



ASSEMBLÉE NATIONALE

QUÉBEC

Place aux citoyens

Étude du rapport d'évaluation du projet pilote sur les cinémomètres photographiques et systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges

RAPPORT

NOVEMBRE 2011



COMMISSION DES TRANSPORTS
ET DE L'ENVIRONNEMENT



assnat.qc.ca

Étude du rapport d'évaluation du projet pilote sur les cinémomètres photographiques et systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges

RAPPORT

NOVEMBRE 2011

COMMISSION DES TRANSPORTS
ET DE L'ENVIRONNEMENT



Publié par la Direction des travaux parlementaires
de l'Assemblée nationale du Québec
Édifice Pamphile-Le May
1035, des Parlementaires, 3^e étage
Québec (Québec) G1A 1A3

Pour tout renseignement complémentaire sur les travaux de la Commission des transports et de l'environnement, veuillez vous adresser à la secrétaire de la Commission, M^{me} Louisette Cameron, à l'adresse indiquée ci-dessus ou encore par :

Téléphone : 418 643-2722
Télécopie : 418 643-0248
Courrier électronique : cte@assnat.qc.ca

Vous trouverez ce document dans la section « Travaux parlementaires » du site Internet de l'Assemblée nationale : www.assnat.qc.ca

ISBN: 978-2-550-63517-8 (Imprimé)

ISBN: 978-2-550-63518-5 (PDF)

DÉPÔT LÉGAL - BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES NATIONALES DU QUÉBEC, NOVEMBRE 2011

LES MEMBRES ET LES COLLABORATEURS DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS ET DE L'ENVIRONNEMENT

La présidente

M^{me} Doyer (Matapédia)

La vice-présidente

M^{me} L'Écuyer (Pontiac)

Les membres

- M. Stéphane Billette (Huntingdon)
- M. Étienne-Alexis Boucher (Johnson)
- M. Marc Carrière (Chapleau)
- M. Jean-Paul Diamond (Maskinongé)
- M. Nicolas Girard (Gouin), porte-parole de l'opposition officielle en matière de transports
- M. Grondin (Beauce-Nord)
- M. Patrick Huot (Vanier)
- M. Scott McKay (L'Assomption)
- M. Guy Ouellette (Chomedey)
- M. Pierre Reid (Orford)

Secrétaires de la Commission

- M^{me} Louisette Cameron
- M. Dany Henley, jusqu'au 12 juin 2011

Agentes de recherche

M^{me} Stéphanie Therrien
avec la collaboration de M^{me} Julie Paradis

Révision linguistique

M^{me} Danielle Simard

Agentes de secrétariat

- M^{me} Vicky Boucher
- M^{me} Marie-Josée Guèvremont, jusqu'au 28 octobre 2011

INTRODUCTION	1
1. DESCRIPTION DU PROJET PILOTE.....	2
1.1 Les objectifs.....	2
1.2 Les acteurs et leurs principales responsabilités.....	2
1.3 L'identification des lieux de contrôle	3
1.4 La signalisation.....	3
1.5 Les appareils utilisés.....	4
1.6 Le traitement des infractions.....	4
2. ÉVALUATION DU PROJET PILOTE.....	5
2.1 L'aspect sécurité routière.....	5
2.2 L'aspect acceptabilité sociale	7
2.3 L'aspect organisationnel	7
2.4 L'aspect opérationnel.....	8
2.5 L'aspect technologique	9
2.6 L'aspect financier.....	10
3. RECOMMANDATIONS	11

INTRODUCTION

Le 19 décembre 2007, l'Assemblée nationale du Québec a adopté la Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitude découlant du projet de loi n° 42. Cette loi modifie le Code de la sécurité routière en ce qui concerne, notamment, l'utilisation de nouvelles technologies de contrôle de la circulation. La Loi prévoit l'installation et l'utilisation de cinémomètres photographiques et de systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges à des endroits déterminés par les ministres des Transports et de la Sécurité publique, d'abord pour une période d'essai de 3 mois donnant lieu à la transmission d'avertissements aux contrevenants, puis pendant une période d'au moins 18 mois.

