

L'AUTORISATION DU VIRAGE À DROITE AU FEU ROUGE : DE L'EFFICACITÉ À LA SÉCURITÉ

« [...] 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. 359.1 du Code de la sécurité routière).

Rédaction :

Joanie Leclerc M.Sc., Assistante de recherche, TÉLUQ¹

Geneviève Malboeuf Coordonnatrice du RS Politiques publiques et santé, TÉLUQ¹

Yanicka Poirier Assistante de recherche, Faculté de droit, McGill

France Gagnon Ph.D. (sous la direction de), Professeure et responsable du RS Politiques publiques et santé, TÉLUQ¹

Banque PolÉthicas : cas no 04_09-10-2017

PRÉSENTATION DU CAS²

À la fin des années 1970, l'opportunité d'implanter le virage à droite au feu rouge (VDFR) au Québec est envisagée par le comité de révision du *Code de la route* (maintenant le *Code de la sécurité routière*). Cette initiative restera sans suite.

Près de vingt ans plus tard, en juin 1996, un projet de loi est déposé sur la réforme du Code de la sécurité routière. La consultation publique porte entre autres sur le VDFR. L'opinion publique y est alors défavorable. En 1999, le ministre des Transports rend public le livre vert *La sécurité routière au Québec : un défi collectif*. Cinq thématiques y sont traitées afin d'améliorer la sécurité sur les routes du Québec, dont la manœuvre du VDFR.

Cette étude s'intéresse au processus ayant mené à l'autorisation du VDFR au Québec; de la période allant de la publication du livre vert en 1999 à l'implantation généralisée de la manœuvre, excluant la ville de Montréal, en 2003.

Caractéristiques du domaine à l'étude

En vertu de la *Loi constitutionnelle de 1867*, les transports relèvent des gouvernements fédéral et provincial. Divers aspects sont régis par des dispositions constitutionnelles qui partagent la compétence entre les autorités fédérales et provinciales. De manière générale, la Loi confie le pouvoir sur les transports interprovinciaux et internationaux au gouvernement fédéral, réservant aux provinces la compétence sur le transport intraprovincial (Monahan, 1992). Au Québec,

¹ Membre du Réseau de recherche en santé des populations du Québec.

² Données initiales du cas : Michaud, M., Gagnon, F. et Turcotte, V. (2007). Version longue de l'étude de cas (document non-publié). Les informations relatives au volet « Expertises et utilisation des connaissances » sont issues de la recherche *Mise à profit des connaissances par les acteurs de santé publique lors de la formulation des politiques*, financée par les IRSC (Gagnon et al., 2013-2016, no 261789).

l'autorité en matière de gestion des routes est partagée entre les paliers provincial et municipal. Ainsi, la décision d'interdire ou d'autoriser le VDFR à une intersection appartient au gestionnaire du feu de circulation qui, dans 85 % des cas, est une municipalité (Ministère des Transports du Québec, 2002).

Émergence et mise à l'agenda

L'intérêt pour le virage à droite au feu rouge remonte aux années 1970, lors de la crise du pétrole. Le Congrès américain réagit en adoptant des mesures pour diminuer la consommation de carburant des automobilistes, dont l'introduction du VDFR. À la fin de 1976, 39 états américains ont implanté le VDFR généralement permis; en 1980, ce nombre s'élève à 50. Les provinces canadiennes suivent le pas en adoptant à leur tour le VDFR (Turcotte, 2005). Au Québec, ce projet sera envisagé par le comité de révision du *Code de la route*, mais rejeté en 1977 pour des raisons de sécurité routière (Gagnon et Bergeron, 2015). Dès lors, New York et la province de Québec sont les seuls endroits en Amérique du Nord où le VDFR n'est pas autorisé. Jusqu'en 1996, plusieurs enquêtes et études seront réalisées, mais le gouvernement refusera à trois reprises d'introduire le VDFR au *Code de la sécurité routière* (Turcotte, 2005).

En 1996, le projet de *Loi 12 modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives* (1996, chapitre 56) est déposé. Le ministre des Transports annonce la tenue d'une consultation publique sur cette réforme et invite les groupes intéressés à se prononcer notamment sur le port du casque à vélo, ainsi que le VDFR. Constatant que l'opinion publique y est défavorable, le Ministre décide de ne pas inclure le VDFR aux audiences publiques subséquentes (Gagnon et Bergeron, 2015; Turcotte, 2005).

Formulation

En 1999, le gouvernement du Québec publie le livre vert intitulé *La sécurité routière au Québec : un défi collectif*, dans le but de consulter la population et divers organismes sur cinq thématiques, dont l'introduction du VDFR. Selon le ministère des Transports du Québec (MTQ), le problème est lié à la conciliation de la sécurité des usagers et la mobilité aux carrefours. Les feux de circulation et panneaux de signalisation assurent la coordination, mais ces mesures sont problématiques au niveau de la fluidité de la circulation et des délais d'attente aux heures creuses (Michaud, Gagnon et Turcotte, 2007). Le VDFR retient ainsi de plus en plus l'attention du MTQ comme solution.

