

CONSULTATION

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

Présenté à la

Commission des transports et de l'environnement du Gouvernement du Québec

Par

Monsieur Jean-Pierre Gariépy
Directeur du Service de protection des citoyens de Ville de Laval

4 avril 2012

PRÉAMBULE

Pour cette consultation de la Commission des transports et de l'environnement auprès de Ville de Laval, le représentant officiel de la municipalité est le directeur du Service de protection des citoyens (SPC) de Laval, Monsieur Jean-Pierre Gariépy.

Policier de carrière, il cumule 42 années d'expérience. Pendant 28 ans, il a œuvré partout en province au sein de la Sûreté du Québec et y a gravi les échelons pour assumer des responsabilités d'officier supérieur.

Depuis 1998, il est directeur du SPC et agit comme responsable de la sécurité publique sur tout le territoire de la Ville de Laval, Département de police et Département de sécurité incendie confondus.

Ville de Laval est honorée de pouvoir participer aux travaux de la Commission et la remercie de lui permettre de collaborer à cet exercice de consultation pour ce projet en sécurité routière.

INTRODUCTION

La sécurité des citoyens est une priorité de la Ville de Laval et la sécurité routière en est un enjeu majeur. En effet, la sécurité des déplacements est cruciale au développement d'une ville et à la qualité de vie de ses citoyens. La croissance démographique, urbaine et économique qu'a connue Laval au cours de la dernière décennie modifie le portrait de la ville de Laval et ses approches.

Croissance démographique

En 2011, la ville de Laval dépassait le cap des 400 000 habitants. Elle est troisième ville la plus peuplée de la province du Québec et la treizième au pays. La population lavalloise est maintenant estimée à 403 600 habitants pour une superficie de 246,0 km², soit un taux de densité de 1640,7 habitants par km² (représente un peu moins du tiers de celui de Montréal). Au cours des dix dernières années, le nombre de résidents lavallois a augmenté de 14 %.

Croissance urbaine

Par conséquent, Laval connaît une croissance urbaine importante. Nous observons notamment l'émergence de nouveaux quartiers résidentiels et le développement d'infrastructures. En 2011, la superficie résidentielle occupée représente 24,6 % du territoire lavallois et varie considérablement d'un secteur à l'autre.

L'ouverture du nouveau pont de la 25 entre le boulevard Henri-Bourassa à Montréal et l'autoroute 440 est un exemple de déploiement important d'infrastructure. Ce pont compte 30 000 passages quotidiens en semaine par des véhicules équipés d'un transpondeur. L'ouverture des trois stations de métro – Montmorency, Concorde et Cartier – en avril 2007 est un autre exemple notoire de développement d'infrastructures. Ainsi, l'accès à la ville de Laval est dorénavant plus facile, ce qui n'est pas sans incidence sur l'urbanisation et le flux de la circulation.

Le réseau routier de Laval compte 2011,6 km. Son réseau est composé à 57 % (1155,2 km) de routes locales. Le SPC de Laval est responsable de la sécurité routière sur 1895 km du réseau routier lavallois (exclut autoroute 116,6 km). De 2006 à 2010, le nombre de véhicules en circulation a augmenté de 10,4 %, passant de 241 485 à 266 512. Le nombre de résidents de Laval titulaires d'un permis de conduire a crû de 7,3 %.

Croissance économique

Parallèlement, Laval connaît un essor économique. En effet, l'Institut de la statistique du Québec accorde à la région de Laval un taux de croissance de 16,6 %, soit un taux quatre fois plus élevé que la moyenne québécoise (3,8 %). Elle compte trois zones industrielles, 12 parcs industriels et de nombreuses compagnies sont répartis sur l'ensemble du territoire, ce qui attire des travailleurs à Laval. De plus, Laval contient plusieurs centres commerciaux et restaurants qui accueillent de nombreux visiteurs. En 2011, la ville compte sur son territoire 10 138 entreprises pour lesquelles travaillent 138 000 personnes. La ville de Laval a donc une économie qui lui est propre et elle connaît une croissance importante de la valeur des investissements publics et privés, la construction de l'amphithéâtre de la Place Bell en est un bon exemple.

En somme, sa croissance urbaine et économique incite les gens à transiter sur le territoire, ce qui a une incidence sur le flux routier.

VILLE DE LAVAL ET LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le SPC de Ville de Laval est une organisation composée de 528 policiers, dont 27 sont spécifiquement affectés à la sécurité routière. La sécurité routière est l'une des priorités organisationnelles dans le plan stratégique 2011-2013 du Département de police de Laval et c'est l'effort collectif de tous les policiers lavallois qui permet d'assurer un bilan routier positif année après année.

