



**PROJET DE LOI N° 57 – LOI MODIFIANT L'ENCADREMENT DE  
L'UTILISATION DES CINÉMOMÈTRES PHOTOGRAPHIQUES ET DES  
SYSTÈMES PHOTOGRAPHIQUES DE CONTRÔLE DE CIRCULATION AUX  
FEUX ROUGES ET D'AUTRES DISPOSITIONS LÉGISLATIVES**

**POINT DE VUE PRÉSENTÉ PAR CAA-QUÉBEC DANS LE CADRE DE L'ÉTUDE  
DU PROJET DE LOI PAR LA COMMISSION DES TRANSPORTS ET DE  
L'ENVIRONNEMENT**

**Québec, le 4 avril 2012**

## **La sécurité, au cœur de la mission de CAA-Québec**

CAA-Québec, organisme à but non lucratif, veut assurer **sécurité** et tranquillité d'esprit à chacun de ses membres ainsi qu'à ses clients en leur offrant des services et des produits de très haute qualité dans les domaines de l'automobile, du voyage, de l'habitation et des services financiers.

## **À propos du contenu du présent document**

La présentation de CAA-Québec dans le cadre des consultations particulières entourant l'étude du présent projet de loi ne couvrira que les éléments sur lesquels des commentaires s'avèrent pertinents de sa part. C'est en fait l'élargissement en zones scolaires et en zones de travaux de construction et d'entretien prévu au projet qui commande pour lui un rappel des principaux éléments et conditions au soutien de l'usage des appareils de surveillance électronique.

## PREMIÈRE PARTIE

### **Rappel de la position générale émise par CAA-Québec lors de la diffusion du rapport d'étude de la Commission des transports et de l'environnement**

C'est avec satisfaction que CAA-Québec avait pris connaissance, à l'automne 2011, des recommandations de la Commission des transports et de l'environnement (CTE), lesquelles convergeaient vers la position qu'il a maintes fois présentée et défendue publiquement.

En effet, on y énonçait l'ensemble des conditions que CAA-Québec juge essentielles pour envisager la poursuite de l'utilisation des appareils de surveillance électroniques au Québec, à savoir :

- La reconnaissance du statut d'exception d'une mesure dont l'objectif premier est la réduction des accidents de la route;
- La question de la transparence publique et de la reddition de comptes;
- L'affectation des sommes récoltées aux seules fins d'amélioration de la sécurité routière;
- Une gouvernance centralisée axée sur la responsabilité et l'imputabilité du ministère des Transports du Québec.

Par ses recommandations faites à l'unanimité, la Commission reconnaissait également, tout comme CAA-Québec, que non seulement ces facteurs sont importants, mais qu'ils constituent en fait tout le fondement de l'adhésion sociale des Québécois.

CAA-Québec a donc réitéré son appui à un recours bien circonscrit aux appareils de surveillance électronique dans le strict respect des conditions énoncées précédemment. La décision du gouvernement d'ajouter 25 appareils sur le territoire québécois aux 15 déjà installés devra donc répondre à l'ensemble de ces critères.

Enfin, il importe de rappeler l'importance qu'accorde CAA-Québec au rôle de gouvernance du ministère des Transports dans le déploiement de cette technologie à l'échelle municipale, tant en ce qui concerne le choix des sites que leur justification bien documentée et leurs performances sur la réduction du nombre d'accidents.

Ce rappel fera l'objet de précisions supplémentaires en conclusion du présent mémoire.

### Commentaires de CAA-Québec concernant le projet de loi à l'étude

#### 1. Utilisation des cinémomètres photographiques et des systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges dans les zones scolaires (article 18)

CAA-Québec est à même de constater l'ampleur du défi lié au respect de la vitesse en zone scolaire, car depuis quelques années, son exercice annuel d'observation lors de la rentrée aux abords de plusieurs écoles primaires un peu partout au Québec lui permet de malheureusement répertorier des centaines de cas d'infraction en seulement deux heures.

Cet exercice peut avec raison appuyer un recours aux radars photo pour aider à contrer ces comportements à risque pour les jeunes élèves. Mais le fait qu'une telle situation survient probablement dans une majorité des quelque 2 000 écoles au Québec commande un processus d'analyse prudent dans le choix des zones scolaires qui seront ciblées par l'utilisation de cette technologie.

Cet exercice démontre aussi que la sensibilité de ces zones en raison de multiples facteurs autres que la vitesse (distraction, non-port de la ceinture, configuration des zones, etc.) ne peut faire en sorte que le recours aux appareils représente la réponse à toutes ces problématiques. On doit se garder de croire que le simple fait de se trouver dans une zone scolaire peut justifier en soi l'installation de cinémomètres photographiques; il faudra avoir des critères précis et documentés.

CAA-Québec se montre donc en accord avec l'utilisation dans les zones scolaires, mais à certaines conditions bien précises :

- Les critères de base (endroits accidentogènes et endroits où la surveillance policière présente un risque pour les usagers de la route et pour les policiers) doivent quand même être respectés pour le choix des sites à l'intérieur de ces zones.
- Les heures de fonctionnement des appareils devront être limitées, durant une année scolaire, seulement aux heures scolaires quotidiennes, c'est-à-dire de l'entrée le matin à la sortie des classes à la fin de la journée.
- Il devra y avoir présence de signalisation à cet effet.

