MÉMOIRE SUR
LE VIRAGE À DROITE SUR FEU ROUGE

PRÉSENTÉ PAR

LE SYNDICAT DES CHAUFFEURS D'AUTOBUS, OPÉRATEURS DE MÉTRO ET EMPLOYÉS DES SERVICES CONNEXES DU SYNDICAT CANADIEN DE LA FONCTION PUBLIQUE (FTQ), SECTION LOCALE 1983

Le 19 février 2003

SCFP
Au coeur de l'action

INTRODUCTION

Le Syndicat des chauffeurs d'autobus, opérateurs de métro et employés des services connexes (CAOMSC) du Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP-FTQ) représente plus de 3 600 personnes, dont 3 000 chauffeurs qui sont à la conduite des 1 550 autobus de la Société de transport de Montréal (STM). Nos membres assurent un service de transport en commun par autobus à la population du grand Montréal, trois cent soixante-cinq jours par année, sept jours sur sept, vingt-quatre heures sur vingt-quatre. Le service d'autobus est composé de 185 lignes. Les chauffeurs parcourent plus de 72 000 000 de kilomètres par an. C'est plus de 400 000 heures-véhicules que nos membres passent au volant d'un autobus par année. Nous sommes donc un utilisateur important du réseau routier de la nouvelle grande ville de Montréal. À ce titre, nous nous sentons directement interpellés par la possibilité de l'implantation du virage à droite sur feu rouge (VDFR) sur le territoire. Nous sommes profondément convaincus que l'implantation du VDFR amènera beaucoup plus d'inconvénients que d'avantages pour les membre que nous représentons. C'est pourquoi nous sommes opposés à l'implantation du VDFR sur le territoire de l'île de Montréal. Le VDFR sera pour nous une source de conflits permanents avec les différents usagers de la route. Déjà que nous avons à composer quotidiennement avec des automobilistes de plus en plus pressés et impatients (le phénomène de rage au volant n'est pas une vue de l'esprit), des cyclistes, planches à roulettes, patins à roues alignées, des piétons qui, tous, utilisent tous les moyens mis à leur disposition pour conquérir chaque pouce de territoire. Nous anticipons également des situations conflictuelles avec les usagers du transport en commun à cause du déplacement des arrêts de service (*far-side*) rendu nécessaire à cause du VDFR. Nous avons identifié une demi-douzaine de situations problématiques voire même dangereuses (tant pour nos membres que pour les autres usagers de la route) auxquelles nous serons confrontés si le VDFR devenait réalité.

LE POSITIONNEMENT DES ARRÊTS DE SERVICE

Il n'existe que trois possibilités pour situer un arrêt de service à une intersection. La première étant de placer l'arrêt en retrait de plusieurs dizaines de mètres de l'intersection. La deuxième consiste à placer l'arrêt au coin de la rue et la troisième étant de situer l'arrêt de l'autre coté de l'intersection (*far-side*). Présentement, la majorité des arrêts de service sont situés au coin de la rue, c'est-à-dire le plus près possible de l'intersection. Ce positionnement n'est pas le fruit du hasard. Il s'agit de la façon la plus performante pour tous les intervenants.

D'entrée de jeu, il nous faut éliminer la première possibilité, à savoir placer l'arrêt de service en retrait de l'intersection de plusieurs dizaines de mètres. En effet, ce positionnement est directement responsable de la mort d'un usager. À l'époque, c'était une des recommandations que le coroner avait faites à la STCUM ; à savoir éliminer ou restreindre au minimum ce type d'arrêt. Le problème rencontré avec ce positionnement est à l'effet que les usagers qui descendent de l'autobus veulent traverser la rue bien souvent en diagonale en passant directement devant l'autobus à l'arrêt. Dans le cas qui nous occupe, l'usager avait été heurté mortellement par une automobile qui circulait dans le même sens que l'autobus à l'arrêt. Le contact mortel s'était produit lorsque l'usager qui courait est passé devant l'autobus et s'est fait happer par la voiture qui roulait à bonne allure.

DEUXIÈME POSSIBILITÉ : L'arrêt de service au coin de la rue

L'objectif poursuivi par le législateur en permettant le virage à droite sur feu rouge est de permettre une plus grande fluidité de la circulation automobile. L'autobus urbain arrêté à la lumière rouge sur le coin de la rue pour faire monter et descendre des voyageurs est, sans contredit, un obstacle à cette fluidité souhaitée. Le bus arrêté sur le coin de la rue entrera inévitablement en conflit avec l'objectif poursuivi par le législateur. Il en résultera beaucoup de problèmes. Un des problèmes que nous anticipons est une augmentation des collisions bus versus voitures. Prenons l'exemple suivant pour illustrer notre propos : Le feu est au rouge, l'autobus en approche de l'arrêt s'arrête en première place sur le coin de la rue pour faire monter ou descendre les voyageurs. Viennent se placer à l'arrière trois voitures qui désirent toutes tourner à droite. Voyant le bus qui ne bouge pas (parce que après avoir fait monter ou descendre les usagers, il continue sa route en continuant tout droit), la première voiture derrière décide de le doubler vers la gauche pour ensuite le « couper » de la ligne centrale en tournant à droite sur le feu rouge. Selon nous, deux situations à risques élevés de collisions peuvent survenir :

- Risque de collision voiture-bus. Le bus ayant fini de faire monter ses passagers et voulant reprendre sa place dans le flot de circulation, puisque le feu est maintenant au vert.
- Risque de collision voiture-voiture. La première voiture arrêtée derrière le bus veut doubler celui-ci par la gauche et risquera alors la collision avec la troisième (peut-être), qui elle, est déjà en voie de doubler ses deux prédécesseurs.

