



**Radars
photo** et surveillance
aux feux rouges

OBJECTIF
»» SÉCURITÉ »»

Présentation technique

24 février 2009

Plan de la présentation



1. Mise en contexte et historique
2. Projet de loi n° 42
3. Technologie et processus
4. Détermination des endroits
5. Objectif sécurité

1. Mise en contexte et historique



- La vitesse et l'alcool sont les principales causes d'accidents routiers au Québec
- La vitesse est encore en cause dans 38 % des décès de la route
- Globalement, chaque diminution de 1 km/h de la vitesse moyenne pratiquée sur les routes entraîne une diminution de 3 % des accidents corporels
- La perception du risque d'être intercepté contribue au changement de comportement des automobilistes

1. Mise en contexte et historique



- En 2007, 608 personnes sont décédées sur les routes du Québec
- Si le Québec avait le même taux de décès dus aux accidents de la route par 100 000 habitants que des pays comme la Suède, les Pays-Bas ou la Grande-Bretagne, le nombre de décès oscillerait entre 331 et 493 *
- Plus près de nous, en se comparant à l'Ontario, il serait de 477, soit 131 décès de moins que le chiffre actuel
- En France, par exemple, environ 9800 vies ont été sauvées en 5 ans (entre 2002 et 2007). On attribue 75 % de ces gains en sécurité routière à la mise en place de radars photographiques

1. Mise en contexte et historique (suite)

Juillet 2007 – Recommandations du premier
rapport de la TQSR



1. Mettre en place un projet pilote qui tienne compte des préoccupations des membres de la TQSR
2. Selon les grands paramètres suivants :
 - Choix des endroits : où il existe de réels problèmes de sécurité routière liés à la vitesse ou au non-respect des feux rouges
 - Présignalisation des endroits pour éviter les pièges
 - Sommes perçues en contraventions réinvesties dans des mesures de sécurité routière
 - Plan de communication pour diffuser l'information sur les endroits

1. Mise en contexte et historique (suite)



Juillet 2007

- La ministre des Transports annonce ses 6 actions prioritaires, dont le projet pilote de radars photographiques et de surveillance aux feux rouges
- Mandat aux sous-ministres des Transports, de la Sécurité publique et de la Justice d'étudier la mesure et de proposer des orientations

Novembre 2007

- Dépôt du projet de loi n° 42 proposant les 6 actions prioritaires

1. Mise en contexte et historique (suite)



Novembre - décembre 2007

- Consultations particulières en commission parlementaire: 29 organisations/groupes/citoyens ont été consultés

Décembre 2007

- Adoption du projet de loi n° 42

Septembre 2008

- Entrée en vigueur des articles concernant le projet pilote, notamment les articles qui permettent de déterminer les endroits et les conditions d'utilisation des appareils, ainsi que la période d'essai

2. Projet de loi n° 42

Principes



- Détection de l'excès de vitesse par radar photo ou du non-respect du feu rouge par la surveillance aux feux rouges
- Poursuivant : Procureur général
- Contravention transmise au propriétaire du véhicule dans un délai de 30 jours suivant l'infraction
- Trois options s'offrent au propriétaire : payer, contester, identifier le conducteur

2. Projet de loi n° 42

Principes



- Possibilité d'identifier le conducteur :
 - Propriétaire et conducteur signent un formulaire et le transmettent dans un délai de 10 jours suivant l'infraction
 - En cas de refus du conducteur de s'identifier, le propriétaire transmet l'information au poursuivant et en avise le conducteur
 - Un nouveau constat est transmis au conducteur

2. Projet de loi n° 42 (suite)

Location à court terme



- Le locataire est réputé être le propriétaire
- L'entreprise de location doit transmettre les renseignements nécessaires à la signification de la contravention, dans un délai de 5 jours suivant la demande de la personne autorisée
- Le constat est signifié au locataire
- Si l'entreprise de location fait défaut de fournir les renseignements, elle recevra la contravention en tant que propriétaire du véhicule

2. Projet de loi n° 42 (suite)

Sanctions



- Aucun point d'inaptitude
- Mêmes amendes que dans le cas où l'infraction est constatée par un policier :
 - feu rouge : 100 \$ à 200 \$, plus les frais
 - excès de vitesse : variable selon l'écart de vitesse, plus les frais
- Amendes prévues en cas de vandalisme, de masquage de la plaque, etc.

