



**Radars
photo** et surveillance
aux feux rouges

OBJECTIF
»» SECURITÉ »»

RAPPORT D'ÉVALUATION

2015

**CINÉMOMÈTRES PHOTOGRAPHIQUES
ET SYSTÈMES PHOTOGRAPHIQUES
DE CONTRÔLE DE CIRCULATION
AUX FEUX ROUGES**

RAPPORT D'ÉVALUATION

2015

**CINÉMOMÈTRES PHOTOGRAPHIQUES
ET SYSTÈMES PHOTOGRAPHIQUES
DE CONTRÔLE DE CIRCULATION
AUX FEUX ROUGES**

AVIS AU LECTEUR

Afin de faciliter la lecture du document, l'expression « appareil de contrôle automatisé », ou ACA, est utilisée pour désigner globalement les cinémomètres photographiques et les systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges. Lorsqu'il sera question d'un appareil en particulier, il sera désigné par les appellations suivantes :

ACA fixe vitesse

ACA fixe feux rouges

ACA fixe feux rouges et vitesse

ACA mobile vitesse

Également, voici une liste des sigles utilisés dans ce rapport :

ADPQ : Association des directeurs de police du Québec

BIA : Bureau des infractions et amendes

CSPQ : Centre de services partagés du Québec

CTP : Centre de traitement de la preuve

DPCP : Directeur des poursuites criminelles et pénales

MJQ : Ministère de la Justice

MSP : Ministère de la Sécurité publique

MTQ : Ministère des Transports du Québec

ND : Non disponible

PPCM : Projet pilote de coopération municipale

RIG : Rapport d'infraction général

S. O. : Sans objet

SPAL : Service de police de l'agglomération de Longueuil

SPVM : Service de police de la Ville de Montréal

SPVG : Service de police de la Ville de Gatineau

SPVQ : Service de police de la Ville de Québec

SQ : Sûreté du Québec

Ce rapport contient les dernières informations connues en date du 13 novembre 2015

Cette publication a été réalisée par la Direction de la sécurité en transport et éditée par la Direction des communications du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

Le contenu de cette publication se trouve sur le site Web du Ministère à l'adresse suivante :

www.mtq.gouv.qc.ca

Pour obtenir des renseignements, on peut :

- composer le 511 (au Québec) ou le 1 888 355-0511 (partout en Amérique du Nord)
- consulter le site Web au **www.mtq.gouv.qc.ca**
- écrire à l'adresse suivante :
Direction des communications
Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
700, boul. René-Lévesque Est, 27^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

Soucieux de protéger l'environnement, le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports favorise l'utilisation de papier fabriqué à partir de fibres recyclées pour la production de ses imprimés et encourage le téléchargement de cette publication.

Imprimé sur du papier Rolland Enviro100 contenant 100 % de fibres recyclées postconsommation, certifié Éco-Logo, procédé sans chlore, FSC recyclé et fabriqué à partir d'énergie biogaz.



100 %



© Gouvernement du Québec, ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, 2016

ISBN 978-2-550-72240-3 (imprimé)
ISBN 978-2-550-72241-0 (PDF)

Dépôt légal – 2016
Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Tous droits réservés. Reproduction par quelque procédé que ce soit et traduction, même partielles, interdites sans l'autorisation écrite des Publications du Québec.

TABLE DES MATIÈRES

MESSAGE DU MINISTRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS	7
INTRODUCTION	8
1. CONTEXTE	9
1.1 Rappel des faits.....	10
1.2 Fonctionnement des ACA en bref	11
2. BILAN DE L'UTILISATION DES APPAREILS DE CONTRÔLE AUTOMATISÉ.....	15
2.1 Évolution des vitesses pratiquées.....	17
2.2 Respect des feux rouges	24
2.3 Évolution des accidents	25
3. BILAN DU TRAITEMENT DES INFRACTIONS DÉTECTÉES PAR LES ACA.....	29
3.1 Évolution du nombre de constats signifiés aux propriétaires et de leur valeur potentielle.....	31
3.2 Évolution du taux de contestation.....	36
4. DÉSIGNATION DU CONDUCTEUR ET DU LOCATAIRE À COURT TERME.....	37
4.1 Désignation du conducteur.....	38
4.2 Désignation du locataire à court terme	40
5. SIGNALISATION	41
5.1 Changement normatif à la signalisation	42
5.2 Signalisation en zone de chantiers routiers: un cas particulier.....	42
5.3 Vérification de la présence de signalisation routière	42
6. UTILISATION DES ACA	43
6.1 Règlement sur les conditions et les modalités d'utilisation des ACA.....	44
6.2 Fonctionnement des ACA.....	45
7. PHASE 2 DE DÉPLOIEMENT DES NOUVEAUX ACA	47
7.1 Fonctionnalités des ACA	48
7.2 Description du déploiement.....	50
8. PROJET PILOTE DE COOPÉRATION MUNICIPALE ET ENTENTE AVEC LES MUNICIPALITÉS	55
8.1 Lettres de clarification des ententes.....	56
8.2 Participation de la Ville de Montréal	56
8.3 Rapport d'évaluation à la fin du projet pilote de coopération municipale.....	56
9. INFORMATION À LA POPULATION	57
9.1 Site Web.....	58
9.2 Activités de communication.....	59
9.3 Campagne d'information et de publicité sur le déploiement de la phase 2.....	60
10. FONDS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE	61
10.1 Résultats financiers du Fonds de la sécurité routière	63
10.2 Utilisation des excédents financiers du Fonds de la sécurité routière.....	64
11. DÉVELOPPEMENT INFORMATIQUE	65
11.1 Nouvelle solution de traitement des données d'infraction.....	66
11.2 Rehaussement de l'infrastructure technologique	67
11.3 Déploiement de la gestion de la maintenance et des incidents.....	67
CONCLUSION.....	69

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1

Vitesse moyenne observée aux sites d'utilisation des ACA fixes vitesse 17

TABLEAU 2

Vitesse moyenne observée au 85^e centile aux sites d'utilisation des ACA fixes vitesse 17

TABLEAU 3

Proportion de véhicules excédant la limite permise aux sites d'utilisation des ACA fixes vitesse 18

TABLEAU 4

Vitesses observées du 1^{er} janvier au 31 décembre 2014 à proximité des ACA fixes vitesse 19

TABLEAU 5

Vitesse moyenne (km/h) observée aux sites surveillés par des ACA mobiles 20

TABLEAU 6

Vitesse (km/h) observée au 85^e centile aux sites surveillés par des ACA mobiles 21

TABLEAU 7

Proportion (%) de véhicules excédant la limite permise aux sites d'utilisation des ACA mobiles 21

TABLEAU 8

Vitesses observées du 1^{er} janvier au 31 décembre 2014 à proximité des ACA mobiles 22

TABLEAU 9

Vitesses observées du 1^{er} janvier au 31 décembre 2014 aux sites des ACA fixes feux rouges 23

TABLEAU 10

Véhicules étant passés aux feux rouges aux intersections dotées d'appareils de surveillance (par 1 000 véhicules) 24

TABLEAU 11

Variation du nombre et des moyennes annuelles d'accidents 25

TABLEAU 12

Variation du nombre et des moyennes annuelles d'accidents aux sites des ACA fixes vitesse 26

TABLEAU 13

Variation du nombre et des moyennes annuelles d'accidents aux sites des ACA mobiles vitesse 27

TABLEAU 14

Variation du nombre et des moyennes annuelles d'accidents aux sites des ACA fixes feux rouges 28

TABLEAU 15

Évolution dans le traitement des dossiers 30

TABLEAU 16

Sites déterminés par arrêté : évolution du nombre de constats signifiés et de leur valeur potentielle 32

TABLEAU 17

Sites de la mesure transitoire : évolution du nombre de constats signifiés et de leur valeur potentielle 33

TABLEAU 18

Chantiers routiers : évolution du nombre de constats signifiés et de leur valeur potentielle 34

TABLEAU 19

Synthèse : évolution du nombre de constats signifiés et de leur valeur potentielle 35

TABLEAU 20

Évolution du taux moyen de contestation réel des constats d'infraction 36

TABLEAU 21

Ratio du nombre de désignations du conducteur relativement au nombre de constats signifiés 39

TABLEAU 22

Ratio du nombre de désignations du locuteur à court terme par rapport au nombre de constats signifiés 40

TABLEAU 23

Répartition des nouveaux emplacements selon les régions, la municipalité du PPCM, le type d'ACA et le corps de police 51

TABLEAU 24

Répartition des ACA mobiles selon les corps de police 53

TABLEAU 25

État des résultats et de l'excédent lié aux activités du Fonds de la sécurité routière pour l'exercice terminé le 31 mars (en milliers de dollars) 63



MESSAGE DU MINISTRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS

Conformément aux dispositions de l'article 36 du chapitre 15 des lois du Québec de 2012, je dépose le *Rapport d'évaluation 2015 – Cinémomètres photographiques et systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges*. Cet article prévoit que le ministre des Transports doit faire annuellement rapport à l'Assemblée nationale sur l'utilisation de ces appareils. Le présent document respecte aussi l'engagement pris par le gouvernement d'agir en toute transparence quant à l'évolution de ce dossier. Je suis heureux de constater, à la lecture du rapport de 2015, l'efficacité de ces appareils qui, année après année, et cela depuis six ans déjà, incitent les usagers de la route à respecter davantage les limites de vitesse et les feux de circulation, réduisant ainsi le nombre d'accidents et de victimes de la route.

L'année 2015 a été une année charnière dans le dossier des appareils de contrôle automatisé, puisque la plupart des 36 nouveaux appareils sont déployés sur le réseau routier du Ministère et dans certaines villes du Québec. En effet, dans le cadre d'un projet pilote de coopération municipale, la moitié de ces appareils ont été installés dans les agglomérations de Québec et de Longueuil, ainsi que dans les villes de Laval et de Gatineau. Ce sont ces villes qui ont proposé les sites en collaboration avec leur service de police. À titre de gestionnaires de leur réseau routier, ces dernières sont les mieux outillées pour faire des choix adaptés aux réalités locales. Cette approche correspond également au désir du gouvernement de respecter davantage l'autonomie municipale tout en favorisant une plus grande imputabilité.

Il importe de préciser que les sites retenus ne constituent pas un piège pour les usagers, puisqu'ils sont bien identifiés par des panneaux de signalisation à l'entrée d'une zone et à proximité d'un appareil. De plus, l'information sur la localisation des emplacements est accessible par Internet. Il y a lieu de rappeler, qu'en vertu de la législation, les sommes provenant des amendes et des frais découlant des infractions détectées par ces appareils sont versées au Fonds de la sécurité routière. Ces sommes ne peuvent être affectées qu'à des mesures ou à des programmes de sécurité routière et d'aide aux victimes de la route.

Avec les appareils en place depuis 2009, près de 50 appareils de type fixe et mobile vont assurer le contrôle des limites de vitesse et des passages aux feux rouges dans environ 150 sites. Les appareils de type mobile sont aussi utilisés pour assurer le contrôle des limites de vitesse dans des zones scolaires et des chantiers routiers ciblés. Je remercie toutes les organisations qui participent à ce projet, plus particulièrement le ministère de la Sécurité publique et la Sûreté du Québec, le ministère de la Justice et le Directeur des poursuites criminelles et pénales. Je désire aussi souligner l'excellente collaboration de nos partenaires municipaux, soit l'agglomération de Québec (comprenant les villes de Québec, de L'Ancienne-Lorette et de Saint-Augustin-de-Desmaures), l'agglomération de Longueuil (comprenant les villes de Longueuil, de Boucherville, de Brossard et de Saint-Bruno-de-Montarville), la Ville de Laval et la Ville de Gatineau, y compris leurs corps de police. Enfin, j'aimerais mentionner la contribution particulière de la Ville de Montréal, son service de police ainsi que l'Association des directeurs de police du Québec qui se sont impliqués activement depuis le début du déploiement, en 2009.

En terminant, je compte à nouveau sur tous les usagers du réseau routier pour qu'ils continuent d'améliorer leur comportement responsable. Je suis confiant que nous pourrions en mesurer les effets bénéfiques sur le bilan routier québécois.

Le ministre des Transports,
de la Mobilité durable et
de l'Électrification des transports

Jacques Daoust

INTRODUCTION

Au début de l'année 2016, au total, près de 50 appareils de contrôle automatisé (ACA) auront été déployés au Québec. Ces appareils, opérés par des policiers, permettront d'assurer le contrôle des vitesses pratiquées sur les routes ainsi que le respect de l'arrêt au feu rouge. Ce sont 36 ACA qui viennent s'ajouter aux 15 ACA acquis en 2009 dans le cadre d'un projet pilote. De plus, un ACA mobile est gardé en réserve pour remplacer, au besoin, un appareil hors service.

Ces appareils vont assurer le contrôle de 152 emplacements, sans compter que les ACA mobiles peuvent également assurer la surveillance des zones scolaires et des chantiers routiers. Les appareils sont répartis dans les régions de la Chaudière-Appalaches, de la Capitale-Nationale, des Laurentides, de Lanaudière, de Laval, de la Montérégie, de Montréal et de l'Outaouais.

Cette nouvelle phase de déploiement s'inscrit dans la continuité de la volonté exprimée par le gouvernement d'avoir recours aux ACA de façon permanente. Pour s'assurer que les orientations retenues pour l'encadrement et l'utilisation des ACA permettent de contribuer de façon significative à l'amélioration escomptée du bilan routier, la Loi prévoit que le 6 décembre 2013 au plus tard et par la suite tous les 12 mois pendant 4 ans, le ministre des Transports fera rapport sur l'usage des ACA au gouvernement et ensuite à l'Assemblée nationale. Le présent rapport est le troisième d'un total de 5.

Ainsi, après une mise en contexte, le rapport de 2015 fait état du bilan de l'utilisation des ACA quant à leur incidence sur le respect des limites de vitesse autorisées, sur le respect des feux rouges et sur l'évolution de l'accidentalité. Il présente aussi le bilan du traitement des infractions pour ce qui est de l'évolution du nombre de constats ainsi que du taux de contestation.

Il inclut aussi une analyse des effets du changement de la technologie de captation des vitesses des véhicules sur les statistiques de vitesse.

Concernant la procédure de désignation du conducteur et du locataire à court terme, par le propriétaire, le rapport de 2015 assure un suivi à la recommandation de ne pas faire entrer en vigueur, pour l'instant, les dispositions législatives visant à limiter la possibilité de désigner le conducteur à certains propriétaires de véhicules routiers.

Le rapport de 2015 fait également état des changements normatifs apportés à la signalisation routière, y compris le cas particulier de la signalisation sur les chantiers, ainsi que des nouvelles règles applicables pour la vérification de la présence de la signalisation.

Par ailleurs, il rend compte de l'utilisation des ACA en présentant les grandes lignes du Règlement sur les conditions et les modalités d'utilisation des cinémomètres photographiques et des systèmes de contrôle de la circulation aux feux rouges, et en examinant les causes et la durée de non-fonctionnement des appareils pendant l'année 2014.

Le rapport de 2015 détaille aussi les composantes de la phase 2 de déploiement, à savoir les différents types d'appareils et leur fonctionnement, en mettant l'accent sur les nouvelles fonctionnalités, les différentes étapes de la gestion de projet, de l'appel d'offres d'acquisition des ACA à la livraison, la répartition et la signalisation des nouveaux emplacements où seront déployés les ACA ainsi que les actions réalisées pour leur installation et leur mise en service.

Il traite également de l'ensemble des actions de communication menées pour informer la population et les résultats financiers du Fonds de la sécurité routière.

Enfin, il y est fait mention des développements informatiques réalisés pour mettre en place l'environnement technologique facilitant l'exploitation des ACA lors de la phase 2, et ce, dans la perspective des phases ultérieures.

CONTEXTE





1

CONTEXTE

1.1

RAPPEL DES FAITS

Devant un bilan routier qui ne cessait de se dégrader depuis le début des années 2000, le gouvernement du Québec a décidé, en 2005, de mettre en place une série d'initiatives afin de réduire le nombre de décès et de blessés sur les routes. Les nouvelles technologies visant à assurer le contrôle de la vitesse et le respect des feux rouges ont donc été mises à contribution. C'est ainsi qu'en 2009 le Québec a déployé, dans le cadre d'un projet pilote, 15 ACA dans les régions administratives de Montréal, de la Montérégie et de la Chaudière-Appalaches. Cette expérimentation, communément appelée « phase 1 », avait entre autres objectifs d'évaluer les effets de cette technologie sur le respect des limites de vitesse et des feux rouges, et de valider l'acceptabilité sociale du recours à de tels appareils.

Le rapport d'évaluation de ce projet pilote, qui a été déposé à l'Assemblée nationale en octobre 2010, dressait un bilan largement positif de l'expérience. En 2011, à la suite de l'étude du rapport d'évaluation, la Commission des transports et de l'environnement recommandait au gouvernement de poursuivre la mise en œuvre des ACA et soulignait notamment :

- que le but de ces appareils est d'améliorer la sécurité sur les routes et qu'ils ne doivent en aucune circonstance être considérés comme une opération lucrative;
- que le haut niveau d'acceptabilité sociale du projet repose sur le fait :
 - que les sites de contrôle ciblés sont des endroits reconnus comme étant accidentogènes,
 - que les conducteurs sont toujours prévenus de la présence des ACA par une signalisation, de sorte que ces appareils ne constituent pas des pièges pour les usagers de la route.