L'application de cette mesure s'est traduite par la création d'un projet pilote visant 15 endroits répartis dans trois régions administratives : celles de Montréal, de la Montérégie et de la Chaudière-Appalaches. La Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitude prévoit, en outre, qu'un rapport sur l'application du cinémomètre photographique et du système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges soit déposé et que la commission compétente de l'Assemblée nationale étudie ce rapport.

La Commission des transports et de l'environnement (CTE) a procédé à l'examen du *Rapport d'évaluation du projet pilote Cinémomètres photographiques et systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges* et a échelonné ses travaux selon quatre étapes principales :

- l'étude du rapport d'évaluation du projet pilote déposé le 20 octobre 2010;
- la tenue d'une séance technique privée le 30 mars 2011;
- l'étude de documents et d'informations complémentaires fournis par le ministère des Transports à la suite de la séance technique;
- la tenue d'une séance publique le 28 septembre 2011.

Par le présent rapport, la CTE vise à parachever un mandat statutaire et à formuler des recommandations qui devraient guider les décisions éventuelles du ministère des Transports et du gouvernement.

La première partie de ce rapport présente une synthèse de l'information qu'a obtenue la CTE concernant la nature du projet pilote. La seconde partie présente les constats généraux les plus importants de son évaluation. Ces deux premières sections constituent un résumé des données issues de tous les travaux de la CTE dans le cadre de ce mandat, soit de l'étude du rapport d'évaluation du projet pilote, des

présentations et des échanges qui ont eu lieu lors de la séance technique, des documents complémentaires fournis par le ministère des Transports à la suite de la séance technique, des documents et des échanges qui ont eu lieu lors de la séance publique de septembre. Enfin, la troisième partie de ce rapport rassemble les principales recommandations que formule la CTE au terme de ses travaux.

1. DESCRIPTION DU PROJET PILOTE

Le projet pilote a débuté le 19 août 2009 après une période d'essai de trois mois pendant laquelle seuls des avertissements ont été transmis aux contrevenants. Les paragraphes qui suivent résument les informations les plus importantes concernant les objectifs du projet, les acteurs qui ont participé à sa réalisation, les lieux de son implantation, les équipements utilisés et le traitement des preuves et des infractions.

1.1 Les objectifs

La mise en œuvre du projet pilote découle d'une préoccupation centrale : celle de l'amélioration de la sécurité routière et du bilan routier. L'hypothèse du projet pilote est que, conscients du risque d'être contrôlés, les conducteurs respectent davantage les limites de vitesse et l'interdiction de passer aux feux rouges. Les nouvelles technologies de contrôle routier sont envisagées comme des outils complémentaires aux outils traditionnels susceptibles de contribuer à la réduction du nombre de personnes blessées ou décédées sur la route.

Le caractère novateur de l'utilisation des cinémomètres au Québec présente de nombreux défis dont l'acquisition de connaissances pointues, variées et le développement de partenariats et d'outils de gestion de données. La mise en place d'un projet pilote d'envergure restreinte tient compte de ces défis et permet de tester les technologies de contrôle et d'évaluer la perception de la population quant à l'introduction de ces pratiques, à savoir quelle en est l'acceptabilité sociale.

1.2 Les acteurs et leurs principales responsabilités

Le ministère des Transports du Québec est le maître d'œuvre du projet pilote. Il contrôle la qualité technique, veille au respect des délais et à la minimisation des risques associés au projet. De nombreux partenaires sont également impliqués dans le projet pilote, soit le ministère de la Sécurité publique du Québec, certains services policiers, le ministère de la Justice du Québec par l'intermédiaire du Bureau des

infractions et des amendes (BIA), le Directeur des poursuites criminelles et pénales, la Société de l'assurance automobile du Québec, le Centre de services partagés du Québec, Services Québec ainsi que les municipalités des territoires où sont installés les appareils de contrôle¹.

1.3 L'identification des lieux de contrôle

Quinze sites ont été désignés pour l'installation des cinémomètres : neuf endroits où sont utilisés des radars photo et six où ont été installés des cinémomètres aux feux rouges. Le choix des régions retenues (Montréal, Montérégie et Chaudière-Appalaches) repose principalement sur la prépondérance d'accidents liés à la vitesse ou à des passages aux feux rouges qui y sont observés, mais aussi sur le niveau de développement potentiel des connaissances que les endroits ciblés pouvaient offrir. Il est important, dans le contexte du projet pilote, que des environnements routiers à la fois différents et représentatifs de l'ensemble de la réalité québécoise servent de sites témoins.