2. Projet de loi n° 42 (suite)

Photo



La photo doit :

- indiquer l’endroit, la date et l’heure où elle a été prise
- montrer le feu de circulation ou indiquer la vitesse enregistrée, selon le cas
- montrer le véhicule, sa plaque sans qu’il soit possible d’identifier les occupants du véhicule
- être transmise avec le constat d’infraction

2. Projet de loi n° 42 (suite)

Endroits et appareils



Endroits

- 15 endroits déterminés par la ministre des Transports et le ministre de la Sécurité publique
- Doivent être signalisés

Appareils

- Doivent être approuvés par la ministre des Transports et le ministre de la Sécurité publique
- Leurs conditions et modalités d'utilisation doivent être déterminées par les deux ministres

2. Projet de loi n° 42 (suite)

Période d'essai et durée



- La ministre détermine une période d'essai de trois mois pendant laquelle un avertissement est transmis au contrevenant au lieu d'une contravention
- Durée du projet pilote : 18 mois
- Après 12 mois, la ministre fait rapport au gouvernement; ce rapport est déposé à l'Assemblée nationale pour étude en Commission parlementaire

2. Projet de loi n° 42 (suite)

Fonds de la sécurité routière



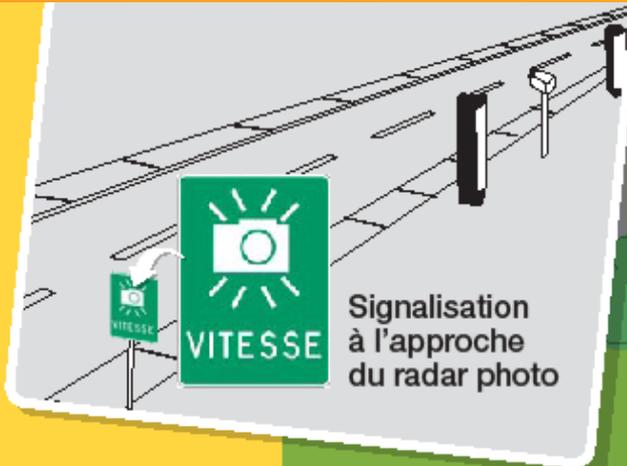
- Les amendes et les frais perçus sont entièrement versés dans le Fonds de la sécurité routière
- Le Fonds est affecté exclusivement au financement de programmes et de mesures de sécurité routière et d'aide aux victimes de la route
- Le Fonds est géré par la ministre des Transports
- La ministre constitue un comité consultatif :
 - composé de 5 membres de la Table québécoise de la sécurité routière, choisis parmi ceux que désigne le président
 - conseille annuellement la ministre sur l'utilisation des sommes

