VUE DE LA MISE EN ŒUVRE SÉCURITAIRE DU VDFR

En septembre 2002, le Conseil des ministres demandait au ministre des Transports ainsi qu'à ses principaux partenaires d'élaborer un plan d'action afin d'assurer la mise en œuvre sécuritaire du VDFR dans l'ensemble du Québec à compter du printemps 2003. C'est à l'occasion du dépôt du plan d'action, le 7 novembre 2002, que le gouvernement a annoncé la date d'entrée en vigueur du VDFR fixée au 13 avril 2003 pour tout le Québec, à l'exception de l'Île de Montréal.

Fruit de la collaboration entre le Ministère et ses partenaires, le plan d'action témoignait de la volonté commune de s'assurer que cette nouvelle manœuvre s'effectue en toute sécurité. Les ministères et organismes suivants ont participé à la préparation du plan d'action :

- Ministère des Transports du Québec (MTQ);
- Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ);
- Ministère de la Sécurité publique (MSP);
- Ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir (MAMSL).

Les volets d'intervention proposés dans le plan d'action et les projets qui en découlent témoignaient de la volonté du gouvernement du Québec de renforcer la sécurité aux intersections, et plus particulièrement la sécurité des usagers vulnérables qui, tels qu'ils sont définis dans la *Politique de sécurité dans les transports 2001-2005*¹, regroupent les piétons, les personnes âgées, les écoliers, les personnes handicapées visuelles ou à mobilité réduite ainsi que les cyclistes.

Les volets d'intervention couverts par le plan d'action étaient les suivants :

- la législation;
- les communications;
- les mesures particulières de sécurité;
- les équipements de signalisation et de circulation;
- la surveillance policière;
- le rôle de premier plan des municipalités;
- les usagers vulnérables;
- la collaboration des partenaires;
- le suivi du VDFR.

Les municipalités et les services policiers jouant un rôle prépondérant dans la mise en œuvre du VDFR, le Ministère a procédé à la formation du Comité VDFR – villes et, en collaboration avec le MSP, à la formation du Comité VDFR – policiers. Ces comités, réunissant notamment les représentants des neuf grandes villes du Québec, avaient pour mandats de discuter des aspects techniques et d'établir des orientations communes de mise en œuvre, d'une part, et de préparer un plan d'intervention de surveillance policière, d'autre part.

Le Comité VDFR – villes, coordonné par le ministère des Transports, regroupait des représentants des municipalités et organismes suivants :

- Ville de Gatineau;
- Ville de Trois-Rivières;
- Ville de Lévis;
- Ville de Montréal;
- Ville de Longueuil;
- Ville de Sherbrooke;
- Ville de Québec;
- Ville de Saguenay;
- Ville de Laval;
- Ministère des Transports du Québec.

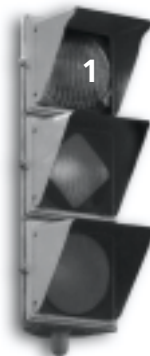
Le Comité VDFR – policiers, coordonné par le ministère de la Sécurité publique, regroupait des représentants des services de police et organismes suivants :

- Sûreté du Québec;
- Service de protection des citoyens de Laval;
- Service de police de la Ville de Gatineau;
- Service de police de la Ville de Trois-Rivières;
- Service de police de la Ville de Lévis;
- Service de police de la Ville de Montréal;
- Service de police de la Ville de Longueuil;
- Service de police de la Ville de Sherbrooke;
- Service de police de la Ville de Québec;
- Service de police de la Ville de Saguenay;
- Société de l'assurance automobile du Québec;
- Ministère des Transports du Québec;
- Ministère de la Sécurité publique du Québec;
- Association des directeurs de police du Québec.

Les orientations et les stratégies adoptées par ces deux comités sont en partie à l'origine des actions qui ont mené à la mise en œuvre sécuritaire du VDFR. Conséquemment, ces actions ont fait l'objet d'un suivi.

C'est au dernier volet du plan d'action (le suivi du VDFR) que fait suite le présent rapport. Afin d'assurer ce suivi, le ministère des Transports a mis en place le Comité consultatif et de suivi du VDFR qui avait comme mandat principal d'observer, pendant la première année, l'évolution de la mise en œuvre du VDFR pour l'ensemble du Québec. Au terme de cette première année, un bilan devait être produit et présenté au Secrétariat ministériel du développement social. Le présent rapport constitue donc le bilan de la mise en œuvre du VDFR pour la première année.

¹ *Politique de sécurité dans les transports 2001-2005, volet routier, ministère des Transports et Société de l'assurance automobile du Québec, 2001.*



CHAPITRE 2

COMITÉ CONSULTATIF ET DE SUIVI DU VDFR

À la demande du ministre, le Comité consultatif et de suivi du VDFR a été créé et placé sous la coordination du ministère des Transports. Ce comité est composé de représentants de groupes cibles d'usagers, du milieu municipal, de ministères et d'organismes municipaux ainsi que d'experts en sécurité routière.

Le Comité consultatif et de suivi constitue le forum regroupant les divers partenaires concernés par le dossier du VDFR. Il est un lieu d'échanges et de partage d'information afin de faciliter sa mise en œuvre sécuritaire. Le comité regroupe des représentants des organismes suivants :

- Ministère des Transports du Québec (MTQ);
- Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ);
- Ministère de la Sécurité publique (MSP);
- Ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS);
- Ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir (MAMSL);
- Regroupement des aveugles et amblyopes du Québec (RAAQ);
- Fondation Mira;
- Vélo-Québec;
- CAA-Québec;
- Institut Nazareth et Louis Braille (INBL);
- Confédération des personnes handicapées du Québec (COPHAN);
- Association des établissements de réadaptation en déficience physique du Québec (AERDPQ);
- Institut de réadaptation en déficience physique de Québec (IRDPO);
- Union des municipalités du Québec (UMQ);
- Fédération québécoise des municipalités (FQM);
- Ville de Québec;
- Ville de Drummondville;
- Ville de Laval;
- Service de police de la Ville de Montréal (SPVM);
- Association des directeurs de police du Québec (ADPQ);
- Sûreté du Québec (SQ);
- Office des personnes handicapées du Québec (OPHQ).

MANDAT DU COMITÉ CONSULTATIF ET DE SUIVI DU VDFR

Le Comité consultatif et de suivi du VDFR était chargé d'observer, pendant la première année, l'évolution de la mise en œuvre du VDFR et de s'assurer de la réalisation et du suivi du plan d'action élaboré. Il avait également pour tâche d'informer périodiquement le ministre des Transports de l'état de la mise en œuvre du plan d'action et de formuler des avis, si nécessaire. Au cours de cette dernière période, les éléments suivants ont fait l'objet d'un suivi :

- les données relatives aux accidents;
- les données relatives aux infractions;
- l'évolution des comportements;
- l'implantation des dispositifs de signaux sonores.

Ces sujets sont détaillés dans le présent rapport.

Il a été question, au cours des premières rencontres du comité, d'évaluer l'impact du VDFR sur la santé publique et sur la perception du risque et de l'insécurité vécue à l'égard du VDFR par les usagers vulnérables. Selon le ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS), dans le contexte de sa participation au Comité consultatif et de suivi du VDFR, pour mesurer ces effets, la disponibilité de certaines données détenues par la SAAQ et le MSSS est nécessaire. Cependant, à partir des données relatives aux accidents, à l'hospitalisation et aux décès, il est difficile de déceler la responsabilité effective du VDFR. La perception du risque n'est pas qu'une affaire de données.

Le MSSS a également souligné que, de façon générale, il vise à réduire le nombre de traumatismes subis par les usagers vulnérables. Or, le VDFR n'est qu'un élément parmi d'autres. La préoccupation tient davantage aux décès de piétons et de cyclistes, et les causes en sont beaucoup plus étendues que le VDFR. Ainsi, plutôt que d'évaluer l'augmentation du risque, il a été convenu qu'il était préférable de trouver des moyens pour l'atténuer. Une démarche a été amorcée par le MSSS auprès du MTQ, du MSP et de la SAAQ afin de se doter d'un plan de travail commun découlant de la Loi sur la santé publique et d'évaluer la façon dont on se préoccupera des personnes plus vulnérables, des enfants et des cyclistes. Ce plan de travail dépasse des travaux du présent comité, de même que sa mise en œuvre qui s'étendra au cours des prochaines années. Dans ce contexte, la sécurité des usagers vulnérables sera abordée, mais d'une façon plus globale. Il n'y a donc pas eu d'évaluation de l'impact du VDFR sur la santé au cours de cette année de suivi.



CALENDRIER DES RENCONTRES DU COMITÉ CONSULTATIF ET DE SUIVI DU VDFR

Depuis sa création, le Comité consultatif et de suivi du VDFR a tenu neuf rencontres. Celles qui ont précédé l'entrée en vigueur du virage à droite au feu rouge ont permis de valider auprès des organismes et des groupes cibles les différentes orientations, principalement en matière de communication.

Ensuite, les rencontres ont permis d'échanger relativement aux différents éléments observés au cours de la période.

Les rencontres du comité ont été tenues aux dates suivantes :

- le 29 novembre 2002 à Montréal;
- le 13 décembre 2002 à Montréal;
- le 5 février 2003 à Québec;
- le 11 mars 2003 à Montréal;
- le 1^{er} mai 2003 à Montréal;
- le 11 septembre 2003 à Montréal;
- le 22 janvier 2004 à Montréal;
- le 10 mai 2004 à Montréal;
- le 11 juin 2004 à Laval.



CHAPITRE 3

ÉVALUATION DES INTERSECTIONS

Afin d'assister les municipalités dans le processus de mise en œuvre du VDFR, le ministère des Transports a élaboré le *Guide de mise en œuvre du virage à droite au feu rouge*. Ce guide conçu à l'intention des municipalités présentait différents éléments qui devaient être pris en considération au moment de l'analyse de l'opportunité de permettre ou non la manœuvre du VDFR aux intersections avec feux de circulation.

À l'instar des autres administrations routières où le virage à droite au feu rouge est permis, le ministère des Transports a reconnu certains critères qui, lorsqu'ils se présentent, peuvent justifier une interdiction du VDFR. Les critères établis pouvant mener à une interdiction sont similaires aux critères canadiens et américains définis depuis longtemps. Ces critères constituaient un élément clé dans l'analyse des intersections. À partir de ceux-ci, il appartenait au gestionnaire du réseau, sur la base d'une étude de sécurité, de prendre la décision de permettre ou non cette manœuvre. À cet égard, le guide de mise en œuvre donne une description détaillée des critères utilisés.

Critères pouvant justifier une interdiction de VDFR :

- une distance insuffisante de visibilité de virage à droite;
- un aménagement géométrique restreint faisant en sorte que les camions et les autobus empiètent sur les voies opposées;
- une intersection de forme inhabituelle comportant plus de quatre branches et des feux de circulation à phases multiples;
- la présence d'une phase protégée pour les piétons;
- des manœuvres inhabituelles, comme deux voies de virage à gauche pour la circulation en sens inverse ou deux voies de virage à droite;
- plus de trois accidents sur une période de 12 mois consécutifs, causés par des manœuvres de virage à droite à un feu rouge dans l'une des branches de l'intersection;
- un nombre significatif de piétons - personnes âgées (résidence), enfants (école), personnes handicapées ou de cyclistes - traversant à l'intersection;
- la proximité d'un passage à niveau avec préemption;
- un conflit entre la manœuvre de VDFR et les déplacements de personnes ayant une déficience visuelle.

Il faut noter que certaines conditions autres que celles décrites par les critères d'interdiction pouvaient intervenir dans la décision du gestionnaire de réseau.

L'ensemble des intersections devait être étudié par rapport aux critères définis pour assurer la sécurité aux intersections. De plus, le choix de plages horaires et d'autres modalités d'application ont été précisés par le Comité VDFR - villes, afin d'assurer, à l'égard des usagers de la route, une certaine harmonie sur le territoire du Québec dans la mise en œuvre du VDFR.



CHAPITRE 4

SIGNALISATION

La manœuvre étant généralement permise, il est nécessaire d'afficher toute interdiction. L'interdiction du VDFR est indiquée par un panneau de signalisation particulier. Le panneau « Virage à droite interdit au feu rouge » (P-115-1), tel qu'il est montré à la figure 1, indique qu'il est interdit de virer à droite lorsque le feu est rouge. Ce panneau est harmonisé avec la signalisation canadienne et il est installé uniquement sur la ou les branches d'une intersection où le virage à droite au feu rouge est interdit. Par ailleurs, lorsque l'interdiction de cette manœuvre est de durée limitée, un panneau approprié P-110-P-1 (voir la figure 2) doit être fixé au-dessous du panneau P-115-1 afin d'indiquer la période d'interdiction.

Dans un souci d'uniformité, tous les panneaux d'interdiction ont été fournis gratuitement aux municipalités par le ministère des Transports.

En parallèle avec la mise en œuvre du VDFR, le ministère des Transports a normalisé les feux à décompte numérique pour piétons (voir la figure 3) ainsi que les signaux sonores pour personnes handicapées visuelles. Ces deux éléments font maintenant l'objet d'une section du chapitre 8 « Signaux lumineux » du *Tome V - Signalisation routière* de la collection des Normes - Ouvrages routiers. Ces normes répondent au besoin d'uniformiser la signalisation routière et de favoriser, lorsque cela est requis, l'utilisation de feux pour piétons.

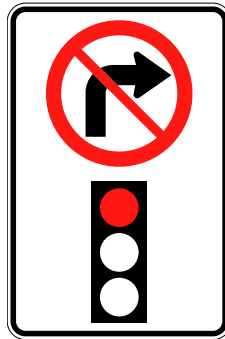


Figure 1 Panneau P-115-1



Figure 2 Panonceau P-110-P-1



Figure 3 Feux pour piétons



CHAPITRE 5

NIVEAUX D'INTERDICTION DE VDFR

Comme nous l'avons mentionné précédemment, la décision de permettre ou non la manœuvre de virage à droite au feu rouge à une intersection appartient au gestionnaire du feu de circulation qui, dans 85 % des cas, se trouve être une municipalité; les autres feux de circulation sont gérés par le MTQ.