La définition de zone scolaire ne doit pas inclure les corridors scolaires. En effet, la définition de zone scolaire ne se trouve actuellement pas dans le Code de la sécurité routière (CSR) et aux fins du projet de loi n° 57, il importe qu'elle n'inclue pas les corridors scolaires, c'est-à-dire les trajets favorisant les déplacements actifs et sécuritaires vers l'école primaire.

**2. Utilisation des cinémomètres photographiques et des systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges dans les zones de travaux de construction et d'entretien (article 18)**

Si on tient compte de l'explosion du nombre de chantiers routiers au Québec depuis les dernières années – seulement cette année, on en prévoit quelque 1600 sur tout le territoire québécois – on comprend que la sécurité tant des travailleurs que des utilisateurs est également un défi de taille. Cependant, encore une fois, l'ampleur même de la tâche de surveillance commande une analyse pointue des sites qui seront considérés.

CAA-Québec se montre donc d'accord avec l'utilisation dans les zones de travaux routiers, aux mêmes conditions que pour les zones scolaires, mais là aussi, il souhaite le tout dans le respect des conditions qui suivent :

- Les critères de base (endroits accidentogènes et endroits où la surveillance policière présente un risque pour les usagers de la route et pour les policiers) doivent être respectés pour ces zones.
- Les heures de fonctionnement des appareils devront être limitées aux heures où les travailleurs s'affairent sur les chantiers.
- Il devra y avoir présence de signalisation à cet effet.
- Les radars photo ne devront pas remplacer la présence des signaleurs, laquelle devra respecter les normes de surveillance déjà établies par le promoteur dans le cadre de ses obligations contractuelles.

**3. Les propriétaires et les conducteurs d'un véhicule d'un corps de police, d'un service ambulancier ou d'un service de sécurité incendie ne peuvent être déclarés coupables d'une infraction constatée par un cinémomètre photographique et un système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges (article 14)**

CAA-Québec se montre d'accord en partie seulement avec cette proposition. En effet, les personnes en cause ne devraient pas être systématiquement exonérées de toute amende. Une seule condition le permettrait :

- Cette exclusion devrait être limitée aux seules situations d'urgence, alors que des signaux bien visibles (gyrophares, alertes sonores, etc.) en témoignent auprès des autres usagers de la route.

Cette position s'appuie sur le fait qu'il est normal de s'attendre à ce que tout policier, ambulancier ou pompier au volant de son véhicule de service fasse preuve en tout temps d'exemplarité, auprès des citoyens, dans l'ensemble de son comportement. En situation « normale » de circulation, même dans l'exercice de leurs fonctions, les règles doivent s'appliquer également à tous. Pour CAA-Québec, c'est non pas dans *le seul exercice de leur fonction*, mais *uniquement en situation d'urgence dans le cadre de celle-ci* qu'on doit trouver une façon d'éviter de pénaliser ces premiers répondants d'urgence.

Bien sûr, l'appareil de surveillance ne peut détecter s'il s'agit bel et bien d'une situation d'urgence et une photo sera transmise au centre de contrôle de la preuve dans tous les cas de contravention aux règles.

Les photos seront alors analysées par un policier avant que la contravention ne soit donnée. C'est alors que, plutôt que d'éliminer d'office tout document lié à un véhicule de police, une ambulance ou un camion incendie, CAA-Québec pense que celui-ci devrait être soumis aux mêmes règles que les autres photographies et, s'il y a lieu, acheminé à l'instance propriétaire du véhicule de service. C'est à cette dernière qu'il incombera de déterminer s'il s'agissait bel et bien d'une situation d'urgence pour se voir libérée, le cas échéant, de l'obligation de payer l'amende.

*Exemples de situations où les policiers ne sont pas exonérés*

L'article 396 du CSR oblige toute personne (incluant les policiers) se trouvant à bord d'un véhicule en mouvement (incluant une auto-patrouille) à porter correctement la ceinture de sécurité. C'est non seulement une question d'exemplarité, mais aussi bien sûr une question de sécurité routière.

Il en va de même de l'article 327 du CSR, qui prescrit : « Toute vitesse ou action susceptible de mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes ou la propriété est prohibée. » Les véhicules d'urgence ne sont pas exemptés de cette obligation, comme le prescrit le paragraphe 2 de l'article 378 du CSR. (Comité de déontologie policière – Dossier C-2009-3511-1) :

*Le conducteur d'un véhicule d'urgence ne doit actionner les feux clignotants ou pivotants ou les avertisseurs sonores ou un dispositif de changement des signaux lumineux de circulation visés à l'article 255 dont est muni son véhicule que dans l'exercice de ses fonctions et si les circonstances l'exigent.*

*Il n'est alors pas tenu de respecter les dispositions des articles 310, du premier alinéa de l'article 326.1 et des articles 328, 342, 346, 347, 359, 360, 364, 365, 367, 368, 371, 381 à 384 et 386.*

De plus, dans la décision C-2010-3656-2 du Comité de déontologie policière, il est indiqué : que « le respect de l'obligation de prudence et de discernement qu'a le policier qui traverse une intersection face à un feu rouge est primordial puisqu'il y va de la sécurité des usagers de la route et de sa propre sécurité. [...] Le Comité souligne d'ailleurs que, quel que soit le niveau d'urgence de l'appel auquel le policier tente de répondre, son devoir de remplir cette obligation déontologique prime celui de répondre à cet appel. »