3. Technologie et processus Équipements de terrain - fixes



3. Technologie et processus (suite)

Aménagements types

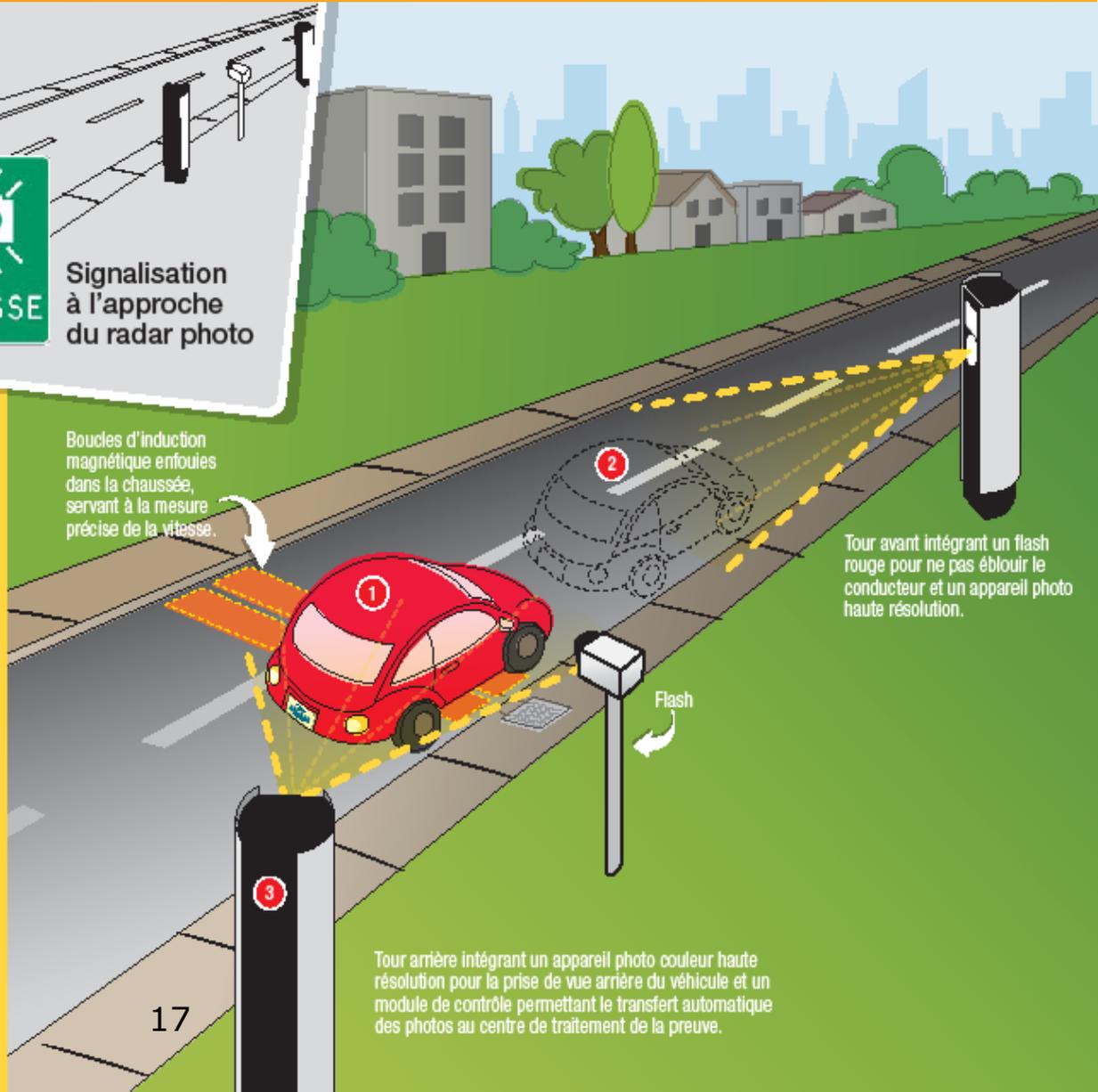


AMÉNAGEMENT TYPE D'UN RADAR PHOTO FIXE

- 1 Lorsque le véhicule dépasse la limite permise, les boucles le détectent et déclenchent la prise de photos avant et arrière simultanément.
- 2 Après un court délai, une deuxième série de photos (une de l'avant et une de l'arrière) est captée par les appareils. Elles serviront de preuves supplémentaires.
- 3 Les données de l'infraction figurent automatiquement sur la photo, notamment l'endroit, la date, l'heure, la vitesse et la plaque d'immatriculation du véhicule.

Les photos sont cryptées et acheminées automatiquement au centre de traitement de la preuve. Le constat n'est produit que lorsque le policier constate l'infraction.

Les photos, vue avant, seront utilisées uniquement pour les véhicules lourds en infraction munis d'une plaque d'immatriculation à l'avant.