NIVEAUX D'INTERDICTION AU 13 AVRIL 2003

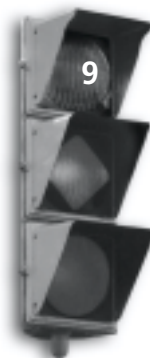
À la suite de l'analyse des intersections effectuée pour l'entrée en vigueur du VDFR en avril 2003, on trouvait un

niveau d'interdiction moyen pour le Québec de 39 %. Le tableau 1 présente, selon les directions territoriales du Ministère, les niveaux d'interdiction pour le réseau sous la responsabilité du MTQ et pour le réseau municipal, calculés en fonction des approches totales.

Concernant les municipalités, ces dernières ont adopté un règlement pour identifier les approches des intersections où la manœuvre du VDFR est interdite.

Tableau 1 Niveaux d'interdiction au 13 avril 2003

	Directions territoriales du ministère des Transports	Réseau du MTQ	Réseau municipal	Total
Direction générale de Québec et de l'Est (DGQE)	Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	43 %	59 %	51 %
	Chaudière-Appalaches	25 %	52 %	38 %
	Côte-Nord	23 %	15 %	20 %
	Mauricie–Centre-du-Québec	17 %	16 %	16 %
	Québec	37 %	69 %	65 %
	Saguenay–Lac-Saint-Jean–Chibougamau	33 %	25 %	26 %
Direction générale de Montréal et de l'Ouest (DGMO)	Abitibi-Témiscamingue–Nord-du-Québec	14 %	5 %	10 %
	Est-de-la-Montérégie	31 %	50 %	44 %
	Estrie	37 %	61 %	56 %
	Laurentides-Lanaudière	23 %	31 %	27 %
	Laval–Mille-Îles	24 %	30 %	29 %
	Ouest-de-la-Montérégie	23 %	44 %	33 %
	Outaouais	24 %	12 %	13 %
	Moyenne pour le Québec	28 %	44 %	39 %



NIVEAUX D'INTERDICTION AU 13 AVRIL 2004

Comme nous l'avons indiqué dans la section précédente, les premiers résultats des différentes régions du Québec, en excluant la ville de Montréal, ont présenté un pourcentage moyen d'interdiction de 39 % (28 % d'interdictions sur le réseau du MTQ et 44 % sur le réseau municipal). Les municipalités, et particulièrement celles qui affichaient un taux élevé d'interdictions, ont revu leur analyse au cours de cette dernière année pour réduire le nombre d'interdictions du VDFR. Cette révision a été réalisée à la suite des pressions exercées par la population qui souhaitait que cette manœuvre soit autorisée à un plus

grand nombre d'intersections. Un processus de révision a également été mis en œuvre au ministère des Transports.

Le tableau 2 présente les niveaux d'interdiction révisés, toujours calculés en fonction des approches totales. Ainsi, après un an, le niveau moyen d'interdiction se situe à 31 % (26 % d'interdiction sur le réseau du MTQ) et 33 % sur le réseau municipal).

Par ailleurs, les municipalités ont procédé à la révision de leur règlement qui avait été adopté lors de l'entrée en vigueur du VDFR.

Tableau 2 Niveaux d'interdiction au 13 avril 2004

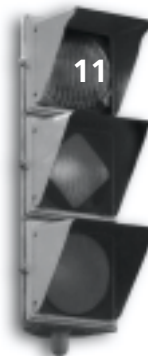
Directions territoriales du ministère des Transports		Réseau du MTQ	Réseau municipal	Total
Direction générale de Québec et de l'Est (DGQE)	Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	39 %	49 %	44 %
	Chaudière-Appalaches	25 %	52 %	37 %
	Côte-Nord	22 %	10 %	18 %
	Mauricie-Centre-du-Québec	17 %	17 %	17 %
	Québec	30 %	47 %	45 %
	Saguenay-Lac-Saint-Jean-Chibougamau	25 %	24 %	24 %
Direction générale de Montréal et de l'Ouest (DGMO)	Abitibi-Témiscamingue-Nord-du-Québec	16 %	7 %	11 %
	Est-de-la-Montérégie	31 %	37 %	35 %
	Etrie	36 %	26 %	29 %
	Laurentides-Lanaudière	21 %	31 %	25 %
	Laval-Mille-Îles	26 %	28 %	28 %
	Ouest-de-la-Montérégie	22 %	41 %	31 %
	Outaouais	24 %	13 %	14 %
Moyenne pour le Québec		26 %	33 %	31 %



Le tableau 3 montre la comparaison des niveaux d'interdiction entre avril 2003 et avril 2004. On remarque une importante révision dans les directions territoriales de Québec et de l'Estrie, plus particulièrement sur le réseau municipal, portant ainsi respectivement les pourcentages d'interdiction à 45 % et 29 %, alors qu'ils étaient de 65 % et 56 %.

Tableau 3 Comparaison des niveaux d'interdiction

Directions territoriales du ministère des Transports		Total Avril 2003 Réseau MTQ et municipal	Total Avril 2004 Réseau MTQ et municipal
Direction générale de Québec et de l'Est (DGQE)	Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	51 %	44 %
	Chaudière-Appalaches	38 %	37 %
	Côte-Nord	20 %	18 %
	Mauricie–Centre-du-Québec	16 %	17 %
	Québec	65 %	45 %
	Saguenay–Lac-Saint-Jean–Chibougamau	26 %	24 %
Direction générale de Montréal et de l'Ouest (DGMO)	Abitibi-Témiscamingue–Nord-du-Québec	10 %	11 %
	Est-de-la-Montérégie	44 %	35 %
	Estrie	56 %	29 %
	Laurentides-Lanaudière	27 %	25 %
	Laval–Mille-Îles	29 %	28 %
	Ouest-de-la-Montérégie	33 %	31 %
	Outaouais	13 %	14 %
Moyenne pour le Québec		39 %	31 %



D'une façon plus détaillée, les tableaux 4 et 5 présentent le nombre d'intersections et d'approches pour les feux de circulation relevant du MTQ et ceux sous la responsabilité des municipalités de même que le nombre d'interdictions en tout temps et celui avec plage horaire.

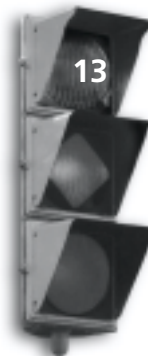
Tableau 4 Feux de circulation sous la responsabilité du MTQ

Territoires du ministère des Transports (MTQ)	FEUX DE CIRCULATION SOUS LA RESPONSABILITÉ DU MTQ						
	Nombre		Interdictions				Total
	Intersections	Approches	En tout temps	(%)	Avec plage horaire	(%)	(%)
Direction générale de Québec et Est-du-Québec (DGQE)							
Bas-Saint-Laurent–Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	65	252	99	39 %	0	0 %	39 %
Chaudière-Appalaches	84	328	71	22 %	11	3 %	25 %
Côte-Nord	27	100	20	20 %	2	2 %	22 %
Mauricie–Centre-du-Québec	65	242	41	17 %	0	0 %	17 %
Québec	106	322	73	23 %	23	7 %	30 %
Saguenay–Lac-Saint-Jean–Chibougamau	26	100	24	24 %	1	1 %	25 %
Sous-total	373	1344	328	24 %	37	3 %	27 %
Direction générale de Montréal et Ouest du Québec (DGMO)							
Abitibi-Témiscamingue–Nord-du-Québec	37	144	19	13 %	4	3 %	16 %
Est-de-la-Montérégie	140	536	146	27 %	19	4 %	31 %
Estrie	45	171	43	25 %	19	11 %	36 %
Laurentides-Lanaudière	112	431	89	21 %	0	0 %	21 %
Laval-Mille-Îles	95	356	69	19 %	23	6 %	26 %
Ouest-de-la-Montérégie	105	393	79	20 %	8	2 %	22 %
Outaouais	17	67	16	24 %	0	0 %	24 %
Sous-total	551	2098	461	22 %	73	3 %	25 %
TOTAL	924	3442	789	23 %	110	3 %	26 %



Tableau 5 Feux de circulation sous la responsabilité des municipalités

Territoires du ministère des Transports (MTQ)	FEUX DE CIRCULATION SOUS LA RESPONSABILITÉ DES MUNICIPALITÉS						
	Nombre		Interdictions				Total
	Intersections	Approches	En tout temps	(%)	Avec plage horaire	(%)	(%)
Direction générale de Québec et Est-du-Québec (DGQE)							
Bas-Saint-Laurent–Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	58	213	103	48 %	1	1 %	49 %
Chaudière-Appalaches	85	272	104	38 %	37	14 %	52 %
Côte-Nord	15	59	6	10 %	0	0 %	10 %
Mauricie-Centre-du-Québec	246	930	140	15 %	15	2 %	17 %
Québec	703	2504	625	25 %	548	22 %	47 %
Saguenay-Lac-Saint-Jean–Chibougamau	174	664	78	12 %	81	12 %	24 %
Sous-total	1281	4642	1056	23 %	682	15 %	37 %
Direction générale de Montréal et Ouest du Québec (DGMO)							
Abitibi-Témiscamingue–Nord-du-Québec	35	137	5	4 %	4	3 %	7 %
Est-de-la-Montérégie	306	1164	321	28 %	107	9 %	37 %
Estrie	161	593	88	15 %	68	11 %	26 %
Laurentides-Lanaudière	79	318	100	31 %	0	0 %	31 %
Laval-Mille-Îles	316	1261	206	16 %	147	12 %	28 %
Ouest-de-la-Montérégie	87	342	110	32 %	30	9 %	41 %
Outaouais	177	654	52	8 %	35	5 %	13 %
Sous-total	1161	4469	882	20 %	391	90 %	28 %
TOTAL	2442	9111	1938	21 %	1073	12 %	33 %



Le tableau 6 présente les niveaux moyens d'interdiction pour l'ensemble du Québec, en excluant Montréal, selon les directions territoriales du ministère des Transports.

Tableau 6 Niveaux moyens d'interdiction

Territoires du ministère des Transports (MTQ)	NIVEAUX MOYENS D'INTERDICTION POUR L'ENSEMBLE DES FEUX DE CIRCULATION		
	En tout temps	Avec plage horaire	Total (%)
Direction générale de Québec et Est-du-Québec (DGQE)			
Bas-Saint-Laurent–Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	43 %	1 %	44 %
Chaudière-Appalaches	29 %	8 %	37 %
Côte-Nord	16 %	1 %	18 %
Mauricie-Centre-du-Québec	15 %	1 %	17 %
Québec	25 %	20 %	45 %
Saguenay-Lac-Saint-Jean–Chibougamau	13 %	11 %	24 %
Sous-total	23 %	12 %	35 %
Direction générale de Montréal et Ouest du Québec (DGMO)			
Abitibi-Témiscamingue–Nord-du-Québec	9 %	3 %	11 %
Est-de-la-Montérégie	27 %	7 %	35 %
Estrie	17 %	11 %	29 %
Laurentides-Lanaudière	25 %	0 %	25 %
Laval-Mille-Îles	17 %	11 %	28 %
Ouest-de-la-Montérégie	26 %	5 %	31 %
Outaouais	9 %	5 %	14 %
Sous-total	20 %	7 %	28 %
TOTAL	22 %	9 %	31 %



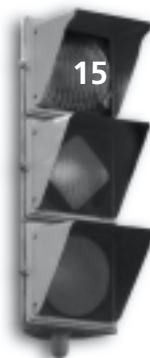
CHAPITRE 6

PROGRAMME D'AIDE FINANCIÈRE

La manœuvre du VDFR a nécessité, dans certaines situations, la mise en place ou l'ajustement d'équipement de signalisation et de circulation. Afin de faciliter la tâche des municipalités, un programme d'aide financière, d'un montant total de 2,5 M \$, a été mis en place par la société Infrastructures-Transport pour l'amélioration de la sécurité des piétons. Ce programme visait l'acquisition de feux à décompte numérique pour les piétons et de signaux sonores pour les personnes handicapées visuelles.

Pour être admissible au programme, l'organisme requérant devait être une municipalité, une MRC ou une régie intermunicipale. Le programme d'aide n'incluait pas la ville de Montréal puisque les conclusions de la consultation portant sur le VDFR n'y étaient pas connues. Les demandes devaient être adressées à Infrastructures-Transport au plus tard le 1^{er} juin 2003.

Au total, la société Infrastructures-Transport a admis 42 demandes municipales pour l'acquisition de matériel et de quincaillerie connexe de signaux sonores pour personnes handicapées visuelles et de feux à décompte numérique pour piétons. Bien qu'à ce jour peu d'installations soient complétées, la réalisation de ces travaux permettra la mise en place de signaux sonores pour 116 traverses d'intersections et l'acquisition de feux à décompte numérique pour piétons pour 1954 traverses d'intersections.



CHAPITRE 7

CAMPAGNE NATIONALE DE SENSIBILISATION

Même si les aspects techniques constituent un élément important de la mise en œuvre du VDFR, les activités de communication représentent un moyen indispensable et privilégié pour informer la population de tout ce qui entoure la manœuvre. Ainsi, une importante campagne de sensibilisation a été réalisée par le ministère des Transports en collaboration avec la Société de l'assurance automobile du Québec pour l'entrée en vigueur du virage à droite au feu rouge. Un ensemble de moyens a été conçu afin d'atteindre toutes les clientèles. En plus des activités de communication prévues sur le plan national, d'autres activités ont aussi été réalisées, grâce, notamment, à des initiatives locales. Également, les différents acteurs, tant dans le secteur du transport des personnes que dans celui du transport des marchandises, ont agi à titre de relayers de l'information auprès de leurs membres.

Un fait important dans la mise en œuvre du VDFR réside dans l'exclusion de la ville de Montréal. En effet, la manœuvre est interdite sur ce territoire jusqu'à ce qu'une décision soit prise par la ville concernée. Cette particularité a été soulignée dans tous les messages publicitaires, mais en plus, on a procédé à l'installation de panneaux de signalisation à cet effet sur les différents ponts donnant accès à la ville, ainsi qu'à proximité de sites particuliers, comme l'aéroport de Dorval, le port de Montréal et la gare centrale, afin de rappeler aux usagers de la route que le VDFR est interdit à Montréal.