**4. Le projet de loi supprime la disposition qui prévoit qu'à compter du 30 juin 2012 une phase exclusive pour piétons constitue une signalisation permettant à un piéton de traverser la chaussée en diagonale (article 10)**

CAA-Québec se montre d'accord avec cette proposition. D'ailleurs, l'article 451 du CSR prévoit déjà ce qui suit :

*Un piéton ne doit traverser une intersection en diagonale que s'il y est autorisé par un agent de la paix, un brigadier scolaire ou une signalisation.*

La présence policière est cependant nécessaire pour s'assurer que les piétons respectent bien cette obligation. Il semble également important que, en tout état de cause, les forces policières appliquent cette interdiction en procédant à l'émission de contraventions; le but étant d'assurer une juste application des obligations des usagers des chemins publics.

On devra aussi encourager des efforts de sensibilisation afin de rappeler cette interdiction et le fait que les piétons s'exposent à se voir imposer une amende.

### Conclusions générales

CAA-Québec juge à propos de revenir, dans une perspective plus générale et débordant quelque peu du projet de loi n° 57, sur l'utilisation permanente des radars photo et caméras aux feux rouges au Québec, et de rappeler les conditions de son appui à ce qui doit demeurer une **mesure d'exception**.

#### *Sites à risque élevé*

On doit choisir des sites à la fois pour leurs caractéristiques accidentogènes élevées et pour leur difficulté à permettre une surveillance « traditionnelle » sécuritaire, tant pour le citoyen et le policier. On ne peut déterminer les sites seulement en fonction des comportements délinquants, présents partout au Québec. Ils doivent répondre à une problématique de vitesse accompagnée d'une fréquence d'accidents bien documentée. C'est entre autres pour cette raison que CAA-Québec voit d'un bon œil la création du comité d'experts mandaté par le ministre des Transports en février dernier pour effectuer et documenter toutes ces analyses.

La surveillance traditionnelle demeure la meilleure (notification immédiate de l'infraction avec effet dissuasif instantané, autres vérifications, etc.). Le radar constitue un outil de dernier recours là où il y a risque.

#### *Signalisation à l'avance*

Cette condition répond au principe important de la transparence. Son respect viendra démontrer que l'objectif n'est pas de générer contraventions et revenus, mais bien d'améliorer la sécurité aux endroits visés en fonction de leur dangerosité.

#### *Gouvernance centralisée*

Pour CAA-Québec, il est clair que les recommandations de la CTE l'automne dernier étaient loin de représenter un feu vert tous azimuts pour une implantation massive de tous ces équipements. Fort de la reconnaissance, par la CTE, du caractère de complémentarité exceptionnelle à la surveillance policière traditionnelle de la mesure, CAA-Québec réaffirme toute l'importance accordée à la gouvernance que doit assumer le ministère des Transports dans ce dossier, tant en ce qui concerne le choix des sites peu importe où au Québec, que leur justification bien documentée et leurs performances sur la réduction du nombre d'accidents. Une stratégie globale d'implantation est essentielle.

#### *Reddition de comptes publique pour tous les citoyens*

Les citoyens doivent savoir si le système fonctionne, ce que ça rapporte et ce qu'on fait de leur argent si on veut conserver leur adhésion. Le ministère des Transports doit donc leur rendre compte de façon récurrente de la performance des équipements sur la réduction du nombre d'accidents et de l'utilisation de toutes les amendes perçues.

Ainsi, CAA-Québec se montre satisfait de la volonté du ministre des Transports de se conformer aux recommandations de la CTE au chapitre de la communication aux citoyens. Dans ce contexte, il souhaite :

- Que soient mises à jour les performances réalisées sur chacun des sites, tant pour les 15 sites permanents actuels que pour les 25 autres à venir;
- Que tout projet pilote en coopération avec une municipalité fasse lui aussi l'objet de la même reddition de comptes publique;
- Qu'une mise à jour annuelle des amendes perçues sur chaque site soit disponible, ainsi que la nature des projets de sécurité routière qui auront été financés à même le Fonds de la sécurité routière.

### **Projet pilote de coopération municipale à Québec et à Gatineau**

Pour ce qui est du projet pilote de coopération municipale à Québec et à Gatineau, CAA-Québec estime qu'il s'agit d'une excellente opportunité de mettre en commun les ressources, l'expertise acquise jusqu'à maintenant par toutes les parties prenantes au gouvernement et aussi l'expérience qui sera acquise au niveau municipal par la suite. Il permettra en effet de valider les meilleures règles de pratique devant encadrer avec efficacité tout déploiement éventuellement accordé à d'autres municipalités intéressées.

Cependant, les projets pilotes tels qu'évoqués, du moins en ce qui concerne celui de la Ville de Québec, ne sont pas sans soulever certaines inquiétudes pour CAA-Québec. En effet, la volonté de la Ville de Québec de prioriser le problème de la vitesse et d'utiliser les équipements dans les rues résidentielles, plutôt que de cibler les zones accidentogènes et difficiles à surveiller de façon traditionnelle, non seulement est contraire à l'esprit de la recommandation unanime de la CTE, mais ne répond pas aux conditions de l'appui de CAA-Québec.