Le gouvernement propose d'évaluer le VDFR selon trois options : le statu quo, le virage à droite généralement permis, ou autorisé avec permission spécifique (Turcotte, 2005). Le débat sur le VDFR reprend et, en février 2000, la Commission parlementaire débute ses travaux. Différents intervenants viennent se prononcer sur l'implantation du VDFR au Québec. Le 22 mars 2000, le ministre des Transports clôture les travaux de la Commission parlementaire sur le contenu du livre vert (Turcotte, 2005). À la suite des consultations, le ministre retient l'option du VDFR généralement permis. Néanmoins, sensible aux arguments avancés par les opposants à cette manœuvre, il propose la mise en place de projets pilotes (Gagnon et Bergeron, 2015).

Adoption et mise en œuvre des projets pilotes

En juin 2000, le projet de *Loi 130 modifiant le Code de la sécurité routière* (2000, chapitre 31) est adopté à l'unanimité afin d'autoriser la mise en place de projets pilotes dans certaines municipalités ou régions administratives désignées par le ministre des Transports (MTQ, 2002). Les projets pilotes démarrent en janvier 2001 jusqu'en janvier 2002 dans 26 municipalités, parallèlement à une campagne d'information et de sensibilisation (Gagnon et Bergeron, 2015; Turcotte, 2005). Dès l'annonce des projets pilotes, différents organismes représentant les personnes vulnérables forment une coalition contre le virage à droite sur feu rouge.

L'évaluation des projets pilotes est concluante pour le ministre des Transports et, en décembre 2001, il annonce que la manœuvre du VDFR sera généralisée à l'ensemble de la province à compter du mois d'août 2002. Toutefois, en 2002, un nouveau ministre est nommé, lequel suspend l'application du VDFR afin d'obtenir un éclairage supplémentaire sur le sujet. Ce dernier estime que les populations vulnérables (personnes aveugles, âgées et handicapées) n'ont pas été assez entendues dans ce dossier (Turcotte, 2005).

Mise en œuvre du VDFR

En septembre 2002, le gouvernement du Québec prend la décision d'aller de l'avant avec l'implantation du VDFR. Le projet de *Loi 115 modifiant le Code de la sécurité routière et la Loi sur le ministère du Revenu* (2002, chapitre 62) est adopté en novembre 2002. Ce projet de loi modifie l'article 359.1 et ajoute l'article 359.2, stipulant que le responsable de l'entretien d'un chemin public peut déterminer les intersections où le VDFR est interdit, l'indiquer par une signalisation appropriée et, dans le cas des municipalités, l'approuver par règlement municipal (MTQ, 2002). Selon le plan d'action déposé en octobre 2002, l'instauration de la mesure sera généralisée à l'ensemble du Québec au printemps 2003, en excluant la ville de Montréal. Celle-ci a tenu sa propre Commission d'étude sur le virage à droit sur feu rouge, en novembre 2002.

ACTEURS, VISIONS DU PROBLÈME, SOLUTIONS PROPOSÉES ET ARGUMENTAIRES

Tel que soulevé par le MTQ dans le livre vert sur la sécurité routière (1999), la mobilité aux carrefours est de nature conflictuelle, en raison des croisements et virages effectués par les véhicules et en raison également du partage de la route entre ces derniers, les piétons et les cyclistes. Ces conflits doivent être gérés par l'installation de dispositifs de contrôle et conçus en fonction des caractéristiques de la circulation, de manière à satisfaire les impératifs de sécurité et de mobilité des usagers de la route (MTQ, 1999). Pour la très grande majorité des carrefours, des panneaux *arrêt* ou *cédez* sont satisfaisants. Lorsque les conditions le justifient ou pour des raisons de sécurité, des feux de circulation sont installés. Cependant, malgré les avantages qu'ils procurent notamment en termes de sécurité des usagers, ces feux peuvent parfois augmenter la congestion ainsi que les délais d'attente lors des heures creuses (MTQ, 1999; Turcotte, 2005).

De nombreux acteurs se montrent favorables au VDFR : ils proviennent principalement d'associations et d'organismes de transport (Association québécoise du transport et des routes (AQTR), CAA-Québec, Société de transport de l'Outaouais), du Groupement des assureurs

automobiles, de la Fédération des policiers et policières municipaux du Québec, ainsi que des industries du camionnage et du taxi (Gagnon et Bergeron, 2015).