DESCRIPTION DE LA CAMPAGNE

■ *Problématique de communication*

Une grande importance a été accordée à la communication pour assurer la mise en œuvre sécuritaire du VDFR à compter du 13 avril 2003. Un ensemble d'éléments devait être pris en considération et le délai était très court pour introduire un changement de comportement significatif chez l'ensemble des usagers de la route. De plus, le VDFR était déjà autorisé dans 26 municipalités pour lesquelles le projet pilote a été prolongé jusqu'à la date d'entrée en vigueur partout au Québec, à l'exception de Montréal.

L'introduction de cette mesure ne faisant pas l'unanimité, un effort de communication supplémentaire a été nécessaire afin de mettre en lumière les risques courus par des groupes spécifiques de personnes. L'indiscipline qui semblait régner aux carrefours et les fréquents manquements aux règles de sécurité de la part des différents usagers de la route ont accentué les craintes, notamment concernant la sécurité des piétons et des cyclistes.

En effet, l'évaluation des comportements des conducteurs dans les projets pilotes a démontré que seulement 51 % d'entre eux faisaient un arrêt complet avant d'effectuer un VDFR. De plus, seulement 30 % des conducteurs effectuaient la manœuvre associée au VDFR correctement. Il est important de noter que cette proportion était de 40 % au début des projets pilotes. Ce relâchement illustre bien la nécessité de rappeler les règles de sécurité à tous les usagers de la route au moment de l'entrée en vigueur de la manœuvre.

■ *Clientèles*

La clientèle première était la population du Québec, et en particulier les usagers de la route qui sont :

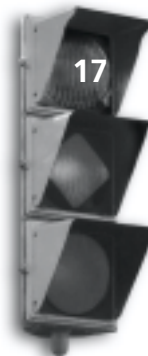
- les conducteurs de véhicules de promenade;
- les conducteurs de véhicules à des fins professionnelles - camionneurs, conducteurs d'autobus urbains et scolaires, chauffeurs de taxi, etc.;
- les piétons;
- les cyclistes;
- les motocyclistes;
- les touristes.

En ce qui a trait aux usagers de la route, pour qui les besoins d'information étaient principalement liés aux règles pour effectuer la manœuvre du VDFR de manière à assurer la sécurité des piétons et des cyclistes, des communications de masse telles la publicité et les relations publiques ont été privilégiées. Les campagnes de sécurité existantes destinées aux piétons et aux cyclistes ont été ajustées de manière à informer plus spécifiquement ces usagers des modalités d'application, des règles de sécurité et des obligations légales les concernant.

Les clientèles spécifiques ont également fait l'objet d'une attention particulière :

- les personnes âgées;
- les enfants;
- les personnes handicapées ou toute autre personne à mobilité réduite;
- les amblyopes;
- la population de la région métropolitaine de Montréal;
- les populations des 26 municipalités participant aux projets pilotes.

Les structures de communication existantes ont été mises à contribution afin d'atteindre cette clientèle de manière plus adaptée. Les relations publiques ont eu un



rôle important à jouer dans les mois précédant l'entrée en vigueur du VDFR afin de renseigner les clientèles spécifiques relativement aux moyens mis en œuvre pour favoriser l'implantation sécuritaire du VDFR (ex. : feux pour piétons ou signaux sonores).

L'application des règles entourant le VDFR et la sensibilisation des usagers de la route par une approche préventive a nécessité la collaboration très étroite de nombreux partenaires, notamment les policiers. Ils devaient donc être associés aux démarches préalables à l'implantation du VDFR et obtenir toute l'information pertinente au mandat qui en découlait. Ils ont pu ainsi sensibiliser la population qu'ils servent en mettant à contribution les réseaux mis en place par leur approche communautaire. Parmi les principaux partenaires, mentionnons :

- le ministère des Affaires municipales du Sport et du Loisir;
- le ministère de la Sécurité publique;
- le ministère de la Santé et des Services sociaux;
- la Société de l'assurance automobile du Québec;
- l'Office des personnes handicapées du Québec;
- les services de police (Sûreté du Québec, ADPQ, la Fédération des policiers municipaux);
- les organisations offrant des services aux groupes d'usagers;
- les municipalités.

Comme 85 % des intersections sont sous la responsabilité des municipalités, ces dernières ont fait l'objet d'une attention particulière. Tel que le prévoyait le plan d'action, le *Guide de mise en œuvre du VDFR* a été préparé à leur intention et un soutien technique leur a été offert.

Par ailleurs, compte tenu des enjeux en matière de sécurité et du court laps de temps pour introduire un changement de comportement chez tous les usagers de la route, il était essentiel de pouvoir compter sur la collaboration et l'appui des relayeurs d'information. En outre, les moyens de communication existants, notamment au sein des municipalités, pouvaient être utilisés pour diffuser un message utile pour leurs citoyens. Ainsi, divers outils de communication ont été mis à leur disposition par les conseillers du MTQ en région. De la même manière, les regroupements et associations ont été mis à contribution pour bien informer leurs membres et ainsi favoriser un comportement sécuritaire concernant le VDFR. Voici les principaux relayeurs d'information :

- le milieu scolaire - commissions scolaires, personnel et brigadiers scolaires;

- les associations de l'industrie du camionnage;
- les associations de chauffeurs et de propriétaires de taxi;
- les organismes publics de transport en commun et leurs chauffeurs;
- l'Association des propriétaires d'autobus du Québec (APAQ);
- le Comité consultatif et de suivi du VDFR;
- les associations de personnes âgées;
- les associations de personnes handicapées;
- les directions régionales de santé publique;
- le CAA-Québec;
- les associations de promotion du vélo;
- les écoles de conduite;
- les médias.

■ Objectifs de communication

Les objectifs de la campagne de sensibilisation étaient d'informer la population des modalités d'entrée en vigueur de l'autorisation du VDFR et des règles à suivre pour tourner à droite au feu rouge ou pour traverser à une intersection où la manœuvre est permise, tout en profitant de l'occasion pour rappeler à la population qu'il est prioritaire d'assurer en tout temps la sécurité des piétons.

Ces objectifs ont été déclinés en sous-objectifs plus précis tels que :

- informer la population relativement au fait que le VDFR est autorisé au Québec, sauf à Montréal, mais qu'il ne s'agit pas pour autant d'une mesure obligatoire;
- renseigner et sensibiliser les différentes clientèles cibles concernant les comportements à adopter à propos du VDFR afin d'assurer le respect du Code de la sécurité routière ;
- informer les conducteurs de véhicules qu'ils **peuvent** tourner à droite à un feu rouge, sauf aux endroits où la signalisation l'interdit, et leur montrer la manœuvre à faire pour assurer la sécurité des autres usagers de la route;
- rappeler aux piétons les différentes règles de sécurité prévues au Code de la sécurité routière;
- rappeler aux cyclistes leurs obligations prévues au Code de la sécurité routière et les sensibiliser particulièrement aux règles concernant le VDFR;
- informer les clientèles relativement aux sanctions imposées aux personnes qui ne respecteront pas les obligations liées à la manœuvre ainsi que de celles prévues par le Code de la sécurité routière;



- informer les conducteurs de l'impact de cette mesure en ce qui a trait à la sécurité des piétons, et particulièrement celle des personnes à mobilité réduite et des cyclistes;
- informer les relayeurs d'information de l'ensemble des modalités entourant l'implantation du VDFR;
- susciter des comportements civiques de partage de la route et de prudence chez les divers usagers.

■ *Axe de communication*

Avec l'entrée en vigueur du VDFR, la priorité a été accordée avant tout à la sécurité des piétons. Le VDFR représente un privilège comportant des responsabilités et des règles à suivre pour tous les usagers, sans exception. Ainsi, le message principal interpellait les conducteurs à propos du fait que le VDFR était maintenant permis, mais non obligatoire. Pour que le VDFR s'applique de façon sécuritaire, il faut suivre certaines règles et respecter la priorité des piétons.

Les messages secondaires se sont adressés, d'une part, aux piétons en leur rappelant l'importance d'être vigilants et de suivre les règles lors d'une traversée à une intersection et, d'autre part, aux cyclistes afin qu'ils redoublent de prudence et respectent la signalisation.

Ainsi, les communications étaient principalement destinées aux conducteurs et mettaient l'accent sur la sécurité des piétons en leur rappelant qu'ils peuvent tourner à droite au feu rouge, en respectant toutefois les règles du Code de la sécurité routière. Les messages destinés de façon plus particulière aux piétons et aux cyclistes étaient axés sur le partage de la route reposant sur le respect des règles de sécurité par tous ses usagers.

Il s'agissait donc d'une approche de responsabilisation de tous pour démontrer que le virage à droite au feu rouge est sécuritaire dans la mesure où chacun fait preuve de bon sens et observe les règles prescrites.

■ *Stratégie de communication*

La stratégie de communication comportait quatre moments distincts.

D'abord, au cours des mois précédant l'entrée en vigueur du VDFR, des activités de relations publiques ont été tenues avec les clientèles spécifiques afin de les informer des modalités de mise en place. Ainsi, des activités plus ciblées étaient réalisées dans le but d'associer les clientèles spécifiques aux mesures mises en place et de les informer de la démarche retenue.

Par la suite, quelques semaines avant l'entrée en vigueur du VDFR, les communications de masse ont été déployées. La diffusion de messages publicitaires, principalement à la télévision, venait illustrer les consignes pour favoriser l'acquisition de bons comportements. La distribution simultanée (7, 8 et 9 avril 2003) d'un numéro spécial du guide *Conduire au Québec* dans tous les foyers québécois est venue appuyer les messages électroniques.

De plus, des activités de relations publiques ont eu lieu les 11, 12 et 13 avril 2003 afin de souligner l'entrée en vigueur du VDFR et d'appuyer les messages publicitaires entendus précédemment.

Enfin, dans les jours et les semaines qui ont suivi l'entrée en vigueur du VDFR, des relations de presse étaient prévues, de même que la diffusion de messages radio-phoniques qui rappelaient les consignes de sécurité à adopter.

Le slogan créé pour cette campagne, **Je pense piétons**, rappelait évidemment la responsabilité qui incombe aux usagers de la route de respecter en tout temps la priorité des personnes plus vulnérables qui partagent la route avec eux, tels les piétons.

Je pense piétons véhiculait en peu de mots l'essentiel du message, c'est-à-dire que le VDFR doit être effectué selon les règles, en portant une attention particulière aux usagers vulnérables.



Bien entendu, ce slogan constituait la signature thématique de la campagne télé, en ondes du 7 avril au 5 mai 2003, ainsi que celle de la campagne radio échelonnée du 7 avril au 19 mai 2003.

En complément aux médias électroniques, plusieurs placements publicitaires ont été faits dans les médias imprimés du Québec - quotidiens, hebdomadaires, magazines, etc. Une campagne d'affichage sur les autobus, comprenant des panneaux distincts pour la région de Montréal, a également fait partie du plan de communication.



■ Moyens de communication

Sur le plan des relations de presse, plusieurs activités ont été tenues dans la semaine précédant l'entrée en vigueur du VDFR. Il y a eu principalement une conférence de presse nationale, des rencontres de presse en région, avec la collaboration de représentants des services policiers concernés, et une tournée des émissions radio-phoniques matinales. Comme il a été mentionné, une activité a été réalisée les 11, 12 et 13 avril 2003 pour les représentants des médias afin de marquer l'entrée en vigueur du VDFR.

Par la suite, des relations soutenues auprès des médias ont permis de maintenir l'intérêt pour inciter la population à redoubler de prudence aux intersections.

Différentes activités de relations publiques ont également été tenues afin d'informer les personnes handicapées et les personnes âgées qui avaient des inquiétudes au sujet du VDFR.

Des activités d'information plus spécifiques auprès des policiers ont été réalisées. Deux lettres du sous-ministre associé aux affaires policières, à la prévention et aux services de sécurité du ministère de la Sécurité publique ont été transmises aux directeurs des services policiers pour les informer de l'entrée en vigueur des nouvelles dispositions législatives. Un document réunissant toute l'information pertinente à l'application de la mesure - articles du Code de la sécurité routière, etc. - a aussi été produit en collaboration avec des représentants des services policiers. Enfin, divers outils d'information - feuillet d'information pour les piétons, les cyclistes et les automobilistes - ont été mis à la disposition des policiers pour soutenir leurs interventions auprès des usagers de la route.

Une trousse et un stand d'information ont été mis à la disposition des communicateurs territoriaux et des partenaires pour les tournées d'information et autres manifestations publiques - Info Services, Salon des aînés, Salon de l'auto de Québec, Salon de la moto - permettant de joindre la population et les clientèles spécifiques.

Différents moyens et outils d'information ont été utilisés durant la campagne de sensibilisation. Principalement, mentionnons les publicités télé, radio et imprimée, l'édition spéciale du guide *Conduire au Québec*, l'affichage de panneaux routiers, la publication d'articles et la diffusion de feuillets présentant les règles de sécurité relatives au VDFR.

De plus, les internautes ont pu avoir accès à une section spécifique portant sur le VDFR grâce à un hyperlien sur les pages d'accueil du MTQ et de la SAAQ. Outre les règles à suivre, les conseils de sécurité et des capsules d'animation montrant la manœuvre du VDFR, on pouvait accéder à l'ensemble des documents pertinents au virage à droite au feu rouge et à son implantation.

ÉVALUATION

Du 12 au 25 mai 2003, une enquête de perception a été réalisée afin d'évaluer les actions de communication mises de l'avant pour l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation autorisant le VDFR. Un sondage portant sur l'impact de la campagne de publicité a permis de vérifier la connaissance de la population à l'égard de la nouvelle réglementation de même que les règles de sécurité à observer pour effectuer la manœuvre. Le sondage visait également à évaluer l'impact de la campagne par rapport aux différents objectifs de communication.

Les principaux faits saillants de ce sondage sont présentés dans le texte qui suit.