Même si CAA-Québec comprend que des municipalités veuillent apporter une solution aux problèmes de la vitesse dans les quartiers résidentiels, il estime essentiel de tenir compte des mêmes balises ou critères que ceux ayant documenté le choix de chacun des sites retenus dans le projet pilote tenu à l'échelle provinciale et sur lesquels a été bâtie l'adhésion populaire actuelle : *endroits accidentogènes et où la surveillance policière présente un risque pour les usagers de la route et pour les policiers.*

En ce qui concerne le choix d'utiliser des radars photo mobiles, il est clair que celui-ci permet de limiter le nombre d'appareils, tout en ayant des impacts à plusieurs endroits. CAA-Québec y voit une solution intéressante, dans la mesure où le choix des sites répondra à ses critères et où un plan sera diffusé à l'avance auprès de la population, plan détaillant entre autres de quelle façon chaque site sera signalisé.

Enfin, l'utilisation de « leurres » pourrait même être envisagée et testée dans le cadre de ce projet.

## À propos du Fonds de la sécurité routière

Ce fonds est un élément-clé de l'adhésion de la population à l'utilisation des radars photo. Les grandes lignes sont claires : toutes les amendes perçues devront être utilisées pour des projets exclusivement destinés à améliorer la sécurité routière et à appuyer les organismes d'aide aux victimes de la route.

Or, sur le plan pratique, encore aucun encadrement régissant l'utilisation de ces sommes conservées par le ministère des Transports dans le Fonds, ainsi que pour les sommes éventuellement perçues par les municipalités, n'a été déterminé par le Comité du Fonds de sécurité routière. S'il est logique de prévoir d'abord le remboursement des équipements de contrôle à même ce fonds, l'utilisation des surplus doit être bien balisée. **CAA-Québec estime que tout projet, même de nature municipale, devra avoir été au préalable entériné** par le Comité aviseur du Fonds de la sécurité routière afin qu'une vue d'ensemble soit portée sur l'utilisation des surplus.

- Il est urgent d'établir les critères de choix des projets de sécurité routière qui seront financés à même les amendes déposées dans le Fonds de la sécurité routière.

Par exemple, on ne peut penser utiliser ces sommes pour des missions déjà prévues au sein de ministères ou d'organismes. Elles doivent bonifier les efforts déjà prévus par les diverses administrations, provinciale ou municipales. CAA-Québec considère qu'il y a un travail urgent à faire à ce chapitre. Là également, toutes ces conditions devront être clairement communiquées.

CAA-Québec tient à réitérer l'importance d'une structure comme le Fonds de la sécurité routière. Pour lui, il sera par ailleurs d'autant plus important que le gouvernement du Québec, par l'entremise de son ministère des Transports, puisse rendre compte publiquement de façon récurrente de l'utilisation de toutes les amendes qui y seront déposées. Afin d'assurer une reddition de compte efficace, toutes les amendes perçues, tant par les municipalités que par le gouvernement du Québec, devraient transiter par ce fonds.

## ANNEXES

- Annexe 1 - Lettre adressée au ministre des Transports, M. Pierre Moreau, novembre 2011
- Annexe 2 - Position de CAA-Québec sur le déploiement au Québec des radars photo, octobre 2011
- Annexe 3 - Éditorial du président et chef de la direction de CAA-Québec, Paul A. Pelletier, *Touring*, printemps 2011 : *Radar photo et caméra au feu rouge : prudence et transparence, svp!*
- Annexe 4 - Éditorial du président et chef de la direction de CAA-Québec, Paul A. Pelletier, *Touring*, hiver 2011 : *2000 écoles, 2000 solutions?*



Québec, le 24 novembre 2011

Monsieur Pierre Moreau  
Ministre des Transports  
Place Haute- Ville  
700, boul. René-Lévesque Est, 29<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1R 5H1

**Objet: Appui de CAA-Québec aux recommandations de la Commission des transports et de l'environnement (CTE) contenues dans son étude du rapport d'évaluation du projet-pilote sur les cinémomètres photographiques et systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges**

Monsieur le Ministre,

D'emblée, au nom du 1,1 million de membres que représente CAA-Québec, je vous offre mes plus sincères félicitations pour votre nomination au poste de ministre des Transports. CAA-Québec partage avec vous plusieurs préoccupations, notamment en ce qui concerne la sécurité de tous les usagers de la route. Les interventions et l'implication de l'organisme en la matière l'ont maintes fois démontré. Je confirme la volonté de CAA-Québec à poursuivre dans cette direction en vous assurant de la collaboration de l'organisation pour relever les défis qui se dressent dans l'atteinte de notre objectif commun, soit l'amélioration du bilan routier.

C'est avec satisfaction que CAA-Québec a pris connaissance des recommandations de la CTE, lesquelles convergent vers la position qu'il a maintes fois présentée publiquement.

Dans son rapport, la CTE énonce les conditions nécessaires pour envisager la poursuite de l'utilisation de ces appareils au Québec. Celles-ci portent en particulier sur la reconnaissance du statut d'exception d'une mesure dont l'objectif premier est la réduction des accidents de la route, toute la question de la transparence publique et de la reddition de comptes, et une gouvernance centralisée axée sur la responsabilité et l'imputabilité du ministère des Transports du Québec. Par ses recommandations faites à l'unanimité, la Commission a reconnu, tout comme CAA-Québec, que ces facteurs sont non seulement importants, mais constituent en fait tout le fondement de l'adhésion sociale des Québécois. Par la présente, CAA-Québec réitère donc son appui à un recours bien circonscrit aux appareils de surveillance électronique dans le strict respect des conditions énoncées précédemment.