Les acteurs défavorables à l'implantation du VDFR ou préconisant le statu quo sont principalement des organismes sans but lucratif, soit des organismes regroupant des personnes vulnérables (personnes handicapées physiques et visuelles, personnes âgées), des cyclistes ainsi que des organismes de santé publique, comme les Régies régionales de la Santé et des Services sociaux (RRSSS) (Gagnon et Bergeron, 2015). La Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), l'Union des municipalités du Québec et les villes de Montréal et de Québec, viennent s'ajouter au nombre d'acteurs en faveur d'un statu quo, faute de données suffisantes et pour des raisons de sécurité et de santé publique (Gagnon et Bergeron, 2015).

Principaux arguments en faveur du VDFR

Selon une étude effectuée par l'AQTR en 1978 et revue par Deluc en 1987 pour le compte du Bureau des économies d'énergie, le VDFR devrait entraîner une plus grande fluidité de la circulation et, par conséquent, une économie de temps pour les automobilistes évaluée entre 10 et 20 secondes par jour par automobiliste (MTQ, 1999). Toujours selon cette étude, la diminution de la congestion du réseau routier amenée par le VDFR devrait aussi entraîner une diminution de la consommation de carburant d'environ 3,5 litres par année par automobiliste.

Dans les années 70, l'économie de carburant a été la principale raison invoquée aux États-Unis pour généraliser la manœuvre du VDFR. De plus, une diminution de la consommation de carburant devrait entraîner une réduction des émissions atmosphériques, considérant que les émissions des véhicules sont proportionnelles à la consommation de carburant (MTQ, 1999). Puisque les arrêts aux heures creuses à un carrefour désert peuvent représenter une source de frustration pour les conducteurs, le VDFR constituerait un avantage pour ces derniers lorsqu'ils désirent tourner à droite. Finalement, l'implantation du VDFR permettrait au Québec d'harmoniser ses règles sur la circulation routière avec celles des autres administrations routières nord-américaines, ce qui favoriserait les déplacements entre le Québec et les autres provinces canadiennes ou certains états américains (Michaud *et al.*, 2007; MTQ, 1999; Turcotte, 2005).

En résumé, les acteurs en faveur du VDFR croient que cette manœuvre permettrait des économies de temps et de carburant, aurait des impacts positifs sur l'environnement et sur la fluidité de la circulation, harmoniserait des règles de la route en Amérique du Nord, et ce, avec peu ou sans conséquence pour la sécurité des piétons (Gagnon et Bergeron, 2015; Turcotte, 2005).

Principaux arguments en défaveur du VDFR

Les arguments défavorables évoqués touchent d'abord et avant tout la sécurité des usagers vulnérables. En effet, pour la majorité des acteurs contre le VDFR, cette manœuvre entraîne une altération du degré d'autonomie et un accroissement du sentiment d'insécurité dans les déplacements des personnes vulnérables, particulièrement les personnes à mobilité réduite avec des handicaps visuels et auditifs, les piétons âgés, les enfants et les cyclistes. Plusieurs représentants du milieu municipal estiment également que l'autorisation du VDFR serait une

atteinte à la sécurité publique. L'ensemble des acteurs défavorables au VDFR considère que les impacts négatifs sur la sécurité routière du VDFR excèdent les bénéfiques sur la mobilité qui sont, à leurs yeux, somme toute limités (Gagnon et Bergeron, 2015; Turcotte, 2005).

D'autres arguments sont avancés. Pour leur part, les RRSSS se disent contre l'implantation du VDFR. Se basant sur les résultats d'études, l'introduction du VDFR aurait pour effet d'augmenter le nombre d'accidents impliquant des piétons et des cyclistes. L'introduction du VDFR pourrait ainsi se traduire par une augmentation d'environ 70 blessés par année et un décès aux deux ans (Turcotte, 2005).

En outre, d'autres options sont mises de l'avant par les acteurs afin d'améliorer la mobilité et l'impact sur l'environnement de la circulation automobile : accroître l'utilisation des systèmes intelligents de gestion de la circulation, étudier des mesures plus efficaces tels les programmes d'inspection et d'entretien des véhicules, la formation à la conduite écologique, les mesures d'apaisement de la circulation, ainsi que le désengorgement des intersections par l'aménagement de carrefours giratoires, ces derniers étant profitables autant pour les automobilistes que pour les cyclistes (Turcotte, 2005).

Expertises et utilisation des connaissances

Depuis les années 1970, plusieurs études ont porté sur le VDFR. Les informations proviennent principalement des domaines du transport et de l'ingénierie (Gagnon et Bergeron, 2015). Dominique Lord, chercheur au *Texas Transport Institute* et mandaté en 2001 par le MTQ pour effectuer une synthèse des études canadiennes et américaines sur le VDFR, avance que la majorité des experts considère que le VDFR n'est pas problématique, toutefois, il admet que le dossier est peu documenté et il reconnaît l'existence de certains risques lors de son implantation et d'incertitudes quant à l'amélioration de la mobilité (Gagnon et Bergeron, 2015).