3. Technologie et processus (suite)

Aménagements types

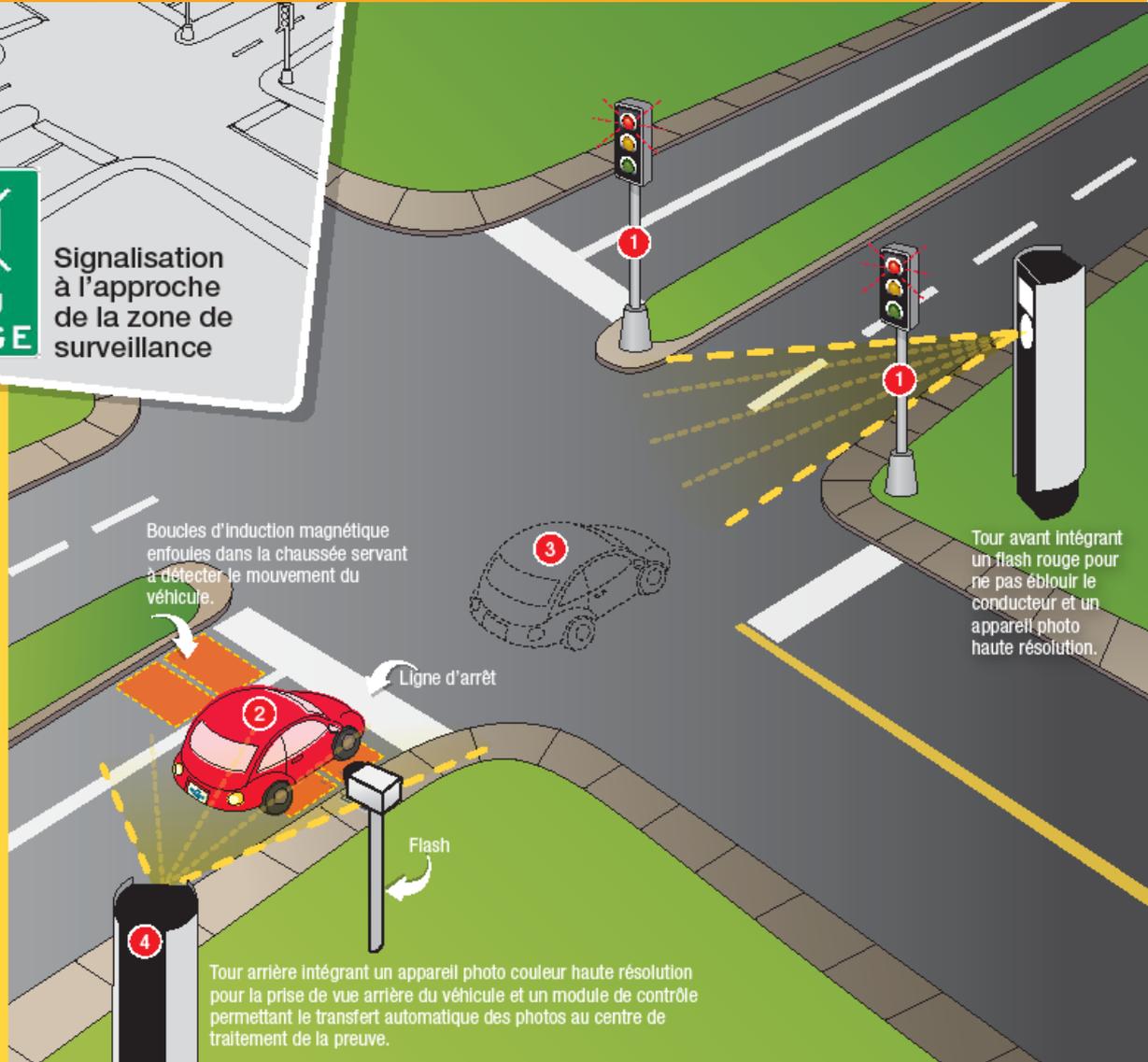


AMÉNAGEMENT TYPE DE LA SURVEILLANCE PHOTOGRAPHIQUE AUX FEUX ROUGES

- 1 Lorsque le feu tourne au rouge, le système se met en marche et surveille les mouvements.
- 2 Une première série de photos (une de l'avant et une de l'arrière) du véhicule en mouvement est prise avant qu'il ne franchisse la ligne d'arrêt.
- 3 Une deuxième série de photos (une de l'avant et une de l'arrière) du même véhicule est prise lorsque celui-ci est dans l'intersection et que le feu est rouge.
- 4 Les données de l'infraction figurent automatiquement sur les photos, notamment l'endroit, la date, l'heure, le feu de circulation rouge ainsi que la plaque d'immatriculation du véhicule.

