

La recherche
commanditée

Étude comparative sur les modes
de gouvernance dans le contexte
de l'utilisation des cinémomètres
photographiques et des appareils
de surveillance aux feux rouges
Volet II – Analyses détaillées

Ministère des Transports du Québec
16 avril 2010

AVANT-PROPOS

Le ministère des Transports du Québec (MTQ) a confié à L'Observatoire de l'administration publique de l'ENAP (L'Observatoire) le mandat d'effectuer une étude comparative portant sur les modes de gouvernance liés à l'utilisation des cinémomètres photographiques et des systèmes de contrôle de la circulation aux feux rouges et leur efficacité relative, et ce, dans plusieurs administrations de l'OCDE.

L'étude a été menée en trois volets :

- Volet I – Réalisation d'une revue de la littérature relative à la thématique de même que certaines études de cas sommaires. L'objectif est d'établir un portrait de la situation dans plusieurs provinces canadiennes, États américains et pays de l'OCDE afin de cerner quelles seraient les administrations les plus pertinentes pour une étude détaillée;
- Volet II – Étude détaillée des modes de gouvernance utilisés au sein des administrations choisies;
- Volet III – Rapport de synthèse et d'analyse de l'ensemble des résultats.

Le présent rapport fait état des résultats du Volet II de l'étude, soit l'analyse détaillée des administrations sélectionnées.

Les travaux ont été réalisés sous la supervision de Michelle Jacob, chef de l'équipe de recherche. L'étude détaillée des modes de gouvernance utilisés au sein des administrations a été effectuée par Dolorès Grossemy et Estelle Mongbé, agentes de recherche, ainsi que par Alexandru Gurau et Marc Demers, agents de recherche. Patricia Pelletier et Geneviève Toussaint ont procédé à la révision linguistique du rapport et Corinne Sarian en a effectué la mise en page.

Pierre Cliche
Administrateur invité
Coordonnateur de la recherche commanditée
L'Observatoire de l'administration publique – ENAP
pierre.cliche@enap.ca

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS.....	I
LISTE DES SIGLES ET ACRONYMES.....	IX
ALBERTA.....	1
1 MISE EN CONTEXTE	1
1.1 ORGANISATION POLITIQUE ET ADMINISTRATIVE	1
1.2 PARTAGE DES RESPONSABILITÉS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE.....	2
1.3 ÉTAT DE LA SITUATION PAR RAPPORT À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE	5
2 UTILISATION DES CINÉMOMÈTRES PHOTOGRAPHIQUES ET DES CAMÉRAS AUX FEUX ROUGES.....	5
2.1 PERSPECTIVE HISTORIQUE.....	5
2.2 PORTRAIT ACTUEL.....	6
2.3 UTILISATION DES DISPOSITIFS DE CONTRÔLE DE LA VITESSE ET DES FEUX ROUGES DANS LA VILLE D'EDMONTON	7
3 CADRE LÉGISLATIF ET ADMINISTRATIF	8
3.1 CADRE LÉGISLATIF	8
3.2 CADRE ADMINISTRATIF	9
3.3 CADRE STRATÉGIQUE ET ADMINISTRATIF À EDMONTON	13
4 MODE DE GOUVERNANCE.....	14
4.1 RÉSUMÉ DU MODÈLE DE GOUVERNANCE	14
4.2 PRINCIPAUX ACTEURS GOUVERNEMENTAUX.....	14
4.3 ACTEURS NON GOUVERNEMENTAUX.....	16
4.4 INTERACTIONS ENTRE LES DIFFÉRENTS ACTEURS.....	16
5 DÉPLOIEMENT DES SYSTÈMES	18
5.1 PROCESSUS DE DÉPLOIEMENT	18
5.2 CIRCUIT DU CONTRÔLE-SANCTION.....	21
5.3 RESSOURCES AFFECTÉES À LA GESTION ET À L'EXPLOITATION.....	23
5.4 FLUX DES REVENUS GÉNÉRÉS PAR LES CONSTATS D'INFRACTION.....	25
6 SUIVIS ET ÉVALUATIONS	25
BIBLIOGRAPHIE	29
ANNEXE I : DONNÉES ROUTIÈRES	33
ANNEXE II : DOCUMENTS UTILISÉS AU COURS DES VÉRIFICATIONS EFFECTUÉES PAR LE MINISTÈRE DU PROCUREUR GÉNÉRAL ET DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE	35
ARIZONA ET SCOTTSDALE	45
1 MISE EN CONTEXTE	45
1.1 ORGANISATION POLITIQUE ET ADMINISTRATIVE	45

1.2	PARTAGE DES RESPONSABILITÉS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE.....	46
1.3	ÉTAT DE LA SITUATION PAR RAPPORT À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE.....	47
1.4	PERSPECTIVE HISTORIQUE DE L'UTILISATION DES CINÉMOMÈTRES PHOTOGRAPHIQUES ET DES CAMÉRAS AUX FEUX ROUGES	47
ARIZONA.....		49
2	UTILISATION DES CINÉMOMÈTRES PHOTOGRAPHIQUES ET DES CAMÉRAS AUX FEUX ROUGES.....	49
3	CADRE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE.....	49
4	MODE DE GOUVERNANCE	51
4.1	RÉSUMÉ DU MODÈLE DE GOUVERNANCE.....	51
4.2	PRINCIPAUX ACTEURS GOUVERNEMENTAUX.....	52
4.3	ACTEURS NON GOUVERNEMENTAUX.....	53
4.4	INTERACTIONS ENTRE LES DIFFÉRENTS ACTEURS.....	54
5	DÉPLOIEMENT DES SYSTÈMES.....	56
5.1	PROCESSUS DE DÉPLOIEMENT	56
5.2	CIRCUIT DU CONTRÔLE-SANCTION.....	57
5.3	RESSOURCES AFFECTÉES À LA GESTION ET À L'OPÉRATION.....	60
5.4	FLUX DES REVENUS GÉNÉRÉS PAR LES CONSTATS D'INFRACTIONS.....	60
6	SUIVIS ET ÉVALUATIONS.....	62
SCOTTSDALE.....		66
2	UTILISATION DES CINÉMOMÈTRES PHOTOGRAPHIQUES ET DES CAMÉRAS AUX FEUX ROUGES.....	66
3	CADRE LÉGISLATIF ET ADMINISTRATIF.....	67
4	MODE DE GOUVERNANCE	68
4.1	RÉSUMÉ DU MODÈLE DE GOUVERNANCE.....	68
4.2	PRINCIPAUX ACTEURS GOUVERNEMENTAUX.....	68
4.3	ACTEURS NON GOUVERNEMENTAUX.....	69
4.4	INTERACTIONS ENTRE LES DIFFÉRENTS ACTEURS.....	69
5	DÉPLOIEMENT DES SYSTÈMES.....	71
5.1	PROCESSUS DE DÉPLOIEMENT	71
5.2	CIRCUIT DU CONTRÔLE-SANCTION.....	71
5.3	RESSOURCES AFFECTÉES À LA GESTION ET À L'OPÉRATION.....	73
5.4	FLUX DES REVENUS GÉNÉRÉS PAR LES CONSTATS D'INFRACTIONS.....	74
6	SUIVIS ET ÉVALUATIONS.....	76
BIBLIOGRAPHIE		79
ANNEXE I : LOIS RELATIVES À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN ARIZONA		83
ANNEXE II : LOI DE L'ÉTAT DE L'ARIZONA AUTORISANT LES MUNICIPALITÉS À LÉGIFÉRER EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE		87

ANNEXE III : RÉGLEMENTATION MUNICIPALE DE LA VILLE DE SCOTTSDALE EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE	89
FRANCE.....	95
1 MISE EN CONTEXTE	95
1.1 ORGANISATION POLITIQUE ET ADMINISTRATIVE	95
1.2 PARTAGE DES RESPONSABILITÉS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE.....	96
1.3 ÉTAT DE LA SITUATION PAR RAPPORT À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE	98
2 UTILISATION DES CINÉMOMÈTRES PHOTOGRAPHIQUES ET DES CAMÉRAS AUX FEUX ROUGES.....	99
2.1 PERSPECTIVE HISTORIQUE.....	99
2.2 PORTRAIT ACTUEL.....	101
3 CADRE LÉGISLATIF ET ADMINISTRATIF	103
4 MODE DE GOUVERNANCE.....	105
4.1 RÉSUMÉ DU MODÈLE DE GOUVERNANCE.....	105
4.2 PRINCIPAUX ACTEURS GOUVERNEMENTAUX.....	105
4.3 ACTEURS NON GOUVERNEMENTAUX.....	113
4.4 INTERACTIONS ENTRE LES DIFFÉRENTS ACTEURS.....	115
5 DÉPLOIEMENT DES SYSTÈMES	116
5.1 PROCESSUS DE DÉPLOIEMENT	116
5.2 CIRCUIT DU CONTRÔLE-SANCTION.....	117
5.3 RESSOURCES AFFECTÉES À LA GESTION ET À L'OPÉRATION.....	121
5.4 FLUX DES REVENUS GÉNÉRÉS PAR LES CONSTATS D'INFRACTIONS.....	122
6 SUIVIS ET ÉVALUATIONS	125
BIBLIOGRAPHIE	129
ANNEXE I : CONTRÔLE AUTOMATIQUE DE FRANCHISSEMENT DE FEUX ROUGES.....	135
ANNEXE II : MODÈLE D'UN AVIS DE CONTRAVENTION	137
ANNEXE III : FORMULAIRE DE REQUÊTE EN EXONÉRATION.....	141
ANNEXE IV : ÉVOLUTION DU NOMBRE DE TUÉS 1970 - 2008.....	143
ANNEXE V : PART DES EXCÈS DE VITESSE DANS LES INFRACTIONS	145
ANNEXE VI : TYPES DE SANCTIONS APPLIQUÉES AUX EXCÈS DE VITESSE.....	147
NEW SOUTH WALES	151
1 MISE EN CONTEXTE	151
1.1 ORGANISATION POLITIQUE ET ADMINISTRATIVE	151
1.2 PARTAGE DES RESPONSABILITÉS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE.....	152
1.3 ÉTAT DE LA SITUATION PAR RAPPORT À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE	154
2 UTILISATION DES CINÉMOMÈTRES PHOTOGRAPHIQUES ET DES CAMÉRAS AUX FEUX ROUGES.....	155

2.1	PERSPECTIVE HISTORIQUE	155
2.2	PORTRAIT ACTUEL.....	157
3	CADRE LÉGISLATIF ET ADMINISTRATIF.....	158
3.1	CADRE LÉGISLATIF	158
3.2	CADRE ADMINISTRATIF	161
4	MODE DE GOUVERNANCE	162
4.1	RÉSUMÉ DU MODÈLE DE GOUVERNANCE.....	162
4.2	PRINCIPAUX ACTEURS GOUVERNEMENTAUX.....	162
4.3	ACTEURS NON GOUVERNEMENTAUX.....	165
4.4	INTERACTIONS ENTRE LES DIFFÉRENTS ACTEURS.....	165
5	DÉPLOIEMENT DES SYSTÈMES.....	167
5.1	PROCESSUS DE DÉPLOIEMENT.....	167
5.2	CIRCUIT DU CONTRÔLE-SANCTION.....	170
5.3	RESSOURCES AFFECTÉES À LA GESTION ET À L'OPÉRATION.....	173
5.4	FLUX DES REVENUS GÉNÉRÉS PAR LES CONSTATS D'INFRACTIONS.....	174
6	SUVIS ET ÉVALUATIONS.....	176
6.1	ÉTUDES.....	176
6.2	COMMUNICATION	177
	BIBLIOGRAPHIE	179
	ANNEXE I : ORGANISATION POLITIQUE ET ADMINISTRATIVE DU NSW.....	185
	ANNEXE II : ORGANIGRAMME DE LA ROAD & TRAFFIC AUTHORITY	187
	ROYAUME-UNI.....	191
1	MISE EN CONTEXTE.....	191
1.1	ORGANISATION POLITIQUE ET ADMINISTRATIVE	191
1.2	PARTAGE DES RESPONSABILITÉS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE.....	192
1.3	ÉTAT DE LA SITUATION PAR RAPPORT À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE.....	195
2	UTILISATION DES CINÉMOMÈTRES PHOTOGRAPHIQUES ET DES CAMÉRAS AUX FEUX ROUGES.....	196
2.1	PERSPECTIVE HISTORIQUE	196
2.2	PORTRAIT ACTUEL.....	199
3	CADRE LÉGISLATIF ET ADMINISTRATIF.....	201
3.1	CADRE LÉGISLATIF	201
3.2	CADRE ADMINISTRATIF	203
4	MODE DE GOUVERNANCE	203
4.1	RÉSUMÉ DU MODÈLE DE GOUVERNANCE.....	204
4.2	PRINCIPAUX ACTEURS GOUVERNEMENTAUX.....	205
4.3	ACTEURS NON GOUVERNEMENTAUX.....	207
4.4	INTERACTIONS ENTRE LES DIFFÉRENTS ACTEURS.....	207
5	DÉPLOIEMENT DES SYSTÈMES.....	212

5.1	PROCESSUS DE DÉPLOIEMENT	212
5.2	CIRCUIT DU CONTRÔLE-SANCTION.....	217
5.3	RESSOURCES AFFECTÉES À LA GESTION ET À L'EXPLOITATION.....	219
5.4	FLUX DES REVENUS GÉNÉRÉS PAR LES CONSTATS D'INFRACTION.....	222
6	SUVIS ET ÉVALUATIONS	226
6.1	RÉSULTATS OBTENUS.....	226
6.2	MODES DE SUIVI ET D'ÉVALUATION	229
6.3	FACTEURS DE SUCCÈS	231
	BIBLIOGRAPHIE	233
	ANNEXE I : RÈGLES CONCERNANT LA SIGNALISATION, LA VISIBILITÉ ET LA PERCEPTIBILITÉ DES CAMÉRAS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE.....	239
	ANNEXE II : ÉCOSSE – SCOTTISH SAFETY CAMERA PROGRAMME	241
	SUÈDE	249
1	MISE EN CONTEXTE	249
1.1	ORGANISATION POLITIQUE ET ADMINISTRATIVE	249
1.2	PARTAGE DES RESPONSABILITÉS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE.....	250
1.3	ÉTAT DE LA SITUATION PAR RAPPORT À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE.....	251
2	UTILISATION DES CINÉMOMÈTRES PHOTOGRAPHIQUES ET DES CAMÉRAS AUX FEUX ROUGES	253
2.1	PERSPECTIVE HISTORIQUE.....	253
2.2	PORTRAIT ACTUEL.....	254
3	CADRE LÉGISLATIF ET ADMINISTRATIF	256
3.1	CADRE LÉGISLATIF	256
3.2	CADRE ADMINISTRATIF	256
4	MODE DE GOUVERNANCE.....	257
4.1	RÉSUMÉ DU MODÈLE DE GOUVERNANCE.....	257
4.2	PRINCIPAUX ACTEURS GOUVERNEMENTAUX.....	257
4.3	ACTEURS NON GOUVERNEMENTAUX.....	261
4.4	INTERACTIONS ENTRE LES DIFFÉRENTS ACTEURS.....	262
5	DÉPLOIEMENT DES SYSTÈMES	263
5.1	PROCESSUS DE DÉPLOIEMENT	263
5.2	CIRCUIT DU CONTRÔLE-SANCTION.....	264
5.3	RESSOURCES AFFECTÉES À LA GESTION ET À L'OPÉRATION.....	266
5.4	FLUX DES REVENUS GÉNÉRÉS PAR LES CONSTATS D'INFRACTIONS.....	266
6	SUVIS ET ÉVALUATIONS	266
	BIBLIOGRAPHIE	269
	ANNEXE I : IMPACT DES CINÉMOMÈTRES PHOTOGRAPHIQUES SUR LA VITESSE	273
	ANNEXE II : CINÉMOMÈTRES PHOTOGRAPHIQUES MOBILES.....	275
	ANNEXE III : EXEMPLE DE PHOTO	277

ANNEXE IV : ARCHITECTURE DU SYSTÈME DE CP	279
ANNEXE V : PORTRAIT DU RÉSEAU ROUTIER	281
ANNEXE VI : EXCÈS DE VITESSE ENTRE 1996 ET 2008.....	283
ANNEXE VII : PRINCIPALES COMPOSANTES DU SYSTÈME DE CP	285

LISTE DES SIGLES ET ACRONYMES

ALBERTA

ACS	<i>ACS Public Sector Solutions Inc.</i>
ASHP	<i>Alberta Sheriff Highway Patrol</i>
CFR	Caméras aux feux rouges
GRC	Gendarmerie royale du Canada
ISD	<i>Intersection Safety Devices</i>
MoT	<i>Ministry of Transportation</i>
OTS	<i>Office of Traffic Safety</i>
OTSE	<i>Office of Traffic Safety in Edmonton</i>

ARIZONA

ADoT	<i>Arizona Department of Transportation</i>
ADPS	<i>Arizona Department of Public Safety</i>
A.R.S.	<i>Arizona Revised Statutes</i>
ASHSP	<i>Arizona Strategic Highway Safety Plan</i>
CFR	Appareil photographique de contrôle de circulation aux feux rouges
CP	Cinémomètre photographique
ETC	Équivalent temps complet
PEP	<i>Photo Enforcement Program</i>
PEU	<i>Photo Enforcement Unit</i>

FRANCE

AFITF	Agence pour le financement des infrastructures de transport en France
CACIR	Centre automatisé des infractions routières
CAS	Compte d'affectation spéciale

CFR	Caméras aux feux rouges
CISR	Comité interministériel de la sécurité routière
CNT	Centre national de traitement
CP	Cinémomètres photographiques
CPF	Cinémomètres photographiques fixes
CPM	Cinémomètres photographiques mobiles
CSA	Contrôle sanction automatisé
DDEA	Direction départementale de l'équipement et de l'agriculture
DGO	Document général d'orientation
DISR	Délégué interministériel à la sécurité routière
DPICA	Direction du projet interministériel de contrôle automatisé
DRIRE	Direction régionale de l'industrie, de la recherche et de l'environnement
DSCR	Délégation à la sécurité et circulation routières
MEEDDM	Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer
Miomct	Ministère de l'Intérieur, de l'Outre-mer et des Collectivités territoriales

NEW SOUTH WALES

CFR	Appareil photographique de contrôle de circulation aux feux rouges
CP	Cinémomètre photographique
CRS	<i>Centre for Road Safety</i>
LIDAR	<i>Light Detection and Ranging</i>
LTC	<i>Local Traffic Committee</i>
NRMA	<i>National Roads and Motorists' Association</i>
NSW	<i>New South Wales</i>
NSWPF	<i>New South Wales Police Force</i>
NSWTI	<i>NSW Transport & Infrastructure</i>
RTA	<i>Road & Traffic Authority</i>

SDRO *State Debt Recovery Office*

ROYAUME-UNI

CFR *Caméra aux feux rouges*
 COFP *Conditional Offer of a Fixed Penalty*
 COFPN *Conditional Offer of a Fixed Penalty Notice*
 CP *Cinémomètre photographique*
 DfT *Department for Transport*
 KSI *Killed or seriously injured*
 MO *Ministère et organisme*
 NIP *Notice of Intended Prosecution*
 RSP *Road Safety Partnerships (après 2007)*
 SCP *Safety Camera Partnerships (avant 2007)*
 SIC *Slight injury collisions*

SUÈDE

ATC Council *Automatic Traffic Control Council*
 CIU *Central Investigation Unit*
 CP *Cinémomètres photographiques*
 NPB *National Police Board*
 SRA *Swedish Road Administration*

ABRÉVIATIONS

\$ A *Dollar australien*
 \$ CA *Dollar canadien*
 \$ US *Dollar américain*
 € *Euro*

Kr	Couronne suédoise
£	Livre sterling
G	Milliard
K	Millier
M	Million
km/h	Kilomètres à l'heure
mi/h	Milles à l'heure
n. d.	Non disponible

ALBERTA

En Alberta, le terme qui désigne les appareils utilisés pour contrôler le respect des feux rouges est *red light cameras*. Un autre type d'appareils, appelés *intersection safety devices*, sont des cinémomètres photographiques servant à contrôler à la fois le respect des feux rouges et les limites de vitesse aux intersections. Ils ont été implantés depuis 2009 dans plusieurs villes albertaines pour remplacer les caméras aux feux rouges.

Dans la présente étude, les termes suivants seront donc retenus :

- Caméras aux feux rouges (CFR);
- *Intersection safety devices* (ISD).

Des radars mobiles (*photo radar*) sont également utilisés. L'ensemble de ces dispositifs – CFR, ISD, radars mobiles – est désigné sous le nom général d'*Automated Traffic Enforcement*.

1 MISE EN CONTEXTE

En Alberta, les municipalités jouent le rôle principal sur le plan de la mise en place et de la gestion des dispositifs de contrôle de la vitesse et de respect des feux rouges, dans le cadre des orientations définies par le gouvernement provincial. Pour cette raison, certaines sections de la présente fiche seront consacrées à l'analyse, à l'échelon local, de l'utilisation des CFR et des ISD, de la structure de gouvernance, du mode d'intervention des acteurs, du mode de déploiement des systèmes ainsi que d'autres éléments d'ordre opérationnel. Une attention particulière sera accordée au cas de la ville d'Edmonton, et ce, pour les raisons suivantes :

- Il s'agit d'une grande ville (avec une population d'environ 752 500 habitants) ayant sa propre stratégie de sécurité routière;
- Elle utilise les CFR depuis 1999, le nombre actuel d'ISD en fonctionnement étant plus élevé par rapport à celui des autres villes;
- Son modèle de gouvernance, basé sur un partenariat avec le privé, a été évalué en 2006 et a été remplacé par le modèle actuel dans lequel la Ville d'Edmonton gère en totalité le programme (*voir notamment la section 4 « Mode de gouvernance »*).

1.1 Organisation politique et administrative

L'Alberta, une des 10 provinces de la fédération canadienne, est une démocratie parlementaire. Le Parlement – l'Assemblée législative – est unicaméral et compte 83 membres. Le premier ministre de l'Alberta fait partie du Parlement et choisit les membres de son gouvernement parmi les parlementaires élus. La reine, en tant que chef d'État du Canada, est représentée en Alberta par le lieutenant-gouverneur de la province.