... 2



Si ces recommandations constituent de très bonnes balises de travail pour vous et votre équipe, il demeure toutefois clair pour CAA-Québec que c'est loin de représenter un feu vert tous azimuts pour une implantation massive. Fort de la reconnaissance, par la CTE, du caractère de complémentarité exceptionnelle à la surveillance policière traditionnelle de la mesure, CAA-Québec réaffirme toute l'importance accordée à votre rôle de gouvernance dans un éventuel déploiement à l'échelle municipale, tant en ce qui concerne le choix des sites que leur justification bien documentée et leurs performances sur la réduction du nombre d'accidents.

Afin d'illustrer cette importance, vous trouverez ci-jointe une étude effectuée en octobre 2011 par le U.S. PIRG Education Fund (Public Interest Research Group) intitulée *Caution : Red Light Cameras Ahead - The Risks of Privatizing Traffic Law Enforcement and How to Protect the Public*. On y met notamment en lumière que plus de 700 autorités administratives locales aux États-Unis ont à ce jour conclu des ententes avec diverses entreprises privées pour assurer le contrôle électronique de la vitesse et des feux rouges sur leur territoire. Or, cette tendance a fait en sorte qu'on a malheureusement privilégié dans plusieurs cas les revenus à la sécurité routière, et ce, au détriment des citoyens.

Bien sûr, loin de CAA-Québec l'idée de prêter de telles intentions à ceux qui voudront assurer la mise en oeuvre d'un déploiement au Québec. Il est cependant intéressant de constater jusqu'où peuvent s'étendre les conséquences d'un déficit de gouvernance à ce chapitre, et de souligner l'importance d'une structure comme le Fonds de la sécurité routière. En ce qui concerne notre organisme, il sera par ailleurs d'autant plus important que votre ministère puisse rendre compte publiquement de façon récurrente de l'utilisation des amendes déposées dans le Fonds de la sécurité routière.

En vous réitérant toute notre collaboration dans ce dossier, je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma plus haute considération.

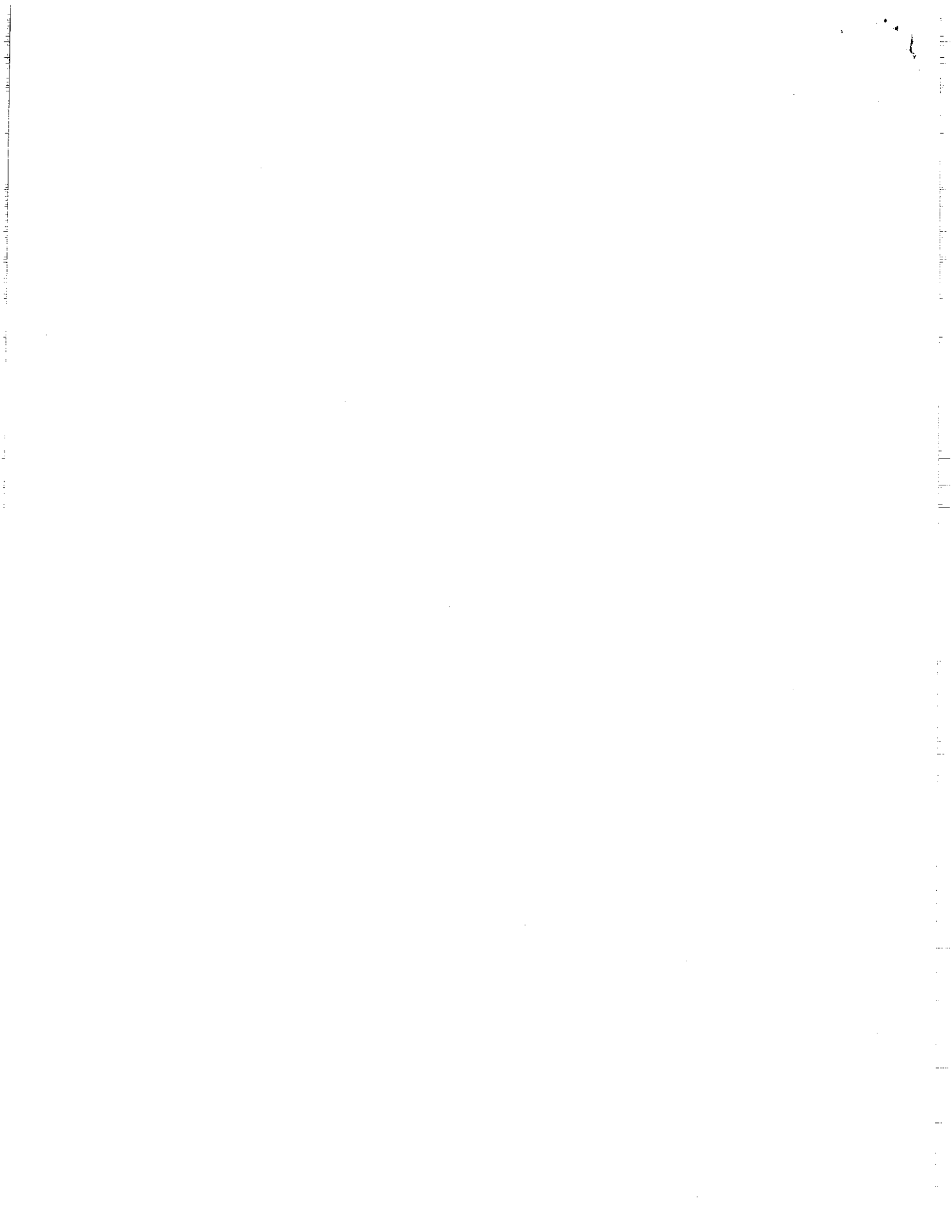
Le président et chef de la direction,



Paul A. Pelletier

p.j.