Les membres de la Commission se sont dits rassurés que les sommes provenant des amendes et des frais liés à une infraction détectée par un ACA soient versées au Fonds de la sécurité routière. Il y a lieu de rappeler qu'en vertu de la loi, les sommes portées au crédit de ce fonds doivent être affectées exclusivement au financement de mesures ou de programmes de sécurité routière et d'aide aux victimes de la route.

En 2012, le ministre des Transports annonçait l'utilisation, sur une base permanente, des ACA déjà en place et le déploiement progressif de nouveaux ACA. De plus, il annonçait la mise en place d'un projet pilote de coopération avec les municipalités (PPCM) devant s'échelonner sur au moins 18 mois.

Ce nouveau déploiement, communément appelé « phase 2 », consiste à mettre graduellement en service 36 nouveaux ACA, dont la moitié est située sur des chemins publics où la surveillance est assurée par les corps de police municipaux des villes participantes au PPCM.

En 2013, les agglomérations de Québec (comprenant les villes de Québec, de L'Ancienne-Lorette et de Saint-Augustin-de-Desmaures) et de Longueuil (comprenant les villes de Longueuil, de Boucherville, de Brossard et de Saint-Bruno-de-Montarville), ainsi que les villes de Laval et de Gatineau ont conclu des ententes avec le ministre des Transports quant à leur participation à ce projet. Le PPCM vise notamment à étudier la forme de coopération et les types d'appareils les mieux adaptés au contexte municipal.

L'autre moitié des nouveaux appareils est déployée sur des chemins publics dont l'entretien est sous la responsabilité du ministère des Transports et dont la surveillance est assurée par la Sûreté du Québec (SQ).

Initialement, cette phase devait se concrétiser en 2013 et en 2014, mais la décision de retourner en appel d'offres public pour faire l'acquisition des nouveaux ACA¹ a retardé l'échéancier de mise en œuvre à la fin de 2015.

1.2

FONCTIONNEMENT DES ACA EN BREF

LES TYPES D'APPAREILS DE CONTRÔLE AUTOMATISÉ

Quatre types d'ACA sont utilisés : l'ACA fixe vitesse, l'ACA mobile vitesse installé dans un véhicule, l'ACA fixe feux rouges, ainsi que l'ACA fixe feux rouges et vitesse.

L'ACA fixe vitesse (Photo 1) est installé en bordure du chemin public. Il mesure la vitesse d'un véhicule et prend des photos de celui-ci lorsqu'il excède la vitesse permise.



Photo 1 – ACA fixe vitesse

1. Trente-six ACA seront en service, un ACA mobile sera gardé en réserve pour remplacer un appareil hors service.



Photo 2 – ACA mobile vitesse

L'ACA mobile vitesse est placé en bordure du chemin public. Il est opéré par des policiers de la Sûreté du Québec et des corps policiers municipaux. Il peut être déplacé d'un site à un autre. Il mesure la vitesse d'un véhicule et prend des photos de celui-ci lorsqu'il excède la vitesse permise.

- Le nouveau modèle d'ACA mobile vitesse installé dans une fourgonnette (Photo 2), mis en service en octobre 2015, peut être déplacé hors de la fourgonnette pour être disposé en bordure de route, sur un trépied (Photo 3). De plus, afin d'accroître la flexibilité des opérations, la fourgonnette peut dorénavant être positionnée perpendiculairement à la voie de circulation surveillée.



Photo 3 – ACA mobile « embarqué-débarquable »

- Le fonctionnement de l'ACA mobile vitesse installé sur une remorque (Photo 4) ne nécessite pas la présence permanente d'un policier pendant la période de surveillance. L'appareil est muni de batteries qui lui confèrent une certaine autonomie. Ce nouveau type d'appareil devrait entrer en service durant l'hiver 2016.



Photo 4 – ACA mobile « remorque »



Photo 5 – ACA fixe feux rouges/feux rouges et vitesse

L'ACA fixe feux rouges est installé à une intersection munie de feux de circulation. Il détecte le passage interdit d'un véhicule sur un feu rouge et prend des photos du véhicule au moment de l'infraction.

L'ACA fixe feux rouges et vitesse (Photo 5) est installé à une intersection munie de feux de circulation. Il détecte le passage interdit d'un véhicule sur un feu rouge et prend des photos du véhicule au moment de l'infraction. De plus, il mesure la vitesse d'un véhicule et prend des photos de celui-ci lorsqu'il excède la vitesse permise, et ce, indépendamment de la couleur du feu de circulation. Il s'agit d'un nouveau type d'appareil, qui est entré en service à la fin de l'année 2015.

ÉTAPES DE TRAITEMENT DES INFRACTIONS

Les types d'appareils décrits précédemment permettent de recueillir les informations suivantes : l'endroit de l'infraction, la date et l'heure auxquelles elle a été commise, la plaque d'immatriculation du véhicule en cause, la position du véhicule et, selon le cas, sa vitesse ou la couleur des feux de circulation. Pour des motifs de sécurité, ces données sont d'abord cryptées puis acheminées au Centre de traitement de la preuve (CTP).

Au **Centre de traitement de la preuve**, qui est sous la responsabilité de la Sûreté du Québec, un agent de la paix analyse la preuve et s'assure que tous les éléments essentiels sont réunis. Il effectue numériquement le caviardage de l'habitacle du véhicule sur la photo et rédige un rapport d'infraction général (RIG).

Le RIG est ensuite acheminé électroniquement de façon sécurisée au **Bureau des infractions et amendes** (BIA) qui relève du ministère de la Justice du Québec. Le BIA délivre le constat d'infraction au nom du **Directeur des poursuites criminelles et pénales** (DPCP), qui est le poursuivant. Le constat d'infraction est ensuite signifié au propriétaire du véhicule par courrier recommandé.

Lorsque le propriétaire du véhicule reçoit le constat d'infraction, il peut plaider coupable et payer le montant de l'amende, les frais et la contribution ce qui mène à la fermeture du dossier. Cependant, le propriétaire peut aussi contester l'infraction et transmettre un plaidoyer de non-culpabilité. Selon les circonstances, il pourra utiliser la procédure de désignation. Dans le cas où une personne transmet un plaidoyer de non-culpabilité, le BIA transfère le dossier à la Cour du Québec pour audition. Dans tous les cas, aucun point d'inaptitude ne sera inscrit au dossier de la personne.

BILAN DE L'UTILISATION DES APPAREILS DE CONTRÔLE AUTOMATISÉ





2

BILAN DE L'UTILISATION DES APPAREILS DE CONTRÔLE AUTOMATISÉ

La vitesse demeure l'une des principales causes d'accident sur les routes du Québec. Plusieurs études² établissent une forte corrélation entre l'accroissement de la vitesse et l'augmentation substantielle du risque d'accident.

Depuis 2013, le Ministère procède à la conversion de la technologie de captation des vitesses des ACA fixes. Les boucles d'induction magnétique sont remplacées par une antenne radar à réception multiple 3D. Selon le mode de captation, le nombre de véhicules décelés lorsque la circulation est dense et que les vitesses sont réduites peut différer légèrement.

Ce changement technologique peut influencer certaines statistiques présentées dans le rapport. C'est le cas pour les statistiques qui indiquent le pourcentage des véhicules dépassant une vitesse donnée pour les ACA fixes vitesse. La comparaison annuelle de ces données doit être effectuée avec une certaine prudence, notamment au tableau 3.

À noter que la précision des vitesses détectées n'est aucunement visée par l'utilisation de l'une ou l'autre des deux technologies.

2. D. J. FINCH, P. KOMPNER, C. R. LOCKWOOD et G. MAYCOCK (1994), « Speed, Speed Limits And Accidents » Crowthorne, Berkshire: Transport Research Laboratory Project Report No. 58. MM.TAYLOR, D. LYNAM et A. BARUYA (2000), « The Effects of Drivers' Speed On The Frequency Of Road Accidents », TRL Report 421, Crowthorne, TRL Limited.

2.1

ÉVOLUTION DES VITESSES PRATIQUÉES

Les ACA vitesse mesurent et enregistrent la vitesse des véhicules qui circulent aux endroits où ils sont déployés, ce qui permet d'analyser certains comportements des usagers de la route.

Pour le présent exercice, lorsque les données sont disponibles, l'évolution des vitesses pratiquées prend en considération les vitesses mesurées avant le début du projet pilote, soit à l'automne 2008 ou au printemps 2009. Ces données figurent dans la colonne «Avant» des tableaux présentés ci-dessous. Par la suite, les données sont indiquées selon l'année où elles ont été enregistrées. Aux fins d'harmonisation et dans le but d'en assurer la comparabilité au fil des années, à partir de 2010, les données sont compilées du 1^{er} janvier au 31 décembre de chaque année.

ACA FIXES VITESSE

Pour établir des données de référence avant le début du projet pilote, aux sites où devaient être déployés des ACA fixes vitesse, des relevés de vitesses ont été effectués sur une période d'environ une semaine. Des mesures des vitesses pratiquées par les usagers ont été effectuées avant que leur comportement soit potentiellement influencé par la présence des ACA fixes vitesse. De même, puisque les ACA mesurent la vitesse de tous les véhicules, une vitesse moyenne annuelle a été déterminée avant le déploiement, pour chacun des sites, permettant ainsi une comparaison des résultats.

Comme le démontre le tableau 1, on observe qu'avant l'installation des ACA fixes vitesse la vitesse moyenne des véhicules était de 76,8 km/h. Depuis 2010, une réduction de 13,6 km/h de la vitesse moyenne des véhicules a été observée, celle-ci s'établissant à 63,2 km/h en 2014.

TABLEAU 1

VITESSE MOYENNE OBSERVÉE AUX SITES D'UTILISATION DES ACA FIXES VITESSE

	Avant	2010	2011	2012	2013	2014
Vitesse moyenne (en km/h)	76,8	64,7	63,7	62,7	63,6	63,2

Le tableau 2 présente la vitesse moyenne annuelle au 85^e centile (vitesse en dessous de laquelle circulent 85 % des véhicules). Depuis l'entrée en service des ACA fixes vitesse au Québec, on constate une réduction de la vitesse moyenne, ensuite une stabilisation, puis une légère baisse en 2014.

TABLEAU 2

VITESSE MOYENNE OBSERVÉE AU 85^e CENTILE AUX SITES D'UTILISATION DES ACA FIXES VITESSE

	Avant	2010	2011	2012	2013	2014
Vitesse moyenne (en km/h)	ND	74,5	73,5	72,6	72,7	72,0

Le tableau 3 présente la proportion des véhicules excédant la limite de vitesse affichée. On remarque que ce ratio diminue de façon importante au fil des ans. Ainsi, avant le déploiement des ACA fixes vitesse, plus de 59% des véhicules dépassaient la limite de vitesse permise.

Au cours de la première année de leur utilisation, cette proportion a diminué à un peu moins de 20 %.

TABLEAU 3

PROPORTION DE VÉHICULES EXCÉDANT LA LIMITE PERMISE AUX SITES D'UTILISATION DES ACA FIXES VITESSE

	Avant	2010	2011	2012	2013	2014
Dépassement de la limite de vitesse affichée (en %)	59,3	19,8	16,6	15,7	15,1	14,8

Le tableau 4 détaille les résultats, pour l'année 2014, de tous les sites où est installé un ACA fixe vitesse. À noter que pour 2014, les statistiques des sites de Lévis et de Boucherville ont été divisées en deux groupes selon que l'appareil a été utilisé comme à son habitude ou qu'il a été utilisé en situation de surveillance de chantier routier.

En 2014, la proportion des véhicules dépassant la limite de vitesse affichée aux sites de l'autoroute 15 sud, à Montréal, et à Saint-Georges, en Beauce, est élevée. C'est un constat qui avait également été fait en 2013.

L'ACA fixe vitesse implanté au site du collecteur de l'autoroute 20, à Lévis, a été reconfiguré lorsque le chantier, initialement situé à la hauteur des échangeurs des autoroutes 20 et 73, a été déplacé à proximité de l'appareil, de la mi-juin à la fin d'août 2014. Le fait qu'il y ait une augmentation du pourcentage de véhicules dépassant la vitesse affichée, lors de la réduction de la limite de vitesse, peut s'expliquer par la période d'adaptation des automobilistes.

C'était aussi le cas, à la fin du mois d'octobre 2014, lorsque l'ACA fixe vitesse installé au site de l'autoroute 20, à Boucherville, a été reconfiguré afin d'assurer le contrôle de la limite de vitesse affichée de 90 km/h pour un chantier.

TABLEAU 4VITESSES OBSERVÉES DU 1^{er} JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 2014 À PROXIMITÉ DES ACA FIXES VITESSE

Villes	Sites	Limite de vitesse affichée (km/h)	Vitesse moyenne (km/h)	85 ^e centile (km/h)	Véhicules dépassant la vitesse affichée (%)	Véhicules dépassant la vitesse de 10 km/h (%)	Véhicules dépassant la vitesse de 20 km/h (%)	Grands excès de vitesse (par 100 000 véhicules)
Lévis	Collecteur de l'autoroute 20	100	87,2	98	9,3	0,7	0,04	0,31
	Chantier	80	72,8	80,7	15,1	2,6	0,41	1,45
Montréal	Autoroute 15 sud / Atwater	70	62,6	72,8	22,1	4,2	0,70	3,38
Boucherville	Autoroute 20 / Mortagne	100	86,6	99,7	12,7	1,5	0,08	0,36
	Chantier	90	81,8	93	23,5	3,1	0,24	1,44
Pincourt	Autoroute 20	70	63,1	70,0	13,5	0,9	0,12	5,36
Saint-Georges	Route 173 / 114 ^e Rue	50	47,1	52,3	26,5	0,8	0,07	0,73
Montréal	Chemin MacDougall	50	36,4	43,6	3,5	0,2	0,03	0,41

CAS PARTICULIER DE L'AUTOROUTE 15, À MONTRÉAL

Radar pédagogique situé près du site fixe de l'autoroute 15, à Montréal:

En septembre 2014, un radar pédagogique a été mis en service à environ 100 m en amont de l'ACA fixe vitesse de l'autoroute 15. Le radar pédagogique affiche la vitesse des véhicules qui excèdent 70 km/h à cet endroit. Se voulant une mesure supplémentaire de sécurité routière, le radar pédagogique vise à sensibiliser ces conducteurs au fait qu'ils circulent à une vitesse plus élevée que la limite affichée, leur permettant ainsi d'ajuster leur vitesse et de contribuer à réduire le nombre d'accidents.

Afin de vérifier l'effet du radar pédagogique sur le comportement des usagers de la route, une évaluation du pourcentage de véhicules excédant la limite permise a été réalisée à partir des données de circulation de l'ACA de l'autoroute 15.

Le graphique de la figure 1 présente l'évolution de la moyenne mensuelle du pourcentage de véhicules excédant la limite de vitesse prescrite du mois d'avril 2013 au 31 décembre 2014. Comme on peut le constater, la réduction amorcée en juin 2013 s'est poursuivie jusqu'en octobre 2014 et les données se sont par la suite stabilisées. On a observé une réduction du nombre de contrevenants dans les premières semaines de la mise en service du radar pédagogique.

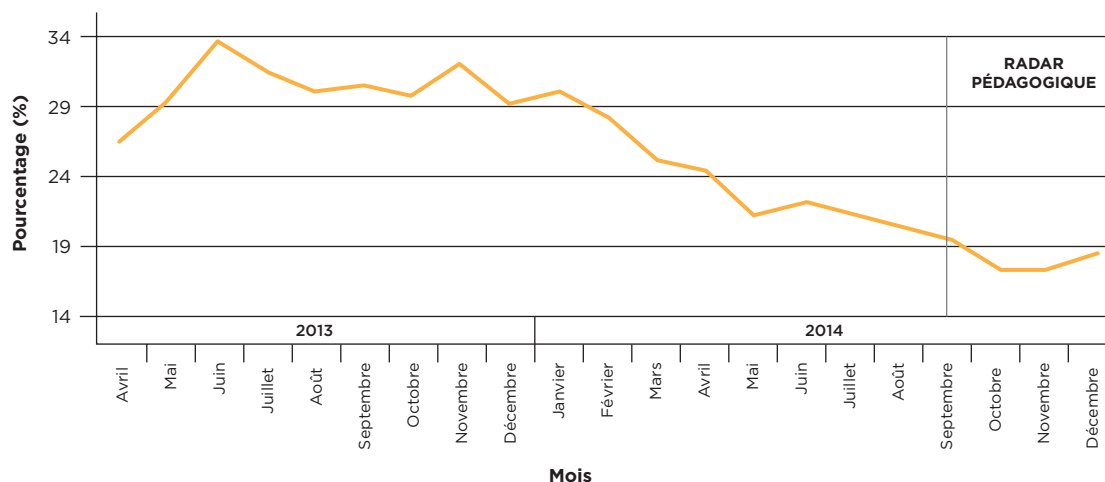


Figure 1 – Évolution de la moyenne mensuelle du pourcentage de véhicules excédant la limite de vitesse permise du mois d'avril 2013 au 31 décembre 2014

Retrait de l'ACA fixe vitesse de l'autoroute 15, à Montréal:

En conformité avec les orientations ministérielles et en prévision des travaux sur l'autoroute 15, à Montréal, relativement à la construction de l'échangeur Turcot et du pont Champlain, l'ACA fixe vitesse situé à Atwater a été retiré le 22 octobre 2015.

ACA MOBILES VITESSE

À partir du 1^{er} janvier 2010, afin de vérifier si la présence des ACA mobiles vitesse de la phase 1 influence le comportement des usagers de la route, une vitesse moyenne annuelle a été déterminée lorsque ces appareils sont en service.