Sur le plan technique, plusieurs critères ont été pris en considération pour choisir les lieux d'installation; notamment l'importance du nombre d'accidents enregistrés à chaque endroit (le caractère accidentogène) et le facteur de risque que présente le contrôle policier traditionnel pour la sécurité des usagers de la route et des policiers.

1.4 La signalisation

Les appareils de contrôle photographiques sont envisagés comme des outils pour un changement de comportement des conducteurs, mais ne sont pas considérés comme des « pièges » utilisés à l'insu des usagers de la route. C'est pourquoi le *Manuel de signalisation routière*, qui prévoit des normes de fabrication et d'installation pour tous les panneaux de signalisation, a été modifié afin de prévoir des panneaux spécifiques aux pratiques de contrôle photographique. Les automobilistes sont donc toujours informés qu'ils approchent d'une zone dans laquelle est installé un cinémomètre au moyen d'une signalisation établie conformément au Règlement sur la signalisation routière.

¹ Les municipalités concernées ont contribué au projet pilote lors du choix des endroits d'installation des équipements. Consulter le *Rapport d'évaluation du projet pilote* en page 23 pour les détails du partage des responsabilités entre les partenaires au projet.

1.5 Les appareils utilisés

Il y a deux catégories d'appareils de contrôle utilisés dans le cadre du projet pilote. Il s'agit, d'une part, des cinémomètres photographiques qui détectent les situations de dépassement de la vitesse permise. Les **cinémomètres photographiques mobiles** sont installés à l'intérieur de minifourgonnettes qui peuvent se positionner n'importe où sur la distance déterminée pour la surveillance². Les **appareils fixes** sont installés en bordure de la route. Contrairement au système de contrôle mobile, la prise de photos ne se déclenche que lorsqu'un véhicule dépasse la vitesse permise³. Sont utilisés, d'autre part, des **appareils photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges** qui, comme leur nom l'indique, détectent et enregistrent les mouvements des voitures au-delà de la ligne d'arrêt aux feux rouges. Les informations liées à l'infraction telles que la date, l'heure, l'endroit précis, la vitesse enregistrée par l'onde radar, le numéro de plaque d'immatriculation du véhicule apparaissent sur toutes les photos prises dans le cadre du projet pilote.

1.6 Le traitement des infractions

Après la prise de photos dans les zones surveillées, deux processus s'enclenchent : le traitement de la preuve et le traitement des infractions. Le Centre de traitement de la preuve (CTP) des services policiers et le Bureau des infractions et des amendes (BIA) du ministère de la Justice sont responsables de ces deux opérations.

Dans le cadre du projet pilote, le CTP reçoit les dossiers d'infraction provenant de tous les endroits de contrôle. On y décrypte les clichés, on y lit le numéro de plaque d'immatriculation du véhicule soupçonné d'infraction et on en masque l'habitacle. Si les photos ne permettent pas aux policiers de constater une infraction ou si sa qualité ne permet pas de constituer une preuve légale, le dossier est fermé. Dans le cas contraire, une recherche du propriétaire du véhicule est effectuée⁴. Le service policier rédige un rapport d'infraction et le transmet au BIA, qui produit le constat d'infraction et l'envoie au propriétaire du

² Un appareil photo, placé à l'arrière de la minifourgonnette, capte en continu des images de l'avant des véhicules. Lorsqu'un véhicule roule plus vite que la limite permise, l'onde radar le détecte et l'appareil photo placé à l'avant de la minifourgonnette prend des photos de l'arrière du véhicule.

³ Le contrôle de la vitesse étant de prérogative policière, les seuils de vitesse sanctionnés ont été établis selon les problématiques de chaque site. Les radars photo se déclenchent selon certaines vitesses qui ne sont pas les mêmes d'un site à l'autre.

⁴ La responsabilité du policier à cette étape n'est pas de prendre une décision quant au seuil de vitesse enregistrée. Le seuil de vitesse sanctionné est établi de façon uniforme pour le site de surveillance et s'applique à tous les véhicules. Le rôle du policier au CTP n'est lié qu'à la constatation de la qualité du dossier de preuve.

véhicule. Le constat d'infraction implique le paiement d'une amende, mais aucun point d'inaptitude n'y est associé.