Valeurs explicites et enjeux soulevés par les acteurs

Le VDFR vise d'abord à améliorer la mobilité des automobilistes et la fluidité du trafic routier aux carrefours. Certains bénéfices marginaux sont attendus, comme une économie de carburant et donc, une réduction d'émissions atmosphériques polluantes. Cette réduction rejoint la mission du MTQ qui vise à contribuer au développement durable du Québec (Turcotte, 2005).

De nombreux acteurs redoutent l'impact de l'introduction du VDFR sur le bilan routier. Les RRSSS mentionnent une augmentation d'environ 70 blessés par année et un décès aux deux ans. L'Alliance québécoise des regroupements régionaux pour l'intégration des personnes handicapées demande au législateur de ne pas se laisser influencer par le principe de « pertes acceptables ». Elle déplore le fait que, au profit du progrès, on accepte de telles pertes et que, dans le cas du VDFR, ces pertes seraient de nature humaine (Turcotte, 2005).

De plus, certains acteurs, comme la Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec (COPHAN), s'opposent fermement au VDFR puisqu'en plus de porter atteinte à la sécurité des piétons et des cyclistes en général, cette mesure affecte plus durement les personnes ayant un handicap et constitue un obstacle à leur libre circulation. La COPHAN évoque à cet

effet la *Charte des droits et libertés de la personne* qui stipule que « tout être humain a le droit à la vie, ainsi qu'à la sécurité, à l'intégrité et à la liberté de sa personne » (chapitre C-12). La sécurité est considérée au Québec comme un droit fondamental, tout comme le droit à la qualité de vie, alors que le fait de posséder un permis de conduire n'est qu'un privilège (Turcotte, 2005).

Déterminants de la santé

La mission du MTQ est d'assurer, sur tout le territoire du Québec, la mobilité des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires, contribuant au développement durable de la province (MTQ, 2005). Cette définition, actuellement en vigueur, est restée sensiblement la même depuis le milieu des années 90 (Turcotte, 2005). La préoccupation du MTQ envers la santé se traduit donc principalement en termes de sécurité routière. Il accorde une priorité aux interventions visant l'amélioration de la qualité et la sécurité du réseau routier (Turcotte, 2005).

La santé est évoquée explicitement par les acteurs se positionnant contre le VDFR. Ceux-ci évoquent l'augmentation des accidents et des décès pouvant survenir suite à l'autorisation de la manœuvre, ainsi que l'atteinte à l'autonomie et la qualité de vie des personnes vulnérables, piétons et cyclistes (Turcotte, 2005). La Direction de la santé publique de Montréal dénonce, quant à elle, la trop grande considération pour les automobilistes et le peu de soucis pour les piétons. En outre, elle estime que face aux problèmes d'obésité et au manque d'activité physique, permettre le VDFR contribuera à accroître ces problèmes puisque les gens se sentant moins sécurisés auront moins tendance à vaquer à leurs occupations à pied (Gagnon et Bergeron, 2015).

Lors de la phase de la mise en œuvre du VDFR, le ministre des Transports demande qu'un plan d'action soit élaboré, en collaboration avec le ministère de la Sécurité publique (MSP). Ce plan d'action prévoit notamment la formation d'un Comité consultatif et de suivi du VDFR, afin d'évaluer son impact sur la santé publique et sur l'insécurité vécue par les usagers vulnérables, durant la première année de mise en œuvre. Les données relatives aux accidents, à l'hospitalisation et aux décès permettant difficilement d'évaluer la responsabilité effective du VDFR, le Comité convient qu'il était préférable, plutôt que d'évaluer l'augmentation du risque, de trouver des moyens pour atténuer son impact (Turcotte, 2005). Le ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS) amorce alors une démarche auprès du MTQ, du MSP et de la SAAQ pour se doter d'un plan de travail commun découlant de la *Loi sur la santé publique* (chapitre S-2.2) et pour évaluer la façon dont on se préoccupera des personnes plus vulnérables, des enfants et des cyclistes. Dans ce contexte, la sécurité des personnes vulnérables est abordée, mais sans évaluation formelle de l'impact du VDFR sur la santé (Turcotte, 2005).

DÉNOUEMENT

Le 11 septembre 2002, le ministre annonce que le VDFR sera implanté partout au Québec, à compter du 13 avril 2003, à l'exception du territoire de la ville de Montréal où la manœuvre restera interdite. Cette décision est prise dans le but d'harmoniser les règles de conduite

automobile avec le reste de l'Amérique du Nord, en soulignant les risques minimes que cette harmonisation présente (Michaud *et al.*, 2007).

Depuis la mise en œuvre du VDFR au Québec, très peu, voire aucune modification n'a été apportée à la mesure. Ainsi, le VDFR est autorisé, sauf sur l'île de Montréal et en cas d'indication contraire. Pour des raisons de sécurité, le virage à droite est interdit en tout temps à certaines intersections jugées dangereuses ou interdit durant certaines périodes critiques, comme les heures de pointe (SAAQ, 2017).