Cette priorité est une réponse aux préoccupations démontrées par les citoyens en cette matière. Les coûts sociaux et les conséquences sur la qualité de vie de citoyens justifient pleinement l'importance que nous accordons à cette responsabilité.

Les policiers contribuent en incitant les automobilistes à adopter des comportements sécuritaires et en s'appuyant sur les 4 axes suivant : la prévention, la communication, l'intervention et l'aménagement du réseau routier.

Spécifiquement on vise à modifier les comportements routiers qui causent le plus les accidents, soit la vitesse excessive, la conduite en ayant les capacités affaiblies, le non-respect de la signalisation et l'inattention. Non seulement les comportements sont ciblés, mais les zones à risques et les périodes problématiques le sont aussi.

Le SPC déploie déjà 48 cinémomètres laser et 20 radars Doppler seront installés comme équipement permanent sur autant de véhicules de patrouille en 2012.

L'utilisation de 2 systèmes SRPI (système de reconnaissance de plaques d'immatriculation) a permis d'intervenir plus efficacement sur les délinquants de la route qui n'ont pas payé leurs plaques ou qui conduisent sans permis. 3 autres systèmes SRPI sont à venir en 2012. Rappelons que ce type de

contrevenant est surreprésenté dans les accidents routiers. Finalement, un système de billetterie électronique est en voie d'être implanté tout comme 21 afficheurs de vitesse dans les quartiers de la ville.

En 2011, le Département de police a investi 7500 heures pour se permettre de participer à 13 campagnes locales et provinciales en sécurité routière. Plus de 80 500 constats d'infraction ont été émis dans l'application du Code de la sécurité routière uniquement, soit une moyenne de 221 constats par jour.

Le programme de sécurité routière du SPC et la stratégie d'intervention qui y est associée portent fruit comme le démontrent nos statistiques. En dépit de l'augmentation du parc automobile et du nombre de personnes possédant un permis de conduire, le bilan routier est positif.

STATISTIQUES

Les tableaux suivants présentent les statistiques ayant trait au réseau routier lavallois, à la sécurité routière pour les 5 dernières années et la corrélation existant entre les accidents et les constats émis. C'est à partir de statistiques similaires que le SPC identifie aussi les zones accidentogènes pour mieux cibler ses interventions.

Composition du réseau routier - Ville de Laval

TYPE	Longueur (km)	%
Locale	1155,2	57%
Collectrice	280,2	14%
Desserte	182,7	9%
Artère principale	146,3	7%
Artère secondaire	130,6	6%
Autoroute	116,6	6%
Total	2011,6	100%