1.2 Partage des responsabilités en matière de sécurité routière

1.2.1 Gouvernement fédéral

Au sein du gouvernement fédéral, Transports Canada assume la responsabilité des politiques dans le domaine des transports. Sa mission est de faire en sorte que les modes de transport aérien, maritime, routier et ferroviaire soient sécuritaires, efficaces et respectueux de l'environnement¹. Transports Canada élabore la stratégie nationale de sécurité routière qui sert de cadre de référence aux stratégies et aux initiatives adoptées par les gouvernements des provinces. La gestion du réseau routier est une matière déléguée aux gouvernements provinciaux.

1.2.2 Gouvernement de l'Alberta

■ Ministère des Transports

En Alberta, le ministère des Transports (MoT) assure le contrôle et la gestion du réseau des routes principales de la province (*primary highways*), qui totalise environ 20 000 km. De plus, le MoT est responsable de l'élaboration et de la mise en œuvre des politiques et des stratégies globales de sécurité routière pour l'ensemble de la province. En pratique, cette responsabilité relève de la *Transportation Safety Services Division*².

Au sein de cette division, l'*Office of Traffic Safety* (OTS) est responsable de la réalisation et de la mise en œuvre de la stratégie provinciale de sécurité routière (*Alberta Traffic Safety Plan*) adoptée en 2006. À ce titre, il veille à assurer la collaboration entre les organismes provinciaux et locaux qui interviennent dans les différents volets de cette stratégie, à savoir l'élaboration et l'application des programmes, l'amélioration des infrastructures ainsi que la sensibilisation et l'éducation du public³. Il coordonne également les recherches et les analyses relatives à la mise en œuvre de la stratégie provinciale de sécurité routière. Il est à noter que la stratégie provinciale de sécurité routière et les plans d'action qui y sont associés contiennent des orientations générales en ce qui concerne la mise en place et la gestion des CFR et des ISD. Cet aspect est développé dans la section 2 du présent document.

■ Ministère du Procureur général et de la Sécurité publique

Le ministère du Procureur général et de la Sécurité publique est responsable de la sécurité des collectivités albertaines et, à ce titre, intervient de plusieurs façons en matière de sécurité routière.

Ainsi, en vertu de la *Police Act* et de la *Peace Officer Act*, il élabore des normes pour les activités policières à l'échelle de la province et supervise le travail des forces de police et d'application de la loi (les détachements de la Gendarmerie royale du Canada [GRC], les agents de la paix – *Peace Officers*, les unités de *Traffic Sheriffs*, les services de police municipaux), afin de s'assurer qu'il est conforme aux normes établies.

¹ Transports Canada, *Au sujet de Transports Canada*, <http://www.tc.gc.ca/fra/sujet-menu.htm>

² Alberta Transportation, *Ministry Structure – January 2009*, <http://www.transportation.alberta.ca/Content/docType437/Production/ministrystructure.pdf>

³ *Ibid.*

De plus, ce ministère administre le contrat que la province a conclu avec le gouvernement fédéral afin que les communautés qui n'ont pas de services de police propres soient prises en charge par la GRC, cette dernière ayant, entre autres, des responsabilités en matière de sécurité routière.

Par ailleurs, il soutient les activités des services de police municipaux en leur accordant des subventions (*Municipal Policing Assistance Grants*) qui leur permettent de mettre en œuvre des initiatives provinciales.

Enfin, à l'intérieur de la *Public Security Division* et par l'entremise du *Sheriff Traffic Program* créé en 2006, il veille à augmenter, à l'échelle de la province, le volume du personnel affecté à l'application de la loi en matière de sécurité routière. (*Pour plus de détails sur ce programme, voir la section 1.2.4. « Forces de police et d'application de la loi ».*)

1.2.3 Gouvernement local

Les autorités locales (conseils municipaux, conseils de district, etc.) sont responsables du contrôle et de la gestion des routes relevant de leur juridiction. Ces routes sont communément appelées « routes secondaires » (*secondary highways*) et totalisent environ 41 000 km.

Les autorités locales ont le pouvoir d'établir, par voie réglementaire, des limites de vitesse sur les routes dont elles sont responsables ainsi que d'installer la signalisation routière appropriée. Puisqu'elles sont chargées de la sécurité et de la viabilité de leurs communautés, les autorités locales doivent préparer et mettre en œuvre des programmes destinés à améliorer et à promouvoir la sécurité routière. Ces programmes incluent la réalisation de recherches sur la fréquence et les causes des accidents sur les routes locales, l'adoption de mesures de prévention des accidents, des initiatives en matière d'éducation et de sensibilisation, etc. Ces programmes comprennent également l'utilisation de dispositifs de contrôle de la vitesse et de respect des feux rouges, en suivant les lignes directrices définies par le gouvernement provincial.

1.2.4 Forces de police et d'application de la loi

■ Polices municipales

Il existe actuellement en Alberta six services de police municipaux qui s'occupent de grandes villes de l'Alberta⁴. Le chef d'un service de police municipal est responsable devant une commission locale (*local police commissions*) dont les membres sont nommés par le conseil municipal. La commission locale élabore la politique et les stratégies policières et administre le budget établi par le conseil municipal.

Les policiers municipaux sont responsables de patrouiller sur les routes de leur territoire et d'effectuer des activités de contrôle et d'application de la loi (demander aux conducteurs ayant commis une infraction routière de leur soumettre leur permis de conduire, le document d'immatriculation du véhicule et la police d'assurance, donner des avis de contravention, etc.). Ils participent aussi à diverses activités d'éducation et de sensibilisation visant à améliorer la sécurité routière sur le plan local.

⁴ Les six municipalités sont Calgary, Camrose, Edmonton, Medicine Hat, Lacombe et Taber. Alberta Solicitor General and Public Security, *Policing and Community Safety*, https://www.solgps.alberta.ca/programs_and_services/public_security/law_enforcement_oversight/Pages/default.aspx

En ce qui concerne l'utilisation des dispositifs de contrôle de la vitesse et de respect des feux rouges, les services de police municipaux décident de l'emplacement des CFR et des ISD et imposent des sanctions aux conducteurs coupables d'infractions déterminées au moyen de ces dispositifs. Leurs rôles et leurs responsabilités seront présentés plus en détail dans la section 4 « Mode de gouvernance ».

■ Gendarmerie royale du Canada

En vertu de l'*Alberta Police Act 2000*, le gouvernement provincial doit assurer des services de police dans les villes et les villages ayant une population de 5 000 habitants ou moins ainsi que dans les comtés, les districts municipaux et les établissements métis, quelle que soit la taille de leur population.

C'est par l'intermédiaire de la Division K de la GRC que le solliciteur général de l'Alberta offre des services de police aux communautés qui ne disposent pas de services de police propres. Ainsi, la GRC fonctionne comme un service de police provincial en vertu d'un contrat de 20 ans (1992-2012) avec le solliciteur général. De plus, la GRC fournit des services de police à environ 40 municipalités sur la base de contrats signés directement avec chacune d'elles. Les plans stratégiques annuels de la Division K sont fondés sur les priorités en matière de police établies par le solliciteur général ainsi que sur celles des municipalités contractantes. Chacun des 107 détachements de la GRC en Alberta élabore des plans d'action en consultation avec les collectivités dont ils s'occupent⁵.

Les officiers de la GRC ont le pouvoir de contrôler la circulation et d'appliquer la législation en matière de sécurité routière sur le réseau routier des communautés prises en charge en vertu de contrats. Tout comme les services de police municipaux, les agents de la GRC choisissent les sites pour l'installation de CFR et les ISD et sont responsables d'imposer des sanctions aux conducteurs coupables d'infractions déterminées au moyen de ces dispositifs.

■ Alberta Sheriff Highway Patrol

L'*Alberta Sheriff Highway Patrol* (ASHP) est un service de police spécialisé créé en 2006 afin d'améliorer la sécurité routière en Alberta. Il est composé actuellement de 105 patrouilleurs (*traffic sheriffs*) répartis dans huit bureaux régionaux⁶. Ils ont le pouvoir d'appliquer les lois provinciales en matière de sécurité routière, d'effectuer des enquêtes sur les accidents avec dommages matériels, d'inspecter les véhicules (les sièges d'auto pour enfants, par exemple), etc. Ils relèvent du ministère du Solliciteur général et de la Sécurité publique de l'Alberta.

De 2010 à 2012, un projet de collaboration entre la GRC et l'ASHP sera mis en œuvre en Alberta. Ainsi, 19 unités de circulation routière (*traffic units*) seront créées à travers la province. Ces unités seront composées de policiers de la GRC et de patrouilleurs de l'ASHP travaillant sous la supervision d'un officier de la GRC. Cette initiative a été adoptée après avoir testé, au moyen de quatre projets pilotes, différentes modalités de collaboration entre les deux entités. Les objectifs de l'initiative sont d'améliorer la qualité du contrôle routier et des enquêtes à la suite d'accidents, de

⁵ Gendarmerie royale du Canada, *Renseignements sur la Division K*, [http://www.rcmp-grc.gc.ca/ab/about-
apropos/index-fra.htm](http://www.rcmp-grc.gc.ca/ab/about-apropos/index-fra.htm)

⁶ Calgary, Edmonton, Fort McMurray, Grande Prairie, Lethbridge, Medicine Hat, Red Deer et Boyle. Alberta Solicitor General and Public Security, *Alberta Sheriff Highway Patrol*, https://www.solgps.alberta.ca/SAFE_COMMUNITIES/SHERIFF_HIGHWAY_PATROL/Pages/default.aspx

renforcer la visibilité des effectifs policiers sur les routes et de faciliter l'intervention de la GRC dans les cas d'infraction au *Code criminel* du Canada⁷. Les patrouilleurs de l'ASHP ne participent pas aux programmes impliquant l'utilisation des CFR et des ISD.

1.3 État de la situation par rapport à la sécurité routière

Les statistiques albertaines et canadiennes révèlent, qu'entre 2004 et 2007, l'Alberta a un taux d'accidents mortels supérieur à la moyenne canadienne, et ce, bien que le nombre de morts et de blessés ait diminué au cours de la même période. De plus, le nombre total d'accidents a connu une augmentation entre 2004 et 2008. Ces données sont présentées dans les tableaux de l'annexe I du présent document.

Selon des données de 2004, une part non négligeable de ces accidents est attribuable à l'excès de vitesse (17 %) et à la violation des feux rouges (25 %)⁸.

Cette situation inquiétante a été mise en lumière en 2004 par un rapport gouvernemental sur la sécurité routière (appelé communément le rapport McDermid)⁹ qui a conduit à l'adoption de la stratégie provinciale sur la sécurité routière en 2006. L'une des composantes de cette stratégie et des plans d'action qui la suivent est le recours aux CFR et aux ISD (appelés aussi *speed on green technology*) pour diminuer le nombre de blessés et de morts sur les routes albertaines.

2 UTILISATION DES CINÉMOMÈTRES PHOTOGRAPHIQUES ET DES CAMÉRAS AUX FEUX ROUGES

2.1 Perspective historique

Jusqu'à l'adoption, en 2006, d'une stratégie provinciale sur la sécurité routière, l'utilisation des CFR et des radars mobiles (*photo radar*) était limitée à des initiatives locales, dans quelques municipalités, sans donner lieu à un programme déployé à l'échelle de la province. À titre d'exemple, les villes de Lethbridge et d'Edmonton ont été les premières à utiliser les CFR, à partir de 1999. Par la suite, d'autres municipalités telles que Calgary, City of St. Albert, Strathcona County ont commencé à utiliser ces dispositifs.

Toutefois, comme mentionné précédemment, le rapport McDermid a conduit le gouvernement à adopter, en 2006, une stratégie provinciale sur la sécurité routière. Cette stratégie vise à intégrer, sous la direction du MoT, les politiques relatives aux divers aspects de la sécurité routière, y compris le contrôle de la vitesse et le respect des feux rouges. De plus, des orientations et des règles générales concernant l'utilisation des CFR et des ISD ont été élaborées en 2006, puis mises à jour en 2009. Deux plans d'action ont également été adoptés en 2008 et en 2009 pour mettre en œuvre la stratégie provinciale. L'installation des CFR et des ISD constitue une des priorités du gouvernement. Par ailleurs, la *Traffic Safety Act 2000* a été amendée en 2009 dans le but de

⁷ Government of Alberta, *Sheriffs join forces with RCMP to improve safety on Alberta's highways*, <http://alberta.ca/home/NewsFrame.cfm?ReleaseID=acn/201002/27795AE888B2B-B51F-10EA-A9E494F953577040.html>

⁸ Alberta Transportation, *Alberta Traffic Safety Plan*, p. 4, <http://www.transportation.alberta.ca/Content/docType48/Production/trafficsafetyplan.pdf>

⁹ Don McDermid, *Saving Lives on Alberta's Roads – Report and Recommendations for a Traffic Collision Fatality and Injury Reduction Strategy*, <http://www.transportation.alberta.ca/Content/docType48/Production/savinglives.pdf>

permettre l'utilisation des données enregistrées par les ISD afin d'imposer des amendes aux conducteurs qui ne respectent pas les feux rouges et les limites de vitesse lorsqu'ils traversent une intersection. Cet ensemble de textes constitue la base législative et administrative sur laquelle reposera désormais le déploiement des CFR et des ISD en Alberta. Ils seront présentés de manière plus détaillée à la section 3 du présent document.

2.2 Portrait actuel

En Alberta, les CFR et les ISD sont utilisés sur les routes locales situées sur le territoire des municipalités.

Comme mentionné, en Alberta, presque la moitié des accidents routiers et environ un quart des accidents mortels se produisent aux intersections¹⁰. Pour cette raison, une attention particulière est actuellement accordée au contrôle de la vitesse et du respect des feux rouges aux intersections. Depuis 2009, les municipalités de Calgary, d'Edmonton, de Fort Saskatchewan, de City of St. Albert et de Strathcona County utilisent des dispositifs de type ISD qui enregistrent à la fois les véhicules qui omettent de s'arrêter à un feu rouge et ceux qui ne respectent pas les limites de vitesse lorsqu'ils traversent une intersection. Ces dispositifs ont été installés aux intersections où il y avait des CFR et à d'autres endroits avec un historique de non-conformité avec les règles routières ou avec un taux d'accidents élevé. La liste suivante donne un aperçu de l'utilisation des CFR et des ISD dans quelques villes de l'Alberta :

- Edmonton – 25 intersections dotées d'ISD en 2009 et 25 intersections supplémentaires approuvées pour 2010¹¹;
- Calgary – 47 CFR et 12 intersections équipées d'ISD¹²;
- Fort Saskatchewan – Une ou deux intersections dotées de CFR¹³;
- Lethbridge – Un ISD installé par rotation à trois intersections¹⁴;
- City of St. Albert – Deux ISD¹⁵;
- Strathcona County – Six ISD (dont deux ont été ajoutés en 2009)¹⁶.

Comme le mentionnent les plans d'action adoptés à la suite du plan stratégique, le MoT et les autres intervenants en matière de sécurité routière envisagent d'augmenter le nombre de CFR et d'ISD. En complément de ces dispositifs, les services de police utiliseront également des radars mobiles pour détecter les véhicules qui ne respectent pas les limites de vitesse, ainsi que des

¹⁰ Office of the Traffic Safety Newsletter, *Intersection Safety Devices*, p. 3,

<http://www.transportation.alberta.ca/Content/docType48/Production/OTS-SpringNewsletter2009.pdf>

¹¹ Gerry Shimko (26 mars 2010). *Research project on behalf of Quebec's Ministry of Transportation*, [courrier électronique à Alexandru Gurau], [en ligne], alexandru.gurau@enap.ca

¹² Calgary Police Service, *Monthly Traffic Updates*, <http://www.calgarypolice.ca/sections-traffic.html>

¹³ Paul Grigaitis, « *Fort red-light runners beware: Cameras at two highway intersections now operational* », <http://www.fortsaskatchewanrecord.com/ArticleDisplay.aspx?archive=true&e=1241041>

¹⁴ Lethbridge Sun Times, *Red-light cameras given green light*,

http://www.lethsuntimes.com/index.php?option=com_content&task=view&id=1458&Itemid=60

¹⁵ The City of St. Albert, *Intersection Speed Enforcement Technology*, <http://www.stalbert.ca/intersection-speed-technology>

¹⁶ Royal Canadian Mounted Police – Strathcona County Detachment & Strathcona County Enforcement Services, *2009 Statistical Report*, p. 5, http://www.strathcona.ab.ca/files/Files/att_1ls_100223_report8-1.pdf

panneaux électroniques avertissant les conducteurs qu'ils roulent au-dessus des limites de vitesse permises (*Driver Feedback Message – Speed Reader*)¹⁷.

2.3 Utilisation des dispositifs de contrôle de la vitesse et des feux rouges dans la ville d'Edmonton

■ Historique

L'utilisation des CFR à Edmonton a commencé en 1998 avec un projet pilote (un site) conduit par le service de police en collaboration avec le Département des transports de la Ville. Une diminution de 45 % des infractions a été constatée après 14 mois, à la fin du projet pilote¹⁸. Par la suite, en 1999, 6 CFR fonctionnaient par rotation à 12 intersections¹⁹. Le programme a pris graduellement de l'ampleur en incluant, en 2006, environ 25 CFR et 60 sites différents. Le changement fréquent des lieux surveillés visait à modifier le comportement des conducteurs à long terme et pas seulement à l'approche de sites particuliers.

Le programme des CFR était géré par la Ville d'Edmonton en partenariat avec une entreprise privée, *ACS Public Sector Solutions Inc.* (ACS). Plus précisément, l'ACS était propriétaire des équipements et des systèmes informatiques nécessaires au traitement des photos et à la délivrance des avis d'infraction. Les services de police sélectionnaient les emplacements et examinaient les photos afin d'établir s'il y avait eu ou non infraction.

En 2006, à la demande de l'*Edmonton Police Commission*, une évaluation du modèle de gestion partenarial a été conduite par une entreprise privée afin de déterminer ses avantages et ses désavantages en comparaison de deux autres options possibles, à savoir : 1) La Ville est propriétaire des équipements et des systèmes informatiques de soutien, le partenaire privé fournissant seulement les services de traitement des photos et de délivrance des avis d'infraction et 2) La Ville est propriétaire des équipements et des systèmes et effectue également les activités de traitement des photos et de délivrance des avis d'infraction. À la suite de l'évaluation, il a été décidé que la Ville reprenne en totalité la gestion du programme des CFR²⁰.

Ainsi, depuis 2006, le programme traverse une période de transition qui se déroule en plusieurs étapes. La première étape de ce processus a été l'acquisition par la Ville des équipements nécessaires (caméras, poteaux et boîtiers de protection) et des systèmes informatiques pour le traitement des photos²¹. Le partenaire privé offre encore le service de délivrance des avis d'infraction. La Ville d'Edmonton est en train de mettre en place un centre de traitement qui fera la

¹⁷ Alberta Transportation, *Alberta Traffic Safety Plan – Operational Plan (2009-2010)*, p. 20, http://www.transportation.alberta.ca/Content/docType48/Production/OTS_OpPlan_09-10.pdf

¹⁸ Gord Cebryk et Tom Bell, *Traffic Safety at Intersections: The Edmonton Experience*, p. 3, <http://206.191.29.67/english/pdf/conf2004/cebryk.pdf>

¹⁹ Edmonton Police Service, *Intersection Safety Cameras*, <http://www.edmontonpolice.ca/TrafficVehicles/IntersectionSafetyCameras.aspx>

²⁰ Sierra Systems, *Report to Edmonton Police Commission – Program Delivery Review – Photo Enforcement Traffic Safety – Final Report*, http://www.edmontonpolicecommission.com/pdfs/reports/Photo_Enforcement_Business_Model_2006.pdf
Working Group (City of Edmonton and Edmonton Police Service), *Automated Traffic Enforcement – A recommended delivery model for the city of Edmonton*, 2007, <http://www.thenewspaper.com/rlc/docs/2007/edmonton-selffund.pdf>

²¹ Ces acquisitions ont été effectuées par l'intermédiaire d'un appel d'offres public. L'entreprise sélectionnée comme fournisseur est l'*American Traffic Solutions*.

délivrance des avis d'infraction et la perception des amendes. Lorsque la plateforme informatique nécessaire à ces activités sera fonctionnelle, le contrat avec le partenaire privé prendra fin. Le centre de traitement sera géré par le Département des finances de la Ville d'Edmonton²².

■ Portrait actuel

En 2006, une nouvelle agence – l'*Office of Traffic Safety d'Edmonton* (OTSE) – a été créée afin de coordonner l'ensemble des initiatives de sécurité routière de la Ville. L'OTSE est rattaché à la Ville d'Edmonton et a été établi sur la base d'un partenariat entre le Département des transports de la Ville et le Service de police d'Edmonton. L'agence est responsable d'élaborer et de mettre en œuvre la stratégie de sécurité routière de la Ville, dont le programme utilisant des CFR et des radars mobiles. Le programme des CFR (et, depuis 2009, des ISD) est donc placé sous la responsabilité de l'OTSE. L'agence s'occupe de l'achat, de l'installation, de l'entretien et de la réparation des équipements. Elle collecte des données statistiques sur les accidents routiers sur le territoire de la ville et, sur la base de l'analyse de ces données, elle soumet au Service de police d'Edmonton des propositions et des recommandations concernant les sites susceptibles d'être équipés de caméras²³.

À Edmonton, en 2009, 25 intersections étaient dotées d'ISD. Par ailleurs, 25 intersections supplémentaires étaient approuvées pour 2010²⁴.

3 CADRE LÉGISLATIF ET ADMINISTRATIF

3.1 Cadre législatif

En Alberta, les questions de sécurité routière sont encadrées principalement par les dispositions de la *Traffic Safety Act* adoptée en 2000²⁵.

Conformément à l'article 13 (1), les conseils municipaux sont responsables du contrôle et de la gestion des routes relevant de leur juridiction.

Les articles 106, 107 et 108 de la loi susmentionnée définissent les limites de vitesse pour plusieurs types de routes de la province (autoroutes, routes locales, etc.) et pour certaines zones telles que les zones scolaires et la proximité des aires de jeux. L'article 107 (3) autorise les municipalités à adopter des règlements concernant les limites de vitesse dans les zones scolaires ainsi que l'intervalle de temps durant lequel ces limites sont en vigueur.