Concernant les connaissances du VDFR et des manœuvres :

- 95 % des personnes interrogées savent qu'il est maintenant permis de tourner à droite au feu rouge sauf sur l'Île de Montréal et aux intersections où c'est explicitement interdit;
- 15 % croient que le VDFR est obligatoire lorsque rien ne l'empêche;
- 88 % mentionnent l'importance de « regarder partout autour » avant de s'engager dans un VDFR;
- 54 % mentionnent l'importance d'immobiliser complètement leur véhicule avant de s'engager.

Les résultats démontrent que l'inscription d'une plage horaire au bas des panneaux d'interdiction crée une confusion :

- 59 % disent que ces heures correspondent aux heures où le virage est interdit;
- 13 % croient que ce sont les heures où il est autorisé;
- 27 % avouent ne pas le savoir.

Chez les cyclistes :

- 15 % ne profiteraient pas de la possibilité du VDFR si rien ne les en empêchait;
- 85 % mentionnent qu'il faut « regarder partout autour »;
- 59 % disent qu'il faut s'immobiliser complètement.



Chez les piétons :

- 97 % s'assurent que c'est sécuritaire avant de traverser;
- 93 % « regardent partout autour »;
- 89 % s'immobilisent pour observer la circulation;
- 84 % attendent la signalisation pour piétons;
- 81 % établissent un contact visuel avec les automobilistes, tel que le recommande le guide *Conduire au Québec*.

Concernant la notoriété de la campagne et de ses composantes, les principaux éléments retenus du message sont les suivants :

- regarder partout autour et de chaque côté avant d'effectuer un VDFR (68 %);
- être prudents, vigilants (26 %);
- l'ensemble des manœuvres à faire pour effectuer en toute sécurité un VDFR (13 %);
- faire attention aux piétons (11 %).

Concernant plus particulièrement le guide *Conduire au Québec* :

- 44 % des personnes interrogées se souviennent de l'avoir reçu;
- 54 % l'ont lu, ce qui représente 23 % de la population totale de 16 ans et plus du Québec.

À la lecture du guide, les gens se souviennent :

- des explications portant sur le VDFR (57 %);
- des manœuvres à faire pour exécuter le VDFR de façon sécuritaire (39 %);
- des amendes et points d'inaptitude (17 %);
- des explications pour les piétons et les cyclistes (11 %).

Plus de 85 % des lecteurs ont trouvé l'information du guide très ou assez utile.

Les annonces sur les autobus, particulièrement à Montréal, ont une bonne pénétration avec un taux de notoriété assistée de 37 % - une notoriété assistée, contrairement à spontanée, signifie que certaines informations sont fournies aux répondants. Ailleurs, dans les autres villes desservies par un réseau de transport par autobus, la notoriété des panneaux annonçant l'entrée en vigueur du VDFR est de 15 %.

De plus, 10 % des personnes interrogées ont remarqué les opérations policières de sensibilisation à l'occasion de l'entrée de vigueur du VDFR.

Ainsi, globalement, l'évaluation de la campagne indique que :

- le taux de pénétration globale de la campagne s'élève à 95 %;
- le slogan « Je pense piétons » a une notoriété assistée de 61 %;
- près de 70 % se sont sentis visés par la campagne;
- 76 % ont appris des choses concernant la manœuvre du VDFR.

Relativement à l'évaluation de la campagne, il importe de spécifier que les méthodes d'évaluation concernant les taux de pénétration des campagnes tiennent compte d'un ensemble de facteurs et sont reconnues depuis longtemps. De plus, pour évaluer la notoriété assistée du slogan, on a demandé aux répondants s'ils se souvenaient du slogan « Je pense piétons ».

■ Impact de la campagne

En tant que piétons :

- 52 % se disent plus en sécurité maintenant qu'avant la campagne publicitaire;
- 10 % considèrent que le VDFR sera toujours dangereux;
- 51 % ont l'impression que les automobilistes les respectent davantage maintenant qu'avant la campagne.

Alors qu'en tant qu'automobilistes :

- 61 % disent que la campagne a contribué à les sensibiliser au respect des piétons;
- 40 % disent avoir changé certains de leurs comportements.

Finalement, 46 % des personnes interrogées considèrent assez élevé le risque d'être intercepté pour un virage illégal.

RAPPEL DES ÉLÉMENTS DE SÉCURITÉ

Au cours de la première année suivant l'entrée en vigueur du VDFR, quelques outils de communication ont été mis au point pour rappeler les consignes de sécurité à l'égard du VDFR.

L'édition du guide *Conduire au Québec* publié à l'occasion de la campagne de viabilité hivernale à l'automne 2003 comportait un rappel de quelques éléments de signalisation. C'était l'occasion de rappeler certains aspects liés au VDFR pour lesquels une ambiguïté dans la compréhension avait été observée au moment du sondage réalisé en juillet 2003 et portant sur les actions de communication



entreprises pour l'entrée en vigueur du VDFR. C'était le cas notamment pour le panneau indiquant la plage horaire pendant laquelle le VDFR est interdit.

Plusieurs commentaires ayant également été formulés en ce qui concerne le VDFR en présence d'une flèche verte lumineuse de virage à droite, on a rappelé que, même aux intersections où la manœuvre de VDFR est interdite en tout temps ou à certaines heures, les conducteurs et cyclistes ont toujours la priorité lorsqu'une flèche verte lumineuse leur indique qu'ils peuvent tourner.

Des activités locales ont aussi été réalisées, par exemple l'émission d'un communiqué, en janvier 2004, par la Direction de la Chaudière-Appalaches rappelant aux automobilistes que, lorsque la circulation est dirigée par un brigadier scolaire, toute personne doit, malgré une signalisation contraire, obéir à ses ordres et signaux. On rappelait, de plus, que cette règle de sécurité qui est régie par le Code de la sécurité routière s'applique également à une intersection où le VDFR est permis.

Finalement, la troisième édition du *Guide de sécurité à vélo* publié en avril 2004 par le Ministère et la SAAQ comportait une section rappelant aux cyclistes les consignes de sécurité à l'égard du VDFR.



CHAPITRE 8

PLAN DE SURVEILLANCE POLICIÈRE

Dans le contexte de la mise en œuvre du plan d'action gouvernemental, la contribution des organisations policières était nécessaire pour assurer l'application des règles entourant la manœuvre de VDFR et pour promouvoir une approche préventive auprès des usagers de la route.

Le Comité VDFR - policiers, comité de travail coordonné par le ministère de la Sécurité publique, a réuni des représentants de plusieurs organisations policières, du ministère des Transports et de la Société de l'assurance automobile du Québec; il a entériné un plan d'action policier afin d'assurer la mise en œuvre sécuritaire du VDFR.

Selon l'approche préconisée, trois axes prioritaires ont été établis pour guider les interventions policières en matière de sécurité routière, à savoir :

- la prévention et l'information aux usagers de la route;
- la surveillance;
- l'évaluation et le suivi.

Le premier axe d'intervention, soit la prévention et l'information aux usagers de la route, avait comme objectif général de sensibiliser les clientèles aux règles applicables à la mise en œuvre sécuritaire du VDFR. Les conducteurs, les cyclistes, les piétons et les groupes cibles constituaient la clientèle visée.

Relativement à cet axe d'intervention, les moyens d'action suivants ont été mis en œuvre :

- Transmission d'un communiqué d'information émanant du ministère de la Sécurité publique et rappelant aux directeurs de services de police l'importance de sensibiliser leurs membres à la mise en œuvre de la manœuvre de VDFR, les invitant à promouvoir les activités de prévention sur leur territoire ainsi qu'à rencontrer les organismes représentant les clientèles vulnérables.
- Élaboration par les corps de police de stratégies locales d'intervention sur la base de l'approche en police communautaire - déterminer les groupes à risque, créer des partenariats, convenir de priorités communes.
- Présence à des activités diverses - colloques, conférences, comités de sécurité publique, etc.
- Visionnement d'une vidéocassette de formation et d'information - la manœuvre, les obligations et les responsabilités des conducteurs, des cyclistes et des piétons.
- Distribution de feuillets d'information.

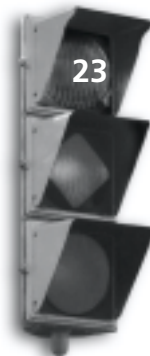
Ces actions ont été réalisées dans le mois précédant la mise en œuvre du VDFR et à l'occasion de la journée nationale de sensibilisation et d'information tenue le 10 avril 2003.

Le deuxième axe d'intervention, la surveillance des règles applicables, avait comme objectif général d'assurer une présence suffisante pour éviter les comportements délinquants. Les conducteurs, les cyclistes et les piétons étaient particulièrement visés. Les moyens d'action suivants ont été utilisés :

- Transmission d'un communiqué d'information émanant des services de police rappelant à la population l'importance de la mise en œuvre de la manœuvre de VDFR et l'invitant à respecter les nouvelles règles.
- Présence policière massive sur l'ensemble du territoire québécois pour surveiller et sanctionner les comportements délinquants, et ce, dès la mise en œuvre de la mesure, le 13 avril 2003, de manière soutenue au cours de la semaine d'introduction. L'objectif était de livrer un message policier clair et uniforme et d'imposer une tolérance zéro aux personnes ayant commis une infraction.
- Élaboration et déploiement par les services de police de stratégies locales d'intervention sur la base de l'approche en police communautaire - déterminer les groupes à risques, créer des partenariats, convenir de priorités communes.
- Participation à des activités de communication.

Ces actions ont été réalisées à compter de la première journée de mise en œuvre de la mesure du VDFR et dans les journées suivant son introduction de manière à susciter le changement de comportement souhaité. Ainsi, la semaine du 13 au 19 avril 2003 était semaine nationale intensive de surveillance de la manœuvre du VDFR et chaque organisation a choisi une ou des journées cibles à l'intérieur de cette semaine. Une nouvelle version du rapport d'accident a été diffusée en vue de remplacer les versions antérieures. La nouvelle version contient le code de mouvement 31, pour une collision se produisant lors d'un VDFR. Les policiers ont été informés des modifications liées au VDFR dans les rapports d'accidents ainsi que de la codification des infractions qui lui sont associées.

Au cours de la première semaine de la mise en œuvre, les policiers ont procédé à une compilation des constats d'infractions qui ont été délivrés ainsi que des rapports d'accidents.



Le troisième axe d'intervention concernait l'évaluation et le suivi et avait comme objectif général de mesurer l'adhésion de la population à cette nouvelle manœuvre et d'apporter les correctifs appropriés. Pour ce faire, les moyens d'action suivants ont été ciblés :

- assurer, en collaboration avec le Comité consultatif et de suivi, la compilation et l'analyse des infractions, le suivi des infractions constatées et des rapports d'accidents ;
- relancer, s'il y a lieu, une journée thème visant le rappel des règles applicables au VDFR.



CHAPITRE 0

PLANS DE SENSIBILISATION ET D'INTERVENTION DES ORGANISMES OFFRANT DES SERVICES AUX PERSONNES HANDICAPÉES VISUELLES

L'implantation du VDFR dans l'ensemble des municipalités du Québec, sauf à Montréal, a eu un effet sur les habitudes de déplacement des personnes ayant une déficience visuelle. Dans ce contexte, les professionnels de la réadaptation, et en particulier les spécialistes en orientation et mobilité, avaient une responsabilité dans la mise en place d'actions visant à assurer la sécurité et la mobilité des usagers. Des activités de sensibilisation et d'information de même que l'élaboration de stratégies d'intervention spécifiques auprès des usagers vulnérables pour permettre l'acquisition d'habiletés particulières favorisant des déplacements sécuritaires étaient requises.

Le ministère des Transports a donc travaillé avec les centres de réadaptation de l'Association des établissements de réadaptation en déficience physique du Québec (AERDPQ) et la Fondation Mira pour aider financièrement ces organismes à bâtir et à mettre en place un plan de sensibilisation et d'intervention adapté à leurs besoins. Des protocoles d'entente ont été signés entre le MTQ et les centres de réadaptation afin de leur allouer les subventions nécessaires pour la mise en œuvre de ces plans. Par ailleurs, le Ministère a versé une subvention à l'AERDPQ pour coordonner l'application du plan de sensibilisation et d'intervention en collaboration avec les douze établissements de réadaptation en déficience physique offrant des services spécialisés en matière de déficience visuelle.

Un protocole d'entente portant sur une aide financière a également été conclu entre le Ministère et la Fondation Mira.

Les organismes suivants ont reçu une subvention :

- Institut de réadaptation en déficience physique de Québec;
- Centre régional de réadaptation La Ressource;
- Centre de réadaptation Le Bouclier;
- Institut Nazareth et Louis-Braille;
- Centre de réadaptation InterVal;
- Centre de réadaptation Estrie;
- Centre régional de réadaptation en déficience physique Jonquière;
- Association montréalaise pour les aveugles;
- Centre de réadaptation L'InterAction;
- Centre de protection et de réadaptation de la Côte-Nord;
- Centre de réadaptation La Maison;
- Centre de réadaptation de la Gaspésie;
- Fondation MIRA.

Dans le cadre des ententes, les organismes se sont engagés à présenter au Ministère un bilan de la mise en œuvre du plan de sensibilisation et d'intervention de l'AERDPQ et de la Fondation MIRA au 31 mars 2004. Les rapports portant sur le bilan sont résumés ci-dessous.

OUTIL D'INFORMATION ET DE SENSIBILISATION AU VDFR

En tant que responsable, auprès des centres de réadaptation, de l'application du plan de sensibilisation et d'intervention en matière d'orientation et de mobilité dans le dossier du VDFR, l'AERDPQ s'est assurée de la production, en collaboration avec l'Institut Nazareth et Louis-Braille, des outils d'information et de sensibilisation qui ont été reproduits et diffusés à plus de 15 000 usagers répartis sur l'ensemble du territoire québécois. L'association a ainsi transmis la documentation aux établissements spécialisés en réadaptation de chaque région pour qu'ils puissent intervenir auprès des personnes ayant une déficience visuelle.