Il convient de noter que, dans le cadre d'une phase transitoire, depuis l'automne 2014, les ACA mobiles vitesse déployés en 2009 peuvent être utilisés sur huit sites supplémentaires. Cependant, les données relevées sur ces huit sites étant partielles, elles ne sont pas prises en compte dans le calcul des vitesses moyennes (tableaux 5, 6, 7 et 8).

Le tableau 5 montre que, de 2010 à 2014, dans les zones de 50 km/h, même si la présence d'un ACA mobile vitesse a fait chuter de 10 km/h la vitesse moyenne, la vitesse moyenne pratiquée par les usagers de la route demeure légèrement au-dessus de la limite permise. Dans la zone de 60 km/h, la vitesse moyenne est sous la limite affichée, alors que dans les zones de 70 km/h et de 90 km/h, la réduction de la vitesse moyenne est encore plus marquée. En 2014, les moyennes constatées sont respectivement de 60,6 km/h dans les zones de 70 km/h et de 72,9 km/h dans les zones de 90 km/h.

TABLEAU 5

VITESSE MOYENNE (KM/H) OBSERVÉE AUX SITES SURVEILLÉS PAR DES ACA MOBILES

Vitesse affichée (en km/h)	Avant	2010	2011	2012	2013	2014
50	61,0	51,5	51,2	50,6	50,4	50,3
60	ND	57,2	57,6	56,2	54,2	56,1
70	70,0	62,6	61,6	62,2	59,8	60,6
90	94,2	78,8	78,8	77,8	76,7	72,9

Les statistiques de vitesse au 85^e centile montrent qu'en présence d'un ACA mobile vitesse la plupart des usagers de la route respectent les limites lorsque les vitesses affichées sont égales ou supérieures à 70 km/h. Par contre, une proportion plus importante d'usagers de la route roule au-dessus de la vitesse limite autorisée quand elle est inférieure à 70 km/h. Ainsi, le tableau 6 montre que la vitesse au 85^e centile est de 8 % inférieure lorsqu'il s'agit d'une zone à 90 km/h, alors qu'elle est de 14 % plus élevée lorsque la vitesse limite affichée est de 50 km/h.

TABLEAU 6VITESSE (KM/H) OBSERVÉE AU 85^e CENTILE AUX SITES SURVEILLÉS PAR DES ACA MOBILES

Vitesse affichée (en km/h)	Avant	2010	2011	2012	2013	2014
50	ND	58,9	58,8	58,1	57,4	57,0
60	ND	64,8	65,3	63,8	62,7	64,1
70	ND	70,3	69,6	70,0	68,4	68,4
90	ND	87,5	87,7	87,0	86,3	83,0

Globalement, l'étude du tableau 7 montre une baisse de la proportion des véhicules excédant les vitesses affichées de 2010 à 2014. La variation des statistiques annuelles pour la limite affichée de 60 km/h s'explique par le fait que le site mobile de Notre-Dame, d'une longueur totale de 10 km,

est le seul à comprendre une zone de 60 km/h parmi tous les sites concernés par la phase 1. Cette zone est d'une longueur d'environ 7,5 km et le nombre de voies par direction varie de 2 à 4, selon l'endroit. Ainsi, les statistiques peuvent dépendre de l'emplacement où la surveillance a été effectuée.

TABLEAU 7

PROPORTION (%) DE VÉHICULES EXCÉDANT LA LIMITE PERMISE AUX SITES D'UTILISATION DES ACA MOBILES

Vitesse affichée (en km/h)	Avant	2010	2011	2012	2013	2014
50	ND	53,9	52,7	50,7	49,8	50,4
60	ND	32,3	34,4	29,2	23,0	28,5
70	ND	15,4	12,9	15,4	10,8	12,6
90	ND	11,1	10,3	8,4	7,0	6,3

Les résultats présentés aux tableaux 5, 6 et 7 montrent que bien qu'il soit clair que les appareils mobiles ont une incidence sur le comportement des usagers de la route, cette incidence est encore plus forte dans les zones de 70 km/h et de 90 km/h que dans les zones de 50 km/h et de 60 km/h.

Le tableau 8 fait voir les résultats détaillés observés sur tous les sites surveillés par un ACA mobile vitesse pour l'ensemble de l'année 2014.

Bien que les résultats soient semblables à ceux observés en 2013, on note quelques variations.

À Marieville, dans la zone limitée à 70 km/h, on note que 21,3 % des conducteurs ont dépassé cette limite. Cependant, la vitesse moyenne demeure inférieure à 70 km/h.

À Beauceville, les statistiques de vitesse dans la zone de 90 km/h doivent être considérées avec réserve. Depuis le début du projet, les vitesses moyennes mensuelles se sont toujours situées entre 70 km/h et 78 km/h. Cependant, depuis février 2014, elles se situent souvent entre 50 km/h et 68 km/h. Ces données peuvent avoir été influencées par la présence de chantiers routiers à proximité, où la limite de vitesse affichée était réduite à 50 km/h.

TABEAU 8
VITESSES OBSERVÉES DU 1^{er} JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 2014 À PROXIMITÉ DES ACA MOBILES

Sites	Limite de vitesse affichée (km/h)	Vitesse moyenne (km/h)	85 ^e centile (km/h)	Véhicules dépassant la vitesse affichée (%)	Véhicules dépassant la vitesse de 10 km/h (%)	Véhicules dépassant la vitesse de 20 km/h (%)	Grands excès de vitesse (par 100 000 véhicules)
Marieville Route 112	70	64,5	71,9	21,3	2,4	0,2	36,0
	90	79,7	88,9	11,2	0,5	0,02	0,7
Beauceville Route 173	50	52,5	58,4	59,9	10,2	1,5	23,2
	70	56,7	65	3,9	0,3	0,03	0,3
	90	66,2	76,6	1,5	0	0,01	0
Montréal Rue Notre-Dame	50	48,0	55,9	40,9	5,4	0,4	8,7
	60	56,1	64,1	28,5	3,4	0,3	4,4

ACA FIXES FEUX ROUGES

Même si au Québec, jusqu'en 2014, les ACA fixes feux rouges n'étaient utilisés que pour détecter et photographier les véhicules qui ne s'arrêtent pas aux feux rouges, ils mesurent en tout temps la vitesse de tous les véhicules avant la ligne d'arrêt de l'intersection. Le tableau 9 comptabilise les vitesses pratiquées aux intersections surveillées par un ACA fixe feux rouges au cours de l'année 2014.

Trois intersections situées respectivement à Lévis, Thetford Mines et Montréal (rue University/rue Notre-Dame³) se démarquent en raison de la forte proportion de véhicules dépassant la vitesse affichée. Rappelons que géographiquement, ces carrefours sont situés juste avant un rehaussement de la limite de vitesse affichée.

À Lévis, 31% des véhicules observés par l'appareil, soit en direction sud sur la route du Président-Kennedy, ont roulé à une vitesse supérieure à la limite affichée de 50 km/h. Ce sont 15% des véhicules qui ont roulé au-delà de la vitesse au 85^e centile, soit à 57,3 km/h.

À Thetford Mines, 26,5% des véhicules observés roulaient à une vitesse plus élevée que la limite permise et 15% roulaient à au moins 55,1 km/h.

À l'intersection des rues University et Notre-Dame, à Montréal, 46,9% des véhicules comptabilisés par l'appareil roulaient au-dessus de la limite affichée de 50 km/h et autour de 15% avaient une vitesse d'au moins 60 km/h.

Ces constatations justifient une modification à l'ACA situé à ces endroits⁴ afin, également, de contrôler le respect de la vitesse en tout temps.

3. Depuis le 15 mars 2015, la partie de la rue University située entre les rues Notre-Dame Ouest et Sherbrooke Ouest a été renommée «boulevard Robert-Bourassa». Toutefois, afin d'assurer une uniformité avec les rapports précédents, le toponyme «rue University» a été maintenu.

4. Veuillez prendre note que l'appareil installé au site de la rue University/rue Notre-Dame est désactivé depuis le mois de mai 2014. L'ACA fixe feux rouges devrait être transféré à l'intersection des rues Berri et Henri-Bourassa au cours de l'hiver 2016.

TABLEAU 9VITESSES OBSERVÉES DU 1^{er} JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 2014 AUX SITES DES ACA FIXES
FEUX ROUGES

Sites	Limite de vitesse affichée (km/h)	Vitesse moyenne feu rouge (km/h)	Vitesse moyenne en tout temps (km/h)	85 ^e centile (km/h)	Véhicules dépassant la vitesse affichée (%)	Véhicules dépassant la vitesse de 10 km/h (%)	Véhicules dépassant la vitesse de 20 km/h (%)	Grands excès de vitesse (par 100 000 véhicules)
Lévis Route 173 / rue Louis-H.- La Fontaine	50	45,9	40,7	57,3	31,0	9,5	1,23	0,25
Thetford Mines Rue Ouellet / rue Frontenac	50	34,7	35,8	55,1	26,5	5,1	0,40	0,05
Saint-Constant Route 132/ boulevard Monchamp	70	36,3	49,0	65,8	6,8	0,6	0,05	0,02
Montréal Boulevard Décarie / rue Paré	50	38,6	33,1	49,8	13,9	2,5	0,30	0,09
Montréal Rue Sainte- Catherine / rue D'Iberville	50	35,7	30,4	44,6	5,2	0,5	0,05	0,07
Montréal Rue University / rue Notre-Dame*	50	45,5	45,6	60,0	46,9	14,0	1,94	0,11

* Le site à l'intersection des rues University et Notre-Dame a été désactivé en mai 2014.

La présence d'un ACA et de la signalisation modifie le comportement des usagers de la route. Ce qui se traduit par une réduction de la vitesse moyenne des véhicules d'environ 18 % aux endroits où les ACA fixes vitesse sont déployés.

2.2

RESPECT DES FEUX ROUGES

Afin d'observer la modification des comportements des conducteurs aux feux rouges, on compare le nombre de véhicules étant passés aux feux rouges au cours des années suivant l'installation des appareils de contrôle à celui des véhicules étant passés aux feux rouges avant leur installation. On observe que les passages aux feux rouges ont grandement diminué par rapport à la situation qui

prévalait avant 2009. Le tableau 10 montre une réduction annuelle d'environ 72 % en moyenne des passages aux feux rouges pour l'ensemble des sites, soit globalement 0,46 véhicule étant passé aux feux rouges (par 1 000 véhicules) en 2014 contre 1,64 pour la période précédente.

Par contre, depuis 2010, on note de légères hausses de ces passages aux feux rouges à certaines intersections. Cela peut s'expliquer par la diminution constante du nombre de dossiers rejetés (tableau 15) et, par conséquent, par une augmentation des infractions constatées, ce qui est particulièrement le cas pour le site de Lévis.

TABLEAU 10
VÉHICULES ÉTANT PASSÉS AUX FEUX ROUGES AUX INTERSECTIONS DOTÉES D'APPAREILS DE SURVEILLANCE (PAR 1 000 VÉHICULES)

Sites	Avant	2009*	2010	2011	2012	2013	2014
Montréal University / Notre-Dame	3,05	0,57	0,39	0,31	0,35	0,53	ND**
Montréal Décarie / Paré	2,36	0,28	0,22	0,25	0,25	0,23	0,21
Montréal Sainte-Catherine / D'Iberville	ND	0,12	0,32	0,18	0,31	ND***	0,56
Thetford Mines	0,61	0,21	0,21	0,19	0,24	0,30	0,26
Lévis	1,12	0,71	0,78	0,78	0,79	0,91	1,26
Saint-Constant	1,08	0,09	0,08	0,05	0,06	0,07	0,07
GLOBAL	1,64	0,33	0,31	0,31	0,32	0,35	0,46

* Du 19 août au 31 décembre 2009.

** L'appareil installé au site de la rue University/rue Notre-Dame a été désactivé en mai 2014.

*** L'appareil installé au site de la rue Sainte-Catherine/rue D'Iberville était désactivé au cours de l'année 2013.

En moyenne, on observe une réduction d'environ 72 % des passages aux feux rouges pour l'ensemble des sites.

2.3

ÉVOLUTION DES ACCIDENTS

ANALYSE DES ACCIDENTS

Au cours des périodes de 2005 à 2007 et de 2011 à 2013⁵, les résultats du bilan routier du Québec⁶ montrent que la diminution des accidents corporels se situe à 19,5 % et que la réduction du nombre de tous les accidents (corporels et matériels) est de l'ordre de 25,7 %.

Le tableau 11 présente les résultats d'une analyse visant à connaître la variation des moyennes annuelles d'accidents pour les périodes avant et après l'installation des équipements. À cet effet, les données allant du 1^{er} janvier 2005 au 31 décembre

2007 sont comparées à celles allant du 1^{er} janvier 2011 au 31 décembre 2013⁷. Les données pour ces deux périodes de référence sont regroupées par type d'ACA.

Globalement, les résultats positifs observés après le début du projet pilote se sont maintenus pour les ACA mobiles vitesse et se sont améliorés pour les ACA fixes vitesse et ACA fixes feux rouges. En ce qui a trait aux accidents corporels, ce sont des réductions de l'ordre de 26 %, de 55 % et de 62 % respectivement. En ce qui concerne les accidents corporels et matériels, on constate des réductions de 25 %, de 58 % et de 42 % respectivement.

L'analyse de l'évolution des accidents montre une diminution du nombre d'accidents corporels et une diminution de l'ensemble des accidents aux endroits où des ACA⁸ sont installés. Cette diminution n'est pas constante d'un site à l'autre, mais la présence d'un ACA et de la signalisation ont un effet positif sur le comportement des usagers de la route à ces endroits.

TABEAU 11
VARIATION DU NOMBRE ET DES MOYENNES ANNUELLES D'ACCIDENTS

	Type d'accidents	2005 à 2007 Moyenne annuelle (avant)	2011 à 2013 Moyenne annuelle (après)	Variation avant/après
ACA fixes vitesse	Corporels	39,3	18	-54 %
	Tous les accidents	231,3	97,3	-58 %
ACA mobiles vitesse	Corporels	41,3	30,7	-26 %
	Tous les accidents	139,3	104	-25 %
ACA fixes feux rouges	Corporels	35,3	13,3	-62 %
	Tous les accidents	106	62	-42 %

5. La collecte des données sur les accidents est plus complexe et plus longue que celle des données sur la circulation. Alors que les données de circulation sont mesurées et enregistrées par les ACA et qu'elles sont disponibles presque immédiatement, les données sur les accidents doivent suivre un processus de traitement complexe et rigoureux qui s'étend sur une période de 18 mois environ.

6. <http://www.saaq.gouv.qc.ca/rdsr/sites/files/12014001.pdf>

7. Les comparaisons sont faites sur des périodes de trois ans. Ainsi, les données de la période de référence de 2005 à 2007 est comparée à celles des trois dernières années disponibles, soit 2011 à 2013.

8. À l'exception du site de Marieville, où le nombre d'accidents corporels a augmenté (tableau 13).

ACA FIXES VITESSE

Durant les trois années précédant l'installation des ACA fixes vitesse, on notait une moyenne annuelle de 39,6 accidents corporels et de 231,6 accidents au total aux sites où les équipements ont été déployés. Du 1^{er} janvier 2011 au 31 décembre 2013, la moyenne annuelle y est passée à 18 accidents corporels et à 97 accidents au total. Ainsi, depuis la mise en service des ACA, en août 2009, on observe des réductions significatives de 55 % de la moyenne annuelle des accidents corporels et de 58 % de tous les accidents.

Ces observations, ramenées à une moyenne annuelle par site, sont indiquées au tableau 12, qui montre une réduction importante du nombre d'accidents avant et après l'arrivée des ACA sur presque tous les sites où des ACA fixes ont été installés.

En ce qui a trait au chemin McDougall, on ne peut pas tirer de conclusion en raison du faible nombre d'événements relevés.

TABLEAU 12
VARIATION DU NOMBRE ET DES MOYENNES ANNUELLES D'ACCIDENTS AUX SITES
DES ACA FIXES VITESSE

Municipalités	Type d'accidents	2005 à 2007 (avant)		2011 à 2013 (après)		Variation Avant / Après
		36 mois	Moyenne annuelle	36 mois	Moyenne annuelle	
Lévis	Corporels	21	7	5	1,7	-76 %
	Tous les accidents	87	29	58	19,3	-33 %
Montréal (Atwater)	Corporels	28	9,3	8	2,7	-71 %
	Tous les accidents	293	97,7	72	24	-75 %
Boucherville	Corporels	22	7,3	9	3	-59 %
	Tous les accidents	103	34,3	46	15,3	-55 %
Pincourt	Corporels	16	5,3	6	2	-63 %
	Tous les accidents	63	21	23	7,7	-63 %
Saint-Georges	Corporels	27	9	21	7	-22 %
	Tous les accidents	130	43,3	82	27,3	-37 %
Montréal (MacDougall)	Corporels	4	1,3	5	1,7	25 %
	Tous les accidents	18	6	11	3,7	-39 %

ACA MOBILES VITESSE

Au cours des trois années précédant l'utilisation des ACA mobiles vitesse, soit de 2005 à 2007, on notait une moyenne annuelle de 139,3 accidents au total et de 41,3 accidents corporels aux sites où les ACA ont été déployés. Du 1^{er} janvier 2011 au 31 décembre 2013, la moyenne annuelle y est passée à 104 accidents au total et à 30,7 accidents corporels. Ainsi, depuis la mise en service de ces appareils mobiles, en août 2009, on observe globalement une réduction de 26 % de la moyenne annuelle des accidents corporels et de 25 % de tous les accidents.