En 2009, une modification (*Bill 30*) a été apportée à la *Traffic Safety Act* pour permettre l'utilisation des données enregistrées par les ISD, et ainsi imposer des amendes aux conducteurs qui ne respectent pas les limites de vitesse lorsqu'ils traversent une intersection²⁶. La loi autorisait

²² Gerry Shimko (24 mars 2010). *Conference call regarding ISD governance model in Edmonton*, [conversation téléphonique avec Michelle Jacob].

²³ *Ibid.*

²⁴ *Ibid.*

²⁵ Canada Legal Information Institute, *Alberta Traffic Safety Act*, <http://www.canlii.org/en/ab/laws/stat/rsa-2000-c-t-6/latest/rsa-2000-c-t-6.html>

²⁶ The Legislative Assembly of Alberta, *Bill 30 – Traffic Safety Amendment Act, 2009*, http://www.assembly.ab.ca/ISYS/LADDAR_files/docs/bills/bill/legislature_27/session_2/20090210_bill-030.pdf

déjà, depuis 1998, que les données enregistrées par les CFR soient utilisées pour sanctionner les conducteurs qui omettaient de s'arrêter aux feux rouges.

L'article 1 (r. 1), inséré par la modification, définit les ISD comme des dispositifs installés aux intersections dotées de feux rouges et qui permettent :

- (i) de photographier un véhicule et d'enregistrer des données relatives au respect des signaux de circulation (feux rouges);
- (ii) d'enregistrer la vitesse d'un véhicule lorsqu'il s'approche de l'intersection et la traverse ou;
- (iii) de photographier un véhicule tel que décrit dans la clause (i) et à la fois d'enregistrer la vitesse de celui-ci tel que décrit dans la clause (ii).

Cette modification constitue la base législative des initiatives déployées actuellement par les municipalités de l'Alberta pour installer et exploiter les CFR et les ISD.

Enfin, aux dispositions de la *Traffic Safety Act 2000* s'ajoute une disposition de la *Highway Act 2000* – art. 16(1)(b) – qui confère aux municipalités le pouvoir de déterminer, par voie réglementaire, les sites pour l'installation de dispositifs de contrôle de la vitesse et du respect d'autres règles de circulation. L'excès de vitesse et le non-respect des feux rouges sont respectivement définis comme des infractions par les articles 69 et 109 de la *Highway Act*²⁷.

Les articles 16 à 20 de la *Municipal Government Act*²⁸ définissent les responsabilités des municipalités en ce qui concerne les routes de leur juridiction. L'article 3(c) de la même loi stipule que chaque autorité municipale est responsable de la sécurité et de la viabilité des communautés locales. C'est en vertu de cet article que les municipalités sont chargées de l'adoption des programmes visant à améliorer la sécurité routière sur le plan local.

3.2 Cadre administratif

Le cadre administratif de l'utilisation des CFR et des ISD repose sur une série de textes dont la genèse remonte à la publication en 2004 du rapport McDermid sur l'état de la sécurité routière en Alberta.

3.2.1 Rapport McDermid (2004)

L'*Alberta Traffic Safety Initiative*, adoptée en 1996, est le premier plan stratégique en matière de sécurité routière de la province. Aucune des actions envisagées dans ce plan ne fait mention des dispositifs automatiques de contrôle de la vitesse et du respect des feux rouges.

Comme mentionné précédemment, une évaluation de l'état de la sécurité routière en Alberta a été entreprise en 2004, à la demande du gouvernement. L'évaluation s'est concrétisée par le rapport McDermid, qui présente une situation inquiétante en matière de sécurité routière – environ un décès et 80 personnes blessées par jour, les coûts sociaux totaux des accidents routiers

²⁷ Canada Legal Information Institute, *Alberta Highway Act*, <http://www.canlii.org/en/ab/laws/stat/rsa-2000-c-h-8/latest/rsa-2000-c-h-8.html>

²⁸ Canada Legal Information Institute, *Alberta Municipal Government Act*, <http://www.canlii.org/en/ab/laws/stat/rsa-2000-c-m-26/latest/rsa-2000-c-m-26.html>

s'élevant à environ 4,7 G\$ CA annuellement²⁹. Le rapport constatait que les initiatives adoptées dans le cadre de l'*Alberta Traffic Safety Initiative* comportaient bon nombre de points faibles et qu'elles n'étaient pas en mesure de remédier à la situation.

Plus précisément, les constats principaux du rapport étaient les suivants :

- Insuffisance de la conscientisation par rapport aux accidents routiers comme problème social et financier majeur;
- Travail en silos des entités ayant des responsabilités en matière de sécurité routière et fragmentation et incohérence des initiatives en l'absence d'un mécanisme pour assurer la direction et la coordination;
- Insuffisance des ressources allouées aux programmes d'application de la loi³⁰;
- Absence d'un mécanisme fiable de reddition de comptes et rareté des recherches et des études d'évaluation sur l'efficacité des interventions en matière de sécurité routière.

Les recommandations suivantes étaient effectuées afin d'apporter des solutions aux problèmes déterminés³¹ :

- Direction proactive assumée par le MoT (coordination, direction, évaluation des initiatives sur le plan de la sécurité routière);
- Adoption d'une stratégie provinciale cohérente pour améliorer la sécurité du réseau routier, accompagnée d'un plan d'action avec des objectifs clairement définis;
- Adoption d'une approche intégrée en matière de sécurité routière afin d'assurer la complémentarité des activités d'éducation et de sensibilisation, d'application de la loi et d'amélioration des infrastructures;
- Mobilisation des communautés locales afin de déterminer leurs priorités particulières;
- Augmentation des ressources sur le plan de l'application de la loi;
- Utilisation des nouvelles technologies, telles les CFR, afin d'améliorer la sécurité routière.

Comme il est possible de le constater à la lecture de ces recommandations, les dispositifs automatiques servant au contrôle de la circulation étaient considérés comme une solution appropriée, d'autant plus que la province faisait face à une pénurie de ressources policières.

3.2.2 Stratégie de sécurité routière (2006)

Pour donner suite aux recommandations du rapport McDermid, le gouvernement de l'Alberta a adopté, en octobre 2006, une stratégie provinciale de sécurité routière (*Alberta Traffic Safety Plan*). La stratégie provinciale s'aligne sur les orientations et les objectifs établis par la stratégie canadienne en cette matière – *Vision sécurité routière 2010* – adoptée en 2000.

²⁹ Don McDermid, *Saving Lives on Alberta's Roads – Report and Recommendations for a Traffic Collision Fatality and Injury Reduction Strategy*, p. 3, <http://www.transportation.alberta.ca/Content/docType48/Production/savinglives.pdf>

³⁰ *Ibid.*, p. 10. Le rapport mentionne qu'en 2002, l'Alberta comptait 157 policiers pour 100 000 habitants, la positionnant ainsi en troisième place parmi les provinces ayant les ressources policières les plus limitées. Le nombre de policiers avait diminué de 8,7 % depuis 1992 et, de plus, à l'intérieur des services de police, les activités de sécurité routière avaient le budget le moins élevé par rapport aux autres activités.

³¹ Don McDermid, *Saving Lives on Alberta's Roads – Report and Recommendations for a Traffic Collision Fatality and Injury Reduction Strategy*, p. 2, <http://www.transportation.alberta.ca/Content/docType48/Production/savinglives.pdf>

Plus précisément, le gouvernement de l'Alberta se propose de :

- réduire de 30 %, jusqu'en 2010, le nombre de décès provoqués par des accidents routiers, par rapport à la moyenne enregistrée au cours de la période 1996-2001, soit 387 morts;
- réduire de 30 %, jusqu'en 2010, le nombre de personnes gravement blessées dans des accidents routiers, par rapport à la moyenne enregistrée au cours de la même période, soit 2 936 personnes;
- diminuer de 20 %, jusqu'en 2010, le nombre de personnes mortes et gravement blessées à cause d'un excès de vitesse, par rapport à la moyenne enregistrée au cours de la même période, soit environ 95 morts et 598 personnes gravement blessées;
- diminuer de 20 %, jusqu'en 2010, le nombre de personnes mortes et gravement blessées dans des accidents survenus aux intersections, par rapport à la moyenne enregistrée au cours de la même période, soit 82 morts et 846 personnes gravement blessées³².

Pour assurer la direction et la coordination des initiatives envisagées dans la stratégie provinciale, une nouvelle agence a été créée au sein du MoT : l'*Office of Traffic Safety*. Ses responsabilités principales sont de superviser la mise en œuvre du plan stratégique et d'améliorer la collaboration et la communication entre les différents intervenants en matière de sécurité routière. Il est à noter que 35 intervenants ont contribué à l'élaboration du plan stratégique (dont le ministère du Procureur général et de la Sécurité publique, le ministère de la Justice, le ministère de la Santé et du Bien-être, l'Association des chefs de police de l'Alberta, la GRC et les municipalités).

Le plan stratégique mentionnait à nouveau la nécessité d'augmenter les ressources en matière d'application de la loi, afin de favoriser la conformité avec les règles de la circulation et de dissuader les conducteurs de les enfreindre. C'est pour répondre à ce besoin qu'un service de police spécialisé en matière de sécurité routière – l'ASHP – a été mis sur pied en 2006.

De plus, le plan annonçait que des mesures supplémentaires d'application de la loi, basées sur des systèmes automatiques (*automated enforcement measures*), allaient être adoptées et que des règlements, des politiques et des procédures allaient être élaborés à cet effet³³. Ainsi, en 2006, des orientations et des règles générales concernant l'utilisation des CFR et des ISD ont été élaborées, puis mises à jour en 2009 (*voir la section 3.2.4 « Orientations et principes »*).

3.2.3 Plans d'action (2008-2009 et 2009-2010)

Deux plans opérationnels ont été élaborés jusqu'à présent (2008-2009 et 2009-2010) afin de mettre en pratique certaines des initiatives préconisées dans le plan stratégique de sécurité routière. La mise en œuvre d'un programme efficace de gestion de la vitesse et de la circulation aux intersections (*speed and intersection safety management program*) est définie comme une des priorités de ces plans opérationnels.

Ce programme consiste en un ensemble intégré d'actions d'éducation et de communication, d'amélioration des infrastructures, d'application de la loi et de recherche. À titre d'exemple, voici

³² Alberta Transportation, *Alberta Traffic Safety Plan*, p. 37, <http://www.transportation.alberta.ca/Content/docType48/Production/trafficsafetyplan.pdf>

³³ *Ibid.*, p. 26.

quelques-unes des actions envisagées dans le plan opérationnel 2008-2009 afin de réduire le nombre d'accidents survenus aux intersections³⁴ :

- Recherche :
 - Élaborer un mécanisme pour déterminer les intersections à haut risque;
 - Déterminer et utiliser les technologies appropriées afin d'améliorer la sécurité aux intersections.
- Éducation et communication :
 - Évaluer les activités d'information et de communication courantes;
 - S'inspirer des pratiques exemplaires en matière d'éducation et de sensibilisation existantes dans d'autres administrations.
- Amélioration des infrastructures :
 - Déterminer les améliorations d'infrastructure potentielles pour les intersections où une fréquence particulière d'accidents est enregistrée.
- Application de la loi :
 - Élargir le programme des CFR où cela est approprié;
 - Mettre sur pied des projets pilotes pour évaluer l'efficacité des ISD aux intersections dotées de feux rouges et où un taux d'accidents particulièrement élevé est enregistré;
 - Allouer plus de ressources humaines à la gestion des CFR et des ISD.

Le plan d'action en vigueur (2009-2010) fait le bilan des actions adoptées et mentionne également, parmi les actions préconisées, l'élargissement de l'utilisation des CFR et la mise en place d'ISD dans les municipalités albertaines³⁵.

3.2.4 Orientations et principes

En 2006, le procureur général de l'Alberta a adopté une série d'orientations et de principes concernant l'utilisation des CFR et des radars mobiles, afin de s'assurer que ces dispositifs sont utilisés de manière cohérente, uniforme et juste à travers la province³⁶. Les orientations ont été mises à jour en 2009, afin de réglementer également l'utilisation des ISD.

Le document définit des orientations concernant le partage des responsabilités entre les municipalités et les services de police (polices municipales ou GRC). Il est précisé que le déploiement des CFR et des ISD doit se faire en collaboration avec les services de police, étant donné qu'ils ont la responsabilité première de sanctionner les infractions routières et qu'ils détiennent l'expertise nécessaire pour déterminer les endroits où ces dispositifs peuvent être installés afin de fonctionner selon les meilleurs paramètres et en complémentarité avec d'autres initiatives en ma-

³⁴ Alberta Transportation, *Alberta Traffic Safety Plan – Operational Plan (2008/09)*, p. 17, http://www.transportation.alberta.ca/Content/docType48/Production/OTS_OpPlan_08-09.pdf

³⁵ Alberta Transportation, *Alberta Traffic Safety Plan. Operational Plan (2009-2010)*, p. 21 et 23, http://www.transportation.alberta.ca/Content/docType48/Production/OTS_OpPlan_09-10.pdf

³⁶ Alberta Solicitor General and Public Security, *Province of Alberta – Automated Traffic Enforcement Training Guidelines*, 2009, https://www.solgps.alberta.ca/programs_and_services/public_security/law_enforcement_oversight/Publications/Automated%20Traffic%20Enforcement%20Training%20Guidelines.pdf

tière de sécurité routière³⁷. D'autres principes, orientations et recommandations concernent les critères de choix des sites où l'installation des dispositifs est envisagée, la vérification des équipements utilisés, le suivi de l'efficacité des dispositifs et les activités d'information quant au rôle des CSR et des ISD visant les conducteurs et le public en général.

Un document contenant des orientations relatives à la formation du personnel responsable de l'exploitation des CFR et des ISD a été également conçu par le ministère du Procureur général et de la Sécurité publique³⁸. Cela s'explique par le fait que, dans certains cas, l'exploitation des caméras est confiée au personnel d'entreprises privées ayant conclu des contrats de partenariat avec les municipalités. Ainsi, pour le personnel assigné à l'exploitation des caméras et des radars mobiles (*Automated Traffic Enforcement*), la réussite d'un cours de formation de 40 heures est requise. Ce cours porte notamment sur les principes d'utilisation de la technologie radar et laser, l'exploitation des caméras, l'utilisation des systèmes informatiques afférents, la législation concernant la circulation aux intersections et la préparation de la preuve obtenue au moyen de caméras aux fins de présentation devant une cour. Le ministère du Procureur général et de la Sécurité publique certifie des formateurs qualifiés pour offrir ce type de cours, sur la base d'un certain nombre d'exigences.

3.3 Cadre stratégique et administratif à Edmonton

L'OTSE élabore et met en œuvre, pour la Ville d'Edmonton, le plan stratégique en matière de sécurité routière qui comprend des stratégies, des cibles et des actions pour diminuer le nombre d'accidents. Les stratégies et les initiatives afférentes visent à contribuer à l'atteinte des cibles définies dans le plan stratégique provincial.

L'objectif principal du plan stratégique 2006-2010 est de réduire de 30 % le nombre d'accidents enregistrés à Edmonton, par rapport à la moyenne enregistrée de 2001 à 2004³⁹. Cela signifie diminuer la moyenne de 31,7 accidents par 1 000 personnes jusqu'à une moyenne de 22,2 accidents par 1 000 personnes en 2010.

Des cibles particulières ont été établies en lien avec cet objectif, telles que la réduction du nombre d'accidents aux intersections, l'augmentation du taux d'utilisation de la ceinture de sécurité, la réduction du nombre d'accidents causés par la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et les drogues ainsi que la diminution du nombre d'accidents attribuables à l'excès de vitesse. Ainsi, pour ce qui est des accidents aux intersections, la Ville d'Edmonton vise à réduire leur nombre de 20 % par rapport à la moyenne enregistrée entre 2001 et 2004. Cela signifie de passer de 11 372 accidents à 9 098 accidents ou moins en 2010.

Une série d'actions intégrées, allant des mesures d'amélioration des infrastructures et des initiatives en matière d'éducation et de sensibilisation jusqu'aux mesures d'application de la loi, est rat-

³⁷ Alberta Solicitor General and Public Security, *Province of Alberta – Automated Traffic Enforcement Training Guidelines*, 2009, p. 1, https://www.solgps.alberta.ca/programs_and_services/public_security/law_enforcement_oversight/Publications/Automated%20Traffic%20Enforcement%20Training%20Guidelines.pdf

³⁸ Alberta Solicitor General and Public Security, *Province of Alberta – Automated Traffic Enforcement Training Guidelines*, 2006, <http://www.assembly.ab.ca/lao/library/egovdocs/2006/alsg/153430.pdf>

³⁹ Il s'agit donc d'une cible analogue à celle définie dans le plan stratégique provincial. The City of Edmonton, *Traffic Safety Strategy for the City of Edmonton*, p. 5, http://www.edmonton.ca/transportation/RoadsTraffic/trafficsafety_lores.pdf

tachée à chacune de ces cibles⁴⁰. L'OTSE a le rôle de coordonner l'ensemble des initiatives envisagées. Une attention particulière est accordée à la collecte et à l'analyse des données routières. Les résultats par rapport aux cibles sont présentés dans les rapports statistiques de l'OTSE.

4 MODE DE GOUVERNANCE

4.1 Résumé du modèle de gouvernance

Le modèle de gouvernance existant en Alberta est décentralisé, les municipalités ayant la responsabilité de concevoir et de mettre en place des programmes impliquant l'utilisation des CFR et des ISD, en conformité avec des orientations générales définies par le gouvernement provincial. Les municipalités ont la possibilité de gérer ces programmes elles-mêmes ou en partenariat avec des organismes privés. Les services de police décident de l'emplacement des caméras, analysent les données fournies par celles-ci afin d'établir les infractions et appliquent les sanctions le cas échéant.

4.2 Principaux acteurs gouvernementaux

4.2.1 Acteurs du gouvernement provincial

■ Ministère du Transport

Le MoT assume la direction sur le plan de l'adoption des politiques et des stratégies provinciales en matière de sécurité routière. Ainsi, l'*Alberta Traffic Safety Plan* adopté en 2006 mentionne, parmi les initiatives envisagées pour diminuer le nombre d'accidents et de victimes, l'utilisation des systèmes tels que les CFR et les ISD.

■ Office of Traffic Safety

Au sein du MoT, l'OTS est une agence qui assure la direction et la coordination des initiatives prévues dans la stratégie provinciale. L'OTS supervise la mise en œuvre du plan stratégique et cherche à améliorer la collaboration et la communication entre les différents intervenants en matière de sécurité routière. En collaboration avec ces intervenants, l'agence a élaboré des plans opérationnels comprenant l'implantation de CFR et d'ISD parmi leurs priorités.

■ Ministère du Procureur général et de la Sécurité publique

Le ministère du Procureur général et de la Sécurité publique de l'Alberta définit, en collaboration avec les services de police⁴¹, les orientations et les normes concernant l'utilisation des CFR et des ISD par les municipalités. Comme mentionné dans la section 3.2.4 du présent document, le

⁴⁰ À titre d'exemple, les initiatives envisagées relativement à la diminution du nombre d'accidents aux intersections étaient les suivantes : faire du lobbying pour l'adoption de mesures législatives permettant l'utilisation d'ISD (ces mesures ont été adoptées), définir des paramètres et des lignes directrices pour l'utilisation des systèmes de contrôle du trafic de type *Automated Traffic Enforcement* et les intégrer dans les politiques municipales, modifier les infrastructures, etc.

The City of Edmonton, *Traffic Safety Strategy for the City of Edmonton*, p. 9,

http://www.edmonton.ca/transportation/RoadsTraffic/trafficsafety_lores.pdf

⁴¹ Matthew Barker (26 mars 2010). *Research on behalf of Quebec's Ministry of Transportation*, [courrier électronique à Alexandru Gurau], [en ligne], alexandru.gurau@enap.ca

procureur général a élaboré, en 2006, une première série d'orientations et de normes concernant les CFR et les radars mobiles utilisés par les policiers. Ces orientations ont été mises à jour en 2009, lorsque plusieurs municipalités ont commencé à utiliser des ISD. Elles visent notamment les critères de choix des sites, la signalisation, les activités d'information et de conscientisation du public accompagnant le déploiement des systèmes et les éléments devant faire l'objet d'un suivi (vitesse moyenne, nombre d'infractions enregistrées, etc.).

Le même ministère s'assure que les municipalités respectent les orientations et les normes définies en effectuant des inspections (*audits*) dans chaque municipalité qui utilise des CFR et des ISD.

Dans certaines municipalités, une partie du personnel affecté à l'exploitation des CFR et des ISD travaille à titre de *Public Security Peace Officers*. Ces derniers sont responsables d'appliquer certaines lois et certains règlements de l'Alberta, dont ceux ayant une incidence sur la sécurité routière, mais leurs pouvoirs sont moins étendus que ceux des agents de police des services de police municipaux. Le ministère du Procureur général et de la Sécurité publique est responsable des programmes d'accréditation et de vérification des *Peace Officers*⁴².

4.2.2 Acteurs du gouvernement local

■ Municipalités

Les municipalités détiennent la responsabilité globale des programmes de sécurité routière basés sur l'utilisation de CFR et d'ISD. Elles peuvent participer au processus de détermination de sites pour l'implantation des caméras, mais ce sont les services de police qui prennent une décision à ce sujet. Dans certains cas, les municipalités sont propriétaires des équipements et des systèmes informatiques utilisés (Calgary). Dans d'autres cas, comme à Edmonton jusqu'en 2007, les programmes sont gérés au moyen de partenariats public-privé, le partenaire privé étant le propriétaire des équipements et des systèmes informatiques nécessaires.