Lorsque le propriétaire du véhicule reçoit le constat d'infraction, il peut plaider coupable et payer l'amende, ce qui mène à la fermeture du dossier d'infraction. Cependant, le propriétaire peut aussi contester l'infraction et signer un plaidoyer de non-culpabilité. S'il ne conduisait pas le véhicule au moment de l'infraction, il peut remplir un formulaire de désignation du conducteur et transmettre un plaidoyer de non-culpabilité. La responsabilité repose dès lors sur l'individu désigné comme conducteur, qui peut à son tour plaider coupable ou non coupable. Dans tous les cas où la personne qui conduisait le véhicule prononce un plaidoyer de non-culpabilité, la BIA transmet le dossier à la Cour du Québec pour audition.

2. ÉVALUATION DU PROJET PILOTE

Les responsables du projet pilote ont mis en place un processus d'évaluation visant à mesurer l'atteinte des objectifs principaux du projet. « Des spécialistes internes et externes ont apporté leur contribution à la validation des résultats des travaux d'évaluation. Pour chacun des sujets traités, le comité expert a confié à un sous-groupe de travail le soin d'effectuer une analyse approfondie⁵. » L'évaluation a porté sur six aspects principaux : la sécurité routière, l'acceptabilité sociale, les aspects organisationnel, technologique, opérationnel et financier. Les éléments énumérés ici ne représentent que quelques-uns des constats généraux et des faits saillants de l'évaluation.

2.1 L'aspect sécurité routière

D'une manière générale, une diminution des infractions au Code de la sécurité routière a été enregistrée durant le projet pilote dans les zones ciblées. Une réduction presque complète du nombre de véhicules en grand excès de vitesse a été constatée, la vitesse moyenne a diminué de plus de 10 km/h et la proportion de véhicules dépassant la limite permise est en baisse de 68 % dans les zones que contrôlent les

⁵ Ministère des Transports du Québec, *Rapport d'évaluation du projet pilote Cinémomètres photographiques et systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges*, 2010, page 34.

cinémomètres. Malgré la durée restreinte de l'expérimentation, une tendance à la baisse a aussi été constatée en ce qui concerne les accidents avec blessés⁶.

La proportion d'infractions pour passages aux feux rouges a baissé de 85 % aux intersections dotées d'appareils de surveillance, mais n'a pas diminué aux intersections avoisinantes, parmi celles qui ont été mesurées. Par rapport au nombre d'accidents enregistrés, les résultats de l'évaluation des effets du projet pilote sont similaires à ceux observés dans la documentation internationale qui indique une réduction de 20 % à 30 % de tous les accidents pour tous les types d'équipements de contrôle malgré une augmentation des accidents avec collisions arrière⁷. Sur ce dernier point, les évaluateurs soulignent que les bénéfices acquis par la baisse des accidents à angle droit sont plus importants que les torts que cause l'augmentation de collisions arrière.

Synthèse des échanges

Les membres de la Commission soulignent l'importance de l'aspect sécurité routière et réitèrent que la réduction des accidents de la route constitue l'objectif premier du projet pilote sur l'utilisation des cinémomètres. Sous cet angle, les membres de la Commission reconnaissent les effets positifs du projet pilote dans les endroits étudiés.

Enfin, les membres insistent sur l'attention particulière à accorder aux critères de sélection des lieux d'installation des appareils de contrôle : puisque l'objectif premier du projet est la réduction des accidents et puisque l'effet des appareils de contrôle se limite à la seule zone contrôlée, le choix des endroits les plus susceptibles de causer des accidents de la route paraît primordial. En outre, les parlementaires maintiennent que l'utilisation des cinémomètres ne saurait remplacer la présence policière : pour eux, le recours aux cinémomètres est une mesure d'exception complémentaire aux outils de patrouille policière traditionnelle.

⁶ Il faut noter que la courte période d'évaluation du projet pilote et le nombre restreint d'endroits de contrôle limitent statistiquement la capacité des tests utilisés pour l'analyse. Consulter le *Rapport d'évaluation du projet pilote* en page 43 pour plus d'informations concernant les aspects méthodologiques de l'évaluation et la page 88 pour les références des évaluations étrangères utilisées.