À la fin de 2016, plusieurs maires de l'agglomération de Montréal se rallient afin de réclamer l'autorisation de tourner à droite au feu rouge sur leur territoire. L'organisme Piétons Québec s'oppose vivement à cette demande et va jusqu'à réclamer l'interdiction du VDFR partout au Québec, arguant que le nombre de morts et de blessés dramatiquement élevé partout au Québec témoigne du risque de ce privilège (La Presse Canadienne, 2017). Depuis 2015, cet organisme, en collaboration avec les acteurs du domaine, cherche à mobiliser, concerter et donner une voix spécifique aux piétons. Piétons Québec vise à : « valoriser la marche comme mode de déplacement et à faire évoluer les lois, normes et pratiques afin d'améliorer la sécurité et le confort de toutes les personnes se déplaçant à pied au Québec » (Piétons Québec, s.d).

Selon une compilation des données du MTQ de 2003 à 2013, sept personnes ont perdu la vie à la suite d'accidents causés par un virage à droite au feu rouge, sur un total de plus de 6000 décès survenus sur les routes du Québec, ce qui représente environ 0,1 % de tous les décès sur les routes au Québec durant cette période de 10 ans suivant l'autorisation du VDFR (Bachand, 2016). La demande des maires sera toutefois rejetée par le responsable des transports au comité exécutif de la ville de Montréal, qui estime que cette manœuvre est incompatible avec l'approche « Vision zéro » préconisée par la métropole, laquelle privilégie la sécurité du plus vulnérable en matière de sécurité routière (Bisson, 2017).

Il est aujourd'hui reconnu que la mobilité des personnes et des marchandises est un maillon clé du développement social et économique du Québec. Toutefois, la prédominance du mode de transport routier motorisé n'est pas sans conséquence sur la santé, la sécurité et la qualité de l'environnement. C'est dans ce secteur qu'il y a le plus grand nombre de victimes d'accidents. Le transport routier motorisé entraîne également des émissions polluantes, en plus de favoriser un mode de vie moins actif (MSSS, 2016).

Dans sa *Politique gouvernementale de prévention en santé*, le MSSS reconnaît que les choix effectués lors de la planification des initiatives en transport « peuvent avoir des effets importants sur la santé, la sécurité et la mobilité de la population » (2016). De plus, il y affirme que la mobilité doit être, entre autres, moins polluante, sécuritaire, durable, intégrée au milieu et compatible avec les besoins de tous les usagers de la voie publique, et ce, tout en favorisant la santé (MSSS, 2016).

DISCUSSION

Facteurs explicatifs

Au fil des ans, certains événements ont eu un impact sur l'émergence et la mise à l'agenda du problème ou lors de la formulation de la politique à l'étude, que ce soit au niveau de l'organisation du MTQ ou des crises médiatiques.

D'une part, de nombreux changements organisationnels au sein du MTQ ont pu mener à l'émergence et la mise à l'agenda du problème. Dès 1990, des modifications substantielles ont été apportées à la structure administrative du MTQ, modifiée à nouveau en 1991 et en 1993, visant d'abord un partage clair des responsabilités, puis l'adoption d'une approche multimodale, comportant moins de paliers hiérarchiques et visant une plus grande responsabilisation des directions territoriales.

Les nouvelles directions territoriales sont dès lors les pierres d'assise de toute l'action du MTQ, entraînant une décentralisation des activités et rapprochant le niveau de décision du citoyen. De 1995 à 1999, le MTQ poursuit ses efforts de réorganisation ministérielle, visant une meilleure utilisation des ressources et des équipements, de façon à permettre un meilleur équilibre des directions générales territoriales et une plus grande coordination des opérations en région. À partir de 2001, la structure organisationnelle du MTQ est largement décentralisée; les unités territoriales jouissent d'une grande autonomie en matière de gestion des ressources et collaborent avec les organismes municipaux et régionaux (Turcotte, 2005).

D'autre part, deux crises éclatent en 2002. La première est liée à la divulgation de modifications pouvant favoriser l'adoption du VDFR qui auraient été apportées à la première version du bilan d'évaluation des projets pilotes, réalisé par les experts de la SAAQ en 2001. L'ancien ministre reconnaît avoir exprimé son insatisfaction quant au rapport préliminaire, qu'il jugeait non objectif dans la présentation des statistiques, mais se défend d'en avoir modifié les conclusions (Larocque, 2002, cité dans Turcotte, 2005).

La deuxième crise éclate le mois suivant la première. Une controverse dans la presse écrite concernant le bilan de mise en œuvre des projets pilotes suscite beaucoup d'inquiétudes au sein des groupes vulnérables. Le nouveau ministre adopte alors une nouvelle approche; il décide de prolonger la durée des projets pilotes jusqu'au 15 janvier 2003, invite la Coalition contre le VDFR à participer à l'évaluation des projets pilotes et suspend l'application du VDFR prévue en août 2002, par l'ancien ministre (Gagnon et Bergeron, 2015; Turcotte, 2005). Le ministre fera appel à un expert indépendant afin d'effectuer une évaluation complémentaire du VDFR (Turcotte, 2005).