■ Cas de la ville d'Edmonton

La particularité de cette ville consiste en l'existence d'une agence – l'OTSE – rattachée à la Ville d'Edmonton et qui a été établie sur la base d'un partenariat entre le Département des transports de la Ville et le Service de police d'Edmonton. L'OTSE est responsable d'élaborer et de mettre en œuvre la stratégie de sécurité routière de la Ville, dont le programme utilisant des ISD et des radars mobiles. Comme mentionné dans la section 2.3 « Utilisation des dispositifs de contrôle de la vitesse et des feux rouges dans la ville d'Edmonton », le programme a été géré jusqu'en 2007 par un partenaire privé, l'ACS, qui détenait l'ensemble des équipements et des systèmes informatiques. Depuis 2007, la gestion du programme est reprise graduellement par la Ville. Ainsi, c'est l'OTSE qui est à présent propriétaire des équipements⁴³ ainsi que d'une partie des systèmes informatiques, l'ACS demeurant responsable uniquement des logiciels de délivrance des avis d'infraction (*ticketing*) en attendant qu'une solution soit élaborée en interne par le Département des systèmes d'information de la Ville.

⁴² Alberta Solicitor General and Public Security, *Peace Officers*, https://www.solgps.alberta.ca/programs_and_services/public_security/peace_officers/Pages/default.aspx

⁴³ L'OTSE a acheté de nouveaux équipements au moyen d'appels d'offres publics. Ces équipements sont fournis par l'entreprise *American Traffic Solutions*. Gerry Shimko (24 mars 2010). *Conference call regarding ISD governance model in Edmonton*, [conversation téléphonique avec Michelle Jacob].

■ Services de police et Gendarmerie royale du Canada

Les services de police municipaux et les unités de la GRC (dans les municipalités qui ne disposent pas de services de police propres) décident de l'emplacement des CFR et des ISD, après consultations avec les représentants des municipalités et d'autres intervenants. Ils analysent les photos fournies par les caméras, décident s'il s'agit ou non d'une infraction et imposent des sanctions aux conducteurs qui sont reconnus coupables de ne pas avoir respecté les limites de vitesse aux intersections ou les feux rouges. Ils interviennent également à titre de témoins si le conducteur conteste l'infraction alléguée.

4.3 Acteurs non gouvernementaux

Dans certaines villes de l'Alberta, les municipalités ont géré ou gèrent encore les programmes de caméras en partenariat avec des organismes privés. Ces derniers peuvent être propriétaires, en totalité ou en partie, des équipements (caméras, poteaux, boîtiers de protection) et des systèmes informatiques utilisés pour traiter les photos et déterminer les infractions ainsi que les sanctions correspondantes (délivrance des avis d'infraction, par exemple).

4.4 Interactions entre les différents acteurs

Dans la présente section, l'interaction entre les acteurs gouvernementaux (province et municipalités) et non gouvernementaux est illustrée par l'exemple de la ville d'Edmonton. Cette interaction se présente comme suit :

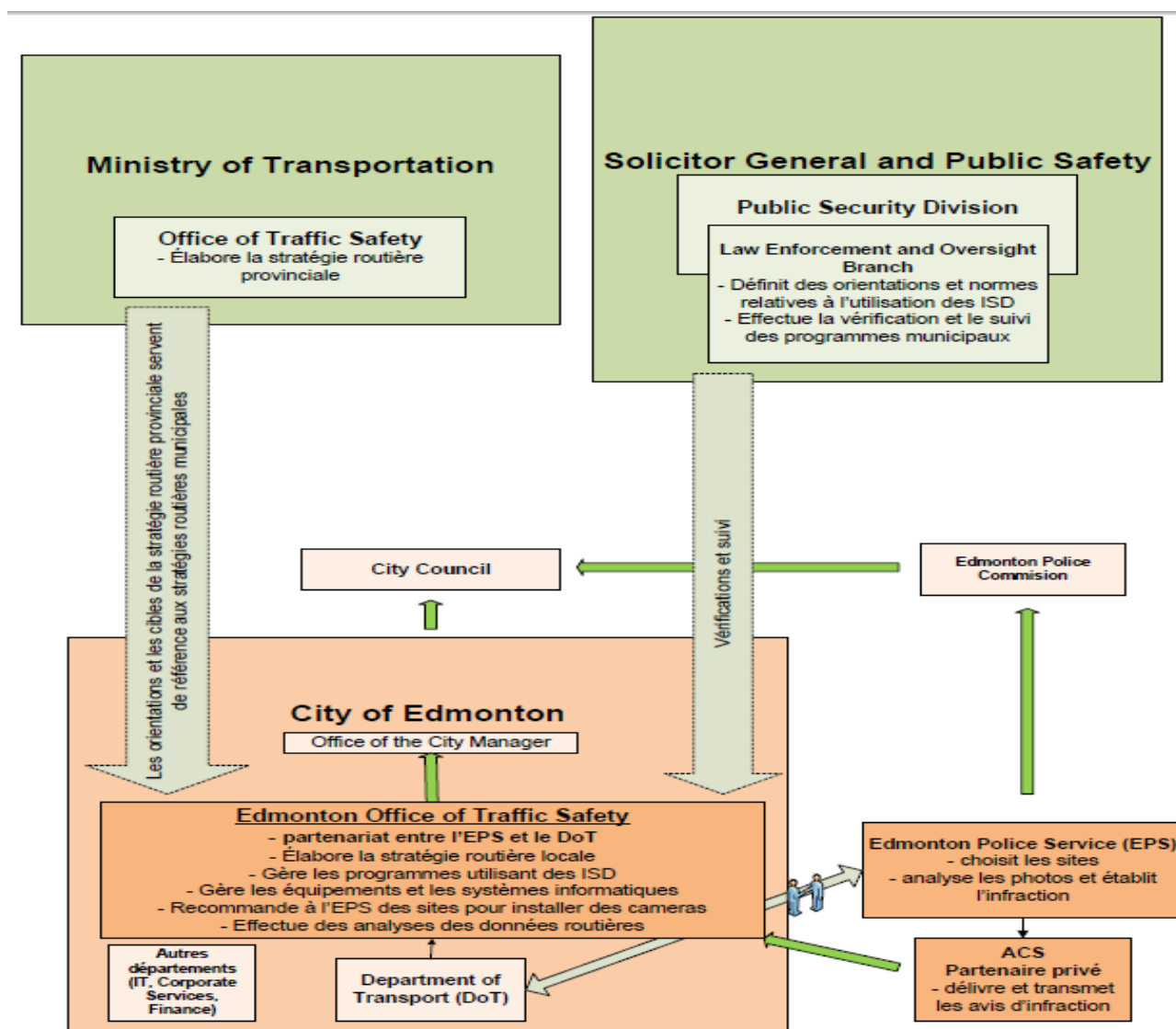
- Ministère du Transport de l'Alberta – Élabore les politiques et les stratégies provinciales en matière de sécurité routière. Les orientations et les cibles définies dans ces stratégies servent de référence aux municipalités lorsque celles-ci élaborent leurs propres plans stratégiques, programmes ou autres initiatives de sécurité routière;
- *Office of Traffic Safety* de l'Alberta (au sein du MoT) – Met en œuvre les stratégies provinciales en assurant notamment la collaboration et la communication entre les divers intervenants, dont le ministère du Procureur général et de la Sécurité publique et les municipalités;
- Ministère du Procureur général et de la Sécurité publique de l'Alberta – Élabore les orientations et les normes auxquelles les municipalités doivent se conformer si elles utilisent des ISD. Au sein de ce ministère, les agents de la *Law Enforcement and Oversight Branch (Public Security Division)* effectuent des visites dans les municipalités, dont Edmonton, afin de s'assurer qu'elles respectent les normes établies;
- OTSE (rattaché à la Ville d'Edmonton) – Gère le programme des ISD, y compris l'achat, l'installation, l'entretien et la réparation des équipements. L'OTSE collecte également des données statistiques sur les accidents routiers sur le territoire de la ville et élabore des méthodologies pour sélectionner des sites. Il soumet au Service de police d'Edmonton des propositions et des recommandations concernant les sites susceptibles d'être équipés de caméras. L'OTSE a, sur ce plan, un rôle de soutien seulement. Il relève de l'*Office of the City Manager*;
- Service de police d'Edmonton – Sur la base des recommandations soumises par l'OTSE et selon d'autres renseignements en sa possession, le service de police décide de l'emplacement des caméras. Ses membres analysent les données (photos) prises par les caméras et établissent s'il y a eu ou non infraction. Par la suite, ils renvoient les données analysées au partenaire privé (ACS), qui délivre les avis d'infraction. Par ailleurs, les policiers effectuent des tests de l'équipement, s'occupent de la formation du personnel qui tra-

veille avec les caméras, répondent aux demandes et aux plaintes des citoyens, etc.⁴⁴. Le Service de police d'Edmonton relève de l'*Edmonton Police Commission*, dont les membres sont nommés par le conseil municipal (*City Council*);

- ACS (partenaire privé) – Délivre et transmet les avis d'infraction si l'infraction est établie par les policiers. Lorsque la Ville mettra en place une nouvelle solution informatique pour la délivrance et le traitement des amendes, le partenariat avec l'ACS prendra fin.

Le figure qui suit présente les interactions entre les acteurs susmentionnés.

FIGURE 1 : INTERACTIONS ENTRE LES ACTEURS – CAS DE LA VILLE D'EDMONTON



⁴⁴ Gerry Shimko (26 mars 2010). *Research project on behalf of Quebec's Ministry of Transportation*, [courrier électronique à Alexandru Gurau], [en ligne], alexandru.gurau@enap.ca

5 DÉPLOIEMENT DES SYSTÈMES

5.1 Processus de déploiement

Le processus de déploiement des CFR et des ISD doit être conforme aux orientations et aux principes définis par le procureur général de l'Alberta dans le document *Automated Traffic Enforcement Technology Guidelines*, adopté en 2009.

■ Critères de sélection des sites

Les sites susceptibles d'être dotés de CFR ou d'ISD se regroupent en quatre catégories⁴⁵ :

- Sites qui comportent un haut degré de risque (*high-risk locations*), soit ceux où les participants au trafic ou les policiers seraient exposés à des risques si seulement les méthodes traditionnelles d'application de la loi étaient utilisées;
- Sites où des cas très fréquents de non-conformité avec les règles routières sont enregistrés (*high-frequency locations*), par exemple vitesse excessive, omission d'arrêter aux feux rouges;
- Sites où un taux très élevé d'accidents est enregistré (*high-collision locations*);
- Sites où un haut volume de circulation piétonnière est enregistré (*high-pedestrian volume locations*).

Outre ces catégories de lieux, d'autres emplacements peuvent être déterminés sur les autoroutes à plusieurs voies (*high-speed, multi-lane roadways*), dans les zones scolaires, à proximité des aires de jeux, sur les routes où des travaux sont effectués, ainsi qu'à des endroits où des problèmes tels que la vitesse excessive ont soulevé des préoccupations de la part des communautés.

◆ Cas d'Edmonton

À Edmonton, c'est l'OTSE qui effectue des analyses des données routières, détermine les besoins et recommande, en s'appuyant sur ces analyses, des sites pour l'implantation de caméras. Le Service de police d'Edmonton prend les décisions relatives à la sélection des sites et au nombre d'appareils, sur la base de ces recommandations et d'autres données routières dont il dispose. Il n'est pas nécessaire d'obtenir l'autorisation du ministère du Procureur général et de la Sécurité publique pour les sites. Cependant, ce dernier a mis en place une procédure de vérification de la conformité (*audit*), comme présenté dans la section 6 « Suivis et évaluations ».

■ Activités d'information et de conscientisation (public awareness)

Conformément aux orientations élaborées par le procureur général, l'implantation des CFR et notamment des ISD doit être accompagnée des activités d'information et de conscientisation des conducteurs et du grand public. De plus, les sites dotés de tels dispositifs doivent faire l'objet d'une signalisation appropriée.

⁴⁵ Alberta Solicitor General and Public Security, *Province of Alberta – Automated Traffic Enforcement Training Guidelines*, 2009, p. 3-4, https://www.solgps.alberta.ca/programs_and_services/public_security/law_enforcement_oversight/Publications/Automated%20Traffic%20Enforcement%20Training%20Guidelines.pdf

◆ Campagnes d'information

Les activités de communication effectuées par les municipalités ont porté principalement sur l'implantation d'ISD depuis 2009, les CFR étant utilisées en Alberta depuis plus longtemps. Les municipalités qui implantent des ISD ont à respecter les règles suivantes :

- Publier dans les médias, au cours d'une période de trois mois avant le commencement de l'utilisation des ISD, des renseignements au sujet de cette initiative;
- Procéder à une période de familiarisation des conducteurs, d'une durée d'un mois, avant de commencer à utiliser les ISD pour imposer des amendes. Au cours de cette période de familiarisation, les conducteurs fautifs recevront seulement des avertissements (*warning notices*).

De plus, de l'information sur l'emplacement de tous les sites dotés de CFR et d'ISD doit être publiée dans les médias locaux (journaux) et, si cela est possible, sur les sites Internet des municipalités et des services de police locaux⁴⁶.

La Ville d'Edmonton a respecté ces exigences avant de commencer à utiliser des ISD en novembre 2009.

◆ Signalisation

En ce qui concerne la signalisation, les règles suivantes doivent être respectées⁴⁷ :

- Installer des panneaux permanents sur les routes principales à l'entrée des municipalités afin d'avertir les conducteurs que des CFR et des ISD sont utilisés;
- Installer des panneaux d'avertissement permanents sur les autoroutes, les routes principales et les autres routes qui sont régulièrement surveillées au moyen de CFR et d'ISD;
- Installer des panneaux à l'approche des intersections où des CFR et des ISD sont utilisés.

Les normes concernant les panneaux sont définies par le ministère des Transports⁴⁸.

■ Suivi et évaluation

◆ Mécanisme de reddition de comptes

Conformément aux mêmes orientations, les services de police ont l'obligation de collecter, à une fréquence mensuelle, des données routières sur chacun des sites. Les données sont rapportées

⁴⁶ Alberta Solicitor General and Public Security, *Province of Alberta – Automated Traffic Enforcement Training Guidelines*, 2009, p. 6, https://www.solgps.alberta.ca/programs_and_services/public_security/law_enforcement_oversight/Publications/Automated%20Traffic%20Enforcement%20Training%20Guidelines.pdf

⁴⁷ *Ibid.*, p. 5.

⁴⁸ Alberta Transportation, *Photo Enforcement Signs*, <http://www.transportation.alberta.ca/Content/docType233/Production/75PhotoEnforcementSigns.pdf>

par la suite au ministère du Procureur général et de la Sécurité publique⁴⁹. Plus précisément, les données suivantes doivent être rapportées⁵⁰ :

- Emplacement des sites dotés de CFR et d'ISD;
- Raisons pour lesquelles les sites ont été choisis;
- Moment où chaque dispositif a commencé à fonctionner (mois/jour/année) et l'intervalle de fonctionnement de chaque dispositif au cours d'une journée;
- Nombre total de véhicules surveillés (*monitored*), par site;
- Nombre total de véhicules n'ayant pas respecté les limites de vitesse en vigueur, par site;
- Nombre total d'amendes pour excès de vitesse (*speeding tickets*) imposées, par site;
- Nombre total de véhicules ayant omis d'arrêter aux feux rouges, par site;
- Nombre total d'amendes pour omission d'arrêter aux feux rouges, par site;
- Vitesse moyenne des véhicules, par site;
- Autres statistiques;
- Activités de communication utilisées pour informer le public de l'existence des sites et des dispositifs utilisés.

♦ Vérifications effectuées par le gouvernement provincial

Outre le contrôle effectué dans le cadre de la reddition de comptes, le ministère du Procureur général et de la Sécurité publique peut mener des vérifications (*audits*) afin de s'assurer que les municipalités respectent les orientations et les principes définis dans le document *Automated Traffic Enforcement Technology Guidelines* (2009). Ces vérifications sont menées par des vérificateurs et des enquêteurs de la *Law Enforcement and Oversight Branch* de la *Public Security Division*, dans le cadre d'un programme appelé *Public Security Peace Officer Program*.

Ainsi, le ministère envoie une lettre à l'entité responsable du programme impliquant l'utilisation d'ISD (municipalité ou partenariat entre la municipalité et les services de police, comme à Edmonton) l'informant que le programme fera l'objet d'une inspection. La lettre est envoyée 30 jours avant la date prévue de l'inspection.

Dans cette lettre, il est mentionné que les vérifications porteront principalement sur les politiques et les stratégies locales en matière de sécurité routière, le mode de gestion du programme, les mécanismes d'assurance de la qualité, les avis d'infraction délivrés (analyse par échantillon), la conformité des pratiques (ex. : formation du personnel) avec les principes et les orientations provinciaux et avec d'autres lois et règlements. Des entrevues peuvent également être conduites. Pour les questions précises, voir les modèles de lettre d'avis et d'entrevue présentés à l'annexe II⁵¹.

⁴⁹ Alberta Solicitor General and Public Security, *Province of Alberta – Automated Traffic Enforcement Technology Guidelines*, 2009, p. 6, https://www.solgps.alberta.ca/programs_and_services/public_security/law_enforcement_oversight/Publications/Automated%20Traffic%20Enforcement%20Training%20Guidelines.pdf

Toutefois, selon l'information communiquée par les personnes-ressources, les vérifications se font notamment au moyen d'inspections (voir la section suivante).

⁵⁰ *Ibid.*

⁵¹ Ces documents ont été fournis à L'Observatoire par Matthew Barker, *Manager of the Solicitor General Peace Officer Program, Alberta Solicitor General and Public Security.*

L'objectif de la vérification, dont la durée est d'environ une demi-journée, est d'aider l'entité responsable à corriger les éventuelles déficiences du programme et de son application. Les résultats sommaires de la vérification sont transmis à l'entité inspectée dans un délai de trois jours ouvrables, afin de lui indiquer les éventuels problèmes de non-conformité. Un rapport plus détaillé lui est transmis dans un délai de 120 jours.

Étant donné que le programme impliquant l'utilisation d'ISD a commencé en 2009, peu de vérifications ont été effectuées jusqu'à présent. Le ministère du Procureur général envisage d'inspecter toutes les municipalités ayant mis en place ce type de systèmes jusqu'au début de l'automne 2010⁵².

La Ville d'Edmonton a fait récemment l'objet d'une telle inspection et son programme a été évalué comme étant un des meilleurs de la province.

5.2 Circuit du contrôle-sanction

■ Présentation générale

Le circuit du contrôle-sanction sera décrit en lien avec le fonctionnement des ISD, puisque ce type de caméras contrôle à la fois le respect des feux rouges et des limites de vitesse.

Bien qu'ils surveillent tous les véhicules qui passent par une intersection, les ISD photographient seulement les véhicules qui s'engagent dans l'intersection lorsque le feu rouge est allumé ainsi que ceux qui dépassent la limite de vitesse permise lorsqu'ils traversent l'intersection. Les véhicules qui entrent dans l'intersection lorsque le feu jaune est allumé ne sont pas photographiés, même si le feu rouge s'allume lorsqu'ils traversent l'intersection. Les véhicules qui dépassent les limites de vitesse en vigueur sont photographiés à toutes les séquences des feux de circulation. Il est donc possible qu'un conducteur reçoive deux avis d'infraction : un pour ne pas avoir respecté le feu rouge et un autre pour excès de vitesse⁵³. Les pénalités ne comprennent pas de points d'inaptitude sur le permis.

Les ISD sont connectés aux feux de circulation et à des capteurs placés dans la chaussée. Ils sont déclenchés au moment où un véhicule passe au-dessus des capteurs lorsque le feu rouge est allumé ou s'il circule à une vitesse supérieure à la limite permise. Une caméra photographie le véhicule lorsqu'il traverse la ligne d'arrêt et s'engage dans l'intersection et une seconde caméra, synchronisée avec la première, photographie l'arrière du véhicule (la plaque d'immatriculation).

L'amende prévue pour avoir omis d'arrêter au feu rouge est de 287 \$ CA. Les amendes pour excès de vitesse varient en fonction du nombre de kilomètres à l'heure au-dessus de la limite permise, ainsi⁵⁴ :

- De 1 à 15 km/h : de 57 à 89 \$ CA, y compris la suramende compensatoire⁵⁵;

⁵² Matthew Barker (26 mars 2010). *Research on behalf of Quebec's Ministry of Transportation*, [courrier électronique à Alexandru Gurau], [en ligne], alexandru.gurau@enap.ca

⁵³ Alberta Transportation, *Intersection Safety Devices*, http://www.transportation.alberta.ca/images/Intersection_Safety_Devices.pdf

⁵⁴ *Ibid.*

⁵⁵ Une suramende compensatoire (*surcharge*) est imposée en plus des sanctions prévues par le *Code criminel* et les lois provinciales, afin de dédommager les victimes d'infractions à ces lois.

- De 16 à 30 km/h : de 103 à 177 \$ CA, y compris la suramende compensatoire;
- De 31 à 50 km/h : de 187 à 351 \$ CA, y compris la suramende compensatoire;
- Excès de plus de 50 km/h : le conducteur doit comparaître devant la Cour provinciale et les amendes sont à la discrétion de cette dernière.

■ Cas d'Edmonton

Les photos prises avec les ISD sont téléchargées, par un lien Internet sans fil, vers un serveur du partenaire privé ACS. Le personnel de celui-ci vérifie la qualité de chacune des photographies et les transmet par la suite aux agents de la paix du Service de police d'Edmonton. Ces derniers vérifient les photos afin de s'assurer que le véhicule a bel et bien commis une infraction aux règles de circulation. Si l'infraction est établie, une confirmation est transmise à l'ACS, qui délivre un avis d'infraction (*Notice of Offence*) et le transmet par la poste au propriétaire du véhicule.

Comme évoqué antérieurement dans la section 4.4 « Interactions entre les différents acteurs », le contrat temporaire avec le partenaire privé prendra fin lorsque la Ville d'Edmonton mettra en place un centre pour délivrer les avis d'infraction et pour vérifier si les amendes sont payées et perçues. Ce centre relèvera du Département des finances de la Ville.

À la réception d'un avis d'infraction, la personne en cause dispose de trois options⁵⁶ :

- Payer le montant de l'amende : en personne – à un centre de services gouvernementaux (*Registry Office*) ou au bureau d'une cour pour les infractions routières (*Traffic Court*) faisant partie de la Cour provinciale de l'Alberta⁵⁷ –, par la poste ou par Internet (des frais supplémentaires sont perçus pour le paiement à un centre de services ou en ligne). Le paiement doit être effectué au nom de la Cour provinciale;
- Ne pas reconnaître l'allégation d'infraction : dans ce cas, le conducteur doit retourner l'avis d'infraction en signant une déclaration par laquelle il affirme qu'il se présentera devant la cour, à la date qui lui sera communiquée ultérieurement par la poste. S'il ne se présente pas à la date fixée, il risque d'être déclaré coupable et de payer des frais de retard supplémentaires;
- Comparaître devant un juge de la paix à une date et à une adresse indiquées au verso de l'avis d'infraction et plaider coupable ou non coupable. Si le conducteur plaide coupable, il a la possibilité de demander au juge de lui accorder un délai pour le paiement de l'amende. S'il plaide non coupable, le juge fixera la date pour le procès.