⁷ Ministère des Transports du Québec, *Ibid*, p. 41 à 45; *Informations additionnelles à l'attention des membres de la Commission parlementaire des transports et de l'environnement, suite de l'exposé technique du 30 mars 2011*, page 5.

2.2 L'aspect acceptabilité sociale

D'une manière générale, le projet pilote a suscité une image publique positive et une bonne acceptation sociale. Selon les données de trois sondages réalisés en février 2009 (avant le démarrage du projet), en septembre 2009 et en mars 2010, plus de 80 % de la population appuie l'utilisation de systèmes photographiques de contrôle. Les personnes qui sont en défaveur évoquent l'atteinte à la vie privée, la préférence pour la surveillance policière traditionnelle, l'impossibilité d'identifier le conducteur du véhicule en infraction et l'apparence d'une taxe déguisée pour justifier leur réponse. À la lumière des réponses aux sondages, on constate qu'il y a des lacunes concernant l'information à la population. Par exemple, 62% de la population interrogée croit à tort que l'infraction entraîne des points d'inaptitude, 45 % ne sait pas qu'on peut identifier le conducteur du véhicule en infraction au besoin et 74 % ignore que les sommes issues du paiement des amendes sont versées au Fonds de la sécurité routière.

Synthèse des échanges

La qualité de l'information transmise à la population préoccupe particulièrement les membres de la Commission. En échangeant avec les partenaires, ils constatent que le fort pourcentage d'appui au projet est lié à la connaissance de deux données : le fait que les zones ciblées sont des zones reconnues comme étant très accidentogènes et le fait que les conducteurs sont toujours prévenus, grâce à une signalisation réglementaire, de l'approche d'une zone contrôlée. L'existence d'un site Web informant la population sur le projet, les détails opérationnels et les lieux de contrôle est en outre précisée lors des échanges.

Les membres de la Commission tiennent à souligner que l'acceptabilité sociale de ce projet repose en grande partie sur le niveau de connaissance qu'en a la population. Ils estiment que de meilleures stratégies de communication à la population permettraient de remédier à la méconnaissance de certains aspects du projet constatée lors de l'évaluation.

2.3 L'aspect organisationnel

Considérant les caractéristiques du projet pilote, le comité chargé de son évaluation juge adéquate la structure organisationnelle retenue. Cette structure a notamment permis un suivi rigoureux, la prise en compte des préoccupations des partenaires, des ministères et organismes concernés. Adaptée au contexte de l'éloignement physique des différents intervenants, cette structure a finalement favorisé l'apprentissage

des outils et des processus et la réalisation des modifications qui se sont révélées nécessaires au bon fonctionnement de l'ensemble du projet.

Synthèse des échanges

La coopération entre les différents partenaires est fondamentale pour la réussite d'un tel projet. Les membres de la Commission constatent l'efficacité du modèle organisationnel choisi. Les résultats d'évaluation du projet pilote démontrent qu'une structure organisationnelle permettant la contribution des municipalités concernées en plus d'impliquer la coopération entre les services policiers, les ministères des Transports, de la Sécurité publique et de la Justice, la SAAQ et Services Québec est susceptible de conduire à de meilleurs résultats.

2.4 L'aspect opérationnel

Selon l'évaluation du comité expert consulté pour l'analyse du projet pilote, la solution opérationnelle implantée est adéquate. Les constats principaux liés à cet aspect touchent notamment aux nombres de dossiers traités au CTP et au BIA qui sont, respectivement, d'environ 10 000 et 7 500 par mois, la proportion des dossiers annulés et rejetés variant entre 11,4 % et 21,9 %. Le délai moyen entre l'infraction et la réception du constat par le propriétaire du véhicule, de 10 à 12 jours, respecte le délai que prescrit le Code de la sécurité routière de 30 jours au maximum.

Synthèse des échanges

Du point de vue opérationnel, les membres de la Commission reconnaissent l'efficacité du modèle utilisé dans le cadre du projet pilote. Ils se sont toutefois interrogés quant au fort pourcentage de dossiers rejetés et sa variation. Les échanges avec les partenaires ont fait valoir qu'un très haut niveau de qualité est appliqué aux photos comme critère de maintien d'un dossier de preuve, ce qui explique le fort taux de rejets de dossiers.