Nous signalons ici des situations extrêmes où il y a collision ou risque de collision. Nous voulons également attirer l'attention de la commission au fait que même dans l'éventualité où il ne se produirait pas de collision, il y aura sûrement altercations verbales et physiques entre les chauffeurs d'autobus et les autres usagers de la route.

Cette dimension est non négligeable puisqu'une étude réalisée auprès de nos membres démontre que ce genre d'altercation est bien présente et qu'elle est en hausse croissante à l'heure actuelle, et ce, sans virage permissif à droite sur feu rouge.

De plus, sans avoir de chiffres pour le démontrer, de simples discussions avec les membres nous informent que les altercations verbales avec les autres usagers de la route sont monnaie courante.

Nous ne cherchons pas ici à vouloir expliquer (comprendre) ce phénomène, nous nous limitons seulement à le constater.

En résumé, nous considérons que de permettre le virage à droite sur feu rouge risque d'augmenter de façon notable les agressions tant verbales que physiques à l'endroit des membres que nous représentons.

TROISIÈME POSSIBILITÉ : L'arrêt de service de l'autre coté de l'intersection (*Far-side*)

Pour éviter les problèmes décriés précédemment, la tentation sera forte, afin de dégager le coin de la rue, de déplacer l'arrêt de service de l'autre coté de l'intersection. Ainsi, l'autobus devra, à l'approche d'une intersection où le feu est au rouge, quitter la voie la plus à droite pour s'arrêter à la lumière dans la voie à gauche de celle la plus à droite. Si l'autobus ne fait pas cette manœuvre, elle obstruera la voie de droite empêchant ainsi les automobilistes qui veulent effectuer un VDFR. Nous retrouvons donc la problématique que nous mentionnons au point précédent :

- Imaginez le nombre de changements de voie inutiles avec un gros véhicule qui circule relativement lentement ; angle mort, risque accru d'accrochage ;
- De plus, déplacer l'arrêt *Far-side* va ralentir le service et, par ricochet, augmenter les coûts d'exploitation. En effet, lorsque l'arrêt de service ne sera plus à l'intersection mais de l'autre côté de la rue, l'autobus devra s'arrêter deux fois à la même intersection. Une première fois à la lumière rouge, et une deuxième fois à l'arrêt de service pour faire le service au voyageur de l'autre côté de l'intersection. De cette façon, le temps nécessaire pour effectuer un voyage sur une ligne vient d'augmenter de façon significative.
- Il faut également considérer le conflit qui sera généré par cette situation entre le chauffeur et le public voyageur. Imaginons le cas où l'arrêt de service est de l'autre côté de l'intersection (en aval, i.e. côté nord). Le chauffeur qui circule sud-nord et qui immobilise son véhicule à l'intersection se verra immanquablement interpellé par les usagers qui eux, voyant un autre autobus qui lui circule ouest-est, avec lequel ils veulent transférer, insisteront lourdement auprès du chauffeur pour qu'ils les laissent descendre (et ce, malgré que l'arrêt de service soit de l'autre côté de la rue) afin qu'ils puissent prendre leur correspondance. Risque de conflit et d'altercation non négligeable.

De plus, il existe une autre situation qui nous préoccupe beaucoup, c'est le risque de collision accru bus et voiture en mouvement.

Un autobus mesure quarante pieds de long et son rayon de braquage est considérablement plus grand qu'une voiture. Dans l'exemple illustré en annexe, l'autobus arrêté au feu rouge veut tourner à droite sur une artère où il y a uniquement deux voies réservées à la circulation, une dans chaque sens. L'autobus en provenance du sud veut donc effectuer un virage à droite en direction est. En anticipant son virage, le devant du bus ira obligatoirement empiéter dans

la voie de circulation « est-ouest ». Les véhicules se dirigeant de l'est vers l'ouest sont en mouvement. Pour nous, il existe un risque sérieux de collision avec le bus.