L'analyse des problématiques vécues a permis aux représentants des différents établissements de dégager diverses stratégies de résolution de problèmes cohérentes pour l'ensemble des partenaires concernés. De plus, les établissements ont informé et favorisé la participation des associations régionales et provinciales de personnes ayant une déficience visuelle, tant au moment de la réflexion portant sur les interventions à mettre en place qu'au moment de la diffusion des informations.

Concernant plus particulièrement le volet sensibilisation, les établissements ont réalisé plusieurs activités pour informer leur clientèle mais aussi la population relativement à l'impact du VDFR pour les piétons ayant une déficience visuelle. Dans les régions où la masse critique l'exigeait, la documentation a été traduite et adaptée en anglais. Elle était également disponible en braille et en gros caractères.

Sur le plan des interventions, de nombreuses rencontres individuelles et de groupe ont été réalisées. De plus, plusieurs nouveaux aménagements aux intersections ont été installés ou modifiés à la suite de l'intervention des établissements. Citons notamment l'installation de nouveaux signaux sonores et les recommandations d'interdiction de VDFR aux approches jugées non sécuritaires.

La Fondation MIRA a également réalisé un plan d'intervention pour sécuriser l'ensemble de sa clientèle concernant le virage à droite au feu rouge. Le plan ciblait principalement les personnes qui présentent une déficience motrice. MIRA a aussi rassuré la clientèle ayant une défi-



cience visuelle, même si cette intervention était assumée par l'AERDPQ.

Différentes méthodes ont été utilisées auprès de la clientèle et du personnel pour mettre en œuvre le plan d'intervention : sondages, rencontres d'information pendant les classes d'acquisition du chien-guide, suivi dans le milieu de résidence des personnes, réalisation d'une vidéocassette portant sur les mises en situation liées au VDFR, journées d'étude, journées de formation de même que des discussions de terrain avec le personnel, la clientèle et les partenaires, principalement les spécialistes en orientation et mobilité des centres de réadaptation.

BILAN

■ Association des établissements de réadaptation en déficience physique du Québec

L'entraînement offert en orientation et mobilité a permis aux personnes qui en ont bénéficié de se déplacer de façon autonome et sécuritaire, préservant ainsi leur accès aux services de la communauté. Les personnes ayant une déficience visuelle qui n'auraient pas été jointes au cours de la dernière année pourront néanmoins bénéficier des aménagements environnementaux recommandés et de l'impact positif, en matière de conscientisation, des rencontres de sensibilisation réalisées avec les décideurs municipaux et régionaux.

Globalement, la clientèle jointe est maintenant mieux informée concernant le VDFR. Les spécialistes en orientation et mobilité sont plus sensibilisés aux effets de cette manœuvre et ils ont intégré cette dimension à leur contenu d'enseignement lors des entraînements destinés aux usagers. Les représentants municipaux sont également mieux informés des conséquences du VDFR sur la clientèle ayant une déficience visuelle.

L'opération réalisée dans le contexte de l'implantation du VDFR a permis non seulement de répondre aux besoins en services spécialisés pour les personnes ayant une déficience visuelle, mais aussi d'augmenter le degré de compréhension de cette situation de vie auprès de la population.

Finalement, même s'il est bien amorcé, le travail de sensibilisation auprès du grand public, et plus particulièrement auprès des conducteurs, demeure pour l'AERDPQ une priorité d'action au cours de la prochaine année. Selon l'association, la sensibilisation de cette population devrait se poursuivre dans le but d'assurer un comportement plus

respectueux des procédures permettant d'effectuer adéquatement et de façon sécuritaire la manœuvre de VDFR. Il demeure essentiel de poursuivre des actions concrètes afin que la mise en place du virage à droite au feu rouge réduise le moins possible l'autonomie et la participation sociale des personnes ayant une déficience visuelle en compromettant la sécurité de leurs déplacements. À cet égard, l'association pense que le ministère des Transports devrait poursuivre ses actions dans le dossier du VDFR de la façon suivante :

- en jouant un rôle très actif auprès des municipalités pour s'assurer que celles-ci mettront en place la signalisation sonore, élément majeur du plan d'action pour une mise en œuvre sécuritaire du VDFR;
- en s'assurant que les municipalités avisent les établissements de réadaptation lorsqu'une modification est faite à la désignation des intersections, et ce, afin que les interventions individuelles requises puissent être prévues en conséquence;
- en poursuivant la sensibilisation auprès du grand public, mais surtout auprès des conducteurs, pour diminuer les situations de non-respect des règles associées au VDFR;
- en maintenant une vigilance constante touchant les impacts du VDFR.

■ Fondation MIRA

Concernant les personnes ayant une déficience motrice, l'intervention ciblait 199 personnes, soit le nombre d'usagers de chien d'assistance hors Montréal. En cours d'année et jusqu'au 28 mai 2004, MIRA a attribué 100 chiens d'assistance et a profité de cette période d'intervention pour sécuriser cette nouvelle clientèle. Le plan ciblait donc au total 299 bénéficiaires.

Il ressort de l'intervention que 85 % de la population ciblée est sécurisée au regard de la pratique du VDFR. En fait, cette manœuvre ne leur cause pas de problèmes et ne les empêche pas de se déplacer. Il importe de constater que de nombreuses personnes ayant une déficience motrice utilisent l'automobile pour se déplacer. Même si l'ensemble de la clientèle est sécurisée, il n'en demeure pas moins que 15 % des personnes éprouvent des craintes relativement au VDFR et évitent de se déplacer.

Concernant les personnes ayant une déficience visuelle, l'intervention relevait de la responsabilité des centres de réadaptation. Toutefois, MIRA a dû adapter ses méthodes d'entraînement de chiens-guides et conseiller sa clientèle à propos du comportement le plus sécuritaire à adopter en



cas de conflit en situation de VDFR. À titre d'exemple, que fait le chien-guide face à une automobile dans sa ligne de direction (auto sur le passage piéton)? Ou que fait la personne aveugle?

MIRA entraîne ses chiens-guides à suivre une ligne droite jusqu'à l'auto, à arrêter et à attendre. La fondation recommande à la personne d'arrêter près de l'auto, d'indiquer sa présence à l'automobiliste, d'écouter le trafic et de se déplacer vers l'arrière de l'auto. Selon MIRA, cette consigne est moins à risque d'accidents, pour les usagers avec chiens-guides, que le déplacement vers l'avant de l'auto. Le consensus n'est pas acquis à propos de cette consigne.

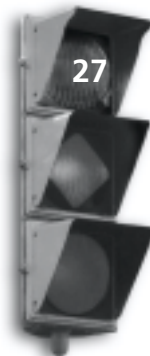
En mai 2003, l'intervention ciblait 126 personnes ayant une déficience visuelle, soit l'ensemble de ses usagers (hors Montréal). En cours d'année, et jusqu'au 28 mai 2004, MIRA a attribué 40 chiens-guides et a profité du contexte du VDFR pour adapter ses pratiques à cette nouvelle réalité. La fondation a donc effectué une intervention supplémentaire auprès de 166 bénéficiaires.

Il ressort que 79,3 % de la clientèle est sécurisée. Ces résultats s'expliquent par les éléments suivants :

- interdiction de virage à droite au feu rouge sur leur trajet;
- installation de signaux sonores;
- les personnes modifient leur trajet si le VDFR est autorisé;
- il n'existe pas de feux de circulation dans leur milieu.

Cependant, 20,7 % de la clientèle éprouve des problèmes et évite de se déplacer.

La Fondation MIRA a atteint et même dépassé ses objectifs d'intervention proposés en janvier 2003 au ministère des Transports. Depuis janvier 2001, cet organisme est très actif dans le dossier de l'implantation du virage à droite au feu rouge.



CHAPITRE 10

SUIVI DES DONNÉES

DONNÉES DES CONSTATS D'INFRACTION

Le tableau suivant met en relation les infractions relatives à l'article 359.1 et aux articles 359 et 360 du Code de la sécurité routière, compilées pour les années 2002, 2003 et 2004. Les articles se lisent comme suit :

« Art. 359. Feu rouge

À moins d'une signalisation contraire, face à un feu rouge, le conducteur d'un véhicule routier ou d'une bicyclette doit immobiliser son véhicule avant le passage pour piétons ou la ligne d'arrêt ou, s'il n'y en a pas, avant la ligne latérale de la chaussée qu'il s'apprête à croiser. Il ne peut poursuivre sa route que lorsqu'un signal lui permettant d'avancer apparaît. »

« Art. 359.1. Virage à droite sur feu rouge

Malgré l'article 359 et à moins d'une signalisation contraire, le conducteur d'un véhicule routier ou d'une bicyclette peut, face à un feu rouge, effectuer un virage à droite après avoir immobilisé son véhicule avant le passage pour

piétons ou la ligne d'arrêt ou, s'il n'y en a pas, avant la ligne latérale de la chaussée sur laquelle il veut s'engager et après avoir cédé le passage aux piétons engagés dans l'intersection de même qu'aux véhicules routiers et cyclistes engagés ou si près de s'engager dans l'intersection qu'il s'avérerait dangereux d'effectuer ce virage. »

« Art. 360. Feu rouge clignotant

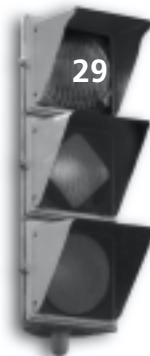
À moins d'une signalisation contraire, face à un feu rouge clignotant, le conducteur d'un véhicule routier ou d'une bicyclette doit immobiliser son véhicule et céder le passage à tout véhicule qui, circulant sur une autre chaussée, s'engage dans l'intersection ou se trouve à une distance telle qu'il y a danger d'accident. »

Il faut noter qu'en raison des délais entre l'infraction et la condamnation les données de mars et d'avril 2004 sont incomplètes et peuvent varier. Les données compilées avant avril 2003 sont celles des cinq régions pilotes où le VDFR était autorisé depuis janvier 2001.

Tableau 7 Comparaison du nombre d'infractions liées aux feux de circulation et des infractions liées au VDFR, selon le mois

	Infractions VDFR Article 359.1			Infractions feux de circulation Articles 359 et 360		
	2002	2003	2004	2002	2003	2004
Janvier	7	11	72	4 013	4 099	3 166
Février	13	14	85	4 242	4 068	2 744
Mars	13	20	82	3 899	3 203	1 876
Avril	18	213	22	3 742	3 573	243
Mai	15	108		3 624	3 270	
Juin	22	91		3 489	2 792	
Juillet	15	84		3 090	2 507	
Août	14	56		3 062	2 521	
Septembre	15	76		3 454	2 694	
Octobre	22	87		4 111	3 109	
Novembre	18	101		4 356	2 934	
Décembre	19	45		3 041	2 114	
Total	191	906	261	44 123	36 884	8 029

Source : Direction des études et des stratégies en sécurité routière, SAAQ



Il y a relativement peu de données compilées. Or, pour le moment, les infractions liées au VDFR, dans leur ensemble, représentent une très faible portion des infractions découlant des articles 359 et 360 du Code de la sécurité routière.

Dans l'analyse des données d'infractions liées au VDFR et des données d'accidents présentées au paragraphe suivant, il y a lieu de considérer qu'à une intersection avec feux, 15 % des mouvements, en moyenne, consistent en un virage à droite. Avec l'implantation du VDFR, on peut considérer qu'environ la moitié de ce 15 % peut effectuer un virage à droite pendant la phase rouge du cycle.

DONNÉES RELATIVES AUX ACCIDENTS

Le tableau 8 résume le nombre d'accidents survenus lors d'une manœuvre de VDFR selon le territoire d'analyse (ensemble du Québec sauf Montréal ou ville de Montréal) depuis le 13 avril 2003. On dénombre au total 270 acci-

dents survenus dans le contexte d'une manœuvre de VDFR, dont 59 avec dommages corporels faisant 75 blessés (4 blessés graves et 71 blessés légers) et 211 accidents avec dommages matériels seulement. Les 270 accidents survenus lors d'un VDFR représentent, en moyenne, 22 accidents par mois. Pour l'ensemble de tous les accidents survenant sur le réseau routier québécois, le nombre mensuel moyen s'élève à 12 000 accidents. La proportion des accidents liés à la nouvelle manœuvre est faible par rapport à d'autres types d'accidents qui surviennent dans un autre contexte sur le réseau routier. Les accidents liés au VDFR représentent 0,18 % (soit 18 accidents sur 10 000) de tous les accidents pour la même période. Ce pourcentage est comparable à ceux des autres administrations routières en Amérique du Nord où l'on observe aussi un niveau d'accidents de moins de 1 % liés au virage à droite au feu rouge par rapport à tous les accidents.

Tableau 8 *Compilation des accidents survenus lors d'une manœuvre de VDFR*

Territoire	Accidents survenus lors d'une manœuvre de VDFR ^(note 1) (à compter du 13 avril 2003)				
	Gravité				
	Mortels	Graves ^(note 2)	Légers	Dommages matériels ^(note 3)	Total
Ensemble du Québec (sauf Montréal)	0	3	46	190	239
Ville de Montréal (VDFR interdit)	0	0	10	21	31
Total	0	3	56	211	270

Note 1 : La compilation n'a pas pour objet de déterminer à qui incombe la responsabilité des accidents survenus lors d'une manœuvre de VDFR.

Note 2 : Accident pour lequel on a fait appel à un transport ambulancier.

Note 3 : Cette compilation comprend tous les accidents survenus lors d'une manœuvre de VDFR, y compris les accidents DMS (dommages matériels seulement) de moins de 1000 \$.



Le tableau 9 présente le nombre d'accidents survenus lors d'une manœuvre de VDFR et le nombre de victimes.

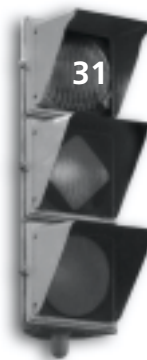
On note 59 accidents qui ont fait 75 blessés, soit : 13 piétons, 23 cyclistes, 2 motocyclistes, 21 conducteurs et 16 passagers.

Une proportion importante des blessés, soit 31 %, sont des cyclistes. On remarque également que 78 % des accidents n'ont occasionné que des dommages matériels. Par ailleurs, on note un nombre élevé d'accidents pour la région de la Mauricie-Centre-du-Québec par rapport aux autres régions.