c.c. : Membres de la Commission des transports et de l'environnement  
M. Claude Morin, directeur de la recherche en sécurité routière,  
Transports Québec





## POSITION DE CAA-QUÉBEC SUR LE DÉPLOIEMENT AU QUÉBEC DES RADARS PHOTOS ET CAMÉRAS FEUX ROUGES

Octobre 2011

---

### A) APPUI DE CAA-QUÉBEC AU PROJET-PILOTE EN 2009 :

CAA-Québec s'est en fait montré favorable à l'implantation du radar photo et de la caméra feux rouges il y a déjà plusieurs années (fin des années 1990), et ce à des conditions très claires afin de favoriser l'acceptabilité sociale du projet.

Nous avons appuyé le projet-pilote du ministère des Transports du Québec en 2009 car il répondait à l'ensemble des critères suivants :

- Sites accidentogènes bien documentés : il ne faut pas déterminer les sites uniquement en fonction d'une problématique de vitesse ou de non respect des feux rouges, mais également en fonction de fréquence d'accidents. On rencontre des comportements délinquants partout sur le territoire québécois. On ne peut installer des radars partout.
- Sites où la surveillance traditionnelle ne peut être effectuée sans risque pour le citoyen et le policier. Nous demeurons convaincus que la surveillance policière traditionnelle est le meilleur outil de contrôle qui soit (notification immédiate de l'infraction avec effet dissuasif instantané; autres vérifications par la même occasion). Le radar demeure un outil de dernier recours : il ne remplace aucunement la présence policière.
- Sites signalés à l'avance, et ce, par souci de transparence. L'objectif n'est pas de générer contraventions et revenus, mais d'améliorer la sécurité aux endroits visés déterminés en fonction de leur dangerosité
- Amendes versées dans un Fonds spécial dédié, créé à des fins exclusives de sécurité routière. C'est une condition essentielle pour contrer toute perception de «machine à piastres» dans le public.
- Suivi administratif rapide et efficace : rapidité dans l'envoi de la contravention; preuve permettant de possibilité d'identifier le véritable conducteur et non seulement le propriétaire du véhicule.

## **B) LES ENJEUX SUITE AU PROJET-PILOTE :**

- De façon générale, il y a encore consensus chez nos membres. : 70 % d'entre eux appuyaient toujours ces mesures de contrôle lors d'un sondage réalisé en janvier 2011.
- Mais ce consensus, aussi populaire qu'il soit, demeure extrêmement fragile :

On assiste à des interventions régulières sur la place publique dans lesquelles on dénonce ces équipements (perception de mine d'or pour l'état, de trappes à tickets, etc)

On a vu des exemples de dérapage près de nous : la Colombie-Britannique a adopté les radars photos en 1996 et a dû les abolir en 2001. Même chose Ontario: adoptés en 1994 et abolis dès 1995. Seuls demeurent les caméras feux rouges.

- Plusieurs municipalités demandent déjà la permission d'implanter des radars sur leur territoire (des résolutions sont déjà acheminées au MTQ). Le Code de la sécurité routière prévoit en effet que le MTQ peut tenir compte de leurs demandes dès la fin du projet-pilote.
- On sait qu'à cet égard, des municipalités (la Ville de Québec par exemple) pourraient intervenir en proposant de déposer les revenus dans un fonds provincial si ça peut accélérer les choses et apaiser les craintes. Si cette proposition correspond à notre vision des choses en ce qui concerne le financement, comment s'assurer que toutes les municipalités intéressées la partageront ? Qu'une seule municipalité «dérape» et c'en est fait des radars-photos partout. La question de la gouvernance est donc le point central de la réflexion.
- Transports Québec est en attente du rapport de la Commission parlementaire sur les grandes orientations pour la suite des choses. On a constaté que la question de perception demeure sensible : des réticences ont été émises à l'idée de simplement passer le flambeau aux municipalités et les laisser gérer: on peut craindre que les municipalités voient le radar d'abord comme une source de revenus.

Pour CAA-Québec il est clair que le gouvernement a mis au point une bonne recette au fil de sa préparation au projet pilote, et a développé des façons de faire et une expertise unique, et qu'on doit mettre le tout à profit en centralisant tout ce qui a trait à la suite des choses avec les municipalités.