Le conducteur a également la possibilité de déposer une demande pour voir les photos de l'infraction dont il est accusé.

L'Observatoire est en attente de réponses aux questions suivantes qui ont été adressées aux personnes-ressources :

- Est-ce que la photo est conservée?
- Qu'est-ce qui se passe si le propriétaire ne conduisait pas le véhicule au moment de l'infraction?

⁵⁶ Edmonton Police Service, *Paying Traffic Fines*, <http://www.edmontonpolice.ca/TrafficVehicles/PhotoRadar/HowtoPayYourFine.aspx>

⁵⁷ Alberta Courts, *Provincial Court*, <http://www.albertacourts.ab.ca/ProvincialCourt/TrafficCourt/tabid/99/Default.aspx>

La personne-ressource de l'OTSE s'est engagée à nous faire parvenir un schéma illustrant le circuit du contrôle-sanction.

5.3 Ressources affectées à la gestion et à l'exploitation

Comme mentionné précédemment, le modèle de gouvernance des CFR et des ISD est décentralisé. Les municipalités sont responsables des programmes de sécurité routière utilisant des CFR et des ISD et ont la liberté de choisir le mode de gestion des processus. Dans les cas où les municipalités optent pour des partenariats avec des entreprises privées, ces dernières sont propriétaires des équipements ou des systèmes informatiques afférents et s'occupent de l'exploitation des caméras, de la prise de photos jusqu'à la délivrance et l'envoi des avis d'infraction. Les policiers interviennent pour décider de l'emplacement des caméras et pour établir les infractions. Dans d'autres cas – comme à Edmonton, bientôt –, la Ville est propriétaire des équipements et de tous les systèmes informatiques afférents (logiciels pour le traitement des photos, pour la délivrance et l'envoi des avis d'infraction ainsi que pour vérifier si les amendes ont été payées et perçues). Les services de police municipaux ou les unités de la GRC s'occupent, quant à eux, du processus d'application de la loi.

Compte tenu des différences sur le plan des modes de gestion, il n'est pas possible de dresser un portrait global des ressources humaines, financières et informationnelles mobilisées à l'échelle de la province. Le volume de ressources investies dans la gestion des CFR et des ISD diffère d'une municipalité à une autre, d'autant plus que le nombre de dispositifs utilisés varie de manière importante. Quelques données de cette nature seront toutefois présentées pour la Ville d'Edmonton.

5.3.1 Ressources humaines

Le personnel de l'OTSE, au sein de la Ville d'Edmonton, compte 20 employés⁵⁸.

Étant donné que la Ville est en train de reprendre la gestion du programme des CFR et des ISD, auparavant assurée par le partenaire privé ACS, plusieurs autres départements de la Ville ont été impliqués dans le processus de transition. Ainsi, le Département des services d'entreprise (*Corporate Services Department*) s'occupe des offres publiques pour l'acquisition des équipements et des systèmes nécessaires. Le Département des systèmes informatiques travaille à la mise en place d'une plateforme pour un centre de traitement pour délivrer les amendes (*ticket processing solution*) et vérifier qu'elles sont payées et perçues. Le système servant à la délivrance des avis d'infraction est encore géré par le partenaire privé. Lorsque le nouveau centre de traitement sera opérationnel, il sera sous la responsabilité du Département des finances de la Ville.

Le Service de police d'Edmonton consacre plus de 30 agents de la paix (*Peace Officers*) au programme des caméras.

5.3.2 Ressources financières

Comme expliqué dans la section 5.4 « Flux des revenus générés par les constats d'infraction », les amendes imposées pour les infractions routières commises sur le territoire des municipalités sont perçues par le gouvernement de l'Alberta, par l'intermédiaire de la Cour provinciale. Par la

⁵⁸ Ces données et les suivantes sont fournies par Gerry Shimko, directeur de l'OTSE. Gerry Shimko (26 mars 2010). *Research project on behalf of Quebec's Ministry of Transportation*, [courrier électronique à Alexandru Gurau], [en ligne], alexandru.gurau@enap.ca

suite, la majeure partie des recettes est retournée aux municipalités, qui l'utilisent pour financer divers programmes de sécurité routière. Ainsi, les amendes perçues ne servent pas à financer directement les programmes de caméras de type ISD.

Par ailleurs, à Edmonton, la Ville a contracté un prêt sur trois ans afin de financer l'acquisition des nouveaux systèmes et équipements⁵⁹. Lorsqu'elles sont retournées à la Ville, les recettes provenant des amendes perçues pour des infractions détectées au moyen des ISD servent premièrement à rembourser ce prêt. Le budget annuel de l'OTSE est d'environ 5 M\$ CA. La Ville paie annuellement aux services de police une somme de 10,6 M\$ CA pour les activités en lien avec les ISD⁶⁰.

Il n'a pas été possible d'obtenir le montant des recettes provenant des amendes liées aux ISD.

5.3.3 Ressources informationnelles

■ Communication entre les acteurs concernés

Comme mentionné, au sein du gouvernement provincial, la communication entre les divers intervenants en matière de sécurité publique est assurée par l'OTS au sein du MoT.

À Edmonton, l'OTSE a été créé, entre autres, afin d'assurer et d'améliorer continuellement la communication entre les acteurs concernés sur le plan local (Ville, Service de police, partenaire privé) ainsi qu'entre la Ville d'Edmonton et le gouvernement provincial. Cette communication se fait notamment par l'entremise d'échanges de données routières avec l'OTS et le ministère du Procureur général et de la Sécurité publique.

■ Activités d'information et de communication visant les conducteurs et le public en général

Depuis l'adoption du plan stratégique de sécurité routière en 2006 et des plans d'action subséquents, une attention particulière est accordée aux activités d'information et de sensibilisation en matière de sécurité routière effectuées par le gouvernement provincial, les municipalités et les autres intervenants. Une des stratégies clés du plan est de mettre sur pied une approche cohérente et structurée en matière de communication au sein des collectivités locales. Pour réaliser cet objectif, 16 postes de coordonnateurs régionaux en matière de sécurité routière ont été créés. Le rôle de ces coordonnateurs est de faciliter la création de comités pour des questions de sécurité routière au sein des collectivités locales, de les appuyer au cours du processus de détermination des priorités, des problèmes et des solutions sur le plan local et de faire le lien entre les initiatives locales ou régionales et les provinciales⁶¹. Le dernier plan d'action (2009-2010) recommande que les coordonnateurs régionaux mobilisent les intervenants locaux afin de mener des activités de sensibilisation et d'éducation des conducteurs et du grand public par rapport au respect des limites de vitesse et des feux rouges. Un des objectifs de ces activités est de faire en sorte que

⁵⁹ Pour remplacer les équipements et les systèmes qui étaient la propriété du partenaire privé (ACS).

⁶⁰ Gerry Shimko (26 mars 2010). *Research project on behalf of Quebec's Ministry of Transportation*, [courrier électronique à Alexandru Gurau], [en ligne], alexandru.gurau@enap.ca

⁶¹ Office of Traffic Safety, *Office of Traffic Safety Newsletter*, <http://www.transportation.alberta.ca/Content/docType48/Production/officeoftrafficsafety.pdf>

l'utilisation des CFR et des ISD soit perçue comme un moyen d'améliorer la sécurité routière et non comme une mesure strictement punitive⁶².

Les municipalités qui ont commencé à utiliser des ISD à partir de 2009 ont déployé des efforts considérables pour informer les conducteurs et le grand public du rôle et du mode d'utilisation de ces dispositifs. Ainsi, des renseignements ont été publiés dans les médias, au cours d'une période de trois mois avant le commencement de l'utilisation des ISD. De plus, conformément aux orientations gouvernementales adoptées en 2009, les municipalités ont accordé aux conducteurs une période de familiarisation d'une durée d'un mois, avant de procéder à l'utilisation des ISD pour imposer des amendes. Au cours de cette période de familiarisation, les conducteurs fautifs ont reçu seulement des avertissements pour les infractions détectées au moyen des ISD.

De plus, les municipalités qui utilisent des ISD publient régulièrement sur leurs sites Internet ou sur ceux des services de police locaux de l'information sur l'emplacement des lieux dotés de CFR et d'ISD, sur le rôle de ces dispositifs et sur les résultats obtenus⁶³.

L'ensemble de ces activités vise à améliorer l'acceptabilité sociale des dispositifs.

5.4 Flux des revenus générés par les constats d'infraction

Toutes les recettes provenant des amendes imposées pour des infractions aux règles de circulation routière sont perçues par le gouvernement de l'Alberta, par l'intermédiaire de la Cour provinciale. La plus grande partie de ces recettes, soit environ 55 %, est transférée par la suite aux municipalités ayant délivré les avis d'infraction, environ 30 % des recettes sert à financer les services rendus par la Cour provinciale et le restant (15 %) est déposé dans un fonds spécial destiné aux victimes d'infractions⁶⁴.

Il est à préciser que ce 15 % provient des suramendes compensatoires pour des infractions au *Code criminel* ou aux lois de l'Alberta, dont les infractions routières. Les montants des suramendes sont déposés dans l'*Alberta Victims of Crime Fund*. Le fonds est utilisé pour fournir un soutien direct aux victimes ainsi que pour financer les organisations d'aide aux victimes d'infractions.

Les recettes retournées aux municipalités sont utilisées par ces dernières pour rembourser les services de police et, le cas échéant, les partenaires privés, pour les services rendus relativement à l'exploitation des CFR et des ISD et pour financer leurs différents programmes de sécurité routière.

6 SUIVIS ET ÉVALUATIONS

Comme cela a été mentionné à plusieurs reprises dans la présente fiche, les activités liées aux CFR consistaient jusqu'à récemment en des initiatives ponctuelles de quelques villes albertaines. C'est après l'adoption d'un plan stratégique de sécurité routière, en 2006, qu'un cadre administra-

⁶² Alberta Transportation, *Alberta Traffic Safety Plan – Operational Plan (2009-2010)*, p. 20 et 22, http://www.transportation.alberta.ca/Content/docType48/Production/OTS_OpPlan_09-10.pdf

⁶³ Voir, à titre d'illustration, le site Internet de la Ville d'Edmonton. The City of Edmonton, *Intersection Safety Cameras*, http://www.edmonton.ca/transportation/roads_traffic/intersection-safety-cameras.aspx

⁶⁴ Matthew Barker (26 mars 2010). *Research on behalf of Quebec's Ministry of Transportation*, [courrier électronique à Alexandru Gurau], [en ligne], alexandru.gurau@enap.ca

tif cohérent a graduellement été mis en place pour l'utilisation de ces dispositifs. Par ailleurs, les ISD ont commencé à être utilisés à la fin de l'année 2009. Pour ces raisons, il n'y a pas, au moment de la rédaction du présent rapport, d'études d'évaluation de l'incidence de ces initiatives à l'échelle de la province.

Par contre, dans le cas d'Edmonton, plusieurs études d'évaluation du programme des CFR ont été réalisées. Elles peuvent être regroupées en deux catégories : des études sur l'incidence de l'utilisation des CFR sur la sécurité routière et des études d'évaluation du mode de gestion (partenariat public-privé). Quant au programme des ISD, il a été vérifié récemment par le ministère du Procureur général et de la Sécurité publique, mais les résultats officiels n'avaient pas été publiés à la date de production de la présente fiche⁶⁵.

En ce qui concerne les évaluations d'incidence des CFR à Edmonton, une première étude avant-après a été publiée en 2004 par deux chercheurs, un provenant du Département des transports de la Ville et l'autre du Service de police d'Edmonton. À ce moment, 20 CFR étaient utilisées par rotation entre 60 intersections. L'étude montrait une diminution significative du nombre d'infractions commises aux sites en comparaison du nombre enregistré au moment du projet pilote entrepris en 1998, soit moins de 3 infractions par jour, en moyenne, par rapport à 9,6 infractions par jour enregistrées au début du projet pilote, lorsque des avis d'infraction n'étaient pas encore délivrés aux conducteurs fautifs⁶⁶.

À l'automne 2006, un autre rapport d'évaluation avant-après a été soumis à l'*Edmonton Police Commission* afin d'évaluer l'incidence des CFR sur la sécurité routière à Edmonton. L'étude concluait que les CFR sont un outil efficace d'amélioration de la sécurité routière, le nombre d'accidents ayant diminué sensiblement à 20 des 25 intersections soumises à l'étude⁶⁷.

En ce qui concerne l'étude du mode de gestion, déjà évoquée dans la fiche, elle a été réalisée en 2006 à la demande de l'*Edmonton Police Commission*⁶⁸. Comme mentionné, jusqu'en 2006, les équipements et les logiciels nécessaires pour le traitement et la conservation des photos et pour la délivrance et l'envoi des avis d'infraction étaient fournis par un partenaire privé. Une analyse des avantages et des désavantages de ce modèle a été menée en comparaison d'autres options possibles, afin de déterminer le modèle le plus profitable pour la ville d'Edmonton. Deux autres options ont été considérées, à savoir : 1) un modèle où la Ville serait propriétaire des équipements et des systèmes informatiques, le partenaire privé fournissant seulement les services de

⁶⁵ Selon la personne-ressource d'Edmonton, à la suite de la vérification, le programme a été évalué comme l'un des meilleurs de la province. Gerry Shimko (26 mars 2010). *Research project on behalf of Quebec's Ministry of Transportation*, [courrier électronique à Alexandru Gurau], [en ligne], alexandru.gurau@enap.ca

⁶⁶ Après que des avis d'infraction ont commencé à être émis, durant la dernière étape du projet pilote, le nombre d'infractions par jour a diminué jusqu'à 5,4 en moyenne. Gord Cebryk et Tom Bell, « *Traffic Safety at Intersections: The Edmonton Experience* », p. 3, <http://206.191.29.67/english/pdf/conf2004/cebryk.pdf>

⁶⁷ Les taux de diminution variaient de 3,7 % jusqu'à 41,4 % en comparaison de la moyenne enregistrée au cours des 3 années précédentes.

Tarek Sayed et Paul de Leur, *Photo Enforcement Traffic Safety Study*, p. 9,

<http://www.edmontonpolicecommission.com/pdfs/reports/september2006-5-1.pdf>

⁶⁸ Sierra Systems, *Report to Edmonton Police Commission – Program Delivery Review – Photo Enforcement Traffic Safety – Final Report*,

http://www.edmontonpolicecommission.com/pdfs/reports/Photo_Enforcement_Business_Model_2006.pdf

f Working Group (City of Edmonton and Edmonton Police Service), *Automated Traffic Enforcement – A recommended delivery model for the city of Edmonton*, 2007, <http://www.thenewspaper.com/rlc/docs/2007/edmonton-selffund.pdf>

traitement des photos et de délivrance des avis d'infraction et 2) un modèle où la Ville serait propriétaire de l'ensemble des équipements et des systèmes et effectuerait également le processus de traitement des photos et de délivrance des avis d'infraction, sans faire appel à un partenaire privé. Plusieurs paramètres ont été considérés dans cette analyse, à savoir l'efficacité (coûts), la reddition de comptes et la transparence ainsi que la possibilité d'utiliser les technologies les plus appropriées.

À la suite de l'analyse, la seconde option a été recommandée et il a donc été décidé que la Ville d'Edmonton reprendrait en totalité la gestion du programme des caméras. Depuis 2006, un processus de transition a commencé et s'est déroulé en plusieurs étapes, dont l'acquisition, par la Ville, des équipements et des systèmes informatiques nécessaires et la création d'une agence (l'OTSE) responsable de la gestion du programme des caméras. Le partenaire privé s'occupe seulement, à présent, du processus de traitement des photos et de délivrance des avis d'infraction, en vertu d'un contrat intérimaire. Ce contrat se terminera sous peu, au moment où la Ville mettra en place, au sein de son Département des finances, un centre de délivrance et de traitement des avis d'infraction.

BIBLIOGRAPHIE

- ALBERTA COURTS (Page consultée le 14 avril 2010). *Provincial Court*, [en ligne], <http://www.albertacourts.ab.ca/ProvincialCourt/TrafficCourt/tabid/99/Default.aspx>
- ALBERTA SOLICITOR GENERAL AND PUBLIC SECURITY (Page consultée le 8 mars 2010). *Alberta Sheriff Highway Patrol*, [en ligne], https://www.solgps.alberta.ca/SAFE_COMMUNITIES/SHERIFF_HIGHWAY_PATROL/Pages/default.aspx
- ALBERTA SOLICITOR GENERAL AND PUBLIC SECURITY (Page consultée le 5 mars 2010). *Province of Alberta – Automated Traffic Enforcement Training Guidelines*, 2009, [en ligne], https://www.solgps.alberta.ca/programs_and_services/public_security/law_enforcement_t_oversight/Publications/Automated%20Traffic%20Enforcement%20Training%20Guidelines.pdf
- ALBERTA SOLICITOR GENERAL AND PUBLIC SECURITY (Page consultée le 5 mars 2010). *Automated Traffic Enforcement Training Guidelines*, 2006, [en ligne], <http://www.assembly.ab.ca/lao/library/egovdocs/2006/alsq/153430.pdf>
- ALBERTA SOLICITOR GENERAL AND PUBLIC SECURITY (Page consultée le 5 mars 2010). *Peace Officers*, [en ligne], https://www.solgps.alberta.ca/programs_and_services/public_security/peace_officers/Pages/default.aspx
- ALBERTA SOLICITOR GENERAL AND PUBLIC SECURITY (Page consultée le 8 mars 2010). *Policing and Community Safety*, [en ligne], https://www.solgps.alberta.ca/programs_and_services/public_security/law_enforcement_t_oversight/Pages/default.aspx
- ALBERTA TRANSPORTATION (Page consultée le 8 mars 2010). *Alberta Traffic Collision Statistics 2008*, [en ligne], <http://www.transportation.alberta.ca/Content/docType47/Production/2008AR.pdf>
- ALBERTA TRANSPORTATION (Page consultée le 5 mars 2010). *Alberta Traffic Safety Plan*, [en ligne], <http://www.transportation.alberta.ca/Content/docType48/Production/trafficsafetyplan.pdf>
- ALBERTA TRANSPORTATION (Page consultée le 5 mars 2010). *Alberta Traffic Safety Plan – Operational Plan (2009-2010)*, [en ligne], http://www.transportation.alberta.ca/Content/docType48/Production/OTS_OpPlan_09-10.pdf
- ALBERTA TRANSPORTATION (Page consultée le 5 mars 2010). *Alberta Traffic Safety Plan – Operational Plan (2008/09)*, [en ligne], http://www.transportation.alberta.ca/Content/docType48/Production/OTS_OpPlan_08-09.pdf

- ALBERTA TRANSPORTATION (Page consultée le 5 mars 2010). *Ministry Structure. January 2009*, [en ligne], <http://www.transportation.alberta.ca/Content/docType437/Production/ministrystructure.pdf>
- ALBERTA TRANSPORTATION (Page consultée le 11 mars 2010). *Photo Enforcement Signs*, [en ligne], <http://www.transportation.alberta.ca/Content/docType233/Production/75PhotoEnforcementSigns.pdf>
- ALBERTA TRANSPORTATION (Page consultée le 11 mars 2010). *Speed Enforcement – Intersection Safety Devices*, [en ligne], http://www.transportation.alberta.ca/images/Intersection_Safety_Devices.pdf
- BARKER, Matthew (26 mars 2010). *Research on behalf of Quebec's Ministry of Transportation*, [courrier électronique à Alexandru Gurau], [en ligne], alexandru_gurau@enap.ca
- CALGARY POLICE SERVICE (Page consultée le 8 mars 2010). *Monthly Traffic Updates*, [en ligne], <http://www.calgarypolice.ca/sections-traffic.html>
- CANADA LEGAL INFORMATION INSTITUTE (Page consultée le 9 mars 2010). *Alberta Highway Act*, [en ligne], <http://www.canlii.org/en/ab/laws/stat/rsa-2000-c-h-8/latest/rsa-2000-c-h-8.html>
- CANADA LEGAL INFORMATION INSTITUTE (Page consultée le 9 mars 2010). *Alberta Municipal Government Act*, [en ligne], <http://www.canlii.org/en/ab/laws/stat/rsa-2000-c-m-26/latest/rsa-2000-c-m-26.html>
- CANADA LEGAL INFORMATION INSTITUTE (Page consultée le 9 mars 2010). *Alberta Traffic Safety Act*, [en ligne], <http://www.canlii.org/en/ab/laws/stat/rsa-2000-c-t-6/latest/rsa-2000-c-t-6.html>
- CEBRYK, Gord et BELL, Tom (Page consultée le 12 mars 2010). *Traffic Safety at Intersections: The Edmonton Experience*, 2004, [en ligne], <http://206.191.29.67/english/pdf/conf2004/cebryk.pdf> Paper prepared for presentation at the Human Factors in Road Safety Engineering – New Developments Session, of the 2004 Annual Conference of the Transportation Association of Canada, Québec.
- EDMONTON POLICE SERVICE (Page consultée le 5 mars 2010). *Intersection Safety Cameras*, [en ligne], <http://www.edmontonpolice.ca/TrafficVehicles/IntersectionSafetyCameras.aspx>
- EDMONTON POLICE SERVICE (Page consultée le 14 avril 2010). *Paying Traffic Fines*, [en ligne], <http://www.edmontonpolice.ca/TrafficVehicles/PhotoRadar/HowtoPayYourFine.aspx>
- GENDARMERIE ROYALE DU CANADA (Page consultée le 5 mars 2010). *Renseignements sur la Division K*, [en ligne], <http://www.rcmp-grc.gc.ca/ab/about-apropos/index-fra.htm>
- GOVERNMENT OF ALBERTA (Page consultée le 5 mars 2010). *Sheriffs join forces with RCMP to improve safety on Alberta's highways*, 8 février 2010, [en ligne], <http://alberta.ca/home/NewsFrame.cfm?ReleaseID=/acn/201002/27795AE888B2B-B51F-10EA-A9E494F953577040.html>