Tableau 9 Compilation des accidents et des victimes selon les régions

Régions (Directions territoriales du MTQ)	Nombre d'accidents			Nombre de victimes
	Avec blessés	Avec DMS*	Total	Total
Abitibi-Témiscamingue-Nord-du-Québec	2	19	21	3
Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	2	2	4	8
Chaudière-Appalaches	2	11	13	2
Côte-Nord	1	1	2	1
Est-de-la-Montérégie	3	5	8	4
Estrie	2	11	13	2
Laurentides-Lanaudière	5	15	20	7
Laval-Mille-Îles	9	8	17	11
Mauricie-Centre-du-Québec	12	48	60	16
Ouest-de-la-Montérégie	3	13	16	3
Outaouais	8	15	23	8
Québec	0	13	13	0
Saguenay-Lac-Saint-Jean-Chibougamau	0	29	29	0
Sous-total	49	190	239	65
Île-de-Montréal	10	21	31	10
Total	59	211	270	75

* Cette compilation comprend tous les accidents survenus lors d'une manœuvre de VDFR, y compris les accidents avec DMS de moins de 1000 \$.



Le tableau 10 présente les victimes selon les catégories d'âge. La majorité des victimes sont de jeunes adultes et des adultes. Ainsi, de façon très générale, les victimes sont âgées entre 16 et 64 ans.

Tableau 10 Nombre de victimes selon l'âge et les régions

Régions (Directions territoriales du MTQ)	Nombre de victimes				
	0 - 15 ans	16 - 29 ans	30 - 64 ans	65 ans et +	Total
Abitibi-Témiscamingue-Nord-du-Québec	0	1	2	0	3
Bas-Saint-Laurent- Gaspésie- Îles-de-la-Madeleine	0	2	4	2	8
Chaudière-Appalaches	0	1	1	0	2
Côte-Nord	1	0	0	0	1
Est-de-la-Montérégie	0	2	1	1	4
Estrie	0	1	1	0	2
Laurentides-Lanaudière	0	4	2	1	7
Laval-Mille-Îles	1	2	6	2	11
Mauricie-Centre-du-Québec	2	7	5	2	16
Ouest-de-la-Montérégie	0	0	3	0	3
Outaouais	4	2	2	0	8
Québec	0	0	0	0	0
Saguenay-Lac-Saint-Jean-Chabougamau	0	0	0	0	0
Sous-total	8	22	27	8	65
Île-de-Montréal	0	4	6	0	10
Total	8	26	33	8	75



Le tableau 11 indique que la majorité des accidents surviennent lors d'un impact automobile/automobile (48 %). Les impacts automobile/véhicule lourd sont également nombreux (26 %).

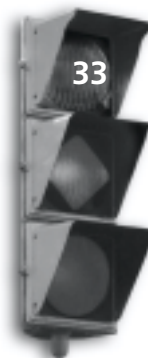
Les impacts automobile/bicyclette ou véhicule lourd/bicyclette et les impacts automobile/piéton ou véhicule lourd/piéton sont moins nombreux, mais ils entraînent souvent des dommages corporels.

Les véhicules lourds sont impliqués dans 96 accidents, soit 36 % des accidents.

Tableau 11 Compilation des accidents selon le type de véhicule

	Piéton	Bicyclette	Motocyclette	Automobile	Autobus	Véhicule lourd	Véhicule d'urgence	Non disponible	TOTAL
Piéton		0	0	12	0	1	0	0	
Bicyclette	0	0	0	22	0	5	0	0	
Motocyclette	0	0	0	1	0	2	0	0	
Automobile	12	22	1	129	5	71	2	3	
Autobus	0	0	0	5	0	1	0	0	
Véhicule lourd	1	5	2	71	1	15	1	0	
Véhicule d'urgence	0	0	0	2	0	1	0	0	
Non disponible	0	0	0	3	0	0	0	0	
Total									270*

* Cette compilation comprend tous les accidents survenus lors d'une manœuvre de VDFR, y compris les accidents avec DMS de moins de 1000 \$.



CHAPITRE 11

SUIVI DES PLAINTES

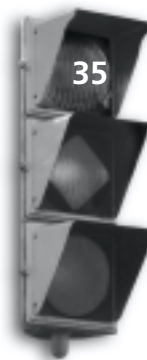
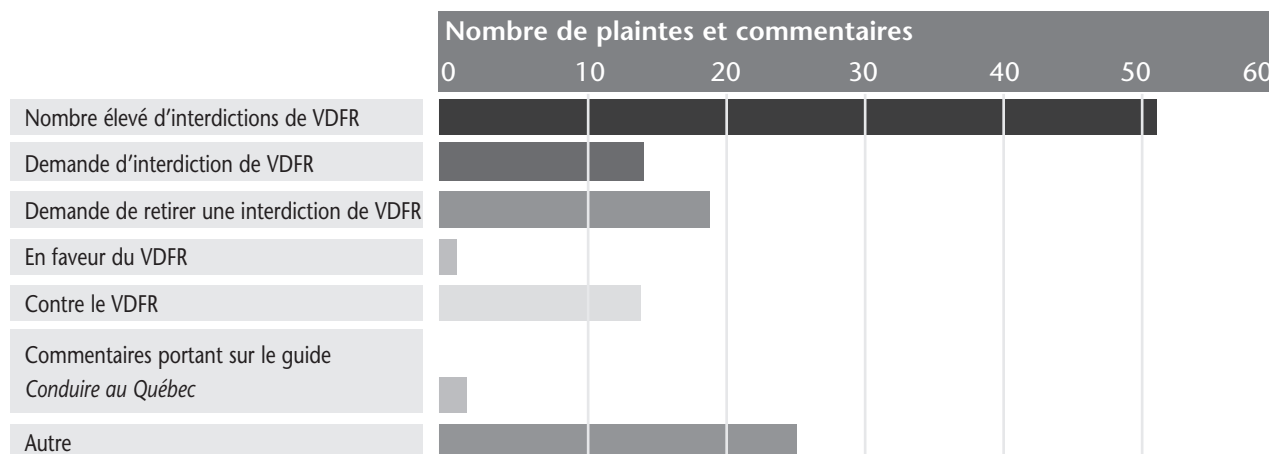
En relation avec l'entrée en vigueur du VDFR au Québec le 13 avril 2003, plusieurs plaintes et commentaires ont été adressés au ministère des Transports. Ils proviennent en grande partie de citoyens. Ces derniers pouvaient formuler leur plainte ou commentaire par le biais du site Internet du Ministère ou en s'adressant directement à leur direction territoriale. Afin d'en faire un suivi adéquat, toutes les plaintes ainsi que tous les commentaires ont été enregistrés.

Le tableau suivant présente le bilan des commentaires, des plaintes et des demandes d'intervention concernant le VDFR enregistrés entre le 1^{er} avril 2003 et le 14 avril 2004. Le tableau cumule 126 enregistrements. Les données ont été compilées à partir du système de suivi des plaintes, des courriels reçu à la Direction des communications du Ministère ainsi que du courrier adressé au Ministère. Les demandes d'intervention dont la source n'a pu être confirmée sont inscrites à la rubrique « Inconnue ».

Tableau 12 *Bilan des commentaires, plaintes et demandes d'intervention concernant le VDFR pour la période du 1^{er} avril 2003 au 14 avril 2004*

Source des plaintes et commentaires	Sujet des commentaires, plaintes et demandes d'intervention						
	Nombre élevé d'interdictions de VDFR	Demande d'interdiction de VDFR	Demande de retirer une interdiction de VDFR	En faveur du VDFR	Contre le VDFR	Commentaires portant sur le guide <i>Conduire au Québec</i>	Autre
Enregistrés au système de plainte	4	12	8		8		12
Reçus par courriel	46			1	4	2	11
Reçus par courrier	1				2		2
Inconnue		2	11				
Total	51	14	19	1	14	2	25

Tableau 13 *Répartition des plaintes et commentaires*



CHAPITRE 12

ÉVALUATION DES COMPORTEMENTS

COMPORTEMENTS OBSERVÉS AU COURS DES PROJETS PILOTES

Au cours du déroulement des projets pilotes relatifs au VDFR réalisés entre le 15 janvier 2001 et le 15 janvier 2002, une étude exhaustive portant sur les comportements des automobilistes a été réalisée par la Société de l'assurance automobile du Québec. Cette étude des comportements des usagers a été effectuée à partir d'enregistrements au moyen de caméras vidéo installées à 50 sites, totalisant environ 1200 heures d'observations.

Des observations ont également été réalisées sur place afin d'obtenir plus d'information concernant les piétons, les cyclistes et les personnes âgées et dans le but de mieux comprendre les manœuvres, et plus particulièrement celles entraînant des conflits entre un conducteur effectuant un VDFR et un autre usager de la route.

Cette vaste étude a permis de dégager des conclusions relatives aux comportements des automobilistes lorsque la permission d'effectuer un virage à droite au feu rouge est nouvellement accordée et que l'on fait les observations sur une période de un an.

Rappelons que les principaux résultats de cette étude sont les suivants :

- 99,2 % des conducteurs ont respecté les interdictions permanentes d'effectuer un VDFR aux intersections en croix;
- 91,5 % des conducteurs ont respecté les interdictions permanentes d'effectuer un VDFR aux intersections en T;
- 91,8 % des conducteurs ont respecté les interdictions non permanentes d'effectuer un VDFR (heures spécifiques d'interdiction);
- les taux les plus élevés de non-respect des interdictions d'effectuer un VDFR ont été observés entre 1 heure et 3 heures du matin;
- 50,8 % des conducteurs ont fait un arrêt complet avant d'effectuer un VDFR, alors que 25,9 % ont fait un arrêt complet à un panneau d'arrêt;
- 29,8 % des conducteurs ont effectué une manœuvre de VDFR conforme au Code de la sécurité routière, incluant notamment le respect de la ligne d'arrêt;
- moins de 1 % des piétons et des cyclistes ont eu à vivre un conflit aux intersections avec VDFR, alors que 4,1 % des piétons et 3,5 % des cyclistes ont vécu un conflit avec un véhicule effectuant un VDFR.

Le détail de l'étude portant sur l'évolution des comportements, lors des projets pilotes, a montré aussi que pendant la première année, les comportements des automobilistes se sont modifiés vis-à-vis du VDFR. Au début de l'introduction du virage à droite au feu rouge, les automobilistes ont approuvé la manœuvre et se sont montrés plus attentifs aux détails de celle-ci, allant parfois jusqu'à ne pas la faire s'ils n'étaient pas assurés que tout était parfait.

Cependant, tout au long des premiers mois, ils ont pris plus d'assurance. Graduellement, ils ont exécuté cette manœuvre plus aisément et plus librement, mais moins correctement. L'arrêt n'est plus complet et il ne se fait plus nécessairement avant la ligne d'arrêt.

Toutefois, à un certain moment, après 6 à 12 mois, il y a eu stabilisation dans les comportements et l'ensemble des conducteurs se sont adaptés à cette nouvelle disposition; à défaut d'exécuter une manœuvre conforme, ils ont fait une manœuvre fonctionnelle.

Ces constatations faites lors des projets pilotes peuvent aussi s'appliquer pour la première année d'autorisation d'effectuer la manœuvre de virage à droite au feu rouge dans tout le Québec. En effet, il est permis de croire que, puisque le VDFR est autorisé depuis peu, des comportements semblables auraient été observés.

Étant donné la puissance statistique des conclusions du rapport portant sur les projets pilotes, il a donc été établi qu'il était plus approprié de réaliser un sondage afin de vérifier les connaissances, opinions et attitudes de la population car ces éléments interviennent dans la manière de se comporter.

ÉVOLUTION DES COMPORTEMENTS

Pour saisir dans quelle mesure les comportements des usagers de la route ainsi que tous les éléments les constituant, c'est-à-dire les connaissances, les perceptions et les opinions, ont été modifiés à la suite de l'introduction du VDFR, un sondage a été réalisé du 28 avril au 8 mai 2004 auprès de 1000 répondants sur l'ensemble du territoire du Québec.

■ Population sondée

L'échantillon était représentatif de l'ensemble des Québécois âgés de 16 ans ou plus et les données ont été pondérées pour être représentatives de ce groupe. Au



total, 87 % des personnes interrogées étaient titulaires d'un permis de conduire. Pour catégoriser les répondants, on a demandé à chacun s'il se considérait comme automobiliste ou comme piéton. Près de 65 % des répondants se considéraient principalement comme des automobilistes, alors que 27 % se considéraient d'abord comme des piétons. Les derniers 8 % sont partagés ou ne sortent jamais.

Une autre question servant à identifier les cyclistes parmi les répondants a permis de vérifier qu'il y avait une majorité de cyclistes dans le groupe : 56 % ont dit utiliser un vélo comme moyen de transport ou pour les loisirs durant la période estivale, soit la même proportion que ce qu'on observait en 2003².

■ **Connaissance des règles et procédures**

En réponse à la question « En tant qu'automobiliste, à l'approche d'une intersection où le VDFR est permis, que devez-vous faire avant de tourner à droite au feu rouge? », les éléments qui reviennent le plus souvent sont exposés au tableau 14.

Par rapport à 2003, les résultats sont assez semblables, sauf que maintenant plus de répondants pensent à mentionner qu'il faut s'arrêter, immobiliser complètement son véhicule (65 % c. 54 %) et qu'à l'inverse un peu moins (88 % c. 81 %) ont mentionné l'importance de regarder attentivement tout autour.

En ce qui concerne le caractère obligatoire d'effectuer un VDFR, il y en a encore environ 10 % des conducteurs en 2004 qui ne savent pas que tourner à droite à un feu rouge est un privilège et non une obligation. C'est une nette amélioration sur l'an dernier alors que la proportion était de 15 % à cet égard.

Par ailleurs, la situation n'est pas encore complètement claire dans le cas de la plage horaire affichée sur les panneaux d'interdiction. Dans ce cas, 64 % des personnes interrogées ont été en mesure de bien expliquer la signification des heures indiquées sur les panneaux, ce qui est une amélioration par rapport au pourcentage de 59 % mesuré en 2003.