### **C) RECOMMANDATION CAA-QUÉBEC : UNE GOUVERNANCE CENTRALISÉE**

Pourquoi une gouvernance centralisée? Parce que les municipalités, peu importe leur taille ou besoins, ont tout à gagner à profiter de l'expertise maintenant développée depuis l'implantation du projet-pilote au MTQ :

- Transparence : la première raison à laquelle on pense pour proposer la centralisation de la gouvernance. (enjeu d'acceptabilité sociale justement le plus «visible»). Le MTQ a déjà créé une belle recette exploitable, surtout si on tient compte de la création du fonds dédié ayant pour but de sécuriser les amendes, et de garantir leur utilisation judicieuse en projets de sécurité routière, élément déterminant pour conserver la confiance du public. Le gouvernement québécois qui s'apprête à rendre permanente l'implantation de ces équipements sera toujours responsable de l'aspect reddition de comptes.
- Uniformité dans les façons de faire : c'est non seulement une question d'équité entre les citoyens, mais également une assurance que tout est fait dans les règles de l'art où qu'ils demeurent! Un déploiement cohérent exige de reposer sur des normes d'ensemble, qui seront édictées à la fois pour les emplacements (critères accidentogènes), les équipements (calibrer les tolérances, marges d'erreur, choix de leurres ? etc.).

On a déjà défini un mode d'emploi prêt à utiliser: documentation des sites, méthodes de contrôle, critères d'évaluation des performances des équipement installés, etc. Tout ça doit maintenant être adéquatement transposé au monde municipal, et on doit s'assurer que tout le monde va s'y conformer.

- Expertise dans la preuve : il faut assurer aux citoyens contrevenants qu'ils seront traités efficacement et équitablement. On a déjà mis en place, avec la sécurité publique, toute l'expertise et le savoir faire nécessaire au niveau des opérations de contrôle pour assurer un traitement de la preuve adéquat et uniforme.
- Amélioration des connaissances : on l'oublie, mais c'est une dimension importante. On veut moins d'accidents et moins de vitesse sur nos routes, mais aussi mieux connaître et suivre l'évolution des comportements des Québécois dans leur ensemble. Du moment qu'on met en place des systèmes pour évoluer comme société, il s'avère important de pouvoir faire converger les résultats pour mesurer le chemin parcouru. On pourra ainsi encore mieux cibler la sensibilisation et l'éducation en sécurité routière. Il faut viser une expérience rentable à tous points de vue, dont celle d'améliorer «savoir». Le citoyen veut savoir ce que ça donne, pas seulement combien on a donné de «tickets»!

## **CONCLUSION :**

Tout déploiement de radars-photos ou caméras feux rouges suite aux conclusions du projet-pilote ne peut se faire à la pièce, mais selon une stratégie globale d'implantation. Le déploiement doit répondre à des normes claires et édictées pour tout le territoire du Québec. Sinon, le citoyen y verrait l'équivalent d'un chèque en blanc au monde municipal.

Pour CAA-Québec, un déploiement cohérent doit relever du MTQ, déjà maître d'œuvre dans le projet-pilote, avec son expertise et des structures déjà en place pour faciliter le tout, y compris un comité aviseur déjà sur pied pour encadrer le projet-pilote, un Fonds de la sécurité routière dédié, doté de son propre comité de gestion composé d'intervenants externes, etc.

Il faut toujours garder en tête que **le radar photo et la caméra feu rouge doivent demeurer un outil de dernier recours**, ne devant pas remplacer les outils traditionnels tels : la surveillance policière, la reconfiguration des quartiers et des rues et des équipements (mesures d'atténuation comme trottoirs plus larges, carrefours giratoires, durée des feux jaunes allongée, etc.), la sensibilisation des automobilistes, etc.

---

# Radar photo et caméra au feu rouge: prudence et transparence, svp!

**A**u moment où vous lisez ceci, nous devrions être sur le point de savoir si les radars photo et les caméras aux feux rouges deviendront plus familiers sur nos routes ou s'ils disparaîtront tout simplement après avoir fait l'objet d'un projet-pilote depuis 2009, projet qu'avait d'ailleurs soutenu CAA-Québec puisqu'il était conforme à ses exigences.

En plus de démontrer plusieurs améliorations en matière de réduction de vitesse et d'infractions, les résultats du projet témoignent également de baisses des accidents.

Si Transports Québec reconnaît cependant que ces derniers sont souvent non significatifs d'un point de vue statistique, ils corroborent cependant la tendance mondiale de 20 à 30% observée dans un tel contexte de contrôle.

Devrait-on prolonger le projet-pilote et attendre que les tendances se confirment par des données plus probantes? Doit-on plutôt agir tout de suite et viser une implantation plus large, en balisant efficacement la suite des choses?

Bien sûr, il est clair que l'obtention de données les plus significatives possible quant à la réduction des accidents est importante. Elle le demeurera même au-delà de la courte période d'évaluation à laquelle était légalement astreint le Ministère, ne serait-ce que pour fixer des règles rigoureuses quant au choix des sites (objectifs précis d'amélioration du bilan routier et résultats quantifiables) si l'on décide d'aller de l'avant dans l'implantation de ces dispositifs.