Le tableau 13 montre la variation du nombre et des moyennes annuelles d'accidents aux sites des ACA mobiles vitesse, entre les périodes de 2005 à 2007 et de 2011 à 2013. En comparaison avec les données produites dans le rapport de 2014, on observe une augmentation du nombre d'accidents corporels (blessés légers seulement) à Beauceville et du nombre d'accidents corporels et matériels à Marievalle.

Dans le rapport produit en 2014, il était mentionné que le site de Marievalle soulevait déjà des préoccupations. Au cours des quatre derniers mois de 2012, le nombre d'accidents y était en augmentation, une tendance qui s'est poursuivie au cours de l'année 2013. En un peu plus de 16 mois (plus précisément du 20 août 2012 au 31 décembre

2013), les carrefours de la route 112 avec la rue des Roseaux ainsi qu'avec le chemin du Vide ont connu un bon nombre de collisions. À ces deux emplacements, la vitesse affichée sur la route 112 est de 90 km/h. Il n'y a pas de feux de circulation, mais il y a seulement un doublement des voies sur la route 112.

Selon Statistique Canada⁹, de 2006 à 2011, la population de Marievalle est passée de 7 527 à 10 094 habitants. Il s'agit d'une augmentation de 34,1 %, alors que la croissance moyenne nationale était de 5,9 %. Dans cette foulée, la Municipalité a réalisé, de 2009 à la fin de 2013, la construction de l'important quartier résidentiel du Domaine des Ruisseaux, entre les deux carrefours mentionnés ci-dessus. Ce projet a permis d'ajouter près de 700 unités d'habitation sur un total de 800 (une dernière phase de 102 portes était prévue dès la deuxième moitié de 2015). L'Enquête origine-destination de 2008 révèle que le taux de possession d'automobile par logis était alors de 1,70 pour la couronne sud de Montréal¹⁰, ce qui laisse présumer que l'augmentation de la circulation résulte de l'essor de population.

Le projet domiciliaire est certainement un facteur qui a influencé le nombre de passages près de ces deux carrefours. L'augmentation de la circulation jumelée aux nombreuses manœuvres des conducteurs pour entrer ou sortir du quartier résidentiel dans ce secteur pourrait avoir contribué à la hausse du nombre d'accidents.

TABLEAU 13

VARIATION DU NOMBRE ET DES MOYENNES ANNUELLES D'ACCIDENTS AUX SITES DES ACA MOBILES VITESSE

Municipalités	Type d'accidents	2005 à 2007 (avant)		2011 à 2013 (après)		Variation Avant / Après
		36 mois	Moyenne annuelle	36 mois	Moyenne annuelle	
Marievalle	Corporels	35	11,7	40	13,3	14 %
	Tous les accidents	114	38	98	32,7	-14 %
Beauceville	Corporels	37	12,3	33	11	-11 %
	Tous les accidents	171	57	135	45	-21 %
Montréal (Notre-Dame)	Corporels	52	17,3	19	6,3	-63 %
	Tous les accidents	133	44,3	79	26,3	-41 %

9. Statistique Canada, série « Perspective géographique », Recensement de 2011 – Subdivision de recensement, Marievalle, V – Québec.

10. Enquête origine-destination 2008, La mobilité des personnes dans la région de Montréal.

ACA FIXES FEUX ROUGES

Durant les trois années précédant l'utilisation des ACA fixes feux rouges, on notait une moyenne annuelle de 106 accidents au total et de 35,3 accidents corporels aux sites où ils ont été déployés. Du 1er janvier 2011 au 31 décembre 2013, la moyenne annuelle y est passée à 62 accidents au total et à 13,3 accidents corporels. Ainsi, on observe

entre ces deux périodes une réduction de 62 % de la moyenne annuelle des accidents corporels et de 42 % de tous les accidents aux sites où ces appareils ont été déployés.

Le tableau 14 montre une réduction significative du nombre d'accidents, sur l'ensemble des sites, avant et après l'installation des ACA fixes feux rouges.

TABLEAU 14
VARIATION DU NOMBRE ET DES MOYENNES ANNUELLES D'ACCIDENTS AUX SITES
DES ACA FIXES FEUX ROUGES

Municipalités	Type d'accidents	2005 à 2007 (avant)		2011 à 2013 (après)		Variation Avant / Après
		36 mois	Moyenne annuelle	36 mois	Moyenne annuelle	
Lévis	Corporels	25	8,3	6	2	-76 %
	Tous les accidents	88	29,3	52	17,3	-41 %
Thetford Mines	Corporels	11	3,7	2	0,7	-82 %
	Tous les accidents	42	14	20	6,7	-52 %
Saint-Constant	Corporels	15	5	10	3,3	-33 %
	Tous les accidents	53	17,7	35	11,7	-34 %
Montréal (Décarie/Paré)	Corporels	28	9,3	7	2,3	-75 %
	Tous les accidents	68	22,7	42	14	-38 %
Montréal (University / Notre-Dame)	Corporels	18	6	11	3,7	-39 %
	Tous les accidents	45	15	29	9,7	-36 %
Montréal (Sainte-Catherine / D'Iberville)	Corporels	9	3	4	1,3	-56 %
	Tous les accidents	22	7,3	8	2,7	-64 %

La réduction des accidents est de 58 % pour les ACA fixes vitesse, de 25 % pour les ACA mobiles vitesse et de 42 % pour les ACA fixes feux rouges.

BILAN DU TRAITEMENT DES INFRACTIONS DÉTECTÉES PAR LES ACA



3

3

BILAN DU TRAITEMENT DES INFRACTIONS DÉTECTÉES PAR LES ACA

Depuis 2010, les ACA transmettent annuellement plus de 100 000 dossiers au CTP. Chacun de ces dossiers fait l'objet d'une analyse réalisée par un agent de la paix qui détermine si une infraction a été commise et, le cas échéant, qui vérifie la présence de tous les éléments de preuve. Lorsque tous les éléments sont réunis, l'agent de la paix rédige un rapport d'infraction général (RIG) qui est transmis au BIA. À la réception du RIG, le BIA délivre, au nom du DPCP, un constat d'infraction au propriétaire du véhicule concerné.

Le tableau 15 présente l'évolution du nombre de dossiers reçus au CTP et le nombre de RIG transmis au BIA ainsi que la proportion de dossiers rejetés et annulés par le CTP. Les dossiers faisant l'objet d'un rejet ou d'une annulation le sont principalement pour les raisons suivantes : le numéro de la plaque d'immatriculation n'est pas visible, la photographie est floue ou l'infraction n'est pas clairement établie.

On constate que le nombre de dossiers générés par les ACA a diminué de 2010 à 2012, laissant présager un changement de comportement de la part des conducteurs. Cependant, le nombre de dossiers générés a doublé en 2014, par rapport à 2013. Cette forte augmentation est principalement attribuable à un resserrement de la surveillance des chantiers routiers, à la réduction de la proportion des dossiers rejetés ou annulés, à la stratégie policière en ce qui a trait aux seuils de déclenchement des ACA¹¹ ainsi que, dans une proportion moindre, à l'ajout de huit nouveaux sites de surveillance au moyen des ACA mobiles vitesse. Il faut noter que la substitution progressive des boucles d'induction magnétique par des antennes radars à réception multiple Doppler 3D a réduit de façon marquée le nombre de jours d'entretien des équipements, augmentant par conséquent le nombre de jours de fonctionnement, ce qui contribue également à l'augmentation du nombre de constats d'infraction délivrés (voir section 6.2).

TABLEAU 15
ÉVOLUTION DANS LE TRAITEMENT DES DOSSIERS

	2009*	2010	2011	2012	2013	2014
Nombre de dossiers reçus au CTP	49 925	114 462	108 425	102 657	123 249	239 026
Nombre de dossiers transmis au BIA	34 670	76 173	62 033	59 789	79 713	178 827
Proportion des dossiers rejetés et annulés	30,6 %	33,5 %	42,8 %	41,8 %	35,3 %	25,2 %

* Du 19 août au 31 décembre 2009.

11. Le seuil de déclenchement des ACA est déterminé par les policiers. Ceux-ci se basent sur une multitude de facteurs, dont l'environnement, les conditions météorologiques, la densité de la circulation, le type de zone, la visibilité et l'état de la chaussée.

Le doublement du nombre de dossiers traités en 2014 s'explique notamment par :

- le resserrement de la surveillance des chantiers routiers;
- la réduction de la proportion des dossiers rejetés ou annulés;
- la stratégie policière concernant les seuils de déclenchement;
- l'ajout de huit nouveaux sites de surveillance au moyen des ACA mobiles vitesse;
- l'augmentation du temps de fonctionnement lié à la substitution progressive des boucles d'induction magnétique par des antennes radars à réception multiple Doppler 3D.

3.1

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE CONSTATS SIGNIFIÉS AUX PROPRIÉTAIRES ET DE LEUR VALEUR POTENTIELLE

Le tableau 16 expose le nombre de constats d'infraction signifiés au moyen d'une photographie prise par les ACA depuis leur entrée en service, en août 2009. Comme le prévoit le Code de procédure pénale, le constat d'infraction est signifié au propriétaire du véhicule par courrier recommandé. Le propriétaire doit alors transmettre un plaidoyer de culpabilité ou de non-culpabilité dans les 30 jours de la signification du constat.

La valeur potentielle des amendes et des frais est déterminée à partir des montants inscrits sur les constats d'infraction signifiés au propriétaire du véhicule ou au conducteur, ainsi qu'au locataire, lors d'une désignation. Cependant, la valeur réelle portée au Fonds de la sécurité routière pourra être différente en raison des situations suivantes : abandon des procédures, instruction de la poursuite, non-paiement de l'amende et des frais, etc.

Pour de courtes périodes de temps, les ACA fixes situés sur l'autoroute 15 sud (sortie Atwater), sur le collecteur de l'autoroute 20, à Lévis, et sur l'autoroute 20, à Boucherville, ont été reconfigurés en situation de chantier routier. Les données du tableau 16 ne considèrent pas ces périodes de chantiers.

TABLEAU 16
SITES DÉTERMINÉS PAR ARRÊTÉ : ÉVOLUTION DU NOMBRE DE CONSTATS SIGNIFIÉS
ET DE LEUR VALEUR POTENTIELLE

	Sites	2009* et 2010		2011		2012		2013		2014		TOTAL	
		constats signifiés	\$	constats signifiés	\$	constats signifiés	\$	constats signifiés	\$	constats signifiés	\$	constats signifiés	\$
ACA fixes vitesse	Lévis Autoroute 20 / Collecteur	12 336	1 349 705	4 386	416 099	2 715	281 455	1 911	198 903	5 450	506 898	26 798	2 753 060
	Atwater / Autoroute 15	41 450	8 429 876	14 719	2 879 654	11 025	2 581 428	14 278	2 941 193	31 413	4 659 120	112 885	21 491 271
	Boucherville Autoroute 20 / Mortagne	13 437	1 525 685	12 535	1 248 020	14 095	1 211 183	10 716	963 455	34 758	2 912 834	85 541	7 861 177
	Pincourt Autoroute 20	13 687	1 636 819	10 536	1 113 207	9 077	1 028 596	7 898	928 472	13 617	1 280 064	54 815	5 987 158
	Saint-Georges Route 173 / 114 ^e Rue	4 947	512 648	5 106	416 725	4 519	363 198	4 218	344 499	4 113	317 139	22 903	1 954 209
	Chemin McDougall	3 008	349 296	666	68 258	666	69 809	164	17 767	856	70 381	5 360	575 511
ACA mobiles vitesse	Marieville Route 112	2 039	177 430	1 650	140 474	592	51 002	298	26 749	251	19 200	4 830	414 855
	Beauceville Route 173	1 820	165 376	1 181	101 987	225	20 527	594	56 565	848	72 903	4 668	417 358
	Notre-Dame	5 590	479 739	6 480	554 424	853	72 941	4 898	429 828	9 761	784 693	27 582	2 321 625
ACA fixes feux rouges	Lévis Route 173 / Président- Kennedy	2 046	314 564	1 160	180 436	1 050	164 176	723	116 233	1 668	269 858	6 647	1 045 267
	Thetford Mines rue Ouellet / rue Frontenac	285	43 760	147	22 840	196	30 595	127	20 419	170	27 510	925	145 124
	Saint-Constant Route 132 / Monchamp	325	50 050	59	9 168	50	7 818	72	11 592	105	17 007	611	95 635
	Décarie /Paré	1 535	236 338	1 142	177 558	1 285	201 312	1 159	186 543	1 280	207 312	6 401	1 009 063
	University / Notre-Dame**	2 043	314 492	1 015	157 534	1 191	186 609	1 798	289 394	221	35 772	6 268	983 801
	Sainte- Catherine/ Iberville***	603	92 784	263	40 890	243	37 912	s. o.	s. o.	292	47 304	1 401	218 890

* Du 19 août au 31 décembre 2009.

** L'appareil installé au site de la rue University/rue Notre-Dame a été désactivé au mois de mai 2014 (voir section 6.2).

** Cet appareil n'était pas fonctionnel en 2013 (voir la note à la section 6.2).

À l'automne 2014, dans le cadre d'une mesure transitoire, la Sûreté du Québec a commencé la surveillance de huit nouveaux sites avec des ACA mobiles. L'évolution du nombre de constats signifiés, pour chacun de ces huit sites, et leur valeur potentielle sont présentées au tableau 17.

TABLEAU 17

SITES DE LA MESURE TRANSITOIRE : ÉVOLUTION DU NOMBRE DE CONSTATS SIGNIFIÉS ET DE LEUR VALEUR POTENTIELLE

Sites		2014*	
		constats signifiés	\$
ACA mobile vitesse pour les sites de la mesure transitoire	Saint-Tite-des-Caps Route 138	710	58 713
	Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier Route 367	177	14 678
	Sainte-Anne-de-Beaupré Route 138	455	37 571
	Saint-Isidore Route du Vieux-Moulin	35	3 537
	Saint-Jacques/Crabtree Route 158	393	34 778
	L'Épiphanie Route 341	64	5 199
	Vaudreuil-Dorion Route 340	89	7 071
	Saint-Lazare Route 340	30	2 272

* Surveillance du 21 août au 31 décembre 2014 pour ce qui est de la route 158, et du 1^{er} octobre au 31 décembre 2014 pour les autres sites.

Le tableau 18 expose le nombre de constats d'infraction signifiés lors de chantiers routiers au moyen de photographies prises par des ACA mobiles vitesse. La surveillance des zones de travaux routiers par la Sûreté du Québec a commencé en août 2012.

Les comparaisons portant sur les statistiques enregistrées sur les différents chantiers routiers ne permettent pas de tirer de conclusion valable. En effet, plusieurs facteurs peuvent influencer les résultats, comme le nombre d'heures d'activité, le moment de la journée où elles ont été effectuées, les endroits surveillés, le sens de la circulation ainsi que la nature des entraves et la vitesse affichée.

TABLEAU 18
CHANTIERS ROUTIERS: ÉVOLUTION DU NOMBRE DE CONSTATS SIGNIFIÉS
ET DE LEUR VALEUR POTENTIELLE

Sites	2012		2013		2014		TOTAL	
	constats signifiés	\$	constats signifiés	\$	constats signifiés	\$	constats signifiés	\$
Stoneham (Route 175 Sud, km 64 au km 59)	534	138 573	s. o.	s. o.	s. o.	s. o.	534	138 573
Boischatel (Route 138 Ouest, Côte de l'Église au pont de la rivière Montmorency)	2 843	744 894	2 280	602 757	s. o.	s. o.	5 123	1 347 651
Québec (Autoroute 740)	s. o.	s. o.	1 756	445 242	s. o.	s. o.	1 756	445 242
Québec (Pont Pierre-Laporte direction nord)	s. o.	s. o.	s. o.	s. o.	147	22 486	147	22 486
Québec (Pont Pierre-Laporte direction sud)	s. o.	s. o.	s. o.	s. o.	204	36 967	204	36 967
Saint-Augustin (Autoroute 40)	s. o.	s. o.	s. o.	s. o.	7 416	1 390 487	7 416	1 390 487
Saint-Apollinaire (Autoroute 20 ouest, du km 297 au km 295)	1 009	259 598	922	243 326	s. o.	s. o.	1 931	502 924
Saint-Vallier (Autoroute 20 ouest, du km 357 au km 353)	432	117 916	s. o.	s. o.	s. o.	s. o.	432	117 916
Saint-Nicolas (Autoroute 20)	s. o.	s. o.	5 639	1 392 224	s. o.	s. o.	5 639	1 392 224
Dorval (Autoroute 20)	s. o.	s. o.	387	93 025	s. o.	s. o.	387	93 025
Lachine (Autoroute 20)	s. o.	s. o.	360	85 970	s. o.	s. o.	360	85 970
Laval (Pont Médéric-Martin)	s. o.	s. o.	5 582	1 479 214	s. o.	s. o.	5 582	1 479 214
Laval (Autoroute 15)	s. o.	s. o.	122	33 886	s. o.	s. o.	122	33 886
Carignan (Autoroute 10, du km 16,4 au km 18,9)	1 458	404 433	1 090	290 698	s. o.	s. o.	2 548	695 131
Vaudreuil-Dorion (Autoroute 40 ouest, du km 40,7 au km 36,9)	3 494	922 436	11 202	2 946 195	s. o.	s. o.	14 696	3 868 631
Boisbriand (Autoroute 640)	s. o.	s. o.	s. o.	s. o.	21 043	4 445 328	21 043	4 445 328
Kirkland (Autoroute 40)	s. o.	s. o.	s. o.	s. o.	17 094	3 057 861	17 094	3 057 861
Richelieu (Autoroute 10 ouest, du km 29,2 au km 26,5)	489	137 556	s. o.	s. o.	s. o.	s. o.	489	137 556
Saint-Patrice-de-Sherrington (Autoroute 15)	s. o.	s. o.	1 090	301 716	s. o.	s. o.	1 090	301 716
Drummondville (Autoroute 20)	s. o.	s. o.	395	97 842	s. o.	s. o.	395	97 842
Boucherville (Autoroute 30)	s. o.	s. o.	s. o.	s. o.	3 954	758 269	3 954	758 269
Marieville (Route 112)	s. o.	s. o.	s. o.	s. o.	49	7 966	49	7 966
Montréal (Autoroute 15 sud) ACA fixe*	1 300	501 073	s. o.	s. o.	s. o.	s. o.	1 300	501 073
Lévis (Collecteur autoroute 20) ACA fixe	s. o.	s. o.	s. o.	s. o.	12 380	2 217 383	12 380	2 217 383
Boucherville (Autoroute 20 ouest) ACA fixe	s. o.	s. o.	s. o.	s. o.	4 551	718 888	4 551	718 888

* La surveillance a commencé en août 2012.