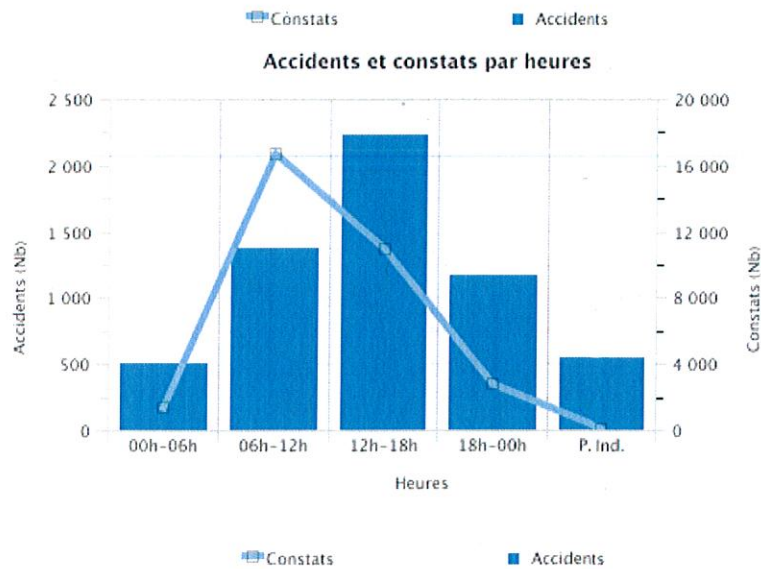
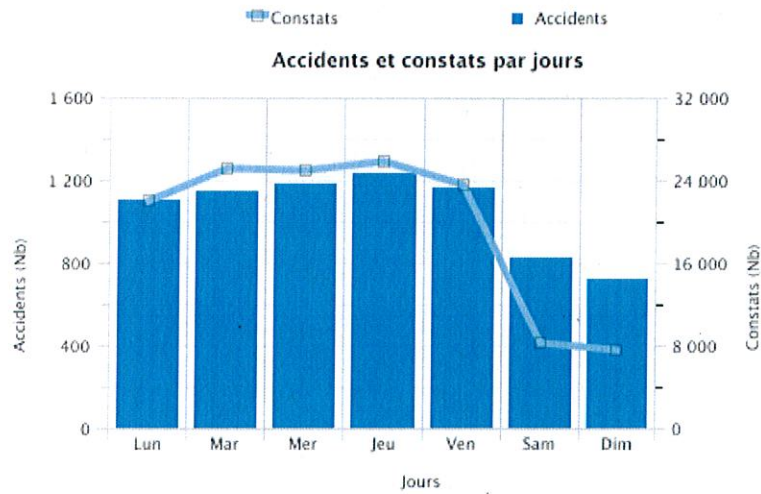
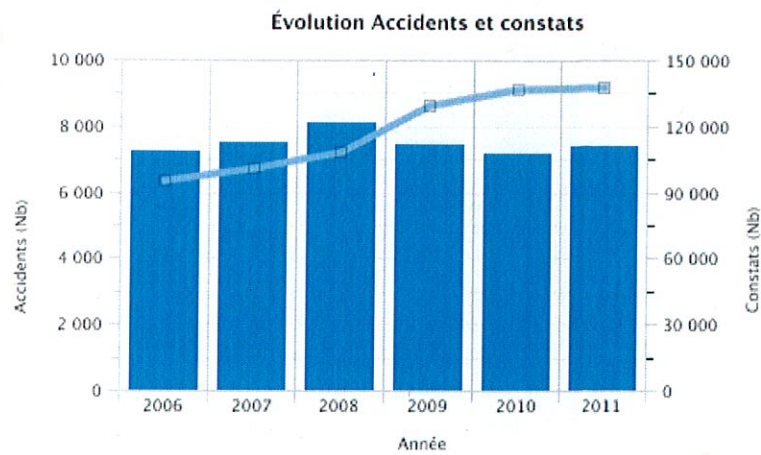
Accidents routiers – Ville de Laval 2011 (SPC)

	Historique						Moyenne 5 ans			
	2011	2010	2009	2008	2007	2006	Écart	%	Nombre	
Accident mortel	5	8	7	6	8	16	Accident mortel	-4	0,10%	9
Accident avec blessés	1 308	1 344	1 274	1 234	1 338	1 315	Accident avec blessés	7	21,40%	1 301
Accident matériel	4 504	4 405	4 766	5 397	4 713	4 604	Accident matériel	-273	78,50%	4 777

Constats émis - Ville de Laval 2011 (SPC)

	Historique						Moyenne 5 ans			
	2011	2010	2009	2008	2007	2006	Écart	%	Nombre	
C.S.R.	80 532	78 042	71 706	65 633	65 252	59 536	C.S.R.	12 498	59,57%	68 034
Stationnement	51 605	53 063	49 606	37 851	31 027	33 548	Stationnement	10 586	35,92%	41 019
Règl. mun. sauf stat.	5 707	5 900	7 486	4 928	3 594	1 876	Règl. mun. sauf stat.	950	4,17%	4 757
Indéterminé	176	198	214	148	1 313	114	Indéterminé	-221	0,35%	397

Analyse corrélative – Accidents et constats – Ville de Laval 2011 (Accidents : SPC et SQ)



Ville de Laval et le projet de loi n° 57

Commentaires d'ordre général

Nous sommes heureux de constater que le Gouvernement et la Commission partagent les mêmes préoccupations que la Ville de Laval, et son Département de police, en matière de sécurité routière.

En ce sens, nous adhérons en bonne partie aux conclusions et aux recommandations formulées au rapport titré « *Étude du rapport d'évaluation du projet pilote sur les cinémomètres photographiques et systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges* » et rédigé par votre Commission.

En tant qu'observateurs du projet pilote, nous louons l'objectif premier d'améliorer la sécurité routière et le bilan routier et demeurons intéressés par l'utilisation de nouvelles technologies de contrôle routier pour l'atteindre.

En outre, elles viennent effectivement compléter les méthodes traditionnelles de surveillance policière pour des situations très précises.

Nous aurons tout de même des commentaires plus spécifiques qui reflèteront les préoccupations lavalloises et du caractère distinct de la stratégie d'intervention en sécurité routière.