- GRIGAITIS, Paul (Page consultée le 5 mars 2010). « Fort red-light runners beware. Cameras at two highway intersections now operational », *Fort Saskatchewan – The Record*, [en ligne], <http://www.foortsaskatchewanrecord.com/ArticleDisplay.aspx?archive=true&e=1241041>
- LETHBRIDGE SUN TIMES (Page consultée le 5 mars 2010). *Red-light cameras given green light*, [en ligne], http://www.lethstimes.com/index.php?option=com_content&task=view&id=1458&Itemid=60
- MCDERMID, Don (Page consultée le 9 mars 2010). *Saving Lives on Alberta's Roads. Report and Recommendations for a Traffic Collision Fatality and Injury Reduction Strategy*, juin 2004, [en ligne], <http://www.transportation.alberta.ca/Content/docType48/Production/savinglives.pdf>
- OFFICE OF TRAFFIC SAFETY (Page consultée le 8 mars 2010). *Office of Traffic Safety Newsletter*, August 2007, [en ligne], <http://www.transportation.alberta.ca/Content/docType48/Production/officeoftrafficsafety.pdf>
- OFFICE OF THE TRAFFIC SAFETY NEWSLETTER (Page consultée le 10 mars 2010). *Intersection Safety Devices*, [en ligne], <http://www.transportation.alberta.ca/Content/docType48/Production/OTS-SpringNewsletter2009.pdf>
- ROYAL CANADIAN MOUNTED POLICE – STRATHCONA COUNTY DETACHMENT & STRATHCONA COUNTY ENFORCEMENT SERVICES (Page consultée le 5 mars 2010). *2009 Statistical Report*. Prepared for Strathcona County Council, 8 février 2010, [en ligne], http://www.strathcona.ab.ca/files/Files/att_100223_report8-1.pdf
- SAYED, Tarek et DE LEUR, Paul (Page consultée le 14 avril 2010). *Photo Enforcement Traffic Safety Study*, rapport préparé pour l'Edmonton Police Commission, 20 septembre 2006, [en ligne], <http://www.edmontonpolicecommission.com/pdfs/reports/september2006-5-1.pdf>
- SIERRA SYSTEMS (Page consultée le 14 avril 2010). *Report to Edmonton Police Commission. Program Delivery Review. Photo Enforcement Traffic Safety. Final Report*, 15 novembre 2006, [en ligne], http://www.edmontonpolicecommission.com/pdfs/reports/Photo_Enforcement_Business_Model_2006.pdf
- THE CITY OF EDMONTON (Page consultée le 14 avril 2010). *Intersection Safety Cameras*, [en ligne], http://www.edmonton.ca/transportation/roads_traffic/intersection-safety-cameras.aspx
- THE CITY OF EDMONTON (Page consultée le 14 avril 2010). *Traffic Safety Strategy for the City of Edmonton*, [en ligne], http://www.edmonton.ca/transportation/RoadsTraffic/trafficsafety_lores.pdf

THE CITY OF ST. ALBERT (Page consultée le 5 mars 2010). *Intersection Speed Enforcement Technology*, [en ligne], <http://www.stalbert.ca/intersection-speed-technology>

THE LEGISLATIVE ASSEMBLY OF ALBERTA (Page consultée le 9 mars 2010). *Bill 30. Traffic Safety Amendment Act 2009*, [en ligne], http://www.assembly.ab.ca/ISYS/LADDAR_files/docs/bills/bill/legislature_27/session_2/20090210_bill-030.pdf

TRANSPORTS CANADA (Page consultée le 5 mars 2010). *Au sujet de Transports Canada*, [en ligne], <http://www.tc.gc.ca/fra/sujet-menu.htm>

WORKING GROUP (City of Edmonton and Edmonton Police Service) (Page consultée le 14 avril 2010). *Automated Traffic Enforcement. A recommended delivery model for the city of Edmonton*, 2007, [en ligne], <http://www.thenewspaper.com/rlc/docs/2007/edmonton-selffund.pdf>

PERSONNES-RESSOURCES

Matthew Barker
Acting Director
Standards and Audits Section
Law Enforcement and Oversight Branch
Department of Solicitor General and Public Security
Téléphone : 780 427-3457
Matthew.Barker@gov.ab.ca

Gerry Shimko
Executive Director
City of Edmonton
Office of Traffic Safety
Téléphone : 780 496-2673
Gerry.Shimko@edmonton.ca

ANNEXE I : DONNÉES ROUTIÈRES

Le tableau suivant présente des statistiques sur les accidents routiers survenus en Alberta de 2004 à 2008⁶⁹.

TABLEAU 1 : DONNÉES STATISTIQUES SUR LES ACCIDENTS ROUTIERS EN ALBERTA, 2004-2008

Alberta Traffic Collisions

2004 – 2008

Severity of Collisions	2008	2007	2006	2005	2004
Fatal Collisions	375	402	404	392	339
Non-Fatal Injury Collisions	16153	17857	18831	17726	17248
Property Damage Collisions	141527	135642	123357	106088	94966
Total Reportable Collisions	158055	153901	142592	124206	112553
Number Killed	410	458	453	466	387
Number Injured	22015	24530	25964	24504	24249
Total Number of Casualties	22425	24988	26417	24970	24636

Comme l'indique le tableau, le nombre de morts et de blessés a diminué en 2008 par rapport aux années précédentes, alors que le nombre total d'accidents a connu une augmentation.

⁶⁹ Alberta Transportation, *Alberta Traffic Collision Statistics 2008*, p. 2, <http://www.transportation.alberta.ca/Content/docType47/Production/2008AR.pdf>

Le tableau suivant présente le taux de victimes d'accidents mortels et avec blessures, par milliard de kilomètres parcourus et par province, de 2004 à 2007⁷⁰.

TABLEAU 2 : COMPARAISON PROVINCIALE SELON LE TAUX DE VICTIMES D'ACCIDENTS PAR MILLIARD DE KM PARCOURUS, 2004-2007

**Provincial Comparison of Casualty Rates
Per Billion Vehicle Kilometres Travelled***

2004 – 2007

	2007		2006		2005		2004	
	Fatalities	Injuries	Fatalities	Injuries	Fatalities	Injuries	Fatalities	Injuries
Canada	8.3	564.0	8.9	604.0	9.3	668.0	8.8	680.8
Alberta	9.6	513.2	10.0	570.7	10.6	555.1	9.9	621.5
British Columbia	11.6	725.5	12.9	789.5	13.9	873.3	12.4	842.4
Saskatchewan	10.6	509.0	12.2	604.4	13.2	612.8	11.0	647.1
Manitoba	7.9	617.1	9.9	729.1	10.3	788.4	9.5	890.8
Ontario	N/A	N/A	6.0	525.2	6.3	571.5	6.6	599.8
Quebec	8.6	669.5	10.3	711.1	10.6	871.2	9.0	778.0
New Brunswick	11.0	459.5	12.3	452.3	13.6	508.5	9.6	572.9
Nova Scotia	9.3	N/A	8.4	470.8	7.1	487.7	9.4	533.2
Prince Edward Island	5.6	565.6	25.0	803.6	11.3	565.7	22.6	759.5
Newfoundland	9.4	519.0	8.5	501.3	9.8	537.1	9.7	699.1
Yukon	10.3	427.0	24.2	434.5	12.3	396.4	9.4	397.4
Northwest Territories	13.9	435.0	5.3	294.3	5.4	505.7	9.6	485.2
Nunavut	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	33.7	2222.2

Comme l'indique le tableau, l'Alberta présentait, au cours de la période considérée, un taux d'accidents mortels supérieur à la moyenne canadienne.

⁷⁰ Alberta Transportation, *Alberta Traffic Collision Statistics 2008*, p. 5, <http://www.transportation.alberta.ca/Content/docType47/Production/2008AR.pdf>

ANNEXE II : DOCUMENTS UTILISÉS AU COURS DES VÉRIFICATIONS EFFECTUÉES PAR LE MINISTÈRE DU PROCUREUR GÉNÉRAL ET DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE

■ Modèle de lettre d'avis d'inspection

Government of Alberta ■
Solicitor General and Public Security

10th floor, J.E. Brownlee Building, 10365 – 97 Street
Edmonton, Alberta, Canada T5J 3W7
Telephone 780-427-3457 Fax 780-427-1194

(DATE)

(Mr./Ms. NAME)
(TITLE)
(LOCATION)
(ADDRESS)
(CITY), Alberta
(POSTAL CODE)

Dear (Mr./Ms. NAME)

Re: Review of (AGENCY) Peace Officer Automated Traffic Enforcement Program

Thank you for facilitating the review of Peace Officer Automated Traffic Enforcement Services for (AGENCY). Auditor/Investigators for the Public Security Division will be conducting a review on (DATE). It is anticipated that the duration of the review will be one half a day, commencing at (TIME) and concluding at (TIME). Subsequent to the conclusion of the review, a report will be completed that includes findings and recommendations.

Reviews or inspections are part of the Public Security Peace Officer Program and participating agencies can expect to be reviewed periodically. Reviews are conducted by Peace Officer Program Auditors/Investigators under the direction of the Peace Officer Program Manager.

The primary focus will be an on-site review of current and recent violation tickets; examination of policies, Traffic Safety Enforcement plans, authorizations; and an interview process to establish whether the authorized employer and the peace officers are in compliance with provincial acts, regulations and program policy. The Public Security Division will work with the authorized employer to correct any issues or deficiencies; to ensure that the service being delivered to the public is of the highest quality.

Inspection Process

1. The Public Security Division will notify the authorized employer, in writing, 30 days in advance of an inspection taking place. The date and time will be suitable to both parties involved and, except in unusual circumstances, occur during normal business hours.

2. The authorized employer will facilitate this process by providing a private working space and photocopier, if and where possible.
3. In the event books, records, reports, documents, or other things need to be removed, a receipt for those things will be issued and they shall be returned within a reasonable period of time.
4. Access to all records pertaining to program operations shall be made available upon request. This includes access to all data recorded in electronic format.
5. Photographs of equipment or any other relevant items may be taken.
6. Interviews with peace officers or other staff may be conducted.
7. Upon completion, a letter detailing what immediate steps must be taken to deal with detected safety/legal issues, if any, will be sent to the authorized employer by registered mail within three (3) business days.
8. Within 120 days, a formal report of the findings will be sent to the employer and may include recommendations or directions to assist in complying with the act, regulations, and policy.

The objectives of the review are as follows:

- Ensure that the authorized employer is in compliance with the Provincial guidelines for the use of Automated Traffic Enforcement.
- Ensure that the authorized employer of peace officers is in compliance with the *Peace Officer Act*, *Peace Officer (Ministerial) Regulation*, *Peace Officer Regulation*, and Public Security Peace Officer Program policy.
- Ensure that peace officers are complying with the *Peace Officer Act*, *Peace Officer (Ministerial) Regulation*, *Peace Officer Regulation*, and Public Security Peace Officer Program policy.
- Review a sample of traffic summons and accompanying notes and assess for adequacy and compliance to applicable legislation, policies, procedures and acceptable administrative processes.
- Ensure Automated Traffic Enforcement equipment matches authorization for Peace Officers and is in compliance to applicable legislation, policies, procedures and acceptable administrative processes.
- Review the monitoring procedures by a manager/supervisor for the Peace Officer Program for adequacy and effectiveness.

To accomplish the review in a timely fashion the auditor/investigators will require access to the following:

1. Violation tickets if available, peace officer notes, Automated Traffic Enforcement daily sheets, calibration certificates for 2009.
2. Automated Traffic Enforcement Policy or Guideline
3. Traffic Enforcement Safety Plan
 - Does your traffic enforcement safety plan support your automated traffic enforcement?
 - Statistics relating to the percentage of automated traffic enforcement to conventional traffic enforcement
4. Locations where automated traffic enforcement is conducted
5. Locations of permanent signage advising of the use of automated traffic enforcement
 - Samples of Media advertising of automated traffic enforcement sites
 - Your temporary signs advising of the use of automated traffic enforcement
6. Personnel files, including the following:
 - The training undertaken and the certificates held by each peace officer employed or engaged for services by the authorized employer.
 - Copies of complaints for the past five years with investigative results, and details of the disposition and appeal process of each complaint.
 - The date each peace officer ceased to be employed or engaged for services as a peace officer by the authorized employer, and the reason for the cessation.
 - Each peace officer's oath of office.
 - Each peace officer's letter of appointment.
7. Code of conduct for peace officers that meets the requirements of the regulation.
8. Policy and process for managing and responding to public complaints against peace officers, including alternate dispute resolution policy that meets the requirements of the regulation.
9. Vehicles.
10. Peace officer interviews.
11. Shift schedules.
12. Authorized Employer's annual written report to the Director of Law Enforcement as required by Section 12 *Peace Officer (Ministerial) Regulation*.

It would be appreciated if the above information could be gathered prior to the commencement of the review.

Upon completion of the review a formal report of the finding will be sent to the authorized employer within 120 working days. The report may include recommendations or directions to assist in complying with the Act, regulations, and policy.

Thank you for your cooperation in preparing for this review process. Should you have any questions, I can be contacted at (PHONE / EMAIL).

Sincerely,

(NAME)
Auditor/Investigator
Public Security Division

Cc

(CAO)
(POSITION)
(LOCATION)
(ADDRESS)
(CITY), Alberta
(POSTAL CODE)

■ **Modèle de questionnaire**

AUTOMATED TRAFFIC ENFORCEMENT QUESTIONNAIRE FOR PEACE OFFICERS

Name _____ Position _____

Agency _____ Date _____

1. Do you contract an outside agency for Automated Traffic Enforcement? ____
Name of contracted company: _____
2. How many peace officers are assigned to Automated Traffic Enforcement? ____
3. Have all appointments and ID cards for past employees been returned? ____
4. Who supervises the peace officers? _____
5. What system is in place to monitor peace officer recertification requirements?

6. What model(s) of Automated Traffic Enforcement equipment do you use?

7. How many Automated Traffic Enforcement vehicles do you utilize? _____
8. Does your policy outline the duties and responsibilities of the Peace Officer?
Code of Conduct: Yes No
Administration of Discipline: Yes No
Handling of Public Complaints: Yes No
Record Keeping Yes No
9. Has your agency submitted annual reports as required by section 12 *Peace Officer (Minister) Regulation*.
10. Does your process involve the storage of digital media or other exhibits?
Explain: _____
11. Have written complaints about the conduct of peace officers been sent to Public Security Division? _____

12. Who is in charge of the shift schedule? _____
13. What are the shifts? _____
14. Is the Public Security Peace Officer manual available for employees? _____
15. Does your agency have policy specific to Automated Traffic Enforcement? _____
16. What is the policy on equipment testing and calibration? _____

17. What is the policy for dealing with partially obscured license plates? _____

18. What is the policy for multiple-vehicle images? _____
19. What types of Automated Traffic Enforcement is conducted by your agency?
Speed/Red Lights

- 19(a) If Intersection Safety Devices are utilized, who is responsible for testing them at minimum every 30 days?

- 19(b) Does the Intersection Safety Device tester also review the data and mail out the violation notices? If not, who does? (Require proof of 40 hr. course)

20. How many Automated Traffic Enforcement Violation tickets have been issued?
Current year to date _____ Previous year _____
21. How long has your agency been conducting Automated Traffic Enforcement?

22. Do you have a Traffic Safety Enforcement Plan? _____ Date? _____
23. Does your Traffic Safety Enforcement Plan statistics support your Automated Traffic Enforcement? _____

24. List the locations at which you conduct Automated Traffic Enforcement.

Obtain copy if possible

25. What is the approximate percentage of conventional enforcement conducted in your jurisdiction compared to Automated Traffic Enforcement? _____

26. What involvement does the police service of jurisdiction have with your agencies Automated Traffic Enforcement program? _____

27. Are any of your Automated Traffic Enforcement locations selected randomly?

28. Are any of your Automated Traffic Enforcement locations in transition zones to higher or lower speed limits? Explain justification: _____

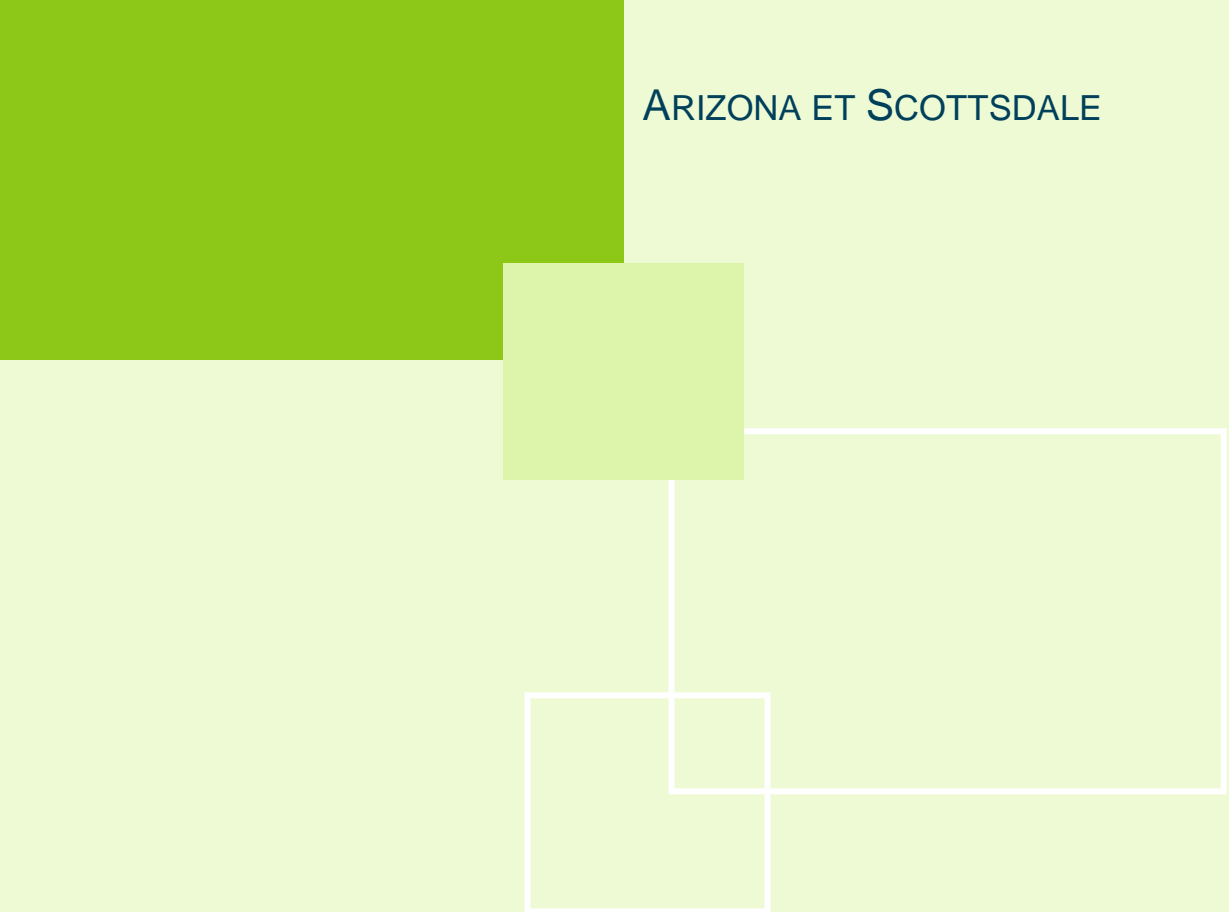
29. Do you have permanent signs posted on primary access roads into municipalities alerting the public that Automated Traffic Enforcement technology is being used to enforce speed and red light violations? Explain: _____

30. Do you have signs advising of the use of Automated Traffic Enforcement technology along major thoroughfares, in both directions, where that roadway is regularly monitored by Automated Traffic Enforcement technology? Explain:

31. Do you make use of temporary signs advising of the use of Automated Traffic Enforcement at locations where the technology is used infrequently? Explain:

32. If Automated Traffic Enforcement technology is used to monitor red light infractions, are signs posted in advance of the intersection advising the public of the use of this technology? _____
33. Do you advertise the sites of Automated Traffic Enforcement weekly in the local media? _____
34. How often to do you evaluate the effectiveness of Automated Traffic Enforcement by your agency? _____
35. Have you provided the results of the evaluation on an annual basis to Alberta Solicitor General and Public Security as well as Alberta Transportation?

36. Notes on sites visited: _____



ARIZONA ET SCOTTSDALE

ARIZONA ET SCOTTSDALE

1 MISE EN CONTEXTE

Afin de faciliter la compréhension du texte, il est important de bien circonscrire les types d'appareils photographiques de contrôle routier utilisés dans l'État de l'Arizona. En effet, les autorités responsables de la sécurité routière dans cet État utilisent un vocable restrictif et inclusif pour décrire les divers types d'appareils, à savoir :

- *Speed camera* : ce terme inclut tous les types de cinémomètres photographiques (fixes, mobiles, radars, lasers, etc., sauf les appareils tenus en mains);
- *Red light camera* : ce terme inclut tous les types d'appareils photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges (ceux contrôlant la vitesse, ceux contrôlant le passage sur un feu rouge ainsi que ceux effectuant les deux types de contrôle simultanément, qu'ils soient fixes ou mobiles et quelle que soit la technologie employée).

Ainsi, dans ce texte, les termes *speed camera* seront synonymes de *cinémomètre photographique* et les termes *red light camera* seront synonymes de *appareil photographique de contrôle de circulation aux feux rouges*. Par ailleurs, les abréviations suivantes seront utilisées afin d'alléger le texte :

- CP : cinémomètre photographique;
- CFR : appareil photographique de contrôle de circulation aux feux rouges.

Cette analyse présente les systèmes mis en place par l'État d'Arizona et la ville de Scottsdale. Scottsdale est l'une des premières villes aux États-Unis à avoir fait usage de CFR et de CP. De plus, l'État et la Ville ont mené conjointement une étude sur l'efficacité des CP fixes en 2006. À la suite des résultats de cette étude, l'État s'est largement inspiré du programme de gestion de la vitesse de Scottsdale pour mener deux projets pilotes et ensuite implanter son programme national de gestion de la vitesse en 2008.