Le tableau 19 regroupe et synthétise l'information présentée dans les trois tableaux précédents.

TABLEAU 19 SYNTHÈSE: ÉVOLUTION DU NOMBRE DE CONSTATS SIGNIFIÉS ET DE LEUR VALEUR POTENTIELLE												
Types	2009* et 2010		2011		2012		2013		2014		TOTAL	
	constats signifiés	\$	constats signifiés	\$	constats signifiés	\$	constats signifiés	\$	constats signifiés	\$	constats signifiés	\$
ACA fixes vitesse (6)	88 865	13 804 029	47 948	6 141 963	42 097	5 535 669	39 185	5 394 289	90 207	9 746 436	308 302	40 622 386
ACA fixes feux rouges (6)	6 837	1 051 988	3 786	588 426	4 015	628 422	3 879	624 181	3 736	604 763	22 253	3 497 780
ACA mobiles vitesse (3) (Sites permanents et sites de la mesure transitoire)	9 449	822 545	9 311	796 885	1 670	144 470	5 790	513 142	12 813	1 040 615	39 033	3 317 657
ACA mobiles vitesse (2) (chantiers routiers)	s. o.	s. o.	s. o.	s. o.	10 259	2 725 406	30 825	8 012 095	49 907	9 720 364	90 991	20 457 865
ACA fixes vitesse (chantiers routiers)	s. o.	s. o.	s. o.	s. o.	1 300	501 073	s. o.	s. o.	16 931	2 936 271	18 231	3 437 344
TOTAL	105 151	15 678 562	61 045	7 527 274	59 341	9 535 040	79 679	14 543 707	173 594	24 048 449	478 810	71 333 032
TOTAL CUMULÉ	105 151	15 678 562	166 196	23 205 836	225 537	32 740 876	305 216	47 284 583	478 810	71 333 032		

* Du 19 août au 31 décembre 2009.

3.2

ÉVOLUTION DU TAUX DE CONTESTATION

Lorsqu'il reçoit un constat d'infraction, le propriétaire d'un véhicule a le choix entre transmettre un plaidoyer de culpabilité accompagné du paiement de l'amende, des frais et de la contribution ou transmettre un plaidoyer de non-culpabilité¹².

Le tableau 20 montre que le taux de contestation des constats d'infraction est en baisse depuis l'entrée en service des ACA. Alors qu'il était de 23 % en 2009, il est de 15,9 % en 2014. Mentionnons également que le taux moyen de contestation est d'environ 40 % pour l'ensemble des infractions traitées par le BIA.

TABLEAU 20
ÉVOLUTION DU TAUX MOYEN DE CONTESTATION RÉEL DES CONSTATS D'INFRACTION

	2009* (en %)	2010 (en %)	2011 (en %)	2012 (en %)	2013 (en %)	2014 (en %)
ACA fixes vitesse	24,6	22,4	20,2	17,9	16,4	15,1
ACA mobiles vitesse	16,8	21,7	16,6	15,3	16,5	12,2
ACA fixes feux rouges	27,5	25,7	24,4	22,4	18,5	20,0
Chantiers routiers	s. o.	s. o.	s. o.	13,0	15,3	16,3
GLOBAL	23,0	23,3	20,4	17,1	16,6	15,9

* Du 19 août au 31 décembre 2009.

Le taux moyen de contestation des constats d'infraction est en constante diminution depuis 2009.

12. En raison des différents délais liés au traitement du dossier, notamment ceux liés à la signification de l'infraction, à la désignation possible du conducteur, à l'enregistrement d'un plaidoyer de culpabilité ou de non-culpabilité, à la transmission du dossier à la Cour, les valeurs peuvent être légèrement différentes de celles inscrites dans les rapports précédents.

DÉSIGNATION DU CONDUCTEUR ET DU LOCATAIRE À COURT TERME



4



4

DÉSIGNATION DU CONDUCTEUR ET DU LOCATAIRE À COURT TERME

Lorsqu'une infraction est constatée par un ACA, c'est le propriétaire du véhicule qui reçoit le constat d'infraction. Si, au moment de l'infraction, il ne conduisait pas ce véhicule ou si ce dernier faisait l'objet d'une location à court terme, il lui est possible de désigner, selon le cas, le conducteur ou le locataire à court terme. Le poursuivant pourra alors délivrer un nouveau constat d'infraction à la personne désignée.

4.1

DÉSIGNATION DU CONDUCTEUR

La procédure de désignation actuelle permet au propriétaire d'un véhicule routier qui fait l'objet d'une poursuite pénale pour un excès de vitesse ou pour un défaut d'arrêt à un feu rouge détecté par un ACA de désigner la personne qui conduisait le véhicule au moment de l'infraction. Le poursuivant peut signifier un nouveau constat d'infraction au conducteur. Le tableau 21 présente l'évolution du nombre de désignations reçues et acceptées par le BIA au nom du poursuivant au cours des dernières années, la proportion de rejets ainsi que la proportion que représentent les cas de désignations acceptées relativement au nombre de constats signifiés. Les données présentent le nombre de désignations pour des infractions commises du 1^{er} janvier au 31 décembre de chaque année.

À la lecture de ces résultats, on constate que la proportion de rejets du formulaire par le poursuivant continue de diminuer. Alors qu'un dossier sur 2 était rejeté au début du projet, le ratio est maintenant de 1 sur 10. Les réductions constatées au cours des dernières années s'expliquent par la mise en place des mesures par le BIA pour améliorer le processus de désignation et, ainsi, pour s'assurer d'une meilleure compréhension par les propriétaires qui ne conduisaient pas leur véhicule au moment de l'infraction. Le rejet du formulaire par le poursuivant est justifié essentiellement par l'expiration du délai légal de 15 jours suivant la transmission de la déclaration, la présence de plusieurs déclarations pour un même dossier et le fait que les formulaires de déclaration sont mal remplis ou incomplets.

Le nombre de désignations reçues et acceptées a augmenté considérablement en 2014, comparativement à celui observé l'année précédente. Cet accroissement s'explique par le nombre de constats signifiés, qui a plus que doublé en 2014. Toutefois, en proportion, le pourcentage de désignations du conducteur par rapport au total des constats signifiés a continué de diminuer, s'établissant à 1,7 % en 2014.

TABLEAU 21

RATIO DU NOMBRE DE DÉSIGNATIONS DU CONDUCTEUR RELATIVEMENT AU NOMBRE DE CONSTATS SIGNIFIÉS

	2009*	2010	2011	2012	2013	2014
Nombre de désignations reçues	3 026	6 963	4 631	3 491	1 965	3 273
Nombre de désignations acceptées	1 466	3 736	2 952	2 328	1 614	2 963
Proportion de rejets (%)	52	46	36	33	18	9,5
Nombre de constats signifiés	29 474	75 677	61 045	59 341	79 678	173 655
Proportion des désignations acceptées sur les constats (%)	5,0	4,9	4,8	3,9	2,0	1,7

* Du 19 août au 31 décembre 2009.

MODIFICATIONS ENVISAGÉES PAR LE PROJET DE LOI DE 2012

La 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 (L.Q., 2012, chapitre 15), sanctionnée en 2012, prévoit notamment limiter à certains propriétaires de véhicules routiers qui ont reçu un constat d'infraction pour une infraction constatée à l'aide d'un ACA la possibilité de désigner le conducteur afin qu'un nouveau constat lui soit signifié. Il s'agit des propriétaires des types de véhicules suivants:

- véhicules lourds inscrits au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds;
- taxis;
- véhicules routiers appartenant à un employeur, lorsque le véhicule est conduit par son employé et que ce dernier exerce ses fonctions de livraison;
- voitures de prêt d'un garagiste.

Ces dispositions législatives ne sont toujours pas entrées en vigueur. Elles pourraient l'être à la date ou aux dates fixées par le gouvernement. Toutefois, l'application de cette décision a été différée afin que la situation soit mieux analysée et que cette mesure soit adoptée uniquement si cela est toujours nécessaire.

Dans le rapport d'évaluation concernant les cinémomètres photographiques et systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges produit en 2014 et déposé à l'Assemblée nationale le 17 mars 2015, il est recommandé de ne pas mettre en vigueur pour l'instant les paragraphes 3 et 5 de l'article 21 du chapitre 15 des lois de 2012 visant à restreindre la possibilité de désigner le conducteur et à ne le permettre qu'aux propriétaires des quatre types de véhicules mentionnés précédemment. Le rapport indiquait qu'une réévaluation de la situation serait réalisée après l'ajout de nouveaux ACA prévu à compter de l'automne 2015 afin que soit prise en compte l'augmentation possible du nombre de dossiers de désignation. Cette recommandation reste donc toujours opportune.

Il est recommandé de maintenir pour l'instant les dispositions actuellement en vigueur concernant la désignation du conducteur.

4.2

DÉSIGNATION DU LOCATAIRE À COURT TERME

Le 1^{er} octobre 2012, la présomption prévue à l'article 592.3 du Code de la sécurité routière voulant que le locataire d'un contrat de location à court terme soit réputé, à certaines conditions, être le propriétaire du véhicule routier, a été abrogée. Toutefois, à cette même date, l'article 592.1.1 de ce code entrant en vigueur et octroyait au locateur à court terme la possibilité de désigner le locataire du véhicule. Cette procédure de désignation permet au locateur d'un véhicule routier qui fait l'objet d'une poursuite pénale pour un excès de vitesse ou un défaut d'arrêt aux feux rouges détecté au moyen d'un ACA de désigner le locataire à court terme du véhicule au moment de l'infraction. Le poursuivant peut signifier un nouveau constat d'infraction au conducteur.

Le tableau 22 présente l'évolution du nombre de désignations reçues et acceptées par le poursuivant depuis le 1^{er} octobre 2012, la proportion de rejets, ainsi que la proportion que représentent les cas de désignation par rapport au nombre de constats signifiés.

Le pourcentage de rejets des formulaires de désignation du locataire à court terme a augmenté en 2014 comparativement à celui observé au cours de l'année précédente en raison de l'augmentation substantielle du nombre de constats signifiés. Toutefois, la proportion du nombre de désignations acceptées sur le nombre de constats signifiés a diminué, passant de 0,8 % à 0,6 %.

Bien qu'elles soient en général favorables au concept de désignation du locataire à court terme d'un véhicule, certaines entreprises de location souhaitent que des ajustements soient apportés en vue de simplifier la procédure de poursuite. Cette demande a fait l'objet d'une analyse de la part des intervenants gouvernementaux concernés, et il n'est pas possible d'y donner suite en vertu des règles applicables en matière pénale.

TABLEAU 22

RATIO DU NOMBRE DE DÉSIGNATIONS DU LOCATEUR À COURT TERME PAR RAPPORT AU NOMBRE DE CONSTATS SIGNIFIÉS

	2012*	2013	2014
Nombre de désignations reçues	182	685	1 117
Nombre de désignations acceptées	121	624	978
Proportion de rejets (%)	34	9	12
Nombre de constats signifiés	12 204	79 678	173 655
Proportion des désignations acceptées sur les constats signifiés (%)	1,0	0,8	0,6

* Du 1^{er} octobre au 31 décembre 2012

SIGNALISATION



5

SIGNALISATION

5.1

CHANGEMENT NORMATIF À LA SIGNALISATION

L'entrée en vigueur, le 6 juin 2012, de la permanence d'utilisation des ACA sur le réseau routier québécois a entraîné des modifications des normes routières relativement à la signalisation installée depuis le début du projet. Des modifications à la signalisation ont été apportées afin de la simplifier, d'en faciliter l'installation, surtout en milieu urbain, tout en réduisant les coûts afférents et en informant plus efficacement les citoyens de la présence des ACA.

Afin d'améliorer la sécurité de l'opérateur d'un ACA mobile vitesse et de simplifier l'installation de la signalisation routière dans les endroits où l'espace est restreint, les normes de signalisation routière ont été modifiées en décembre 2014. Les modifications principales concernent le type de panneau, le choix de sa dimension en fonction de la vitesse affichée ainsi que l'utilisation d'un panneau mobile (voir rapport d'évaluation 2014).

Environ 1 600 panneaux de signalisation ont été installés conformément aux nouvelles normes sur le réseau du Ministère et sur les réseaux des quatre villes participantes au PPCM, afin que soient indiqués les endroits où les 37 ACA peuvent être utilisés.

Pour ce qui est des panneaux déjà installés depuis 2009, ils seront graduellement ajustés aux nouvelles normes, comme il est prévu dans le Tome V des Normes routières.

5.2

SIGNALISATION EN ZONE DE CHANTIERS ROUTIERS : UN CAS PARTICULIER

La norme de signalisation sur un chantier routier a été modifiée afin qu'une information complémentaire soit apportée à l'utilisateur de la route.

De 2012 à 2014, la norme prescrivait la présence d'un panneau T-I-413-1 installé au début de la zone de travaux indiquant que la zone peut être contrôlée par un ACA.

Un panneau « Radar possible » (T-I-413-1-P-1) a été ajouté au panneau « Vitesse » (T-I-413-1) pour que soit indiquée la présence possible d'un ACA mobile vitesse sur le chantier.

À noter que, dans le cas d'un ACA fixe vitesse sur un chantier, la mention « Radar possible » n'est pas requise puisque la présence de cet ACA est permanente.

De plus, un panneau « Vitesse » T-I-413-1 sera installé par le policier en amont de l'appareil de détection au moment des interventions, et ce, afin que la présence d'un ACA soit indiquée.



T-I-413-1
T-I-413-1-P-1

5.3

VÉRIFICATION DE LA PRÉSENCE DE SIGNALISATION ROUTIÈRE

En matière de signalisation, le Code de la sécurité routière prévoit que la personne responsable de l'entretien d'un chemin public doit vérifier, suivant la fréquence déterminée par le ministre des Transports, la présence et l'adéquation de la signalisation routière indiquant un endroit de surveillance par un appareil de contrôle automatisé et qu'il doit lui faire rapport de cette vérification.

Au mois d'août 2015, le ministre des Transports a déterminé, par arrêté ministériel, que cette vérification doit être faite tous les trois mois.

UTILISATION DES ACA



6



6

UTILISATION DES ACA

6.1

RÈGLEMENT SUR LES CONDITIONS ET LES MODALITÉS D'UTILISATION DES ACA

Le Règlement sur les conditions et les modalités d'utilisation des cinémomètres photographiques et des systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges (RLRQ, chapitre C-24.2, r. 9) prévoit que des inspections et des vérifications des équipements doivent être réalisées afin de s'assurer de leur bon fonctionnement et de l'exactitude des résultats.

Le nouveau règlement, entré en vigueur le 13 août 2015, prévoit notamment :

- la production d'un rapport de conformité des appareils délivré, dans le délai prévu par son fabricant, par un agent de la paix ayant reçu une formation appropriée;
- la réalisation d'une inspection par une personne autorisée par le fabricant des ACA effectuée au cours des 75 jours qui précèdent la date de son utilisation;
- une vérification par un agent de la paix :
 - tous les 7 jours, dans le cas des ACA fixes vitesse et des ACA fixes feux rouges;
 - avant et après chaque opération, dans le cas des ACA mobiles vitesse.

Cette vérification est réalisée par les policiers de la Sûreté du Québec, du Service de police de la Ville de Montréal, du Service de police de la Ville de Gatineau, du Service de police de la Ville de Québec et du Service de police de l'Agglomération de Longueuil.

6.2

FONCTIONNEMENT DES ACA

Au cours de la période du 1^{er} janvier au 31 décembre 2014, les 15 ACA ont fonctionné en moyenne 329 jours, soit 90 % du temps. Les 10 % du temps où les ACA n'étaient pas en fonction s'expliquent par diverses causes, notamment par des défaillances de la technologie de détection, par l'entretien mécanique des fourgonnettes, par des problèmes électriques et de télécommunication, par des bris des pièces des ACA, ainsi que par des raisons externes aux appareils et d'autres cas isolés.

Il faut noter que la durée pendant laquelle l'appareil n'est pas fonctionnel est définie à partir du moment où ce dernier est mis hors fonction et jusqu'à ce qu'il soit remis en marche.