L'opinion publique s'oppose d'abord au VDFR, amenant le gouvernement à rejeter cette option à plusieurs reprises au fil des ans. En 2001, lors de l'instauration des projets pilotes, des résultats de sondages révèlent que 79 % des résidents des régions pilotes se disent en faveur de l'instauration du VDFR partout au Québec et que 72 % ont indiqué que cette manœuvre leur a souvent permis d'arriver plus rapidement à destination. Les résultats d'un autre sondage

supervisé par le MTQ montrent que 63 % des répondants (des personnes circulant à pied ou à vélo) appuient totalement le VDFR, alors que 22 % nuancent leur appui. L'opinion publique semble alors favorable au VDFR (Turcotte, 2005).

Pourtant, la décision de généraliser la manœuvre du VDFR à l'ensemble du Québec en 2003, sauf dans la ville de Montréal, a fait réagir plusieurs citoyens. Pour signifier leur réticence face à l'implantation du VDFR, les citoyens ont eu recours à de nombreux moyens : médias, courriers des lecteurs, forums en ligne, sondage auprès des candidats lors de la campagne électorale provinciale et pétition électronique en sont des exemples (Turcotte, 2005).

Argumentaires des acteurs et fondements éthiques

Une analyse critique des différents principes éthiques et valeurs implicites soutenant les argumentaires respectifs des groupes d'acteurs permet de mieux comprendre le rôle qu'occupent ces valeurs et principes dans la définition du problème et la formulation de la solution. Cette analyse montre que, d'un côté, les partisans du VDFR se basent sur des valeurs comme le bien commun, le respect de l'environnement, le bien-être, et sur le principe d'efficacité; de l'autre côté, les opposants au VDFR, fondent leur argumentaire sur des valeurs comme le bien-être et l'équité, et des principes comme la proportionnalité, l'efficacité et la nécessité. Le désaccord entre les acteurs en faveur et en défaveur du VDFR illustre la tension éthique opposant les théories morales de la déontologie et de l'utilitarisme. Si, pour les partisans du VDFR, l'enjeu concerne surtout l'efficacité du système routier, pour les opposants, l'enjeu est avant tout lié à la sécurité des usagers non-automobilistes qui méritent, selon eux, la même considération que les automobilistes.

L'argumentaire des acteurs en faveur du VDFR est fondé sur des valeurs telles que le respect de l'environnement et le bien commun. Selon ces acteurs, l'implantation du VDFR est désirable, en partie parce que cette mesure contribuerait vraisemblablement dans l'immédiat à une diminution de la pollution atmosphérique et, à plus long terme, à un environnement durable en accord avec les valeurs de respect de l'environnement et de bien commun. Les acteurs soutenant le VDFR croient pouvoir réduire la consommation de carburant et, proportionnellement, les émissions de CO² des automobiles à l'arrêt aux feux rouges.

De plus, dans l'argumentaire des acteurs en faveur du VDFR se trouve la valeur de bien-être. Pour ces acteurs, il apparaît important que les automobilistes aient une perception positive de leur qualité de vie, même en déplacement. Ainsi, ces acteurs soulignent qu'en autorisant le VDFR, le gouvernement permettrait aux automobilistes québécois d'économiser « leur patience », surtout durant les périodes creuses de circulation, là où l'attente aux feux rouges semble la moins pertinente et entraîne de la frustration. La diminution de celle-ci pourrait être bénéfique à un certain nombre d'automobilistes.

Finalement, l'argumentaire du groupe d'acteurs en faveur du VDFR met une emphase importante sur le principe d'efficacité, voulant qu'une mesure soit désirable si elle permet d'atteindre les objectifs poursuivis. Le VDFR est donc une mesure attrayante pour ses défenseurs puisqu'elle

s'avère efficace aux niveaux pratique et économique. D'un point de vue pratique, l'adoption du VDFR permettrait au Québec d'harmoniser ses règles de conduite avec le reste de l'Amérique du Nord qui autorise globalement la manœuvre et entraînerait une meilleure circulation routière. D'un point de vue économique, cette mesure permettrait à l'ensemble des contribuables de réaliser certaines économies : puisqu'elle ne nécessite pratiquement pas d'achat de matériel additionnel, le VDFR généralement permis représente la solution la moins coûteuse au problème de circulation contingentée. Cette emphase sur l'aspect économique mérite d'être questionnée puisque l'efficacité peut être évaluée sur des bases différentes. L'analyse de l'argumentaire des acteurs en faveur du VDFR tend à démontrer qu'un principe éthique repose parfois sur des préconceptions implicites qui affectent son interprétation et son application.