Les députés ont par ailleurs exprimé leur préoccupation quant au respect des droits et, plus spécifiquement, au droit à la confidentialité et du respect de la vie privée des usagers de la route. Ils ont posé plusieurs questions aux représentants des partenaires pour mieux comprendre le traitement de la preuve, la conservation des données, la confidentialité des informations concernant les passagers d'un véhicule photographié, entre autres. Les réponses des personnes entendues en séance technique ont fait

valoir, à ce sujet, l'importance de la structure opérationnelle. Les services policiers ont souligné leur expertise en matière de gestion de base de données. Outillés d'avis juridiques sur le sujet, experts dans l'application des règles de sécurité routière et expérimentés en constitution de dossiers de preuve, les services policiers ont confirmé avoir assuré l'entière confidentialité des données et des dossiers de preuve tout en procédant de manière efficace (plus de 10 000 dossiers par jour).

À propos de l'utilisation des données issues des photos prises dans les zones contrôlées, les membres de la Commission ont questionné ses limites. Les représentants des services policiers ont confirmé la stricte utilisation des données pour le traitement de preuve d'infraction de vitesse ou de non-respect de feux rouges. Cependant, dans quelques cas isolés, et pour répondre à une demande soutenue par un mandat général ou l'ordonnance d'un juge, des photos ont pu être utilisées dans le traitement de dossiers d'infraction de nature criminelle, selon une procédure stricte et sécuritaire.

2.5 L'aspect technologique

Le constat global qui ressort de l'évaluation du projet pilote est que les équipements sont généralement performants, sécurisés, exacts et disponibles. Cependant, ils se sont révélés complexes à installer à certains endroits et, d'une manière générale, le processus de désignation des lieux d'installation s'est aussi révélé assez complexe. Le type de technologie de contrôle photographique requiert un entretien rigoureux, une expertise particulière et une collaboration étroite avec le fournisseur des équipements.

Synthèse des échanges

En séances technique et publique, les membres de la Commission ont questionné les partenaires sur le fonctionnement précis des appareils et ses limites. Ils ont notamment voulu vérifier s'il serait possible d'utiliser les appareils actuellement installés au Québec pour des usages autres que la remise de constats d'infraction pour excès de vitesse ou non-respect des feux rouges⁸. Les partenaires ont clairement répondu aux questions de la Commission en soulignant le caractère très spécifique des fonctions des appareils. La technologie dans ce domaine se développe de manière à répondre à des besoins très précis. Dans le cadre du projet pilote, les appareils utilisés ne sont conçus que pour exécuter les fonctions auxquelles ils sont assignés. Les appareils utilisés actuellement ne pourraient donc pas répondre à d'autres besoins ou avoir d'autres fonctions. Cependant, des appareils de contrôle plus performants, plus

⁸ Dans le cadre d'une alerte AMBER, par exemple.

développés et destinés à d'autres utilisations existent. Selon les partenaires au projet, il serait possible d'améliorer les pratiques au Québec d'un point de vue technologique ou d'élargir l'emploi des technologies de contrôle photographiques en utilisant d'autres types d'appareils, dépendamment des objectifs et des besoins exprimés.

2.6 L'aspect financier

En résumant très globalement le bilan financier du projet pilote, le comité d'évaluation conclut que les coûts associés au projet ont été inférieurs aux bénéfices. Selon la plus récente mise à jour des données, les projections effectuées permettent aux partenaires de conclure que, jusqu'à présent, le projet s'autofinance. Par ailleurs, il apparaît que les mécanismes mis en place pour centraliser les opérations financières au Fonds de la sécurité routière ont facilité la gestion des dépenses des différents partenaires.

Synthèse des échanges

Les membres de la Commission s'inquiètent fortement quant à l'attrait lucratif que pourrait représenter l'implantation d'appareils de contrôle. Ils réitèrent que l'unique objectif possible de cette mesure est la sécurité routière et la baisse du nombre de personnes décédées et blessées sur les routes. Le fait que les sommes issues du paiement des amendes dans le cadre du projet pilote aient été versées au Fonds de la sécurité routière les rassure sur ce point. À ce sujet, les parlementaires réaffirment l'importance que les gains réalisés au cours du projet servent à atteindre l'objectif de réduction des accidents graves par le financement de mesures visant la sécurité sur les routes existantes. Ces sommes pourraient également être affectées à l'accroissement du niveau de sécurité de nouvelles infrastructures routières.