On constate que l'entretien mécanique et les bris des pièces des ACA représentent plus de 50 % des causes d'incidents, mais que leur effet sur la durée de non-fonctionnement représente 25 % du temps d'arrêt.

Les défaillances de la technologie de détection représentent 14 % des causes d'incidents, mais leur effet sur la durée de non-fonctionnement des sites est de 56 % du temps. En particulier, la réparation fréquente des boucles à induction magnétique a été la principale cause de la durée de non-fonctionnement des appareils sur l'ensemble des sites (245 jours). Ce type de réparation implique généralement des travaux importants sur la chaussée, ce qui explique le nombre élevé de jours perdus en raison de leur non-fonctionnement.

À noter qu'il n'y a eu aucun temps d'arrêt causé par les antennes radars à réception multiple Doppler 3D utilisées sur les sites où des ACA fixes étaient installés.

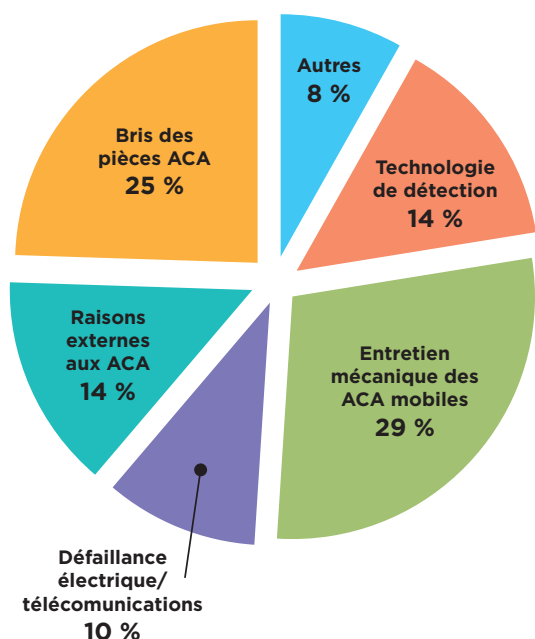


Figure 2 : RÉPARTITION DES FRÉQUENCES SELON LES CAUSES DE NON-FONCTIONNEMENT POUR L'ANNÉE 2014

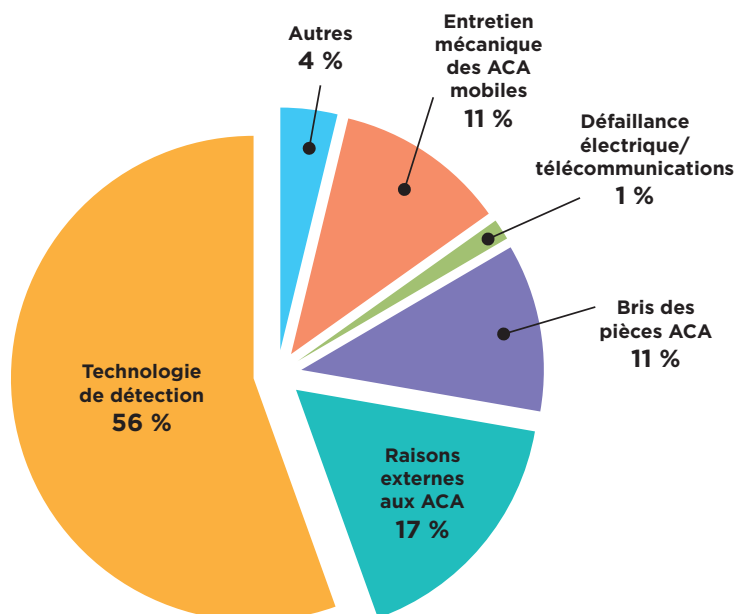
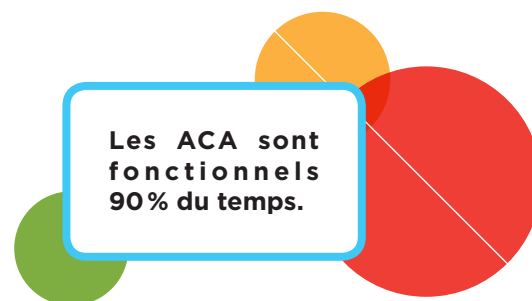


Figure 3 : RÉPARTITION DE LA DURÉE SELON LES CAUSES DE NON-FONCTIONNEMENT POUR L'ANNÉE 2014

Les résultats présentés ci-dessus ne tiennent pas compte des données relatives au système photographique de contrôle de circulation implanté à l'intersection des rues University et Notre-Dame. En effet, celui-ci a été mis hors fonction en avril 2014 lorsque les boucles d'induction magnétique ont été déclarées non conformes en raison d'une déformation de la chaussée.

Ensuite, la décision a été prise de déménager l'ACA à l'intersection de la rue Berri et du boulevard Henri-Bourassa. L'ACA installé sur ce nouveau site devrait être en opération au cours de l'hiver 2016.



PHASE 2 DE DÉPLOIEMENT DES NOUVEAUX ACA





7

PHASE 2 DE DÉPLOIEMENT DES NOUVEAUX ACA

7.1

FONCTIONNALITÉS DES ACA

Rappel sur les différents types d'appareils de contrôle automatisé

Comme décrit à la section 1 (Fonctionnement des ACA en bref), quatre types d'ACA sont utilisés au Québec :

- les ACA fixes vitesse;
- les ACA mobiles vitesse;
- les ACA fixes feux rouges;
- les ACA fixes feux rouges et vitesse.

La présente section résume les nouveautés quant au fonctionnement et à l'utilisation de ces quatre types d'ACA.

À noter que l'utilisation de ces nouvelles technologies n'a aucun effet sur le traitement des infractions.

TECHNOLOGIE DE CAPTATION DES VITESSES DES ACA FIXES VITESSE ET DES ACA FIXES FEUX ROUGES

Au Québec, les boucles d'induction magnétique et l'antenne radar à réception multiple Doppler 3D sont les deux technologies de captation des vitesses des ACA fixes et des ACA fixes feux rouges. Pour les raisons énumérées à la section 5.2 du *Rapport d'évaluation 2014 des cinémomètres photographiques et systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges*, la majorité des ACA utilisent désormais l'antenne radar à réception multiple Doppler 3D. Lorsque les boucles d'induction magnétique d'un ACA existant seront en fin de vie utile, après analyse, le Ministère procède habituellement à l'intégration d'une antenne radar à réception multiple Doppler 3D. Voici, ci-dessous, la liste des sites avec la technologie de captation de vitesse qui y est associée, y compris, le cas échéant, la date de conversion vers la technologie de captation des vitesses par une antenne radar à réception multiple Doppler 3D.

ACA utilisant une antenne radar à réception multiple Doppler 3D :

ACA fixes feux rouges :

- intersection route 173 /
rue Louis-H.-La Fontaine, à Lévis – août 2013
- intersection rue Sainte-Catherine /
rue D'Iberville, à Montréal – février 2014
- intersection rue Berri /
boulevard Henri-Bourassa, à Montréal –
prévu hiver 2016

ACA fixes vitesse :

- autoroute 20 ouest, à Lévis – septembre 2015
- autoroute 20 est, à Pincourt – avril 2015
- autoroute 20 ouest, à Boucherville – mars 2014
- chemin McDougall, à Montréal – mars 2014
- autoroute 15 sud, à Montréal – mars 2013

ACA utilisant des boucles d'induction magnétique :

ACA fixes feux rouges :

- intersection rue Ouellet /
rue Frontenac, à Thetford Mines
- intersection boulevard Décarie /
rue Paré, à Montréal
- intersection route 132 /
boulevard Monchamp, à Saint-Constant

ACA fixes vitesse :

- route 173 / 114^e Rue, à Saint-Georges

RETRAIT DE L'EXIGENCE DE LA PRISE DE PHOTO DE L'AVANT DES VÉHICULES

L'appel d'offres de 2015¹³ se distingue du précédent par le retrait de l'exigence de la prise de photo de l'avant des véhicules. La prise de photo de l'arrière est conservée. Cette modification est motivée, d'une part, par le nombre restreint de fournisseurs d'ACA offrant la technologie de prise de photos avant et arrière du véhicule et, d'autre part, par les coûts plus élevés qu'entraîne cette exigence. L'expérience du projet pilote a démontré que la prise de la seule photo arrière permet de répondre au besoin.

Il faut cependant noter que les équipements en opération depuis 2009 continueront d'effectuer la prise de photo de l'avant et de l'arrière des véhicules.

AJOUT DE DEUX NOUVEAUX MODES DE FONCTIONNEMENT POUR LES ACA MOBILES VITESSE

L'appel d'offres de 2015 se distingue également du précédent par l'ajout de deux nouveaux modes de fonctionnement :

- parmi les 18 nouveaux ACA mobiles vitesse, 10 sont embarqués dans une fourgonnette. Un policier qui opère un ACA mobile vitesse placé à l'intérieur d'une fourgonnette pourra sortir l'appareil du véhicule et le placer sur un trépied, en bordure de route, pour assurer une meilleure flexibilité;
- les 8 autres ACA mobiles vitesse sont embarqués dans une remorque. Ces ACA sont placés en bordure de route et peuvent être déplacés d'un endroit à un autre. La remorque est alimentée par batterie, ce qui permet d'assurer une certaine autonomie de fonctionnement ainsi que le contrôle sans nécessiter la présence en permanence d'un policier.

AJOUT DU CONTRÔLE DE LA VITESSE SUR CERTAINS ACA FIXES FEUX ROUGES

L'appel d'offres de 2015 se distingue aussi du précédent par l'ajout d'appareils capables d'assurer, à une intersection, à la fois la surveillance aux feux rouges et le contrôle de la vitesse.

Cet appareil détecte le passage interdit d'un véhicule sur un feu rouge. Il mesure aussi la vitesse du véhicule, et ce, indépendamment de la couleur du feu de circulation.

À noter que dans le cas où l'appareil détecte qu'un véhicule passe au feu rouge et qu'il détecte aussi que ce même véhicule circule à une vitesse excédant la limite permise, le propriétaire du véhicule et la personne désignée sont sujets à recevoir deux constats d'infraction : l'un pour le non-respect du feu rouge et l'autre pour un excès de vitesse.

13. Les informations concernant l'appel d'offres de 2015 figurent à la section 7.2.

7.2

DESCRIPTION DU DÉPLOIEMENT

En 2012, les ministères et organismes partenaires pour l'implantation et l'exploitation des ACA au Québec ont jeté les bases d'une deuxième phase de déploiement de nouveaux ACA. Initialement, cette phase devait se concrétiser en 2013 et en 2014, mais la décision de retourner en appel d'offres public pour faire l'acquisition de 37 nouveaux ACA¹⁴ a retardé l'échéancier de mise en œuvre de plus d'une année.

129 NOUVEAUX EMPLACEMENTS

En vue de choisir les emplacements où seront déployés les nouveaux ACA, des représentants du ministère des Transports et des villes participantes au PPCM ont étudié plusieurs endroits où ils pourraient être utilisés. Dans un premier temps, les municipalités et le Ministère ont identifié des emplacements où l'utilisation des ACA serait appropriée.

Il convient de préciser que ce sont les villes qui ont proposé les sites sur leur territoire, en collaboration avec leur service de police. Ces villes, à titre de gestionnaire de leur réseau routier, sont les mieux outillées pour faire des choix adaptés aux réalités locales. Cette démarche s'inscrit dans une volonté d'établir un véritable partenariat avec les municipalités. Elle témoigne de gestes concrets pour favoriser l'autonomie municipale et les gouvernements de proximité.

Dans le cadre du PPCM, des particularités à l'égard du type d'appareils et du ratio entre le nombre d'appareils et de sites sont prévues pour chacune des villes ou agglomérations participantes.

La Ville de Québec, par exemple, a fait le choix de surveiller un nombre élevé de sites sur l'ensemble du territoire de l'agglomération et d'expérimenter l'utilisation d'appareils mobiles dans neuf secteurs en milieu résidentiel. Ces secteurs ont été identifiés à la suite de plaintes et de problématiques de sécurité observées dans certains quartiers.

Les différentes approches seront évaluées au terme du projet pilote. Le MTQ, les villes participantes et les partenaires associés au dossier collaboreront à la préparation d'un rapport d'évaluation finale du projet pilote. Les résultats de cette évaluation devraient permettre de conclure quant à la forme de coopération et aux types d'appareils les mieux adaptés au contexte municipal.

Après l'étape d'identification, les emplacements proposés ont été analysés par un comité d'experts composé de représentants du ministère des Transports, du ministère de la Sécurité publique, de la Sûreté du Québec et du Service de police de la Ville de Montréal, ainsi que des représentants des villes participantes au PPCM pour les emplacements les concernant.

Les critères de sélection utilisés pour le choix des endroits de contrôle sont notamment :

- une problématique d'accidents liés à la vitesse ou à des passages interdits aux feux rouges;
- les caractéristiques géométriques du site;
- l'accessibilité du site par un ACA mobile vitesse ou la possibilité d'aménager un tel accès;
- la difficulté d'exercer une surveillance policière habituelle.

Les ministres des Transports et de la Sécurité publique ont entériné les sites proposés par un arrêté ministériel, publié le 30 septembre 2015. Pour la phase 2, ce sont 129 nouveaux emplacements qui s'ajoutent aux 23 prévus à la phase 1 et à la mesure transitoire. Au total, ce sont 152 sites qui seront sous surveillance, répartis dans les régions de la Chaudière-Appalaches, de la Capitale-Nationale, des Laurentides, de Lanaudière, de Laval, de la Montérégie, de Montréal et de l'Outaouais. À noter que les policiers peuvent aussi assurer la surveillance des zones scolaires et des chantiers routiers à l'aide des ACA mobiles.

Les emplacements exacts sont décrits sur le site Web du ministère des Transports, à l'adresse suivante : www.ObjectifSecurite.gouv.qc.ca.

Le tableau 23 montre la répartition des nouveaux sites selon leur région administrative ou selon les municipalités participantes au PPCM, et désigne le corps de police qui en assurera la surveillance.

14. Trente-six ACA seront en service, un ACA mobile vitesse sera gardé en réserve pour remplacer un appareil hors service.

TABLEAU 23

RÉPARTITION DES NOUVEAUX EMPLACEMENTS SELON LES RÉGIONS,
LA MUNICIPALITÉ DU PPCM, LE TYPE D'ACA ET LE CORPS DE POLICE

Régions ou Villes	ACA mobiles vitesse	ACA fixes vitesse	ACA fixes feux rouges et vitesse	ACA fixes feux rouges
RÉSEAU SURVEILLÉ PAR LA SÛRETÉ DU QUÉBEC				
Capitale-Nationale	7	2	2	0
Chaudière-Appalaches	8	0	0	0
Laurentides	4	1	0	0
Lanaudière	9	1	1	0
Montérégie	18	0	2	0
Montréal	0	1	0	0
Laval	0	1	0	0
RÉSEAU SURVEILLÉ PAR LES SERVICES DE POLICE MUNICIPAUX				
Agglomération de Longueuil	6	0	1	1
Gatineau	20	0	1	0
Laval	0	0	1	3
Agglomération de Québec	38	0	1	0

Le 30 septembre 2015, les ministres des Transports et de la Sécurité publique ont rendu public l'arrêté ministériel concernant les marques et modèles d'ACA pouvant être utilisés au Québec.

Avant la mise en opération des appareils, le Ministère et les villes partenaires du PPCM ont marqué l'emplacement des sites par une signalisation, aux endroits choisis pour aviser les conducteurs de la présence des appareils de contrôle automatisé (voir section 5).

Il convient de noter que les sites retenus pour l'utilisation des ACA mobiles vitesse doivent permettre le positionnement du véhicule de manière à assurer la sécurité de son opérateur ainsi que celle des usagers de la route. En l'absence d'un emplacement répondant à ces exigences, par exemple sur des routes où l'accotement n'offre aucun refuge sécuritaire, des aménagements spécifiques ont été réalisés ou le seront.

APPEL D'OFFRES ET ACQUISITION DES NOUVEAUX ACA

L'appel d'offres pour l'acquisition des 37 nouveaux ACA a été publié le 6 juin 2014 et a pris fin le 30 septembre 2014. Quatre fournisseurs potentiels ont déposé une offre et, au terme du processus de sélection, les services du consortium CGI-Néolect ont été retenus. Le 24 mars 2015, le contrat a été conclu avec cette firme¹⁵ pour un montant maximum de 29 975 413,73\$ sur 10 ans. Ce montant comprend, notamment, la fourniture et l'installation des équipements, l'entretien et le soutien technique, l'inspection des équipements terrain, la signalisation pour les interventions d'entretien, de soutien technique et d'inspection des équipements terrain.

Le Centre de services partagés du Québec et le Ministère ont mené un processus rigoureux et transparent, favorisant le caractère concurrentiel du marché. Le 30 juin 2015, par voie de communiqué, le Secrétariat du Conseil du trésor confirmait que le processus d'adjudication a été conduit en bonne et due forme.

COORDINATION ET GESTION DU PROJET

Dans le cadre de la gestion de projet du nouveau déploiement, le MTQ, le MSP, le MJQ (BIA), le DPCP, la SQ, le SPVM, l'ADPQ, les villes participantes au PPCM ainsi que leur corps de police ont pris part aux différents groupes de travail devant baliser le projet et, plus particulièrement, au comité de coordination du projet, à celui sur le suivi des ententes MTQ-Villes, ainsi qu'au comité sur les communications.

Le Comité de coordination est le principal organe de concertation des partenaires du projet. Il a été le garant du respect des objectifs du projet, dans la continuité des balises fixées par le gouvernement.