1.1 Organisation politique et administrative

En 1912, l'Arizona devenait le 48^e État américain. En 2008, sa population s'élevait à 6 500 180 habitants⁷¹ et son produit intérieur brut atteignait 248,9 G\$ US⁷² (260,8 G\$ CA⁷³).

En matière d'organisation politique et administrative, la Constitution de l'État stipule que le pouvoir exécutif appartient au gouverneur et à ses secrétaires d'État, tandis que le pouvoir législatif est exercé par le Parlement qui comprend deux assemblées : un sénat (30 sénateurs) et une

⁷¹ U.S. Census Bureau, *Arizona*, <http://www.census.gov/schools/facts/arizona.html>

⁷² U.S. Census Bureau, *Gross Domestic Product by Selected Industries and State: 2008*, <http://www.census.gov/compendia/statab/2010/tables/10s0656.pdf>

⁷³ Banque du Canada, *Taux de change*, <http://www.bank-banque-canada.ca/fr/taux/convertisseur.html>
Au 20 janvier 2010, 1,00 \$ US = 1,0478 \$ CA (taux nominal).

chambre des représentants (60 membres)⁷⁴. Outre le pouvoir national (État), il existe deux autres paliers de gouvernement en Arizona⁷⁵ :

- les comtés (15);
- les municipalités.

Les pouvoirs des comtés et des municipalités sont déterminés par l'État (et ils varient d'un État américain à un autre). En Arizona, les comtés exercent très peu de pouvoirs et sont considérés comme des sous-divisions administratives de l'État. Leur rôle consiste principalement à superviser sur leur territoire les politiques de l'État en matière d'éducation, de santé et de justice⁷⁶.

1.2 Partage des responsabilités en matière de sécurité routière

En Arizona, seuls l'État et les municipalités peuvent légiférer en matière de sécurité routière et le partage des responsabilités est fonction du type de routes administrées (autoroutes, routes locales ou rurales)⁷⁷. Ainsi, les autoroutes et les routes nationales (*freeway*, *highway* et *interstate*⁷⁸) sont sous la responsabilité d'un ministère : l'*Arizona Department of Public Safety* (ADPS). Les routes locales et rurales sont la responsabilité des municipalités⁷⁹. Par ailleurs, même si les municipalités peuvent réglementer la sécurité routière sur leurs territoires (limites de vitesse, vocation de la route, etc.), elles doivent le faire dans les limites que leur impose l'État⁸⁰.

Les comtés ne possèdent pas de pouvoir de réglementation en matière de sécurité routière⁸¹. Cependant, ceux qui ont un service de police (*county sheriff*) sont consultés par rapport à la sécurité routière, et ce, notamment en ce qui a trait à l'installation de CFR et de CP se situant sur leurs territoires⁸².

Enfin, les organismes fédéraux qui s'occupent de sécurité routière, tels que la *National Highway Traffic Safety Administration* et la *Federal Highway Administration* jouent un rôle consultatif et de soutien auprès des États. Ces organismes mènent surtout des recherches, participent à l'établissement de standards nationaux et la publication de guides, élaborent et implantent des campagnes de sensibilisation et des programmes d'éducation au niveau national⁸³.

⁷⁴ Arizona State Legislature, *Arizona Constitution*, <http://www.azleg.gov/Constitution.asp>

⁷⁵ Arizona Government, *Facts about Arizona*, <http://www.azgovernor.gov/kids/images/county.gif>

⁷⁶ Arizona State Legislature, *County charter provisions*, <http://www.azleg.gov/FormatDocument.asp?inDoc=/const/12/7.htm> Il est à noter qu'il n'en est pas de même dans tous les États américains. Dans certains États, les comtés n'ont aucun pouvoir tandis que dans d'autres États, ils sont de véritables gouvernements régionaux munis de pouvoirs législatifs assez étendus.

⁷⁷ Bill Moloney (21 janvier 2010). *Speed Enforcement*, [conversation téléphonique avec Marc Demers].

⁷⁸ Federal Highway Administration, *Frequently Asked Questions*, <http://www.fhwa.dot.gov/interstate/faq.htm#question3> Les portions de l'*Interstate* qui traversent un État sont construites par celui-ci et il en est le propriétaire. La construction de l'*Interstate* est un programme à frais partagés où le gouvernement fédéral assume 90 % des coûts de construction et l'État, les 10 % restants. L'État assume par la suite les coûts d'exploitation et d'entretien.

⁷⁹ Bill Moloney (21 janvier 2010). *Speed Enforcement*, [conversation téléphonique avec Marc Demers].

⁸⁰ Arizona State Legislature, *A.R.S. § 28-267 Power of Local Authorities*, <http://www.azleg.gov/FormatDocument.asp?inDoc=/ars/28/00627.htm&Title=28&DocType=ARS>

⁸¹ Arizona State Legislature, *Title 11 - Counties*, <http://www.azleg.gov/ArizonaRevisedStatutes.asp?Title=11>

En effet, les prérogatives des comtés sont déterminées par l'État.

⁸² Simon Washington (23 janvier 2010). *Speed Enforcement*, [courrier électronique à Marc Demers], [en ligne], marc.demers@enap.ca Il s'agit de choisir le meilleur emplacement pour les appareils.

⁸³ NHTSA, *This is NHTSA*, p. 9, http://www.nhtsa.dot.gov/portal/nhtsa_static_file_downloader.jsp?file=/staticfiles/DOT/NHTSA/reports/810552.pdf

1.3 État de la situation par rapport à la sécurité routière

La situation de l'État de l'Arizona en matière de sécurité routière est particulière puisque sa population a augmenté de 22,9 % entre 2000 et 2006 par rapport à la moyenne fédérale (États-Unis) qui était de 6,4 % pour la même période⁸⁴. Cet accroissement de la population s'est traduit par une hausse des demandes de permis de conduire et du trafic routier⁸⁵. D'ailleurs, entre les années 2001 et 2005, la moyenne des décès attribuables aux accidents de la route était de 33 % plus élevée en Arizona que dans l'ensemble des États-Unis.

En effet, les données montraient que la vitesse était la cause première dans 2 194 accidents mortels et 12 670 accidents avec blessés graves. De plus, ces mêmes données indiquaient que le nombre d'accidents de la route avait augmenté de 21,5 % durant la même période. Par ailleurs, seulement pour l'année 2006, le gouverneur de l'État estimait que les accidents de la route représentaient une perte économique de 5,80 G\$ US (6,08 G\$ CA⁸⁶) pour l'État⁸⁷.

Ces données alarmantes amenèrent les autorités de l'État à conduire, conjointement avec la Ville de Scottsdale⁸⁸, une étude visant à démontrer si l'instauration de CP permettrait d'améliorer le bilan routier. Cette étude conjointe a été menée entre janvier et octobre 2006 sur une portion de 7,8 miles (12,5 kilomètres) de l'autoroute nationale traversant la ville de Scottsdale. Les chercheurs ont analysé les données afin de comparer le nombre d'accidents avant, pendant et après l'installation de CP. Les résultats indiquaient que le nombre d'accidents durant la période où les CP étaient en usage avait chuté de 54 %⁸⁹.

À la lumière de ces résultats et en vue d'améliorer le bilan routier à l'échelle de l'État, le gouvernement de l'Arizona adoptait, en 2007, l'*Arizona Strategic Highway Safety Plan (pour plus d'information au sujet de ce plan, voir le point 2 de la section Arizona « Cadre législatif et réglementaire »)*.

1.4 Perspective historique de l'utilisation des cinémomètres photographiques et des caméras aux feux rouges

En Arizona, les municipalités ont été les premières à utiliser des CFR et des CP pour réduire le nombre d'accidents sur les routes. En effet, c'est en 1987 que la ville de Paradise Valley innove par l'utilisation des premiers CP mobiles. Par la suite, d'autres villes emboîtent le pas, dont Scott-

⁸⁴ State of Arizona, *Arizona Strategic Highway Safety Plan*, p. 6, http://www.gtsac.org/PDF/AZ_Strategic_Highway_Safety_Plan.pdf

⁸⁵ *Ibid.*, p. 7.

⁸⁶ Banque du Canada, *Taux de change*, <http://www.bank-banque-canada.ca/fr/taux/convertisseur.html>

⁸⁷ State of Arizona, *Arizona Strategic Highway Safety Plan*, p. iv-vii, http://www.gtsac.org/PDF/AZ_Strategic_Highway_Safety_Plan.pdf

⁸⁸ Arizona Department of Transportation, *Evaluation of the City of Scottsdale Loop101 Photo Enforcement Demonstration Program, Final Report AZ-684*, p. 17-23, http://www.azdot.gov/TPD/ATRC/publications/project_reports/PDF/AZ684.pdf

La Ville de Scottsdale a mis en place un programme de gestion de la vitesse basé sur le déploiement de CFR et de CP dès 1997. Son expérience dans le domaine fait en sorte qu'elle est régulièrement citée comme modèle par les experts en sécurité routière. Scottsdale a fait l'objet de plusieurs études qui ont démontré d'une part l'efficacité des CFR et des CP et, d'autre part, son expertise en gestion de la vitesse.

⁸⁹ Arizona Department of Transportation, *Evaluation of the City of Scottsdale Loop101 Photo Enforcement Demonstration Program, Final Report AZ-684*, p. 89, http://www.azdot.gov/TPD/ATRC/publications/project_reports/PDF/AZ684.pdf

sdale. En effet, le déploiement des premiers CFR à Scottsdale s'est fait entre 1996 et 1998⁹⁰. Un second déploiement a été fait entre 2004 et 2005 avec l'ajout de CFR, mais surtout de CP fixes et mobiles. Par ailleurs, entre 1987 et 2007, 13 autres municipalités vont adopter les CFR et les CP comme outils de gestion de la vitesse. L'expertise développée pendant près de 20 ans par ces municipalités a servi à l'élaboration de l'*Arizona Strategic Highway Safety Plan* par l'ADPS en 2007.

Par ailleurs, en 2006, à la suite de la divulgation des résultats préliminaires de l'étude sur l'efficacité des CP commandée conjointement par l'*Arizona Department of Transportation (ADoT)* et la ville de Scottsdale, l'ADPS a mené deux projets pilotes. Le premier consistait à poursuivre l'étude de 2006 sur la même portion d'autoroute avec la même méthodologie et le même équipement (soit six CP fixes). Ce projet pilote s'est échelonné de juillet 2007 à juin 2008. Le second a mis à l'essai deux CP mobiles pendant deux ans (de août 2007 à août 2009), l'un sur les routes rurales du comté de Pinal et l'autre sur les autoroutes de l'État⁹¹. Les résultats du premier projet pilote ont convaincu l'État de l'efficacité des CP et le 1^{er} juillet 2008, la loi créant le *Photo Enforcement Program* a été adoptée. Les premiers CP sont mis en opération dès le mois d'octobre 2008 le long des autoroutes et des routes nationales⁹².

En ce qui concerne les CFR, seules les municipalités utilisent ces appareils pour l'instant. Aux fins de la présente étude, la ville de Scottsdale a été retenue afin d'illustrer le niveau municipal. Ce choix repose sur la longévité et la pérennité du programme puisque Scottsdale utilise divers CFR et CP depuis 1997, et ce, de façon continue⁹³. Selon le responsable du programme de gestion de la vitesse de cette ville, le nombre d'accidents chute de moitié dès le premier mois de l'installation d'une CFR à une intersection ou d'un CP le long d'une route ou d'une avenue⁹⁴.

⁹⁰ Bien que le déploiement ait débuté en 1996, ce n'est qu'en 1997 que les appareils ont été mis en service.

⁹¹ Auditor General, *Department of Public Safety – Photo Enforcement Program*, p. 1, http://www.auditorgen.state.az.us/Reports/State_Agencies/Agencies/Public_Safety_Department_of/Performance/10-02/10-02.pdf

⁹² *Ibid.*

⁹³ Bill Moloney (21 janvier 2010). *Speed Enforcement*, [conversation téléphonique avec Marc Demers]. Selon le directeur du programme de Scottsdale, l'exemple de Scottsdale est représentatif de ce qui se fait dans d'autres villes de l'État en matière de contrôle routier avec des CFR et des CP. De plus, rappelons que l'État s'est inspiré de l'expérience de Scottsdale pour élaborer son programme.

⁹⁴ Bill Moloney (21 janvier 2010). *Speed Enforcement*, [conversation téléphonique avec Marc Demers].

ARIZONA

2 UTILISATION DES CINÉMOMÈTRES PHOTOGRAPHIQUES ET DES CAMÉRAS AUX FEUX ROUGES

L'État d'Arizona a débuté son programme de gestion de la vitesse en octobre 2008 avec le déploiement des premiers appareils par un fournisseur privé. Celui-ci opère sous la supervision de l'ADPS. Le contrat prévoit le déploiement, sur une période de deux ans, des appareils suivants⁹⁵ :

- 40 CP mobiles;
- 10 CFR mobiles (pas encore en fonction);
- 90 CP fixes;
- 30 systèmes combinés (CP et CFR pas encore en fonction).

Selon le rapport de janvier 2010 du vérificateur général, le fournisseur de l'ADPS utilisait 36 CP fixes et 40 CP mobiles⁹⁶. Les appareils sont déployés sur les autoroutes et les routes nationales. Cependant, à la demande de certains comtés, l'ADPS déploie aussi des appareils en milieu rural lorsque les circonstances l'exigent, mais uniquement sur les portions d'autoroutes nationales qui traversent le comté. Le déploiement de CFR mobiles sur la portion de l'*Interstate* qui traverse la ville de Scottsdale est présentement en discussion avec les autorités de cette municipalité⁹⁷.

Par ailleurs, comme le déploiement de ces appareils vise la réduction des accidents, les conducteurs peuvent consulter le site Internet de l'ADPS qui indique l'emplacement des 36 CP fixes. Cependant, aucune indication n'est donnée sur ce site Internet à propos des endroits où les 40 CP mobiles pourraient se trouver. Par contre, la législation de l'État prescrit que des affiches annonçant la présence d'un système de contrôle de la vitesse sont obligatoires, qu'il soit fixe ou mobile. Ainsi, les conducteurs sont tout de même prévenus que des CP mobiles sont en opération⁹⁸.

3 CADRE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE

■ Cadre législatif

Le cadre législatif de l'État de l'Arizona en matière de sécurité routière se compose de 11 textes de loi des *Arizona Revised Statutes* (A.R.S.). Ils traitent des limites de vitesse, du contrôle routier,

⁹⁵ Redflex, *First Statewide Speed Enforcement Selection in North America – Arizona*, http://www.redflex.com/public_documents/asx_announcements/2008-07-18%20Arizona%20DPS.pdf

⁹⁶ Auditor General, *Department of Public Safety – Photo Enforcement Program*, p. 2, http://www.auditorgen.state.az.us/Reports/State_Agencies/Agencies/Public_Safety_Department_of/Performance/10-02/10-02.pdf

Les autres appareils devraient en principe être déployés d'ici la fin du contrat, soit en octobre 2010. Cependant, le contrat stipule que l'ADPS peut prolonger le contrat de trois années (une année à la fois), s'il juge que le fournisseur a rempli adéquatement ses responsabilités. Dans ce cas de figure, le fournisseur aurait jusqu'en octobre 2013 pour effectuer le déploiement complet de tous les CP et de toutes les CFR.

⁹⁷ Bill Moloney (21 janvier 2010). *Speed Enforcement*, [conversation téléphonique avec Marc Demers].

⁹⁸ DPS, *Photo Enforcement Freeway Camera Locations & Map*, http://www.azdps.gov/Services/Photo_Enforcement/Cameras/
PEP, *About Photo Enforcement*, http://www.azdps.gov/Services/Photo_Enforcement/About/

de procédures administratives, etc. Deux d'entre eux encadrent directement l'utilisation d'appareils photographiques pour le contrôle routier (vitesse, feu rouge, etc.), à savoir⁹⁹ :

- ◆ A.R.S. 41-1722. *State photo enforcement system; penalties; fund* : permet à l'État d'engager un fournisseur privé afin d'opérer des CFR et des CP. Il prévoit aussi que le fournisseur pourra émettre directement aux contrevenants des constats d'infraction pour certaines infractions au code de la sécurité routière relevant du droit civil. Il crée un fonds où sont déposées les sommes perçues en vertu de ce programme. Les fonds ainsi amassés servent à défrayer les coûts du programme.
- ◆ A.R.S. 28-654. *Photo enforcement zones; signage; standards; citation dismissal* : prescrit les normes techniques relatives au déploiement des CFR et des CP. Par ailleurs, les municipalités qui souhaitent utiliser des CFR et des CP doivent se conformer aux normes édictées dans ce texte de loi¹⁰⁰.

L'annexe I présente les 11 textes de loi relatifs à la sécurité routière pour l'État de l'Arizona.

■ Cadre administratif

◆ *Arizona Strategic Highway Safety Plan*

En Arizona, le déploiement des CFR et des CP s'inscrit dans un plan stratégique de sécurité routière : l'*Arizona Strategic Highway Safety Plan* (ASHSP). Adopté en 2007, ce plan vise une réduction annuelle de 15 % des accidents de la route avec victimes pour les 5 années suivant son adoption (2007-2012). Il a les objectifs suivant¹⁰¹ :

- les systèmes de retenue : inciter les usagers de la route à toujours boucler leur ceinture de sécurité et à utiliser des sièges pour enfant, le cas échéant;
- les jeunes conducteurs : mettre en place un programme de sensibilisation à la sécurité routière pour les jeunes conducteurs et revoir la législation afin que l'obtention d'un premier permis de conduire comporte plus de contraintes (ex. : revoir les examens pour l'obtention d'un permis de conduire, système de points différents, tolérance zéro pour l'alcool, etc.);
- la vitesse : réduire le nombre de décès attribuables aux accidents de la route. Une des mesures proposées consiste en l'utilisation de CFR et de CP à des endroits accidentogènes;
- l'alcool au volant : l'alcool au volant demeure une des premières causes de fatalité sur les routes de l'État et ce dernier soutient que les campagnes de sensibilisation et les opérations policières donnent de bons résultats. Ainsi, l'État prévoit qu'elles doivent être maintenues et augmentées;

⁹⁹ Jeff King (27 janvier 2010). *Pertinent Statutes to ADPS Statewide Photo Enforcement*, [courrier électronique à Marc Demers], [en ligne], marc.demers@enap.ca

¹⁰⁰ NHTSA, *Enforcement and Justice Services Division*, <http://www.nhtsa.dot.gov/portal/site/nhtsa/menuitem.b667872a33dbc6bbbf30811060008a0c/>
L'État s'est largement inspiré des normes techniques suggérées par la *National Highway Traffic Safety Administration* dans ses guides sur le déploiement des CFR et des CP. Il est cependant à noter, que la *National Highway Traffic Safety Administration* ne peut pas imposer de normes en matière de sécurité routière.

¹⁰¹ State of Arizona, *Arizona Strategic Highway Safety Plan*, p. vii-ix, 27, http://www.gtsac.org/PDF/AZ_Strategic_Highway_Safety_Plan.pdf

- les changements de voie : plusieurs accidents sont attribuables à de mauvaises manœuvres lors d'un changement de voie. L'État souhaite installer des bandes de roulement sonores de long des lignes de démarcation, entre les voies, afin d'avertir les conducteurs lorsqu'ils passent d'une voie à l'autre;
- les intersections et les bordures de routes : plusieurs accidents sont causés par un non-respect de la signalisation aux intersections (ex. : feux de signalisation, arrêt obligatoire, céder, etc.) ainsi que par des manœuvres dangereuses lors des arrêts et des départs en bordure des routes. Une des mesures suggérées pour contrer le non-respect de la signalisation aux intersections est le déploiement de CFR;
- le traitement des données : l'État améliore sa collecte et son traitement des statistiques routières afin d'être en mesure d'apporter des correctifs plus rapidement à sa stratégie nationale de sécurité routière.

Ainsi, l'ASHSP prévoit le déploiement de CFR et de CP pour l'atteinte de deux objectifs. Aussi, l'ASHSP prévoit une mise en place progressive des mesures suggérées ainsi qu'un programme d'évaluation des mesures (mesure de la performance). Cependant, l'ASHSP ne fait aucunement mention des ressources humaines et financières qui seront nécessaires à sa réalisation.

Les fonds et les ressources humaines nécessaires à l'atteinte des objectifs de l'ASHSP se retrouvent dans un autre document intitulé *FY 2010 Highway Safety Plan*. Il s'agit d'un plan d'action annuel qui contient le budget alloué pour une année financière, en l'occurrence l'année 2010 (1^{er} octobre 2009 au 30 septembre 2010) pour la mise en œuvre de l'ASHSP. Ce document contient aussi le rapport de performance de l'année financière précédente ainsi que des statistiques sur les accidents de la route¹⁰².

4 MODE DE GOUVERNANCE

4.1 Résumé du modèle de gouvernance

La gouvernance relative à l'utilisation de CP et de CFR en Arizona peut être résumée ainsi :

- Niveau stratégique – Le *Governor's Office of Highway Safety* est responsable de l'élaboration et de la coordination de la stratégie de sécurité routière de l'État. Ceci inclut la mise en place d'un système de contrôle routier comprenant des CFR et des CP;
- Niveau tactique – L'ADPS est l'organisme responsable de la mise en œuvre du programme de gestion de la vitesse. Il choisit et supervise le fournisseur de service. Il procède à l'évaluation annuelle du programme ainsi qu'à celle du fournisseur. Il délègue la supervision des opérations quotidiennes à une direction créée à cet effet. L'ADoT s'assure que le fournisseur et l'ADPS respectent les normes techniques en matière de sécurité routière soumises par l'État;
- Niveau opérationnel – Le fournisseur privé est responsable de l'exploitation du système des CFR et des CP. Il possède certains pouvoirs pour l'émission de constat d'infraction relevant du Code civil et il assure la prestation de services à la population grâce à un centre d'appel.

¹⁰² GOHF, *FY2010 Highway Safety Plan*, <http://www.azgohs.gov/about-gohs/FY2010HSP.pdf>
Il est à noter que le budget rattaché à l'ASHSP est présenté au congrès de l'État pour adoption chaque année.

