



Commission parlementaire
Auditions publiques projet de loi no 57

Cinémomètres photographiques et systèmes photographiques de contrôle de
circulation aux feux rouges

*Salle du Conseil législatif de l'hôtel du Parlement
Jeudi 15 avril, 11h15*

Mandat et composition de la TQSR

La Table québécoise de la sécurité routière (TQSR) a le mandat de formuler des recommandations au ministre des Transports dans le but d'améliorer le bilan des accidents routiers sur le territoire du Québec. Elle est formée de près de cinquante membres représentant les usagers de la route, le milieu municipal, le milieu policier, les organismes gouvernementaux, les ministères et d'autres secteurs d'activités comme le milieu universitaire et le milieu hospitalier. L'ensemble des membres sont représentatifs des intérêts et préoccupations de la société québécoise envers la sécurité routière (la liste des membres est disponible sur le site internet : <http://www.securite-routiere.qc.ca>).

Rappel historique

Dès le début de leurs travaux en 2005, les membres de la TQSR ont reconnu la vitesse comme un facteur important dans la détérioration du bilan routier au Québec. De fait, en 2006, la vitesse était en cause dans 37% des accidents avec décès, en plus de constituer un facteur aggravant dans la plupart des collisions.

Par ailleurs, les membres de la TQSR ont pris connaissance du fait que le dispositif de radar photo était utilisé par quelque 70 administrations de par le monde et qu'il s'est avéré un outil efficace pour diminuer la vitesse des automobilistes et ainsi baisser le nombre d'accidents graves. À partir de ce constat, il a été décidé par les membres de la TQSR de proposer une recommandation visant l'implantation d'un projet pilote de radars photos. Il est important de souligner que la Table a insisté sur le fait que cet outil technologique devait être utilisé en complément (et non en remplacement) des méthodes traditionnelles de contrôle des forces policières.



Recommandation

La recommandation no. 4 du 1^{er} rapport de la Table, soit celui de 2007, insistait sur le fait que le projet pilote devait également tenir compte de quatre grands paramètres :

- 1) Les appareils devaient être installés dans des endroits où on a noté un nombre élevé d'accidents causés par la vitesse;
- 2) Les sites visés devaient être pré-signalés adéquatement, de sorte que les zones où il y avait des radars photos ne soient pas des pièges pour les usagers de la route;
- 3) Les sommes nettes perçues en contraventions par le biais de ces radars photos devaient être réinvesties dans des mesures de sécurité routière;
- 4) Un plan de communication devait être élaboré afin de bien expliquer les enjeux liés aux radars photos, notamment quant à leur pertinence et leur efficacité pour la sécurité routière.

De plus, ayant constaté que 45% de tous les accidents avec dommages corporels se produisaient aux intersections et que l'installation de caméras aux feux rouges avait eu l'effet bénéfique de diminuer l'incidence de ce genre de collision, la Table a recommandé (recommandation no. 16 du 1^{er} rapport de la TQSR) la mise en place d'un projet pilote de caméras aux feux rouges. Tout comme c'est le cas pour les radars photos, la TQSR a insisté sur le fait que de tels dispositifs devaient être installés en des endroits avec une haute incidence de collisions graves, que les sites devaient être pré-signalés, que les sommes perçues devaient être réinvesties en sécurité routière et qu'une campagne de sensibilisation devait accompagner cette implantation.

Comme on le sait, l'essentiel de ces deux recommandations s'est retrouvé dans le projet de loi 42 qui a été adopté à l'unanimité par l'Assemblée Nationale en décembre 2007.

Projet pilote

Le 19 août 2009 débutait alors, pour une période de 18 mois, un projet pilote de 15 radars photos et caméras aux feux rouges.

Aux endroits où les cinémomètres ont été installés, le bilan du projet pilote fait état d'une baisse de la vitesse moyenne pratiquée de 11 km/h, d'une diminution de 63% des excès de vitesse et d'une diminution des grands excès de vitesse de l'ordre de 99% ainsi que d'une réduction des accidents estimée entre 20 et 30 %. Par ailleurs, les



passages aux feux rouges ont été réduits de plus de 80% aux intersections dotées d'appareils de contrôle.

Conclusion

À la lumière de ses résultats, il apparaît évident qu'un plus grand déploiement des cinémomètres photographiques et systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges, tel que proposé par le ministre des Transports, s'avèrerait une bonne décision.

Jean-Marie De Koninck
Président de la Table québécoise de la sécurité routière