2 Du 12 au 25 mai 2003, à la suite de la campagne publicitaire à l'occasion de l'introduction du virage à droite au feu rouge, un sondage a été réalisé. Il sera utilisé ici comme référence pour mesurer l'évolution de certains aspects des comportements des usagers de la route.

Tableau 14

Actions	2004	2003
Regarder (partout autour, etc.)	81 %	88 %
Arrêter, s'immobiliser	65 %	54 %
Faire attention aux piétons	37 %	ND
Vérifier que la voie est libre	34 %	ND
Tourner	32 %	ND
Signaler/mettre son clignotant	17 %	21 %
Surveiller les interdictions	11 %	22 %
Analyser la signalisation	9 %	22 %
Surveiller les feux pour piétons	3 %	22 %
Ralentir	2 %	1 %



■ Perceptions

Un peu moins de 20 % des conducteurs disent avoir déjà été témoins de situations dangereuses liées au VDFR depuis son entrée en vigueur. On ne peut évidemment comparer ce résultat avec celui du sondage de 2003 puisque, à ce moment, on était au début de l'introduction de la manœuvre. Cependant, si on compare avec les résultats d'un sondage qui s'est tenu lors des projets pilotes (juillet 2001), on observe que 28 % des répondants avaient déclaré avoir été témoins de situations dangereuses.

Afin de vérifier la perception des piétons et des cyclistes, on a repris une question portant sur le respect de la priorité de passage : « En tant que piéton (ou cycliste), diriez-vous que les automobilistes respectent votre priorité de passage? ». Les résultats sont présentés au tableau 15.

Chez les piétons, 58 % disent que leur priorité de passage est toujours ou souvent respectée, alors que cette proportion était à 56 % en 2003. Chez les cyclistes, un peu plus de la moitié (51 %) sont d'avis que leur priorité est

toujours ou souvent respectée, proportion qui était à 52 % en 2003. Un an après l'introduction du VDFR, la situation est la même en ce qui a trait à la perception des piétons et des cyclistes à cet égard.

■ Opinion

Afin de vérifier l'opinion de la population en ce qui concerne le VDFR, on a posé à nouveau la question suivante : « Depuis que le VDFR est permis, est-ce que la sécurité routière est améliorée, est demeurée inchangée ou s'est détériorée? » Le tableau 16 présente l'évolution de l'opinion à ce sujet.

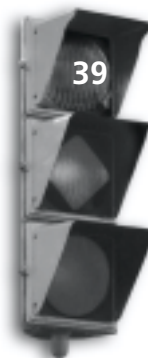
Une majorité (89 %) considère que la sécurité routière est demeurée inchangée ou s'est améliorée par l'introduction du VDFR, alors que cette proportion était à 88 % en 2003. Toutefois, les résultats sont différents si on s'intéresse à l'opinion qu'ont les divers usagers de la route à propos de la sécurité des piétons et des cyclistes depuis l'introduction du virage à droite au feu rouge.

Tableau 15

	2004	2003
Piétons		
Toujours	11 %	16 %
Souvent	47 %	40 %
Rarement	37 %	31 %
Jamais	5 %	14 %
Cyclistes		
Toujours	9 %	11 %
Souvent	42 %	41 %
Rarement	44 %	38 %
Jamais	5 %	7 %

Tableau 16

	2004	2003
Améliorée	27 %	17 %
Demeurée inchangée	62 %	71 %
Détériorée	11 %	12 %



À la question « Depuis que le VDFR est permis, est-ce que la sécurité des piétons est...? » on obtient les résultats présentés au tableau 17.

À la question « Depuis que le VDFR est permis, est-ce que la sécurité des cyclistes est...? » on obtient les résultats présentés au tableau 18.

Pour ces deux questions, la proportion de répondants qui considèrent que la sécurité des piétons et des cyclistes s'est détériorée depuis l'introduction du VDFR est beaucoup plus importante. Même les automobilistes croient que la sécurité des piétons (24 %) et des cyclistes (28 %) s'est détériorée depuis l'introduction de cette manœuvre.

Finalement, quant à l'utilité du VDFR, les piétons ont une opinion qui diffère de celle des autres usagers de la route. Pendant que 49 % des piétons pensent que cette manœuvre est peu ou pas du tout utile, les automobilistes avec 24 % et les cyclistes avec 28 % sont beaucoup moins nombreux à penser la même chose. À la question « Depuis plus d'un an maintenant qu'il est permis de tourner à droite au feu rouge au Québec, est-ce que cette permission a été très utile, utile, peu utile ou pas utile du tout? », on obtient les résultats présentés au tableau 19.

Tableau 17

	Piétons	Automobilistes	Cyclistes
Améliorée	13 %	9 %	6 %
Demeurée inchangée	57 %	67 %	68 %
Détériorée	30 %	24 %	26 %

Tableau 18

	Piétons	Automobilistes	Cyclistes
Améliorée	13 %	7 %	6 %
Demeurée inchangée	50 %	65 %	62 %
Détériorée	37 %	28 %	32 %

Tableau 19

	Piétons	Automobilistes	Cyclistes
Très utile	13 %	35 %	30 %
Utile	38 %	41 %	42 %
Peu utile	31 %	16 %	20 %
Pas utile du tout	18 %	8 %	8 %



■ Comportements déclarés

Que font les automobilistes depuis qu'ils ont la permission d'effectuer des virages à droite au feu rouge? Le tableau 20 nous donne la comparaison entre 2003 et 2004 concernant l'utilisation de la manœuvre en réponse à la question « Quand vous êtes à un feu rouge où le VDFR est permis et que vous désirez tourner à droite, tournez-vous à droite au feu rouge? ».

Plus de 20 % des conducteurs n'exécutent que rarement (14 %) ou jamais (8 %) la manœuvre. Cela peut se comprendre dans le cas des résidents de l'Île de Montréal ou encore de ceux qui conduisent peu fréquemment. En fait, c'est pour beaucoup une question d'habitude : 53 % de ceux qui sont dans cette situation disent qu'ils ne tournent pas à droite au feu rouge tout simplement par habitude, parce qu'ils n'y pensent pas.

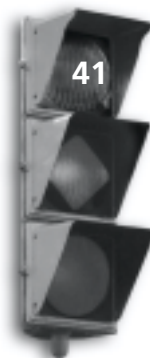
La question « Supposons que vous êtes arrêté à un feu rouge où vous voulez tourner à droite, que faites-vous si l'automobiliste devant vous ne tourne pas à droite même s'il en a la possibilité? » a été posée à nos automobilistes. À cette question, plus de 90 % des conducteurs (92 %) auraient le bon réflexe d'attendre patiemment sans manifester de signes d'impatience si le conducteur devant eux

Tableau 20

	2004	2003
Toujours	38 %	46 %
Souvent	40 %	24 %
Rarement	14 %	19 %
Jamais	8 %	11 %

restait immobilisé à un feu rouge sans effectuer le VDFR, soit exactement le même pourcentage qu'en 2003. Par contre, 6 % klaxonneraient et 2 % manifesterait leur impatience d'une autre façon, parfois même dangereuse - comme dépasser par la gauche ou la droite ou « coller » le véhicule qui les précède.

Finalement, 17 % des conducteurs admettent avoir déjà fait fi des panneaux d'interdiction (souvent ou occasionnellement à 6 % et rarement à 11 %), alors que 83 % disent ne jamais l'avoir fait.



CHAPITRE 13

SITUATION À MONTRÉAL

Au moment de l'annonce de la généralisation du VDFR par le gouvernement en septembre 2002, le scénario retenu consistait à autoriser cette manœuvre dans l'ensemble du Québec avec une exception pour la ville de Montréal (Île), laissant le choix à cette dernière de décider d'accepter ou non le virage à droite au feu rouge sur son territoire.

Ainsi, pour Montréal, une signalisation routière spécifique affichant un message quant à l'interdiction du VDFR sur l'Île de Montréal a été mise en place aux différents accès à l'Île.

COMMISSION SPÉCIALE POUR L'ÉTUDE DE LA PERTINENCE DU VDFR À MONTRÉAL

À l'automne 2002, la Ville de Montréal a mis en place la Commission spéciale du conseil pour l'étude de la pertinence de l'implantation du VDFR sur son territoire. La commission qui devait étudier l'opportunité de mettre en place cette manœuvre sur le territoire de la ville a procédé à une consultation publique pour déterminer la pertinence d'implanter le virage à droite au feu rouge sur l'Île de Montréal. Les audiences se sont tenues les 18 et 19 novembre 2002, les 19 et 26 février 2003 ainsi que le 12 mars 2003. Deux assemblées de consultation publique additionnelles portant sur le VDFR ont été tenues les 15 et 25 septembre 2003.

La Commission spéciale du conseil pour l'étude de la pertinence de l'implantation du VDFR sur le territoire montréalais a déposé ses recommandations au conseil municipal de la Ville de Montréal le 27 octobre 2003. Le comité exécutif a donné un mandat d'évaluation de ces recommandations au personnel technique de la Ville.

ORIENTATION

À la suite de cette évaluation par le personnel technique de la Ville de Montréal, le conseil municipal devrait rendre publique sa décision concernant le VDFR.

Dans le cas où il déciderait d'autoriser le virage à droite au feu rouge, des actions devront être amorcées avec la Ville afin de poursuivre la mise en place sécuritaire de cette manœuvre - modification de l'arrêté ministériel, signalisation adéquate, communication. Dans le cas contraire, l'interdiction du VDFR présentement en vigueur sur l'Île de Montréal sera maintenue.



CHAPITRE 14

PRÉOCCUPATIONS DES ORGANISMES REPRÉSENTANT LES USAGERS VULNÉRABLES

Dès le début du processus de mise en œuvre du VDFR, les organismes représentant les personnes handicapées ont signifié leur désaccord relativement à cette mesure. Ces organismes, encore maintenant, manifestent de grandes préoccupations à l'égard de la sécurité des usagers vulnérables, et plus particulièrement les personnes handicapées que l'on peut considérer comme des usagers plus à risque.

La présente section regroupe de façon plus spécifique ces préoccupations à l'égard de la manœuvre du VDFR.

Un des éléments de préoccupation concerne l'évaluation de l'impact du VDFR sur la santé publique, notamment sur la perception du risque et de l'insécurité vécue à l'égard de la manœuvre par les usagers vulnérables. Une démarche a été amorcée par le MSSS auprès du MTQ, du MSP et de la SAAQ afin de se doter d'un plan de travail commun au regard de l'application de la Loi sur la santé publique. Ces travaux pourraient notamment permettre d'évaluer, outre la perception du risque et le sentiment d'insécurité à propos du VDFR, dans quelle mesure le virage à droite au feu rouge accroîtra le risque pour ces usagers.

Par ailleurs, cette évaluation devrait être réalisée sur une période beaucoup plus longue que celle d'une année qui a été fixée pour faire le suivi de la mise en œuvre du VDFR.

Concernant l'évaluation des intersections qui a été réalisée par les gestionnaires de réseau au début du processus de mise en œuvre du VDFR afin de préciser les approches où la manœuvre devait être interdite, les organismes ont déploré le fait que cette décision d'interdire ou non le VDFR à une approche d'un carrefour appartenait aux gestionnaires de réseau. Cette situation a entraîné, à l'occasion, des traitements variés et, dans quelques cas, un non-respect des critères pouvant mener à une interdiction qui étaient proposés dans le *Guide de mise en œuvre du VDFR*, ce qui a été fortement déploré par les organismes représentant les personnes à risque au sein du Comité consultatif et de suivi du VDFR.

De plus, les organismes se sont montrés en désaccord avec l'idée d'interdire le VDFR selon des plages horaires. Bien qu'elles permettent de maintenir davantage d'interdictions, elles constituent, selon les organismes, un danger autant pour les conducteurs et les cyclistes que pour les personnes à mobilité réduite. Par ailleurs, sur le plan de la signalisation, les organismes déplorent le fait qu'il n'y a aucun moyen efficace pour permettre aux personnes

aveugles et amblyopes de connaître les approches des intersections où le VDFR est interdit.

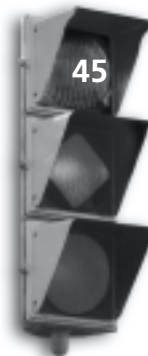
Selon les organismes, le VDFR constitue un obstacle très important à la mobilité des personnes aveugles et amblyopes, d'autant plus que très peu d'installations de signaux sonores ont été réalisées depuis l'entrée en vigueur du VDFR et que les plages horaires affichées sous les panneaux d'interdiction viennent complexifier la manœuvre pour tout le monde.

Concernant les données portant sur les accidents et l'effet sur la sécurité, les organismes soulignent le fait que la décision d'implanter le VDFR sur le territoire du Québec était liée à l'application d'un plan d'action ayant pour objectif d'assurer la mise en œuvre sécuritaire de cette manœuvre. Plusieurs activités ont été réalisées, dont principalement : un document visant à indiquer aux municipalités les critères devant les guider pour interdire le VDFR à une intersection donnée; une campagne de sensibilisation pour informer la population concernant les règles à observer afin de rendre sécuritaire le VDFR pour tous les usagers de la route; la mise en œuvre d'un plan de surveillance policière visant à assurer l'application des règles entourant le virage à droite au feu rouge.

Toutefois, même si beaucoup d'énergie a été consacrée à cette mise en œuvre sécuritaire, il semble qu'on ne peut conclure pour autant que le VDFR ne produit aucun impact sur la sécurité des usagers de la route. Selon les organismes s'opposant à l'implantation du VDFR, les données relatives aux accidents - 59 accidents faisant 75 blessés (4 blessés graves et 71 blessés légers) et 211 accidents avec dommages matériels - confirment leurs appréhensions.

Ces organismes sont d'avis que, sans les différentes campagnes menées dans le cadre du plan d'action, les résultats quant au nombre d'accidents et de blessés auraient été supérieurs. Selon eux, ces campagnes de sensibilisation doivent être renouvelées régulièrement, de même que la tenue d'activités de surveillance policière affectées spécifiquement au VDFR.