Commentaires particuliers

Ville de Laval est d'accord avec l'esprit du projet de loi et nous admettons que la gestion du projet, le cheminement de l'information et la perception des amendes doivent demeurer sous la gouvernance centralisée du Ministère des transports (MTQ). Aussi, le processus d'appels et de contestations de constats administré par le bureau du Directeur des poursuites criminelles et pénales (DPCP) est tout à fait convenable.

Cependant, des interrogations subsistent sur l'entente devant lier le Ministère des transports et les municipalités et les modalités d'application du projet de loi sur le terrain.

Notamment, en ce qui concerne les cinémomètres photographiques mobiles, nous sommes préoccupés par les performances des appareils proposés et le type d'utilisation pouvant en être fait.

La gestion opérationnelle est aussi préoccupante, puisqu'elle semble devoir nécessiter une présence quasi continue de personnel policier. Or, nous croyons que celui-ci doit être utilisé de façon dynamique et mobilisante au sein d'un programme de sécurité routière. Le projet pilote permettra le remboursement du coût des ressources et des équipements dans une formule indéfinie à ce stade-ci.

De fait, à Laval les méthodes traditionnelles de contrôle de la vitesse des véhicules demeurent généralement efficaces sur l'ensemble de son réseau. Pour quelques endroits précis plus difficilement accessibles par les méthodes traditionnelles de surveillance policière, nous aurions souhaité avoir la

possibilité d'implanter des cinémomètres photographiques fixes, par exemple sur les voies de desserte des autoroutes sous notre juridiction. Mais la proposition aux villes semble pour le moment limitée à des cinémomètres photographiques mobiles.

Quant aux endroits où ces appareils mobiles peuvent être installés, nous sommes d'avis qu'il pourrait être avantageux de les maintenir principalement dans les zones de travaux routiers là où les travailleurs ont besoin de mesures additionnelles de protection.

À Laval nous constatons qu'une forte majorité d'accidents routiers surviennent aux larges intersections qui s'y retrouvent. Nécessairement des flux de véhicules circulant en directions opposées sont plus susceptibles d'entrer en collision que lorsqu'ils circulent dans un même sens.

Pour ce seul motif, nous serions favorables à l'implantation de systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges. Ces systèmes ne nécessitent pas d'interventions humaines, la preuve à rendre n'est donc plus subjective et leur acceptabilité sociale est aussi difficilement contestable : qui souhaite rencontrer sur son chemin un automobiliste qui ne respecte pas un feu rouge. L'objectif d'amélioration du bilan routier est atteint directement.

Rapidement, nous avons pu identifier 4 intersections majeures sur le territoire lavallois qui profiteraient d'un tel système de surveillance. 3 sites sont situés sur le boulevard Saint-Martin aux intersections du boulevard Chomedey, de l'avenue Pierre-Péladeau et du boulevard des Laurentides, et le 4^{ème} site est celui du boulevard Cartier et du boulevard des Laurentides.

CONCLUSION

Ville de Laval ne rejette pas le projet de loi no 57, ni le « Projet de collaboration avec les villes » pour les cinémomètres photographiques mobiles et des systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges. Nous sommes d'accord avec les objectifs et convenons de l'importance de développer une stratégie cohérente en sécurité routière.

Nos efforts et réalisations démontrent tout le sérieux que nous accordons à la sécurité routière pour les citoyens lavallois. Depuis de nombreuses années, nous éduquons les policiers à participer au programme de sécurité routière qui leur est proposé. Nous n'accepterons pas de démobiliser nos ressources dans un projet qui est actuellement incomplet dans notre compréhension et bien que celui-ci soit porteur de succès.

Nous croyons que l'action d'un policier qui procède à l'interpellation d'un contrevenant sur la route présente plus de potentiel pour corriger des comportements qu'une amende à payer reçue par la poste. À chaque interpellation, le policier a non seulement l'occasion d'exercer son pouvoir discrétionnaire, mais il peut aussi communiquer un message de prévention.

Plus encore, une intervention policière permet de détecter des infractions telles les non-paiements des immatriculations et permis de conduire. Un policier peut aussi intervenir s'il constate une conduite avec des facultés affaiblies ou toutes autres infractions criminelles.

À ce stade-ci, nous identifions un risque à implanter le projet de cinémomètres photographiques mobiles sur le territoire lavallois. Il en va autrement avec les systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges. Une ville comme Laval avec son important réseau routier ne peut pas se permettre de « cannibaliser » son programme de sécurité routière à moins d'être rassurée par des autorités compétentes. L'enjeu est trop important.