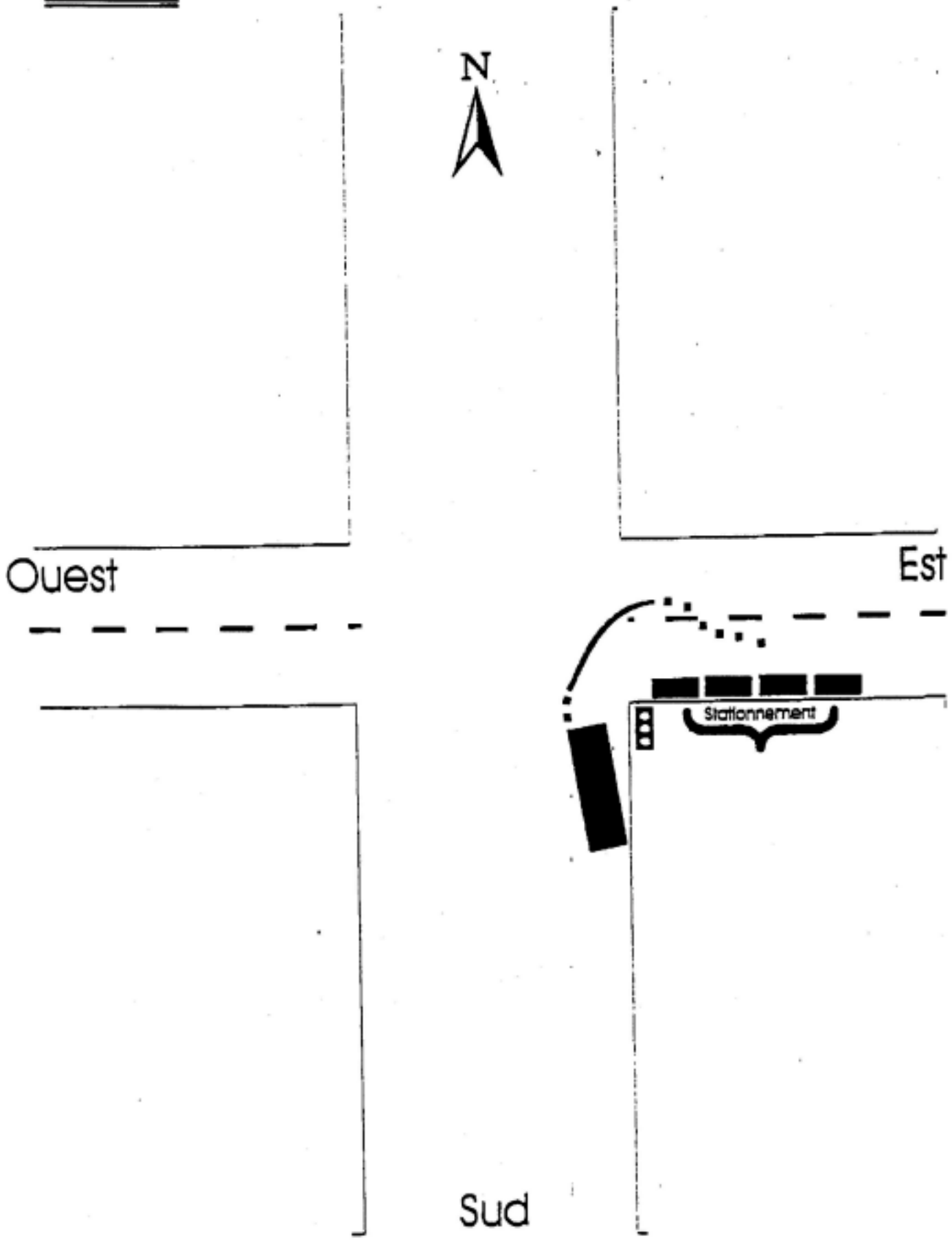
À l'heure actuelle, les risques de collision sont moindres, puisque lorsque l'autobus s'engage sur le feu vert pour effectuer son virage, les voitures se trouvant sur la voie est-ouest sont arrêtées. Au surplus, la ligne d'arrêt pour les véhicules est souvent reculée de plusieurs pieds par rapport au coin de la rue justement afin de dégager la rue où l'avant de l'autobus empiète.

Enfin, il existe un risque accru de collision bus-piéton. L'autobus en provenance du sud, immobilisé au feu rouge, qui veut effectuer un virage à droite vers l'est devra s'assurer qu'il n'y a pas de piéton qui traverse immédiatement devant. Les piétons qui circulent est-ouest ont le droit de passage, puisque le feu est au vert pour eux. La situation deviendra problématique quand les voyageurs debout aux côtés du chauffeur et qui veulent descendre à l'arrêt ou tout simplement les usagers prenant position dans les marches du bus lorsque ce dernier est plein jusqu'aux portes avant, obstrueront partiellement la vue du chauffeur. Les risques de heurter un piéton s'en trouveront donc accrus.

CONCLUSION

Le virage à droite sur feu rouge est un élément important avec lequel les membres de notre syndicat auraient à composer quotidiennement dans le cadre de leur travail.

Les raisons exprimées précédemment ainsi que le résultat de notre réflexion sur le sujet nous amènent à nous prononcer contre la possibilité d'instaurer le VDFR, puisqu'il comporte un élément non négligeable de risque pour les membres que nous représentons.

/jb
siepb 491

ANNEXE