Un autre élément soulevé concerne la nécessité que le MTQ assure la poursuite, de façon systématique, de la collecte d'informations et de données relatives aux accidents liés au VDFR afin que les organismes soient informés de l'évolution de la situation. Il faudrait également assurer un suivi en ce qui concerne l'une des règles du guide portant sur l'implantation du VDFR qui demande aux municipalités de reconsidérer la permission de cette manœuvre lorsqu'à une approche d'intersection où celle-ci est autorisée trois



accidents sont survenus au cours de la même année.

Par ailleurs, les données statistiques ne devraient être qu'un des éléments de suivi à long terme de l'implantation du VDFR. En effet, le MTQ ainsi que le MSSS devraient aller de l'avant avec la proposition de suivi plus global concernant l'impact sur la santé publique qui avait été discutée durant les travaux du Comité consultatif et de suivi du VDFR. Parmi les éléments à considérer demeurent ceux qui portent sur l'évolution des comportements de tous les usagers de la route, qu'ils soient conducteurs, piétons ou cyclistes, le suivi relatif au partage de la route au cours des années, l'impact social du VDFR, l'évolution des demandes de transport adapté et de services à domicile de même que l'évolution des demandes dans les centres de réadaptation en déficience physique. L'impact du VDFR sur les habitudes de vie, sur le sentiment d'insécurité et sur les choix de la population concernant ses déplacements pourrait amener certains usagers - enfants, personnes âgées, personnes handicapées - à utiliser davantage l'automobile au détriment d'autres modes de déplacement tels que la marche et le cyclisme qui sont bénéfiques pour la santé, tant à l'échelle individuelle que collective. Également, il y aurait lieu d'évaluer l'effet du VDFR sur l'autonomie des personnes âgées et des personnes handicapées qui veraient leurs tâches, dans leurs déplacements à pied et en voiture, complexifiées de façon importante. Cet enjeu est d'autant plus significatif que les projections démographiques confirment une très forte augmentation du nombre de personnes âgées au cours des prochaines années.

Par ailleurs, le suivi à plus long terme devrait se faire en concertation avec les différents partenaires qui ont été associés au Comité consultatif et de suivi du VDFR.

Enfin, les organismes rappellent que, en plus de l'objectif d'harmonisation, la décision du gouvernement de mettre en œuvre le VDFR était fondée sur des arguments relatifs à l'économie de temps et d'essence de même qu'à la réduction du taux de pollution. À ce propos, il y aurait lieu que le MTQ procède à l'évaluation des retombées effectives du virage à droite au feu rouge.

Les démarches effectuées à ce jour par les organismes et les plans d'intervention réalisés auprès des clientèles indiquent toujours que le VDFR est une manœuvre à haut risque d'accidents pour les usagers vulnérables. À ce sujet, la Fondation MIRA souligne que, même si le taux d'accidents est peu élevé, il reste que MIRA est responsable d'un groupe important (576 bénéficiaires) d'une population à très haut risque d'accidents au regard du VDFR. Cette pra-

tique nouvelle constitue et constituera toujours pour la Fondation MIRA une atteinte à la liberté de déplacement des personnes handicapées. L'ensemble des personnes qui présentent une limitation fonctionnelle est toujours contre le VDFR.



CHAPITRE 15

CONCLUSION

Un an après l'entrée en vigueur du VDFR au Québec, à l'exception de Montréal, le présent bilan met en évidence les principaux résultats obtenus jusqu'à maintenant dans le contexte de la réalisation du Plan d'action pour une mise en œuvre sécuritaire du VDFR. Tous les intervenants concernés par cette nouvelle pratique s'étaient donné comme objectif une implantation sécuritaire de la manœuvre de VDFR pour l'ensemble des usagers, qu'ils soient conducteurs, cyclistes ou piétons. Ainsi, il faut saluer l'excellent travail d'équipe de l'ensemble des partenaires, dont notamment les municipalités et les services policiers qui ont fourni un effort soutenu tout au long du processus de mise en œuvre.

Dans le contexte de la réalisation du plan d'action, c'est plus particulièrement au volet concernant le suivi du VDFR que fait suite le présent rapport. En effet, au terme de la première année, un bilan devait être produit et présenté au Secrétariat ministériel du développement social.

Fruit d'une collaboration entre les différents partenaires membres du Comité consultatif et de suivi du VDFR coordonné par le ministère des Transports, le rapport présente les différents aspects liés à la mise en œuvre du VDFR et à son suivi. Évidemment, le suivi relatif aux données d'accidents et à l'évaluation des comportements retient davantage l'intérêt puisque ces sujets ont été, dès le début de la mise en œuvre du virage à droite au feu rouge, au cœur des réflexions et des discussions des différents intervenants dans le dossier.

Les données relatives aux accidents cumulent un total de 270 accidents survenus lors d'une manœuvre de VDFR, dont 59 avec dommages corporels faisant 75 blessés (4 blessés graves et 71 blessés légers) et 211 avec dommages matériels seulement. Les 270 accidents survenus lors d'une manœuvre de VDFR représentent, en moyenne, 22 accidents par mois. Pour l'ensemble de tous les accidents survenant sur le réseau routier québécois, le nombre mensuel moyen s'élève à 12 000 accidents. La proportion des accidents liés au VDFR est faible par rapport à d'autres types d'accidents qui surviennent dans un autre contexte sur le réseau routier. En effet, ils représentent 0,18 % (soit 18 accidents sur 10 000) de tous les accidents pour la même période. Ce pourcentage est comparable à ceux des autres administrations routières en Amérique du Nord où l'on observe aussi un pourcentage d'accidents liés au VDFR de moins de 1 % par rapport à tous les accidents.

Parmi les blessés, on note une proportion importante de cyclistes, soit 31 %. De plus, les véhicules lourds sont mêlés à 96 accidents, soit 36 %. Ces données mettent en

lumière une clientèle auprès de laquelle une sensibilisation plus spécifique serait requise. Sur la base d'une analyse plus régionale, la région Mauricie-Centre-du-Québec présente le plus grand nombre d'accidents, alors qu'en parallèle on y compte un pourcentage d'interdictions inférieur à 20 %. Dans ce contexte, une analyse plus fine de la situation dans cette région serait appropriée.

Le sondage portant sur l'évaluation des connaissances et des comportements des usagers réalisé au printemps 2004 ainsi que l'enquête de perception effectuée en mai 2003 ont permis de vérifier la connaissance de la population à l'égard de la réglementation et des règles à observer lors d'un VDFR. Bien que les résultats soient positifs dans l'ensemble, on note toutefois que :

- 65 % des répondants ont mentionné l'importance de s'immobiliser complètement;
- 59 % des cyclistes disent qu'il faut s'immobiliser complètement;
- 36 % croient que l'inscription d'une plage horaire au bas d'un panneau d'interdiction correspond aux heures où il est autorisé, alors que c'est l'inverse, ou ils ne savent pas la signification des plages horaires;
- 64 % ont été en mesure de bien expliquer la signification des heures indiquées sur les panneaux.

Cette dernière donnée représente une amélioration par rapport à 2003 alors que ce pourcentage était de 59 %. Il y a toutefois encore une bonne proportion des usagers de la route qui ne connaissent pas la signification exacte des heures indiquées sous les panneaux d'interdiction. De plus, 59 % des cyclistes disent qu'il faut s'immobiliser complètement. Cette donnée peut être mise en relation avec la forte proportion de cyclistes que l'on compte parmi les blessés.

Alors que, sur le plan de la perception, 58 % des piétons et 51 % des cyclistes disent que leur priorité de passage est respectée toujours et souvent, on observe dans l'opinion de la population qu'une proportion des répondants considère que la sécurité des piétons et des cyclistes s'est détériorée depuis l'introduction du VDFR. Même les automobilistes croient que la sécurité des piétons (24 %) et des cyclistes (28 %) s'est détériorée depuis l'introduction de cette manœuvre.

Du côté des comportements déclarés, plus de 90 % des conducteurs (92 %) auraient le bon réflexe d'attendre patiemment sans manifester de signes d'impatience si le conducteur qui les précède reste immobilisé à un feu



rouge sans effectuer le VDFR, soit exactement le même pourcentage qu'en 2003. Par contre, 6 % klaxonneraient et 2 % manifesteraient leur impatience d'une autre façon, parfois même dangereuse - comme dépasser par la gauche ou la droite ou « coller » le véhicule devant. Soulignons aussi que 17 % des conducteurs admettent avoir déjà fait fi des panneaux d'interdiction, souvent ou occasionnellement à 6 % et rarement à 11 %, alors que 83 % disent ne jamais l'avoir fait.

Les éléments présentés précédemment reflètent une situation fortement semblable à celle que l'on peut observer dans les autres administrations routières en Amérique du Nord. De toute évidence, l'introduction du VDFR a engendré une augmentation du nombre d'accidents aux carrefours à feux puisqu'on a introduit un mouvement qui n'existait pas auparavant aux carrefours. Cependant, et comme l'ont mentionné plusieurs spécialistes avant la mise en œuvre du VDFR au Québec, il reste à déterminer si cette manœuvre entraîne un risque d'accident important par rapport aux autres manœuvres effectuées sur le réseau routier.

Du côté des comportements et du respect des règles associées au VDFR, les résultats du sondage effectué en mai dernier indiquent un comportement plutôt respectueux de la part des automobilistes en file d'attente, mais un peu moins, par contre, concernant le respect des interdictions. Cependant, en considérant à nouveau les observations réalisées à partir d'enregistrements au moyen de caméras vidéo qui ont été effectués dans le cadre des projets pilotes entre janvier 2001 et janvier 2002, on se rappelle que 50,8 % des conducteurs ont fait un arrêt complet avant d'effectuer un VDFR, alors que 25,9 % ont fait un arrêt complet à un panneau d'arrêt. De plus, 29,8 % des conducteurs ont effectué une manœuvre de VDFR conforme au Code de la sécurité routière, incluant notamment le respect de la ligne d'arrêt.

Ces observations confirment qu'il est toujours requis de poursuivre l'éducation et la sensibilisation auprès de la population ainsi que la surveillance. Par ailleurs, l'Institute of Transportation Engineers (ITE), qui reconnaît les aspects positifs du VDFR sur l'environnement et les temps d'attente de même que l'absence d'impact significatif de cette manœuvre sur la sécurité routière, a révisé tout dernièrement ses lignes directrices concernant les virages à droite au feu rouge et constate également que le problème majeur associé à ces virages réside dans le fait que les conducteurs ne font pas d'arrêt complet avant d'effectuer le VDFR. L'ITE rapporte que cette situation est également vérifiable aux intersections munies de panneaux d'arrêt obligatoire. Conséquemment, il encourage la surveillance et les mesures coercitives.

Les pressions de la population observées au cours de la première année auprès des municipalités afin d'autoriser davantage le VDFR signifient que cette mesure est acceptée par la grande majorité des conducteurs. Néanmoins et tel qu'on a pu le constater dans la section précédente, les organismes représentant les usagers vulnérables ont toujours signifié leur désaccord relativement à cette mesure en expliquant que le VDFR constitue un obstacle très important à la mobilité, notamment celle des personnes handicapées visuelles et amblyopes et des autres usagers à risque. Dans ce contexte, il faudrait prévoir une sensibilisation accrue des usagers les plus à risque (piétons et cyclistes) identifiés à la suite du bilan des accidents survenus lors d'une manœuvre de VDFR.

■ *Recommandations*

En vue de poursuivre et de renforcer la pratique sécuritaire du VDFR, les recommandations suivantes sont formulées et découlent des discussions du Comité consultatif et de suivi du VDFR.

1 Poursuivre la sensibilisation et l'éducation auprès de la population. Les lacunes constatées, tant sur le plan des comportements que sur celui des connaissances, traduisent ce besoin. Les actions de sensibilisation et d'éducation doivent également être appuyées par une surveillance policière. Les usagers qui sont davantage représentés dans les accidents liés au VDFR doivent faire l'objet d'une sensibilisation plus ciblée. Au moment de la préparation des différentes campagnes de sensibilisation, des stratégies devraient être élaborées en collaboration avec les organismes représentant ces usagers.

2 Rappeler aux gestionnaires des réseaux, et plus particulièrement aux municipalités qui ont la responsabilité de 85 % des feux de circulation, la nécessité d'assurer un suivi de la performance des intersections sur le plan des statistiques d'accidents ou d'événements qui y surviennent et concernant plus spécialement le VDFR. Ce suivi s'intègre parfaitement à la démarche de mise en œuvre sécuritaire du VDFR, d'autant plus que l'un des critères pouvant mener à une interdiction du VDFR, présenté dans le *Guide de mise en œuvre du VDFR*, découle de l'analyse et du suivi des accidents. Ce critère stipule que plus de 3 accidents sur une période de 12 mois consécutifs causés par des manœuvres de VDFR dans l'une des branches de l'intersection peuvent justifier l'interdiction du VDFR.



3 Recommander aux municipalités de maintenir un contact régulier avec les organismes représentant les usagers vulnérables, et plus particulièrement avec les spécialistes en orientation et mobilité des centres de réadaptation physique de leur région, afin de les informer de l'évolution du VDFR sur leur territoire. En effet, pour ces organismes, la perception du risque à l'égard du VDFR est différente de celle des autres usagers. L'enseignement qu'ils offrent à leur clientèle est en lien avec les situations vécues sur le réseau routier. Ils doivent être en mesure de fournir un soutien efficace à leur clientèle et de dialoguer avec les décideurs municipaux. Par ailleurs, à l'égard des personnes ayant une déficience visuelle, il importe que les municipalités procèdent à l'installation des signaux sonores conformément aux demandes formulées.

4 Poursuivre, pour une année supplémentaire, le suivi des données relatives aux infractions et aux accidents liés au VDFR pour assurer le suivi de l'évolution de l'implantation de cette manœuvre.

5 Maintenir en place, pour une année supplémentaire, le Comité consultatif et de suivi du VDFR qui pourra, au besoin, élaborer des stratégies d'information et de sensibilisation.

Finalement, il est important pour tous les intervenants de demeurer vigilants concernant cette nouvelle manœuvre et de maintenir le cap en tout temps sur la sécurité routière.