Du côté des opposants au VDFR, leur argumentaire prend aussi appui implicitement sur la valeur de bien-être. Si, pour les acteurs en faveur du VDFR, le bien-être des automobilistes est le centre d'attention, pour les opposants, le bien-être des usagers non-automobilistes (cyclistes, piétons, etc.) est mis de l'avant. Selon ce groupe d'acteurs, l'implantation d'une telle mesure réduirait considérablement le sentiment de sécurité chez ces usagers, particulièrement les personnes vulnérables. De plus, puisque les usagers non-automobilistes risquent de se sentir moins en sécurité, il est possible qu'ils fassent alors le choix de privilégier à leur tour la voiture. En conséquence, les acteurs en défaveur du VDFR anticipent une baisse du bien-être et même de la santé de la population.

En somme, la valeur de bien-être joue un rôle important dans l'argumentaire des acteurs en faveur comme en défaveur du VDFR. Cependant, contrairement aux acteurs en faveur du VDFR, les opposants à cette mesure semblent reconnaître qu'elle entraîne un jeu à somme nulle, dans lequel toute hausse de bien-être chez une partie des usagers est inévitablement accompagnée d'une baisse de bien-être chez la partie opposée, contrairement à des options proposées, telles que l'implantation de carrefours giratoires.

Une autre valeur implicitement présente dans l'argumentaire des acteurs en défaveur du VDFR est l'équité. Pour ces acteurs, l'adoption de la manœuvre causerait une baisse substantielle de bien-être chez les usagers de la route se trouvant en situation de vulnérabilité, comme les personnes handicapées, à mobilité réduite ou encore les personnes âgées. Ainsi, les acteurs en défaveur du VDFR semblent suggérer que d'affecter les usagers vulnérables au profit des automobilistes constitue un facteur aggravant que le gouvernement devrait prendre en compte. En termes d'équité, il est essentiel de distribuer les bénéfices et les désavantages de façon adaptée et sensible, tout en veillant à ne pas créer ou renforcer les inégalités sociales. En conséquence, pour les opposants au VDFR, les désavantages additionnels accompagnant l'adoption du VDFR devraient être considérés comme un fardeau déraisonnable et injuste, étant donné que ses répercussions risquent d'affecter négativement des groupes d'individus déjà vulnérables.

Par ailleurs, l'argumentaire des acteurs en défaveur du VDFR s'appuie implicitement sur les principes de proportionnalité, d'efficacité et de nécessité. Le principe de proportionnalité veut qu'une solution proposée ne soit ni plus avantageuse que désavantageuse. Pour ces acteurs, les

bénéfices apportés par l'autorisation du VDFR sont non seulement minimes, mais surtout impertinents lorsqu'ils sont mis en relation avec les pertes anticipées. Étant donné que ces pertes seraient de nature humaine, il s'ensuit pour les opposants au VDFR qu'une approche coûts-bénéfices ne serait pas adéquate dans cette situation : la notion de perte acceptable leur apparaît inappropriée. Alors que d'un autre côté, le gain de temps que le VDFR permettrait de gagner aux automobilistes et la baisse d'émissions atmosphériques prévue sont si minimes que, même si l'on admettait qu'il est justifié et légitime de balancer ces gains avec des pertes humaines potentielles, cela ne permettrait pas de conclure que les désavantages seraient compensés par les avantages anticipés. Ainsi, pour les acteurs en défaveur du VDFR, la mesure proposée ne respecte pas le principe de proportionnalité et ne peut être considérée juste, ni justifiée.

En conséquence, puisque cette mesure ne réussit pas à rencontrer le principe de proportionnalité, pour les acteurs en défaveur du VDFR, l'introduction de cette manœuvre n'est pas une mesure désirable, car elle est inefficace et non nécessaire. Le principe de nécessité requiert que, s'il existe une option comportant moins de désavantages, on doit opter pour cette option, alors que le principe d'efficacité requiert que la mesure considérée soit adéquate pour réaliser les objectifs visés. Dans le premier cas, si les opposants au VDFR ne nient pas qu'il soit important de traiter le problème de circulation et d'attente aux feux rouges, ceux-ci préconisent avant tout la sécurité des usagers au-delà de la capacité à utiliser les réseaux routiers de façon efficace. Plusieurs opposants au VDFR croient qu'adopter une telle mesure risquerait de causer davantage de risques de blessures et de morts chez les usagers non-automobilistes, l'adoption d'une telle mesure peut difficilement être considérée alors comme efficace. Dans le deuxième cas, selon les acteurs en défaveur du VDFR, cette mesure ne représente qu'une option parmi d'autres; l'implantation de carrefours giratoires ou de feux intelligents sont d'autres options, qui représentent un plus gros investissement financier, mais qui permettraient d'améliorer la fluidité sur les routes, tout en évitant d'exposer une partie des usagers à de plus grands risques.

