



COMITÉ RÉGIONAL DES USAGERS DU TRANSPORT EN COMMUN  
TABLE TRANSPORT ET AMÉNAGEMENT



## Communiqué de presse Pour diffusion immédiate

### Un virage plutôt dangereux

**Québec, 12 septembre 2002** – Le Comité régional des usagers du transport en commun (CRUTECC) et le Conseil régional de l'environnement de la région de la Capitale nationale (CRE-Capitale nationale) s'inquiète des conséquences de la décision du Conseil des ministres d'autoriser dès mars 2003 le virage à droite au feu rouge (VDFR).

Bien heureusement, aucun décès n'a encore eu lieu durant les projets-pilotes de VDFR dans les quelques 20 villes et régions du Québec. Cependant, l'évaluation des projets-pilotes de VDFR a dénoté une hausse des accidents entre les cyclistes et les piétons d'une part, et les automobilistes d'autre part. Vingt-trois personnes ont été blessées dans 60 accidents attribuables au VDFR. Toujours selon cette évaluation, une majorité d'automobilistes (70%) n'effectuaient pas leurs arrêts et leurs virages selon le code de la sécurité routière. « *Il faut se questionner sur les impacts que pourrait avoir cette politique sur notre sécurité et notre qualité de vie en tant que piétons, usagers du transport en commun ou cyclistes* », affirme le coordonnateur du CRUTECC, Mathieu Cyr.

Concrètement, une détérioration de la sécurité routière équivaut à plus d'accidents, légers ou graves, à plus de décès, particulièrement chez les populations à risques comme les personnes âgées, les handicapés, les jeunes enfants, les piétons, les cyclistes. Cela occasionnerait aussi une augmentation de l'impression d'insécurité, une diminution de la marche pour se déplacer et par conséquent, une diminution de l'utilisation du transport en commun. Le vélo serait également moins utilisé comme moyen de transport urbain. « *Encore une fois, on laisse plus de place à l'auto au lieu de développer des politiques d'accessibilité et de mobilité qui mettent l'accent sur les modes de transport collectif et alternatif, comme c'est le cas dans de nombreuses villes à travers le monde. Ce qui est navrant, c'est que l'automobiliste semble oublier qu'il se transforme parfois en piéton ou en cycliste... On privilégie une fois de plus la polluante et insécurisante automobile au détriment du piéton et des modes de transports plus respectueux de l'environnement et de la qualité de vie des citoyens* », mentionne Alexandre Turgeon, directeur général du CRE-Capitale nationale.

Le président du CRUTECC, Jérôme Vaillancourt, se demande pourquoi Montréal est maître de sa décision face au VDFR, alors que les autres agglomérations québécoises se la font imposer. « *Le VDFR aurait dû être débattu publiquement également dans les cinq autres agglomérations québécoises au sein des structures démocratiques en place (conseils de quartier, conseils de ville, etc.)* », pense M. Vaillancourt.

Advenant son application, le VDFR doit être accompagné d'une augmentation de la visibilité et du nombre de passages pour piétons. « *Les passages pour piétons doivent être clairement indiqués. De même, il serait important d'interdire le VDFR aux intersections où l'on retrouve un nombre important de piétons. Les piétons doivent avoir préséance sur l'automobile quand ils traversent la rue vis-à-vis un passage. Un automobiliste qui ne laisse pas la priorité aux piétons doit être mis à l'amende. De plus, le MTQ doit mettre en branle un programme agressif d'éducation et de sensibilisation des automobilistes par rapport au partage de la route avec les autres usagers* », conclut Pascal Laliberté, vice-président du CRUTECC.

- 30 -

Source ☐ Pascal Laliberté, CRUTECC-TTA  
(418) 648-1242