Afin de coordonner l'ensemble des activités nécessaires à la mise en œuvre du déploiement de la phase 2, le MTQ a mis en place une structure de gestion de projet avec l'appui d'un bureau de projet. Cela a permis d'optimiser les contributions attendues des différentes parties prenantes du projet et d'établir un contrôle rigoureux des travaux réalisés par les fournisseurs de services. Pendant la durée du projet, une planification de l'ensemble des activités a été réalisée, mise à jour et partagée avec les intervenants principaux concernés, afin de s'assurer que chacun puisse programmer les efforts requis et les ressources correspondantes, selon l'échéancier prévu.

En plus de l'équipe projet désignée, plusieurs directions du MTQ, de la SQ, du SPVM, des villes participantes au PPCM ainsi que des autres intervenants du projet ont été mis à contribution pour valider la qualité et la conformité des livrables du projet sur le plan technique. Des rapports d'avancement et de suivi ont été produits par le bureau de projet, des rencontres statutaires ont été tenues à différents paliers pour traiter des aspects légaux, contractuels, financiers et communicationnels.

Finalement, plusieurs outils de communication et de partage de l'information ont été mis à la disposition des intervenants pour s'assurer que les directives de la direction de projet soient prises en compte et que l'actualité du projet soit connue.

15. En effet, le comité de sélection a évalué qu'un seul soumissionnaire peut être jugé conforme et acceptable. Par contre, les trois autres soumissions déposées ont été rejetées pour des raisons variées. La première soumission a été rejetée, car elle ne répondait pas aux exigences de qualité de l'appel d'offres. La deuxième était non admissible, car le fournisseur ne détenait pas sa licence de la Régie du bâtiment du Québec. Finalement, la troisième a été exclue parce qu'elle était conditionnelle ou restrictive, car elle exigeait que le contrat soit assujéti aux lois américaines.

INSTALLATION ET MISE EN SERVICE DES ACA FIXES

En ce qui concerne le déploiement des ACA fixes, la première étape a consisté à la réalisation des études de faisabilité pour chacun des 19 sites potentiels. L'objectif de ces études était de faire confirmer par le fournisseur que l'endroit choisi satisfaisait les critères techniques du fabricant pour déployer les ACA, conformément aux exigences de l'appel d'offres.

Le cas échéant, lorsque des contraintes majeures ont été soulevées lors de l'étude de faisabilité, des ajustements à l'installation ont été proposés ou de nouveaux endroits ont été identifiés. En somme, les études démontrent la faisabilité de l'installation des équipements sur un site et constituent le document contractuel par lequel le fournisseur s'engage à assurer le bon fonctionnement des équipements sur ce site, et ce, pour toute la durée du contrat.

Les directions territoriales du MTQ ainsi que les services techniques des villes participantes au PPCM ont été étroitement associés à la validation des études de faisabilité, étape qui constitue un préalable à la réalisation des travaux d'installation.

L'étape suivante a été l'établissement des plans et devis pour construction par le fournisseur. Cette étape a nécessité la coordination de multiples partenaires au MTQ et dans les villes participantes au PPCM puisque les travaux se déroulaient dans plusieurs régions, aussi bien sur le réseau routier du MTQ que sur celui des villes.

Les travaux d'installation ont commencé au mois d'août et devraient se terminer en décembre.

Six policiers de la SQ et du SPVM assurent le contrôle des appareils fixes à distance.

INSTALLATION ET MISE EN SERVICE DES ACA MOBILES

En ce qui concerne le déploiement des ACA mobiles, la première activité a consisté à faire produire les plans et devis pour l'aménagement des fourgonnettes et des remorques dans lesquelles les ACA sont installés. Ces plans doivent être conformes aux règles de santé et sécurité au travail des corps de police et respecter les exigences techniques décrites dans l'appel d'offres. Les plans et devis ont fait l'objet d'une approbation formelle par le Ministère et par les services de police de la SQ, du SPVM, du SPVQ, du SPVG et du SPAL.

À noter que les organisations policières ont travaillé avec le représentant de leur comité de santé et sécurité au travail pour s'assurer que l'aménagement de la fourgonnette-prototype et de la remorque-prototype, qui sont utilisées par les policiers, soit conforme aux exigences de santé et sécurité.

Les prototypes ont également été validés par le Ministère et ses partenaires.

Les tests préalables à la livraison des 10 ACA mobiles vitesse installés dans une fourgonnette ont été réalisés au début d'octobre et la livraison a été effectuée le 14 octobre, pour que la surveillance policière puisse commencer le 19 octobre.

Les tests préalables à la livraison des huit ACA mobiles vitesse installés dans une remorque ont été réalisés en novembre 2015.

Ainsi, les 21 ACA mobiles (3 de la phase 1 et 18 de la phase 2) seront répartis suivant les différents corps de police, comme indiqué au tableau 24.

TABLEAU 24
RÉPARTITION DES ACA MOBILES
SELON LES CORPS DE POLICE

Corps de police	ACA mobile fourgonnette	ACA mobile remorque
SQ	6	3
SPVM	1	0
SPVQ	2	2
SPVG	2	2
SPAL	1	1
Réserve	1	0
TOTAL	13	8

Par ailleurs, les corps de police municipaux ont, en 2015, poursuivi leur collaboration, tant entre eux qu'avec la Sûreté du Québec, afin de mettre au point et d'harmoniser les stratégies policières quant à l'utilisation des ACA.

Les organisations policières, dont celles des villes, ont pris les mesures nécessaires pour que tous les policiers et leurs superviseurs concernés par l'utilisation des ACA mobiles aient reçu la formation appropriée, assurée par la SQ, et qu'ils aient réussi les examens.

Ainsi, 32 policiers, y compris les effectifs de la SQ, du SPVM, du SPVQ, du SPVG et du SPAL, sont attitrés à la supervision des ACA mobiles.

INSTALLATION DE LA SIGNALISATION

Les services des villes et les directions territoriales du MTQ ont préparé les plans de signalisation et se sont assurés que les quelque 1 600 panneaux seraient posés conformément à ces plans.

La signalisation est mise en place pour informer adéquatement les usagers de la route.

Tous les partenaires ont produit les efforts nécessaires pour permettre l'entrée en fonction progressive des 36 nouveaux ACA à compter du 19 octobre 2015.

Ce sont 129 nouveaux emplacements d'ACA qui ont été désignés par arrêté ministériel.

PROJET PILOTE DE COOPÉRATION MUNICIPALE ET ENTENTE AVEC LES MUNICIPALITÉS



8



8

PROJET PILOTE DE COOPÉRATION MUNICIPALE ET ENTENTE AVEC LES MUNICIPALITÉS

Comme il a été mentionné à la section 1, les agglomérations de Québec (comprenant les villes de Québec, de L'Ancienne-Lorette et de Saint-Augustin-de-Desmaures) et de Longueuil (comprenant les villes de Longueuil, de Boucherville, de Brossard et de Saint-Bruno-de-Montarville) ainsi que les villes de Laval et de Gatineau ont entériné, en 2013, des ententes avec le ministre des Transports quant à leur participation à un projet pilote de coopération municipale. Ce projet vise notamment à étudier la forme de coopération et les types d'appareils les mieux adaptés au contexte municipal en tenant compte de la volonté du gouvernement de respecter davantage l'autonomie municipale tout en favorisant une plus grande imputabilité.

8.1

LETTRES DE CLARIFICATION DES ENTENTES

En 2015, le ministère des Transports et les villes participantes au projet pilote ont notamment convenu, par un échange de lettres, de reporter au 30 juin 2017 la date de la fin du projet pilote, qui avait été prévue initialement au 31 décembre 2015. Cette clarification s'est révélée nécessaire pour prendre en compte le retard dans le processus d'acquisition des ACA.

8.2

PARTICIPATION DE LA VILLE DE MONTRÉAL

Précisons que depuis 2009, cinq ACA sont utilisés sur des chemins publics dont la surveillance est assurée par le Service de police de la Ville de Montréal. La Ville s'est impliquée activement depuis le début du déploiement et elle a confirmé qu'elle souhaitait participer au projet pilote de coopération municipale. Des discussions à ce sujet sont en cours.

8.3

RAPPORT D'ÉVALUATION À LA FIN DU PROJET PILOTE DE COOPÉRATION MUNICIPALE

À la fin du projet pilote de coopération municipale, les villes participantes et les partenaires gouvernementaux collaboreront à la rédaction d'un rapport d'évaluation. Tous pourront tirer leurs conclusions, notamment en ce qui a trait à la sécurité routière, à l'acceptabilité sociale, à l'organisation, à l'utilisation des appareils ainsi qu'aux aspects technologiques et financiers. Les municipalités et les partenaires gouvernementaux du projet seront mieux outillés pour proposer des orientations quant aux modalités de déploiement de nouveaux ACA dans les municipalités et à la gouvernance du projet.

INFORMATION À LA POPULATION



9

INFORMATION À LA POPULATION

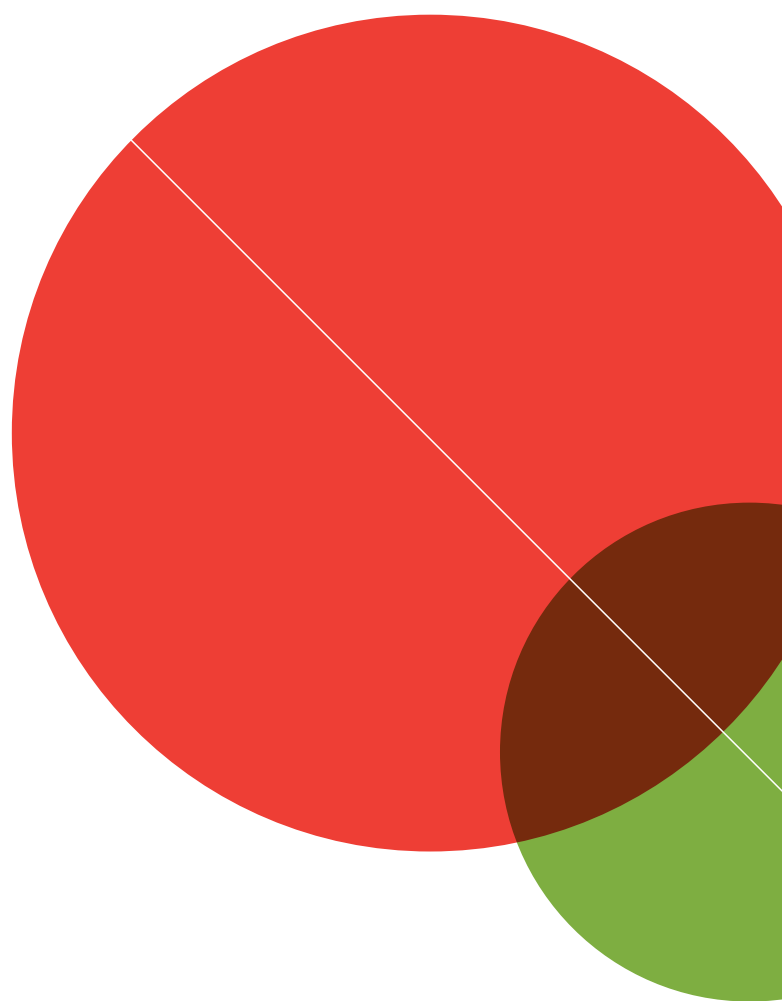
9.1

SITE WEB

Comme le recommandait la Commission des transports et de l'environnement dans son rapport d'évaluation du projet pilote en novembre 2011, le site Web du Ministère diffuse toujours de l'information sur les lieux d'installation des ACA en justifiant le choix de l'endroit et en présentant des statistiques pertinentes.

En 2014, des efforts ont été consentis pour que la section sur les ACA du site Web soit bonifiée, et ce, dans le but de continuer d'informer adéquatement la population tout en maintenant un haut standard de transparence. Le Ministère a alors mis en ligne un plus vaste échantillon de statistiques sur les ACA en service au Québec. L'actualisation des statistiques est prévue deux fois par année, soit en juin et en décembre.

Avec le déploiement réalisé en 2015, 129 nouveaux sites feront l'objet d'une surveillance au moyen des ACA. Ces sites sont caractérisés sur le site Web de la même façon que les 23 premiers. Les données associées à ces sites de surveillance ne seront affichées que lorsqu'elles seront statistiquement fiables.



9.2

ACTIVITÉS DE COMMUNICATION

Dans le dossier des ACA, le succès de la communication repose sur le principe d'acceptabilité sociale. Afin de maintenir une forte adhésion dans la population, le Ministère mise sur la diffusion d'une information adéquate aux usagers de la route en leur rappelant fréquemment et sans équivoque que la sécurité routière est l'objectif premier de cette mesure.

Ainsi, au cours de la dernière année, le Ministère a réalisé différentes activités de communication portant sur les appareils de contrôle automatisé, dont la diffusion de communiqués de presse. Ces derniers portaient plus spécifiquement sur la signature du contrat d'acquisition des nouveaux ACA et sur la présence d'ACA mobiles vitesse sur les chantiers.

De plus, à Montréal, le transfert de l'ACA installé à l'intersection des rues Notre-Dame et University vers l'intersection du boulevard Henri-Bourassa et de la rue Berri a aussi fait l'objet d'un communiqué de presse.

Finalement, le 30 septembre 2015, le ministre des Transports, monsieur Robert Poëti, et la vice-première ministre et ministre de la Sécurité publique, madame Lise Thériault, annonçaient qu'à l'automne 2015, 129 nouveaux emplacements s'ajouteraient aux 23 déjà en service, dans le cadre du déploiement de 36 nouveaux appareils de contrôle automatisé (phase 2).

À cette occasion, les ministres rappelaient que ce déploiement s'inscrit dans le cadre d'un projet pilote de coopération municipale s'échelonnant sur au moins 18 mois avec les villes de Gatineau et de Laval, ainsi que les agglomérations de Longueuil (comprenant les villes de Longueuil, de Boucherville, de Brossard et de Saint-Bruno-de-Montarville) et de Québec (comprenant les villes de Québec, de L'Ancienne-Lorette et de Saint-Augustin-de-Desmaures). Les services policiers de ces mêmes administrations opéreront les appareils sur le territoire dont ils ont la surveillance, alors que la Sûreté du Québec opérera les appareils déployés sur le réseau du ministère des Transports.

9.3

CAMPAGNE D'INFORMATION ET DE PUBLICITÉ SUR LE DÉPLOIEMENT DE LA PHASE 2

La mise en place d'une stratégie-cadre de communication a permis d'informer les conducteurs de la présence des nouveaux ACA. Pour ce faire, les moyens de communication suivants ont été utilisés :

- campagne publicitaire (radio, Web, médias sociaux);
- messages sur les panneaux à messages variables du ministère des Transports;
- panneaux de sensibilisation aux abords des routes;
- diffusion d'information sur le Web et sur les différentes plateformes gouvernementales et celles des relayeurs d'information (sites du MTQ et des municipalités participantes au projet pilote, Québec 511, etc.);
- relations de presse (communiqué de presse national et communiqués de presse régionaux sur le projet pilote);
- boîte à outils mise à la disposition des partenaires afin qu'ils puissent diffuser certains éléments de la campagne publicitaire (bannières pour le Web, publicité imprimée, etc.).

De leur côté, les villes participantes au PPCM ont mis en œuvre un plan de communication s'arrimant avec la stratégie-cadre. Elles ont également eu recours à leurs propres moyens de communication de proximité.

FONDS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

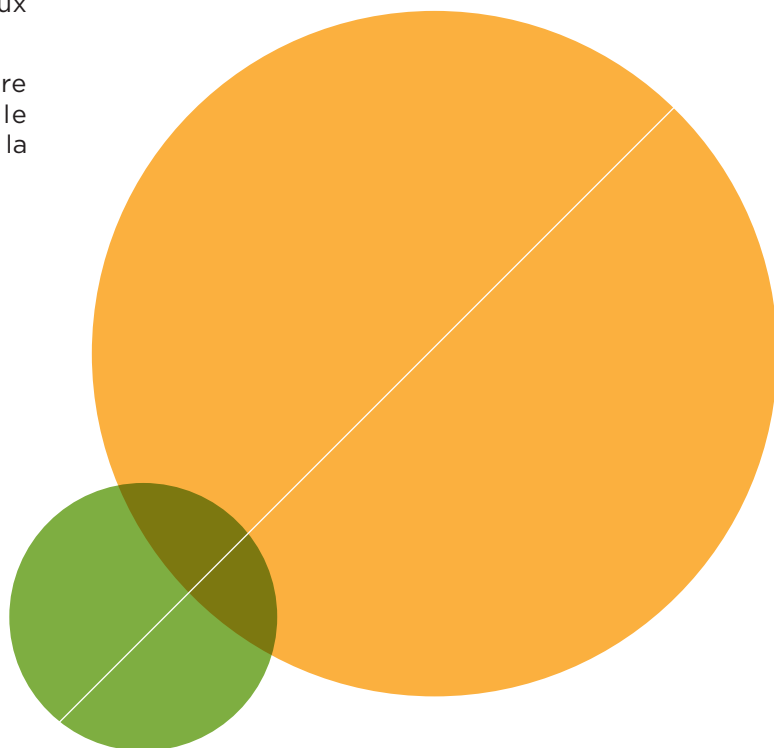


10

FONDS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

En vertu de la Loi sur le ministère des Transports, les sommes accumulées au Fonds de la sécurité routière proviennent des amendes et des frais découlant des infractions au Code de la sécurité routière détectées par les ACA. Ces sommes ne peuvent être affectées qu'à des mesures ou à des programmes de sécurité routière et d'aide aux victimes de la route.