Et, toujours si on va de l'avant, ce sera tout un exercice à prévoir que de planifier une telle implantation. Nul doute que la question de la gouvernance sera au centre des préoccupations. Bien des questions se poseront en effet... Par exemple, le gouvernement va-t-il uniquement déterminer certaines règles de base pour les municipalités québécoises intéressées à en installer ou aura-t-il la mainmise sur tout le volet opérationnel comme c'était le cas dans le cadre du projet-pilote? Dans quelle mesure les administrations intéressées devront-elles rendre des

comptes sur l'efficacité des équipements en matière de réduction des accidents? Va-t-on s'assurer d'un cadre financier témoignant d'une gestion transparente où toutes les sommes perçues seront toujours déposées dans le Fonds de la sécurité routière? Devrait-on mettre l'accent sur un objectif précis, par exemple le contrôle aux feux rouges, où les accidents ont connu une baisse spectaculaire de 63% dans le cadre du projet-pilote?

Et c'est sans doute la transparence qui a notamment caractérisé le projet-pilote qui explique que, dans un sondage tenu en novembre dernier par CAA-Québec auprès de ses membres, 71% des répondants se sont montrés favorables à une implantation permanente des radars photo et caméras de surveillance aux feux rouges.

Cela dit, il faudra faire preuve aussi d'une extrême prudence, de réflexion et de beaucoup de stratégie dans le cadre d'une mise en place à long terme. Juste l'expression « déploiement à grande échelle » peut suffire à créer des craintes bien légitimes... Il y a fort à parier que plusieurs cognent déjà à la porte de Transports Québec, les bras bien chargés de projets...

La surveillance électronique ne devrait pas être vue comme la panacée en matière de réduction de la vitesse et des infractions. Ce devrait plutôt être l'outil de dernier recours et il ne devrait jamais remplacer tous les autres outils traditionnels disponibles. Il faudra ne l'utiliser qu'avec parcimonie. Et s'il devient davantage présent dans le paysage québécois, il faudra s'assurer que la sensibilisation des automobilistes reste au cœur des stratégies déployées. Ultimement, moins on prendra de photos, moins ces équipements auront peut-être au bout du compte leur utilité. ■



Paul A. Pelletier  
Président-directeur général





# 2000 écoles, 2000 solutions?

**V**itesse excessive, feux rouges grillés, stationnement interdit, non-respect de la signalisation ou des feux clignotants des autobus scolaires, la désolante ribambelle des infractions et comportements à risque que constate CAA-Québec aux abords des écoles, lors de la rentrée matinale, revient année après année. Voyez par exemple à ce sujet l'article de la page 24 qui fait le point de la troisième opération d'observation annuelle du genre menée récemment par l'organisme. Mais au-delà de ces constatations et de l'important effet de sensibilisation que leur publication produit, on doit désormais voir les écoles elles-mêmes dans la liste des solutions.

La pierre d'assise dans tout cela? Notamment le fait que cette année, dans le cas de deux des onze écoles où se sont postés les experts, dont plusieurs ont été suggérées par des commissions scolaires, tout se déroulait rondement, pratiquement sans anicroche. Ce qui faisait la différence? Tout simplement la présence d'un intervenant de toute évidence assigné à la gestion sécuritaire des activités. Dans les deux cas se trouvait une sorte de « chef d'orchestre » dont le rôle était d'assurer la cohésion lors de l'arrivée à l'école, compte tenu de l'environnement existant.

Car il se trouve aussi une autre pierre d'assise à partir de laquelle il faut travailler: chaque école présente une situation spécifique. Certaines, en retrait de la circulation, se trouvent par exemple favorisées. D'autres, directement situées sur un boulevard très passant, doivent composer avec toutes sortes de contraintes (arrêts difficiles, traverses piétonnières, congestion, etc.). D'autres, encore, n'ont comme accès qu'une entrée en forme de U où le manque d'espace pour tous se fait criant. La solution universelle n'existe donc

pas et l'enjeu est là: il faut tenir compte de toutes ces spécificités si l'on veut enfin réduire l'incidence des comportements à risque. Rappelons en effet que l'activité annuelle d'observation de CAA-Québec, aux abords des écoles, se tient deux semaines après la rentrée, donc après les nombreuses activités de sensibilisation effectuées partout au Québec, lesquelles auraient normalement dû rappeler à tous les habitudes à « retrouver » au terme d'un été sans écoliers.

Et les parents dans tout cela? Il faudra bien sûr toujours dénoncer leurs comportements à risque, mais il faut aussi tenir compte de leur réalité. Il n'y a pas si longtemps, 8 enfants sur 10 se rendaient par eux-mêmes à l'école. Ils sont deux fois moins aujourd'hui à le faire. Les parents pressés ont pris le relais. Que peut-on faire dès maintenant pour intégrer cette réalité et aussi leur faciliter la vie? Comment inciter davantage à la sécurité aux abords des écoles et faire en sorte que tous les parents façonnent aujourd'hui par leur bon exemple les futurs usagers de la route que sont les écoliers?

Un gros morceau de la solution se jouera donc dans chacune des écoles, et cela interpelle en fait tout le monde, toute personne au sein des différents comités d'école, la direction, les parents, les professeurs, les brigadiers, le tout avec l'appui des services de police locaux. Chaque institution doit poser son propre diagnostic et entreprendre les actions nécessaires: présence d'un responsable sur place pour gérer les choses au quotidien, correctifs « géographiques » pour contrôler le flux des activités, etc. Certes, les écoles en ont déjà beaucoup à gérer, mais la sécurité mérite de figurer parmi les priorités.

Oui, la solution idéale est aussi locale. Il y a sans doute autant de solutions que d'écoles. ■



Paul A. Pelletier  
Président et chef de la direction