Ainsi, la tension morale présente au sein de ce débat reflète, d'un point de vue utilitariste, que s'il est démontré que le VDFR apporte dans sa globalité plus d'avantages que d'inconvénients, le gouvernement devrait autoriser cette mesure. L'utilitarisme encourage et affirme que le balancement des gains et des pertes est la méthode à privilégier afin de parvenir à une société juste. D'un point de vue déontologique, s'il est démontré que le VDFR risque de causer une perte inacceptable voire humaine, tout avantage apporté par le VDFR devient sans importance. En contraste avec l'utilitarisme, la déontologie insiste plutôt sur le fait qu'il existe des choses dont la valeur est fondamentale, de sorte qu'il est éthiquement inapproprié de chercher à réduire leur importance en agissant comme si leur valeur était relative et non absolue. À titre d'exemple, cette perspective déontologique est reflétée dans la position particulière de l'Alliance québécoise des regroupements régionaux pour l'intégration des personnes handicapées qui dénonce le principe de perte acceptable (principe même qu'incarne l'utilitarisme). Bref, cette analyse du débat entre les acteurs en faveur et en défaveur du VDFR renvoie à cette tension éthique classique entre le bien commun du plus grand nombre et la valeur intrinsèque de chacun.

RÉFÉRENCES

Bachand, O. (2016, 13 déc.) Le virage à droite au feu rouge a-t-il causé une hausse des accidents? *Radio-Canada* (Québec). Repéré à <http://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1005637/virage-droite-feu-rouge-hausse-accidents>

Bisson, B. (2017, 28 fév.). Pas de virage à droite au feu rouge à Montréal. *Radio-Canada* (Québec). Repéré à <http://www.lapresse.ca/actualites/montreal/201702/27/01-5073940-pas-de-virage-a-droite-au-feu-rouge-a-montreal.php>

Charte des droits et libertés de la personne (chapitre C-12).

Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2).

Gagnon, F. et Bergeron, P. (2015). [Analyse documentaire]. Données de recherche inédites.

La Presse Canadienne. (2017, 8 jan.). Piétons Québec s'oppose au virage à droite au feu rouge partout. *Radio-Canada* (Québec). Repéré à <http://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1009614/pietons-quebec-soppose-au-virage-a-droite-au-feu-rouge-partout>

Larocque, S. (2002, mars). Virage à droite : Ménard pourrait réévaluer la décision de Chevrette. *Le Droit*.

Loi modifiant le Code de la sécurité routière (2000, chapitre 31).

Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives (1996, chapitre 56).

Loi modifiant le Code de la sécurité routière et la Loi sur le ministère du Revenu (2002, chapitre 62).

Loi sur la santé publique (chapitre S-2.2).

Michaud, M., Gagnon, F. et Turcotte, V. (2007). L'autorisation du virage à droite au feu rouge. Dans F. Gagnon et J. Turgeon (dir.), *Santé, bien-être et formulation de politiques publiques au Québec. Huit études de cas* (p. 77-90). Québec : Groupe d'étude sur les politiques publiques et la santé (GÉPPS). Version longue de l'étude de cas (document non-publié).

Monahan, P. J. (1992). Les compétences constitutionnelles dans le domaine des transports : évolution récente et projets de réforme. Dans *Rapport final de la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada* (Publication no Z1-1989/1-1992F, p.899-941). Ottawa : Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada. Repéré à <https://manualzz.com/doc/18222158/9-les-competences-constitutionnelles-dans-le-domaine-des->

MSSS (Ministère de la Santé et des Services sociaux). (2016). *Politique gouvernementale de prévention en santé : Un projet d'envergure pour améliorer la santé et la qualité de vie de la population*. Repéré à <http://publications.msss.gouv.qc.ca/msss/fichiers/2016/16-297-08W.pdf>

MTQ (Ministère des Transports du Québec). (1999). *Livre vert. La sécurité routière : un défi collectif*. Repéré à http://www.velo.qc.ca/velo_quebec/Documents/casque/livrevert.pdf

MTQ (Ministère des Transports du Québec). (2002). *Guide de mise en œuvre du virage à droite au feu rouge*. Repéré à <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/securite-signalisation/securite/virage-droite-feu-rouge/Documents/guide-mise-en-oeuvre.pdf>

MTQ (Ministère des Transports du Québec). (2005). *Plan stratégique du Ministère des Transports 2005-2008*. Repéré à http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/per/0708731/02_2005_2008.pdf

Piétons Québec. (s.d.). Repéré à <http://pietons.quebec/>

SAAQ (Société de l'assurance automobile du Québec). (2017). *Virage à droite au feu rouge*. Repéré à <https://saaq.gouv.qc.ca/securite-routiere/comportements/virage-droite-feu-rouge/>

Turcotte, V. (2005). *L'autorisation du virage à droite au feu rouge. Étude de cas*. Québec : Groupe d'Études sur les Politiques Publiques et la Santé (GÉPPS), 92 p. (étude non publiée).