Les photos sont cryptées et acheminées automatiquement au centre de traitement de la preuve. Le constat n'est produit que lorsque le policier constate l'infraction.

Les photos, vue avant, seront utilisées uniquement pour les véhicules lourds en infraction munis d'une plaque d'immatriculation à l'avant.



3. Technologie et processus (suite)

Cheminement de l'information

Équipements de terrain



- Prises de vues à la fois à l'avant et à l'arrière

Traitement de la preuve

Police



- Gestion centralisée
- Une équipe formée des 3 organisations policières : SQ, SPVM, ADPQ
- Interface avec les bases de données externes pour identifier le propriétaire (CRPQ, SAAQ)
- Production d'un rapport d'infraction général (RIG)

Gestion des infractions

BIA



- Production d'un constat

Réseau gouvernemental

- Intégrité (données, signature...)
- Sécurité (cryptage, liens filaires enfouis)
- Contrôle (surveillance et alerte)

3. Technologie et processus (suite)

Éléments du constat d'infraction

Transmis au contrevenant :

- Constat d'infraction
- Formulaire d'identification du conducteur
- Photos



4. Détermination des endroits

Critères de sélection des endroits



Critères techniques

- Problématiques d'accidents et de comportement
 - Vitesse excessive
 - Non-respect du feu rouge
 - Gravité des accidents
 - Collisions à angle droit
- Contrôle policier difficile
- Conforme à l'environnement technologique

Critères permettant le développement de la connaissance

- Régions: Montréal, Montérégie, Chaudière-Appalaches
- Vitesses affichées : de 50 km/h à 100 km/h
- Corps policiers : Sûreté du Québec, corps municipaux, SPVM
- Configurations de la route : de 2 voies à 6 voies
- Débits de circulation: moins de 10 000 véh/j à 118 000 véh/j

4. Détermination des endroits (suite)

Méthode de sélection des endroits



- Groupe de travail (corps policiers, MSP, MTQ)
- Rencontres avec les intervenants régionaux
- Visite des endroits

4. Détermination des endroits (suite)

Exemple : Surveillance aux feux rouges



Débit : 69 000 véh/j

Vitesse : 50 km/h

193 accidents sur 3 ans

68 accidents corporels,
dont 32 % causés par un
véhicule ayant passé sur
feu rouge

Interblocage

4. Détermination des endroits (suite)

Exemple : Radar photo fixe



Débit : 16 000 véh/j

Vitesse : 50 km/h

174 accidents/km sur 3 ans
(moyenne* : 18)

36 accidents corporels/km
(moyenne* : 3)

Secteur urbain

À proximité d'une zone
scolaire

* Moyenne à des endroits comparables de la région

4. Détermination des endroits (suite)

Exemple : Radar photo mobile



Longueur : 8,9 km

Route à 2 et 4 voies

Débit : 12 000 véh/j

Vitesses affichées : 70 ou 90 km

Secteurs périurbain et rural

16 accidents/km sur 3 ans
(moyenne* : 7)

6 accidents corporels/km
(moyenne* : 2)