À ce jour, la seule mesure de sécurité routière financée par le Fonds est l'acquisition, le déploiement, l'entretien, le fonctionnement et la gestion des ACA eux-mêmes.



10.1

RÉSULTATS FINANCIERS DU FONDS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le tableau suivant présente les résultats du Fonds de la sécurité routière pour chacune des années financières de 2008-2009 à 2014-2015.

TABLEAU 25

ÉTAT DES RÉSULTATS ET DE L'EXCÉDENT LIÉ AUX ACTIVITÉS DU FONDS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	2008-2010	2010-2011 retraité	2011-2012	2012-2013	2013-2014*	2014-2015	CUMULÉ
REVENUS							
Amendes et revenus administratifs	7 318	8 893	8 158	10 260	15 405	21 462	71 496
DÉPENSES							
Coordination et mise en œuvre	730	546	523	1 049	1 142	1 629	5 619
Activités policières	1 495	1 758	1 972	1 975	2 059	2 484	11 743
Ministère de la Justice et Directeur des poursuites criminelles et pénales	900	1 974	3 108	2 075	2 540	4 423	15 020
Exploitation et entretien des équipements et des sites	1 637	1 379	1 326	1 291	1 647	2 210	9 490
Total des dépenses	4 762	5 657	6 929	6 390	7 388	10 746	41 872
EXCÉDENT (DÉFICIT) ANNUEL LIÉ AUX ACTIVITÉS	2 556	3 236	1 229	3 870	8 017	10 716	29 624

* Certaines dépenses de 2013-2014 ont été reclassées afin qu'elles puissent être comparées à celles de 2014-2015.

Malgré le fait qu'un nombre similaire d'ACA soit en service depuis 2009, les résultats de l'exercice 2014-2015 montrent à nouveau une importante augmentation des revenus portés au Fonds de la sécurité routière en comparaison avec l'exercice précédent. Ce résultat peut s'expliquer par le doublement du nombre de dossiers transmis au BIA de 2013 à 2014.

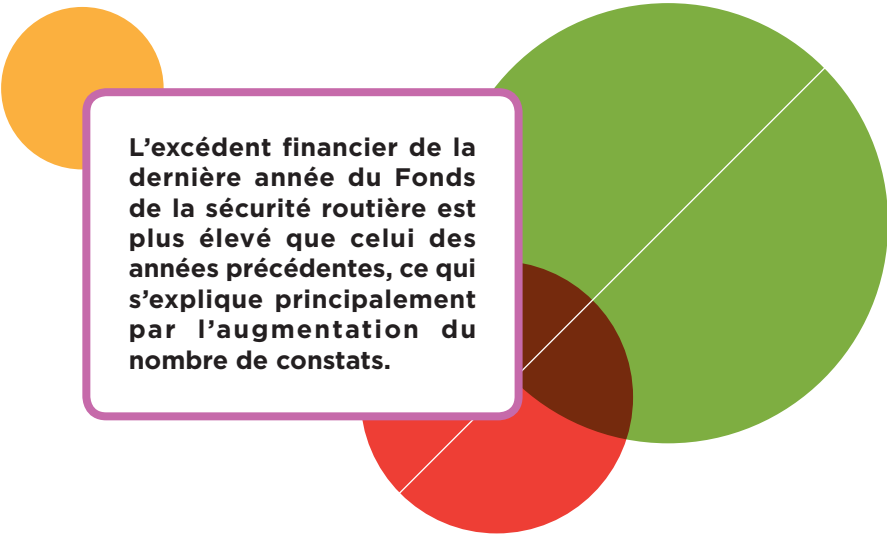
Il convient de noter que la hausse du nombre d'infractions détectées a occasionné une augmentation des coûts pour le traitement des dossiers, autant au Centre de traitement de la preuve de la Sûreté du Québec qu'au Bureau des infractions et amendes du ministère de la Justice.

10.2

UTILISATION DES EXCÉDENTS FINANCIERS DU FONDS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Un comité consultatif formé de sept membres de la Table québécoise de la sécurité routière a été mis en place avec, comme principal mandat, de conseiller le ministre des Transports quant à l'utilisation des sommes versées au Fonds. Ces sommes permettent, dans un premier temps, de couvrir les dépenses engagées pour réaliser le projet. Dans un deuxième temps, les surplus générés devraient permettre la mise en place de mesures ou de programmes en matière de sécurité routière et d'aide aux victimes de la route. Un programme d'aide est actuellement en préparation.

Par ailleurs, dans le cadre du projet pilote de coopération municipale, il a été convenu avec les villes concernées que l'excédent financier généré par l'utilisation des appareils installés sur le territoire du Québec soit partagé, et ce, conformément à une formule et selon des modalités à déterminer par le ministre au terme du projet, prévu le 30 juin 2017. Conformément aux ententes signées en 2013, un comité sera mis en place avec, notamment, les villes concernées pour établir les différentes formules à analyser. Dans le respect de l'objectif du Fonds, les sommes devront servir à financer des mesures et des programmes de sécurité routière et d'aide aux victimes de la route.



L'excédent financier de la dernière année du Fonds de la sécurité routière est plus élevé que celui des années précédentes, ce qui s'explique principalement par l'augmentation du nombre de constats.

DÉVELOPPEMENT INFORMATIQUE



11

11

DÉVELOPPEMENT INFORMATIQUE

Le Ministère a amorcé des démarches pour améliorer le support de solutions informatiques et des logiciels utilisés pour l'exploitation des ACA. Depuis 2009, plusieurs améliorations ont été apportées, mais de récentes analyses ont fait ressortir certains besoins, notamment celui de mettre en place une nouvelle solution de traitement des données d'infraction, d'effectuer le rehaussement de l'infrastructure technologique et de procéder au déploiement d'un système de gestion de la maintenance et des incidents.

11.1

NOUVELLE SOLUTION DE TRAITEMENT DES DONNÉES D'INFRACTION

Le 11 août 2014, à la demande du Ministère, le CSPQ a publié un appel d'intérêt international en français avec une traduction de courtoisie en anglais à l'intention des entreprises spécialisées dans ce domaine. Le processus a permis au Ministère de recevoir de la documentation sur certains types de solutions de traitement utilisées ailleurs dans le monde. À la suite de cet appel d'intérêt, le Ministère et ses partenaires ont rencontré, en janvier 2015, plusieurs entreprises spécialisées dans ce secteur. L'exercice a permis de vérifier les tendances à venir dans ce domaine. L'exercice a aussi permis de vérifier les capacités techniques des entreprises à pouvoir satisfaire les besoins. Le Ministère, avec ses partenaires, a constaté que la tendance en matière de solutions de traitement est d'utiliser un même progiciel pour assurer la gestion de l'ensemble des processus nécessaires à l'utilisation des ACA. Les processus peuvent être très variés, allant de la constatation de l'infraction jusqu'à la contestation à la Cour, en passant par la perception et le paiement des amendes. Cette philosophie est présentement incompatible avec le mode de fonctionnement en place. À la suite de ce constat, le Ministère et ses partenaires ont convenu :

- d'attendre les résultats du PPCM avant de faire un choix pour la nouvelle solution de traitement;
- puisque la solution de traitement actuelle est une solution provisoire adaptée au projet pilote, de faire un rehaussement de cette solution pour répondre à un besoin plus pérenne en attendant l'orientation à venir. Ce rehaussement assure également que le système en place permettra le traitement des données provenant de l'exploitation des 37 nouveaux appareils.

11.2

REHAUSSEMENT DE L'INFRASTRUCTURE TECHNOLOGIQUE

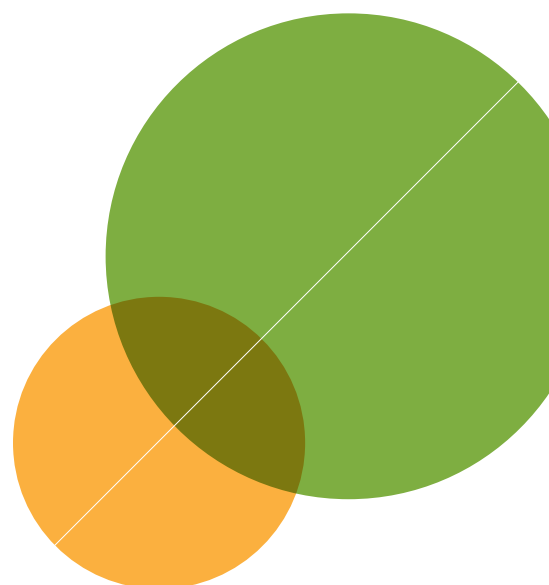
En février 2012, le ministre des Transports annonçait l'utilisation, sur une base permanente, des ACA déjà en place et le déploiement progressif de nouveaux ACA. Par la suite, le Ministère et ses partenaires ont convenu d'effectuer un rehaussement de l'infrastructure technologique, et ce, pour trois raisons principales: renouveler l'infrastructure, car l'ensemble du matériel et des logiciels constituant cette infrastructure sont en fin de vie (en service depuis 2009), intégrer cette infrastructure aux services technologiques de la SQ et, finalement, optimiser la capacité de l'infrastructure pour pouvoir accueillir les nouveaux ACA et, ainsi, faciliter les opérations de mise à jour et son entretien. Le projet de rehaussement de l'infrastructure technologique devrait être terminé au cours de l'hiver 2016.

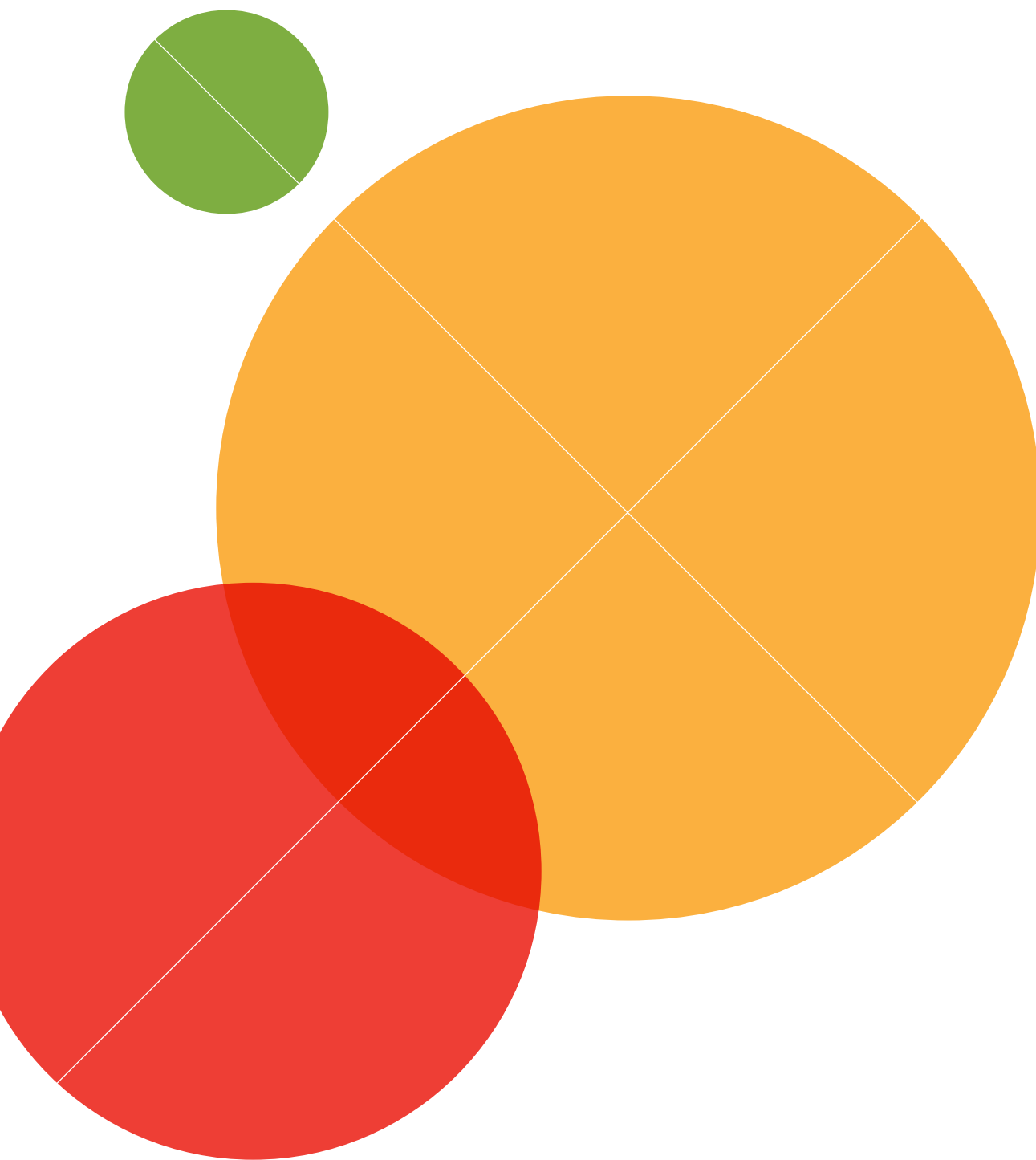
11.3

DÉPLOIEMENT DE LA GESTION DE LA MAINTENANCE ET DES INCIDENTS

Un progiciel déjà utilisé au Ministère a été adapté pour que soit assurée une veille sur la performance des ACA et que les données requises soient recueillies afin de gérer la maintenance et les incidents ainsi que les différents processus récurrents, comme les inspections et les vérifications des équipements.

Le Ministère utilise cette solution informatique depuis septembre 2014 dans le dossier des ACA afin de roder son utilisation. Des améliorations ont été apportées à ce système au cours de l'année 2015, un processus auquel les partenaires ont participé. Cette solution est prête à être utilisée pour les nouveaux équipements et les nouveaux sites dans le cadre du déploiement de la phase 2.





CONCLUSION



CONCLUSION

L'année 2015 est une année charnière pour ce qui est de la poursuite du programme consacré à l'utilisation des appareils de contrôle automatisé. En effet, elle marque la continuité des opérations de contrôle amorcées en 2009 et le démarrage de la phase 2 de déploiement de 36 nouveaux ACA, qui se traduit aussi par la détermination d'un total de 152 emplacements susceptibles d'être surveillés avec l'aide d'ACA et l'intégration opérationnelle des services de police des villes participantes au PPCM.

Il s'agit de conforter les résultats remarquables obtenus depuis 2009 en matière de sécurité routière et d'étendre la zone de couverture de la surveillance réalisée avec l'apport de ces nouvelles technologies.

Sur les aspects de la sécurité routière, la présence de ces appareils et d'une signalisation appropriée modifie de façon notable le comportement des usagers de la route. Ainsi, dans la très grande majorité des cas, aux endroits où sont utilisés les ACA, la diminution des accidents est plus marquée que sur l'ensemble du réseau routier québécois.

Le changement de technologie de captation des vitesses permet d'augmenter le temps d'utilisation des appareils, si bien que pour l'année 2014, en raison notamment du resserrement de la surveillance sur les chantiers et de la diminution du taux de dossiers rejetés, on observe un doublement du nombre de constats signifiés pour un même nombre d'appareils. Il en résulte une augmentation des excédents du Fonds de la sécurité routière, et ce, en dépit de l'augmentation des coûts associés au traitement des dossiers supplémentaires.

Ainsi, les excédents cumulés au Fonds de la sécurité routière permettent d'assurer l'autofinancement de la phase 2, notamment pour ce qui est de l'achat et de l'installation des appareils, de l'achat et de l'installation de la signalisation aux différents emplacements, de la rémunération de l'ensemble des effectifs requis et des activités de communication menées pour informer la population. À cet effet, pour informer les conducteurs de la présence des nouveaux ACA, une campagne d'information et de publicité utilisant la radio, le Web, l'affichage et les médias sociaux a commencé en octobre 2015 et se déroule sur quelques mois. Les villes participantes au PPCM contribuent également à diffuser l'information à la population à l'échelle locale.

Il convient de rappeler que les conclusions tirées au fil des rapports d'évaluation visent à mettre en place des mesures pour améliorer la compréhension et le fonctionnement de ces systèmes ainsi que les procédures qui y sont rattachées dans un objectif de transparence et d'acceptabilité sociale. Dans cet esprit, il avait été envisagé de limiter à certains propriétaires de véhicules routiers la possibilité de désigner le conducteur. Cependant, en considérant le faible nombre de désignations et leur diminution constante, il est opportun de maintenir les dispositions en vigueur actuellement. Une réévaluation sera faite après l'expérience acquise à la suite de la mise en service des appareils supplémentaires.

Les constats mis en évidence dans le présent rapport confortent le ministère des Transports et ses partenaires dans leur décision de poursuivre le déploiement en cours et de mettre en œuvre la partie opérationnelle du projet pilote de coopération municipale.

Il est important de rappeler que les sommes accumulées au Fonds de la sécurité routière ne peuvent être affectées qu'à des mesures ou à des programmes de sécurité routière et d'aide aux victimes de la route.

Ainsi, l'ensemble des actions et des mesures mises en œuvre avec la contribution de ces technologies concourt à placer le Québec au rang des administrations les plus performantes en matière de sécurité routière.

Le Ministère et ses partenaires continueront d'assurer un suivi rigoureux de ce déploiement au cours des prochaines années.



**Transports,
Mobilité durable
et Électrification
des transports**

Québec 