Par ailleurs, ils notent que, malgré le fait que les coûts du projet respectent les prévisions initiales et qu'ils soient inférieurs aux bénéfices globaux, une part des dépenses du projet pilote n'est toujours pas comptabilisée, étant liée aux frais de justice.

3. RECOMMANDATIONS

Les membres tiennent à souligner la bonne collaboration du ministère des Transports du Québec et des autres acteurs concernés lors de la séance technique, de la séance publique de même que pour la transmission des données complémentaires. Leur participation a contribué à améliorer la connaissance des députés quant au rapport d'évaluation du projet pilote sur les cinémomètres photographiques et les systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges.

Les parlementaires tiennent aussi à rappeler que, pour eux, l'installation de cinémomètres photographiques et les systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges sont des outils complémentaires à la surveillance policière et vise l'atteinte d'un objectif précis : la diminution du nombre d'accidents sur les routes et des conséquences qui s'ensuivent. En ce sens, ils réitèrent que le but de ces appareils de contrôle est d'améliorer la sécurité sur les routes du Québec et qu'ils ne doivent en aucune circonstance être considérés comme une opération lucrative.

La coopération qu'ont démontrée les différents partenaires, soit les ministères, les services policiers et les municipalités concernés, est un facteur de réussite du projet. Les membres de la Commission expriment en outre une préoccupation particulière quant à la collaboration établie avec le public. Ainsi, ils soulignent l'importance de maintenir et d'améliorer les stratégies de communication avec la population.

À la suite des séances technique et publique de même que de l'étude du rapport préparé par le ministère des Transports du Québec, un consensus s'établit au sein de la Commission des transports et de l'environnement pour recommander au gouvernement, s'il décidait de poursuivre l'implantation des cinémomètres, de le faire en respectant ces conditions :

- 1. QUE les cinémomètres photographiques fixes et mobiles et les systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges soient installés uniquement dans des endroits accidentogènes et où la surveillance policière traditionnelle présente un défi quant à la sécurité des usagers de la route et des policiers.**
- 2. QUE la signalisation relative à la présence d'un cinémomètre photographique fixe ou mobile ou d'un système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges soit maintenue, considérant que l'affichage préventif est un critère très important pour favoriser l'acceptabilité sociale.**

3. **QUE le ministre des Transports soit responsable et imputable de l'installation des cinémomètres photographiques fixes et mobiles et des systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges.**
4. **QUE le ministère des Transports choisisse les sites d'implantation des cinémomètres photographiques fixes et mobiles et des systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges en collaboration avec les instances régionales et municipales et les services policiers des territoires concernés.**
5. **QUE la population soit informée de l'ensemble du processus d'implantation et d'opérationnalisation des cinémomètres photographiques fixes et mobiles et des systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges. Le site Web du ministère des Transports devra, notamment, continuer d'informer la population sur les lieux d'installation et justifier le choix de ces lieux en incluant les statistiques pertinentes. Ainsi, le site Web devra faire l'objet, deux fois par année, d'une mise à jour des données du projet telles que le nombre de constats d'infraction délivrés et le montant des amendes, la variation du nombre d'accidents et du nombre d'excès de vitesse enregistrés. En outre, le rapport annuel de gestion du Ministère devra dorénavant contenir une section spécifique qui contiendra les données mises à jour ou inclure une référence précise au site Web où l'information sera disponible.**
6. **QUE le ministère des Transports rende compte à la Commission des transports et de l'environnement, un an après la décision gouvernementale concernant l'implantation permanente potentielle des cinémomètres photographiques fixes et mobiles et des systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges, de l'utilisation des sommes recueillies au Fonds de la sécurité routière ainsi que de l'impact de l'implantation sur la sécurité routière.**

DIRECTION DES TRAVAUX PARLEMENTAIRES

Édifice Pamphile-Le May
1035, rue des Parlementaires
3^e étage, bureau 3.15
Québec (Québec) G1A 1A3

Téléphone : 418 643-2722
Télécopieur : 418 643-0248
sec.commissions@assnat.qc.ca