85^e centile de vitesse de 100
km/h à 109 km/h

* Moyenne à des endroits comparables de la région

4. Détermination des endroits (suite)

Panneaux de signalisation



Appareils aux feux rouges



4. Détermination des endroits (suite)

Panneaux de signalisation



Radars photo fixes



4. Détermination des endroits (suite)

Panneaux de signalisation

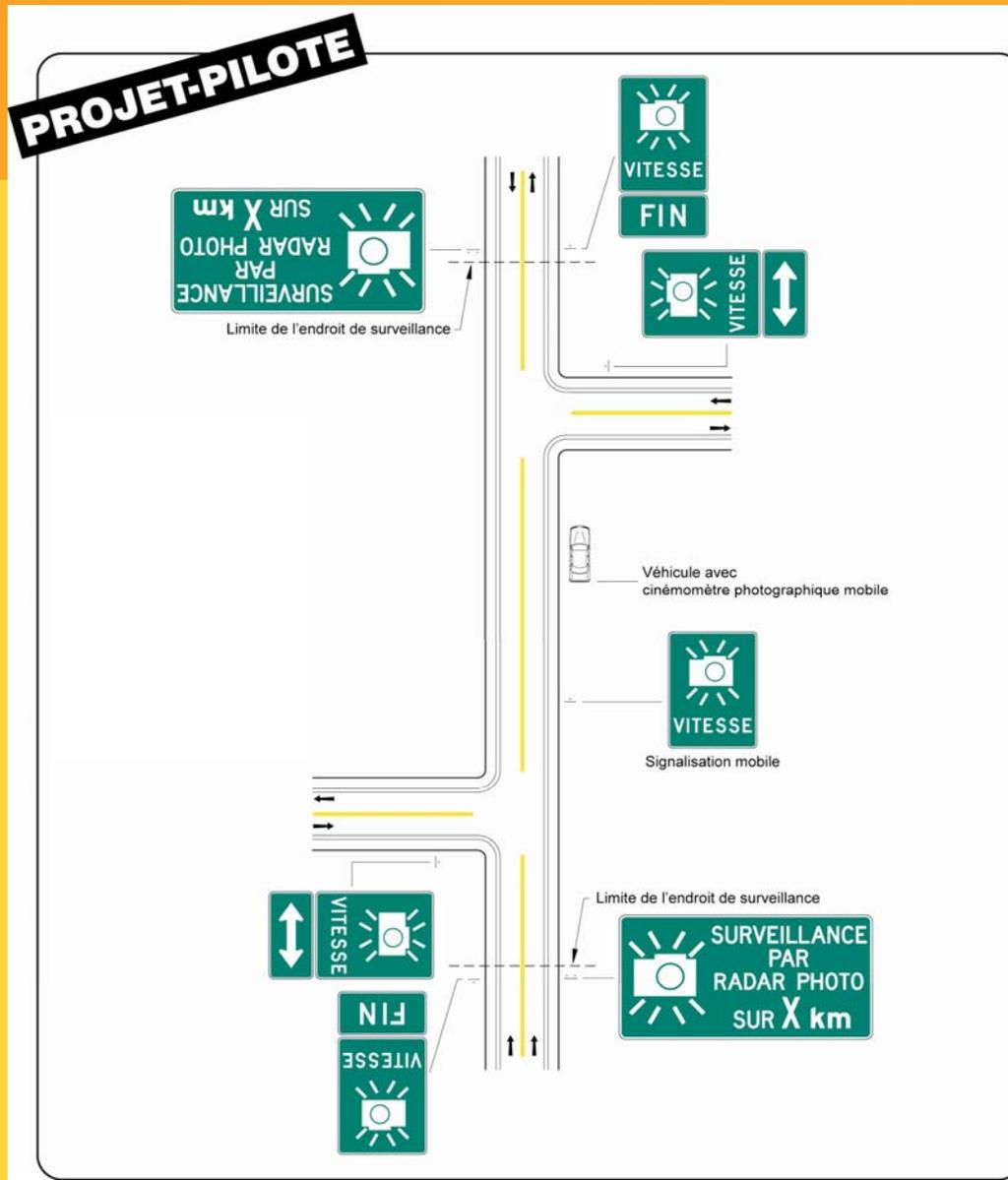


Radars photo mobiles



4. Détermination des endroits (suite)

Exemple d'un plan de signalisation de l'équipement mobile



5. Objectif sécurité



- Permet de développer des connaissances additionnelles en vue d'améliorer la **sécurité** routière
- Le choix des sites a été fait pour régler des problèmes de **sécurité** routière
- La signalisation sera installée de façon à éviter de piéger et renforcer un message de **sécurité** routière
- Les montants des infractions et les frais sont versés dans un Fonds dédié à la **sécurité** routière
- Vise un objectif ultime : La **sécurité** routière



**Radars
photo** et surveillance
aux feux rouges

OBJECTIF
»» SÉCURITÉ »»

Période de questions

À la suite de la conférence de presse

Seront disponibles en ligne :

- les cartes des endroits
- l'ensemble des éléments du projet
 - dans le site Web du ministère des Transports au www.mtq.gouv.qc.ca
 - sur le portail gouvernemental au www.gouv.qc.ca