Les deux sections suivantes présentent en détail les principaux acteurs gouvernementaux et non gouvernementaux engagés dans le processus de gouvernance et le déploiement des systèmes de CP et de CFR. Une figure présentée à la section 3.4 illustre les interactions entre l'ensemble des acteurs concernés (voir la figure 1).

4.2 Principaux acteurs gouvernementaux

Relativement à l'État, six acteurs gouvernementaux sont directement impliqués dans la gouvernance et le déploiement des systèmes de CFR et de CP.

◆ Governor's Office of Highway Safety

La *Governor's Office of Highway Safety* est un bureau qui élabore les orientations et les politiques nationales en matière de sécurité routière¹⁰³. Il joue un rôle de soutien et de conseil auprès du gouverneur de l'État. En matière de CP et de CFR, il décide de leur déploiement et des fonds qui seront assignés à leur mise en œuvre¹⁰⁴. Ces éléments sont prévus à l'intérieur du plan d'action annuel rattaché à l'ASHSP, tel que spécifié au point 3 de la section Arizona « *Cadre législatif et réglementaire* ».

Afin de mener à bien sa tâche, la *Governor's Office of Highway Safety* est secondé par le *Governor's Traffic Safety Advisory Council*. Ce conseil réunit des experts de l'ADoT et de l'ADPS. Le travail de ce conseil consiste à élaborer la stratégie de l'État en matière de sécurité routière (soit l'ASHSP). La mise en œuvre de CFR et de CP fait partie des mesures destinées à contrer les excès de vitesse tel que spécifié dans l'ASHSP¹⁰⁵.

◆ Arizona Department of Transportation

En matière de sécurité routière, l'ADoT joue deux rôles dans la mise en œuvre des appareils photographiques de contrôle routier. En premier lieu, il s'assure que les normes étatiques en matière de sécurité routière sont respectées. Il s'agit principalement de normes techniques relatives au réseau routier. Ainsi, il doit s'assurer que le déploiement des CP et des CFR répond aux normes en ce qui a trait à l'emplacement des appareils, leur visibilité par les usagers de la route, etc.¹⁰⁶. De plus, il s'assure que le déploiement des appareils ne nuit pas à la sécurité des usagers ni des travailleurs du réseau routier.

En second lieu, l'ADoT est l'organisme qui régit la délivrance des permis de conduire et des certificats d'immatriculation. Ainsi, il peut suspendre un permis de conduire d'un conducteur ou le certificat d'immatriculation d'un véhicule à la suite d'une décision de la cour relative à une infraction au Code de sécurité routière. Dans ce rôle, il intervient à la toute fin du circuit du contrôle-sanction (voir la figure 2).

¹⁰³ GOHF, *About GOHS*, <http://www.azgohs.gov/about-gohs/>

¹⁰⁴ GOHF, *FY2010 Highway Safety Plan*, p. 84-102, <http://www.azgohs.gov/about-gohs/FY2010HSP.pdf>

¹⁰⁵ State of Arizona, *Arizona Strategic Highway Safety Plan*, p. 56, http://www.gtsac.org/PDF/AZ_Strategic_Highway_Safety_Plan.pdf

¹⁰⁶ ADoT, *2006 Legislative Summary*, p. 14, http://www.azdot.gov/CCPartnerships/Government_Relations/PDF/2006LegislativeSummaries.pdf

◆ Arizona Department of Public Safety

L'ADPS supervise la mise en œuvre des CFR et des CP. Son rôle consiste à s'assurer que le fournisseur privé, qu'il a préalablement sélectionné à la suite d'un appel d'offres, respecte les termes du contrat de service. Il effectue également des vérifications auprès du fournisseur (ex. : calibrage des appareils, nombre d'appareils déployés, emplacement des appareils, etc.). Concrètement, la supervision quotidienne des opérations du fournisseur incombe au *Photo Enforcement Program*, une direction au sein du service de police de la route, la *Highway Patrol*.

◆ Comité de sécurité

Mis en place par l'ADPS sur une base informelle, le Comité de sécurité est composé de 15 membres. Chacun de ses membres représente un des 15 bureaux régionaux de l'ADPS répartis sur le territoire de l'État (un bureau régional par comté). Un agent de liaison est en contact avec les corps policiers municipaux ainsi que ceux des comtés dans chacun de ces bureaux régionaux. Son rôle est d'assister l'ADPS par rapport au choix des emplacements de CP et des CFR¹⁰⁷.

◆ Highway Patrol

La *Highway Patrol* est la division la plus importante au sein de l'ADPS. Il s'agit principalement de la police nationale, comparable à la Sûreté du Québec. En matière de sécurité routière, elle veille à la sécurité des usagers de la route ainsi qu'à l'implantation, sur le terrain, des mesures contenues dans l'ASHSP. Enfin, la *Highway Patrol* veille à ce que le fournisseur qui opère les CFR et les CP respecte les termes du contrat le liant à l'ADPS.

◆ Photo Enforcement Program

Le *Photo Enforcement Program* (PEP) est la direction au sein de la *Highway Patrol* qui supervise quotidiennement, sur le terrain, le fournisseur qui opère les CFR et les CP. Le PEP possède un centre de traitement où il peut vérifier et constater les infractions criminelles au code de la sécurité routière. Par ailleurs, il exerce aussi une certaine surveillance sur le plan technique du fournisseur qui opère les CFR et les CP (conformité des appareils, conformité à la sécurité routière, conformité des constats émis, etc.). Enfin, le PEP gère le fonds du programme.

4.3 Acteurs non gouvernementaux

En Arizona, l'exploitation des CFR et des CP est assurée par un fournisseur privé, qui constitue ainsi le seul acteur non gouvernemental. Ce dernier doit fournir tous les équipements et le personnel nécessaires pour¹⁰⁸ :

- identifier, à l'aide d'appareils photographiques (fixes et mobiles), les véhicules (couleur, marque et modèle, si possible), la plaque d'immatriculation et les conducteurs ayant contrevenu à la réglementation de la sécurité routière de l'État d'Arizona;
- assurer la production, le traitement et l'envoi des constats d'infraction aux contrevenants;

¹⁰⁷ Jeff King (27 janvier 2010). *PEP Program*, [courrier électronique à Marc Demers], [en ligne], marc.demers@enap.ca

¹⁰⁸ DPS (2008), *Sollicitation NO. : L8-022*, p. 28.

- assurer, lorsque nécessaire, la présence en cour de justice de son personnel (ex. : contestation d'une infraction);
- colliger et transmettre toutes les données recueillies dans le cadre du déploiement des appareils photographiques à l'ADPS (base de données) à tous les 15 jours de calendrier¹⁰⁹;
- assurer le bon fonctionnement des appareils 24 heures par jour / 7 jours par semaine;
- assurer un entretien et une calibration périodique des appareils photographiques;
- assurer la formation de son personnel selon les critères de l'ADPS;
- assurer un service à la clientèle (centre d'appel).

Le contrat stipule aussi que le fournisseur ne pourra pas transmettre d'information sur le programme de gestion de la vitesse ni dévoiler le contenu de l'entente le liant à l'ADPS. Le fournisseur dirigera toute demande d'information à l'ADPS. Enfin, le fournisseur est redevable devant l'ADPS et un calendrier de reddition de comptes est prévu à cet effet¹¹⁰.

4.4 Interactions entre les différents acteurs

◆ Niveau stratégique

Le rôle du *Governor's Office of Highway Safety* est de préparer la stratégie de sécurité routière selon les objectifs du gouverneur de l'État. Ainsi, il supervise les travaux du *Governor's Traffic Safety Advisory Council*, responsable de concevoir la stratégie de sécurité routière. Ce conseil est présidé par une personne en provenance du *Governor's Office of Highway Safety* et comprend des experts de l'ADoT et de l'ADPS. Cette stratégie est axée sur la réduction des accidents de la route et elle doit contenir, entre autres, un programme de gestion de la vitesse à l'aide de CFR et de CP¹¹¹. La mise en œuvre de la stratégie est confiée à l'ADPS.

◆ Niveau tactique

L'ADPS veille à la conception et à la mise en œuvre du programme de gestion de la vitesse. Il doit préparer la soumission publique en vue de sélectionner le fournisseur qui assumera le déploiement des CFR et des CP. L'ADPS est soutenu dans cette tâche par un comité de sécurité routière en contact avec les différents corps policiers des municipalités et des comtés de l'État afin de recueillir leurs commentaires et leurs suggestions sur les endroits où devraient être déployés les CFR et les CP.

Le choix du fournisseur, qui assurera l'exploitation du système de CFR et de CP, est assumé par la direction de l'ADPS. Par ailleurs, l'ADPS fait des vérifications périodiques auprès du fournisseur afin que celui-ci respecte les termes du contrat. Cette vérification incombe, dans les faits, à la *Highway Patrol*. Cependant, la supervision des activités quotidiennes incombe à une division créée spécifiquement à cet effet : la PEP. Cette direction fait aussi des vérifications techniques sur le terrain afin de s'assurer que les appareils sont conformes et opérationnels. Elle veille aussi à ce que le fournisseur respecte la législation en matière de sécurité routière.

¹⁰⁹ *Ibid.*, p. 37.

¹¹⁰ DPS (2008), *Solicitation NO. : L8-022*, p. 37. Un rapport mensuel, un rapport trimestriel et un rapport annuel sont produits. Ces derniers doivent contenir toutes les activités du fournisseur et des statistiques détaillées sur les infractions (rejetées et constatées).

¹¹¹ State of Arizona, *Arizona Strategic Highway Safety Plan*, p. 56 et 105, http://www.gtsac.org/PDF/AZ_Strategic_Highway_Safety_Plan.pdf

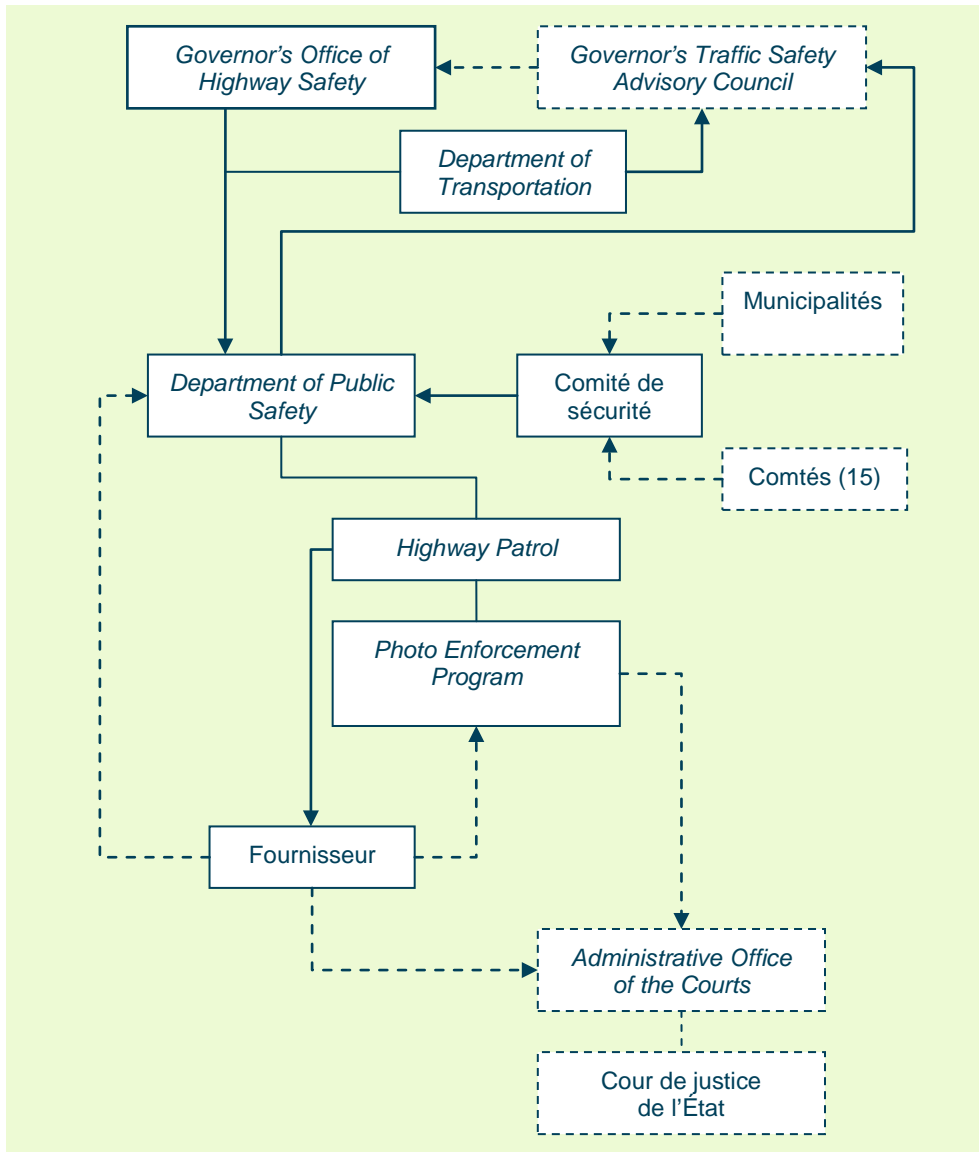
◆ Niveau opérationnel

Le seul acteur au niveau opérationnel est le fournisseur qui a la responsabilité d'assurer le fonctionnement et l'entretien des CFR et des CP. Il doit aussi gérer la délivrance des constats d'infraction de la sécurité routière relevant du Code civil (ex. : infraction simple d'excès de vitesse, non-respect d'un feu de circulation, etc.). L'ADPS forme et assermente certains membres du personnel du fournisseur pour que ceux-ci puissent faire le traitement de ce type d'infractions. Dans le cas où il s'agit d'une infraction multiple (ex. : excès de vitesse plus un non-respect d'un feu rouge) ou d'une infraction relevant du Code criminel (ex. : conduite dangereuse, véhicule volé, immatriculation révoquée, etc.), le cas est transmis à l'ADPS.

Les données qui permettent de constater les infractions multiples et criminelles sont transmises à l'ADPS pour validation (signature électronique) par un policier. Une fois l'infraction validée, une copie est transmise par l'ADPS au contrevenant et une autre copie est remise à l'*Administrative Office of the Courts* (organisme similaire au Bureau des infractions et amendes du Québec).

La figure suivante présente les principaux acteurs ainsi que les interactions entre ceux-ci au niveau étatique.

FIGURE 2 : INTERACTION ENTRE LES ACTEURS, ARIZONA



5 DÉPLOIEMENT DES SYSTÈMES

5.1 Processus de déploiement

Le déploiement des CP et des CFR sur les autoroutes et les routes nationales de l'Arizona relève de la responsabilité de l'ADPS. Afin de bien choisir les emplacements, l'ADPS est assisté du Comité de sécurité. Le choix des emplacements se fonde sur les trois critères suivants¹¹² :

¹¹² Jeff King (27 janvier 2010). *PEP Program*, [courrier électronique à Marc Demers], [en ligne], marc.demers@enap.ca

- les statistiques (accidents, nombres de violations au Code de la sécurité routière, etc.);
- les recommandations émises par la police de la route (*Highway Patrol*) et les corps de police locaux (municipalités et comtés);
- l'emplacement doit être sécuritaire pour les usagers de la route ainsi que pour les opérateurs de l'appareil.

Le déploiement des appareils est le résultat d'un consensus entre les membres du Comité de sécurité. Les choix sont transmis à l'ADSP qui les approuve avant de les faire parvenir à la direction du PEP de la *Highway Patrol*. Le PEP fait part au fournisseur des emplacements où il doit déployer les appareils.

5.2 Circuit du contrôle-sanction

Le circuit du contrôle-sanction débute aussitôt qu'un CP¹¹³ détecte un véhicule excédant la vitesse permise de 11 mi/h (17,6 km/h) ou plus¹¹⁴. Les CP prennent deux clichés : un du devant du véhicule afin d'avoir une photographie du conducteur et un second de l'arrière du véhicule afin de voir sa plaque d'immatriculation. Chaque photo est classée dans un dossier électronique contenant :

- la date du cliché (jour, mois et année);
- l'heure (heure, minute et seconde);
- la direction du véhicule;
- la vitesse du véhicule;
- la localisation du véhicule (système de positionnement type GPS);
- le laps de temps entre les deux clichés.

Les clichés sont traités par le fournisseur dans son centre de traitement et sont conservés pour une période de trois ans¹¹⁵. Des employés formés et assermentés par l'ADPS identifient le numéro de la plaque d'immatriculation et vérifient si le conducteur est le propriétaire du véhicule. Si le conducteur est identifié, un constat lui est envoyé par la poste, mais seulement si l'infraction relève du Code civil. Une copie du constat est aussi envoyée à l'*Administrative Office of the Courts*. Le fournisseur doit faire parvenir le constat au contrevenant dans un délai maximum de 60 jours ouvrables à compter de la constatation de l'infraction¹¹⁶. Dans le cas où il est impossible d'identifier le conducteur, le dossier est rejeté¹¹⁷. Si l'infraction relève du Code criminel, le dossier

¹¹³ En date de janvier 2010, le fournisseur du DPS n'opérait que des CP. Le déploiement des CFR est prévu d'ici octobre 2010.

¹¹⁴ Auditor General, *Department of Public Safety – Photo Enforcement Program*, p. 5, http://www.auditorgen.state.az.us/Reports/State_Agencies/Agencies/Public_Safety_Department_of/Performance/10-02/10-02.pdf

Un excès de vitesse de plus de 86 mi/h (137,6 km/h) dans des zones de 55 et 65 mi/h (88 et 104 km/h) et de plus de 90 mi/h (144 km/h) dans une zone de 75 mi/h (120 km/h) est considéré comme un délit criminel. Le seuil de déclenchement est une prérogative de l'ADPS (A.R.S. 41-1722(A)). Voir Arizona State Legislature, *Photo Enforcement*, http://www.azleg.gov/search/ooop/qfullhit.asp?CiWebHitsFile=/legtext/49leg/2r/summary/h.hb2085_1-15-10_ti.doc.htm&CiRestriction=%22speed+limit%22

¹¹⁵ DPS (2008), *Solicitation NO. : L8-022*, p. 35.

¹¹⁶ DPS (2008), *Solicitation NO. : L8-022*, p. 34.

¹¹⁷ Auditor General, *Department of Public Safety – Photo Enforcement Program*, p. 7, http://www.auditorgen.state.az.us/Reports/State_Agencies/Agencies/Public_Safety_Department_of/Performance/10-02/10-02.pdf

est envoyé au centre de traitement de l'ADPS. Il en va de même dans le cas où le conducteur n'est pas le propriétaire. En effet, en Arizona, la législation stipule que la responsabilité incombe au conducteur, et non au propriétaire du véhicule¹¹⁸.

Le centre de traitement de l'ADPS reçoit les infractions au Code criminel. Dans ce cas, l'infraction est validée par un policier et un constat est délivré en personne (policier ou huissier) au contrevenant. L'ADPS doit signifier le constat au contrevenant dans un délai de 60 jours ouvrables suivant la constatation de l'infraction. Lorsque le conducteur n'est pas le propriétaire et que la photographie est nette, le centre de traitement de l'ADPS tente d'identifier le conducteur. Sur 347 000 cas de ce type, 102 000 conducteurs ont été identifiés jusqu'à présent, soit près de 30 %¹¹⁹.

Sur réception d'un constat d'infraction, le contrevenant peut payer le montant ou contester la décision. Celui-ci a 60 jours pour contester la décision. Le contrevenant reçoit une lettre de rappel s'il n'a pas répondu après 25 jours. Le montant de l'infraction est de 181,50 \$ US (190,18 \$ CA) plus 10 % de surcharge pour le *Clean Elections Commission* (fonds pour les élections de l'État). Un excès de vitesse relevant du Code criminel est passible d'une amende minimale de 500 \$ US (523,90 \$ CA) et d'une surcharge variant de 235 à 460 \$ US (246,23 à 481,99 \$ CA). Le contrevenant ne perd aucun point de démérite, sauf s'il possède un permis de conduire commercial (routier, taxi, livreur, etc.). Dans ce cas, l'ADPS envoie une copie du dossier à l'ADoT qui peut suspendre ou révoquer son permis selon l'infraction ou le nombre de points perdus¹²⁰.

Dans le cas où le contrevenant accepte la décision et paie son amende, il envoie son paiement à l'*Administrative Office of the Courts* qui transfère l'argent au fonds du programme. Dans le cas où le conducteur soutient qu'il n'était pas au volant du véhicule photographié, il doit faire parvenir à l'ADPS une photographie certifiée (type passeport) ainsi qu'une copie de son permis de conduire et de l'immatriculation de son véhicule. Le centre de traitement de l'ADPS analysera le dossier et lui donnera suite, le cas échéant¹²¹.

Dans le cas où le contrevenant conteste la décision, il doit remplir un formulaire à cet effet et inclure un montant de 40,00 \$ US (41,91 \$ CA) pour les frais de révision¹²². Si l'infraction relève du Code civil, la contestation se fera devant un juge de la cour civile. Si l'infraction relève du Code criminel, la contestation se fera devant un juge de la cour criminelle. Si le contrevenant est jugé coupable, il paiera l'amende et subira les sanctions prévues selon l'infraction commise. Dans le cas d'une contestation en cour civile, le contrevenant doit recevoir une convocation de la cour dans les 90 jours suivant la réception de la contestation. Au-delà de ce délai, la poursuite est annulée. Dans le cas d'une infraction relevant du Code criminel, la cour a une année pour délivrer une convocation au contrevenant. Une fois ce délai passé, la poursuite est annulée. Dans le cas

En tout, 785 000 dossiers ont été rejetés durant la première année du programme (octobre 2008 à septembre 2009) sur un total de 1,7 million de dossiers, soit un peu plus de 46 %.

¹¹⁸ Jeff King (27 janvier 2010). *PEP Program*, [courrier électronique à Marc Demers], [en ligne], marc.demers@enap.ca

¹¹⁹ Auditor General, *Department of Public Safety – Photo Enforcement Program*, p. 6, http://www.auditorgen.state.az.us/Reports/State_Agencies/Agencies/Public_Safety_Department_of/Performance/10-02/10-02.pdf

¹²⁰ *Ibid.*, p. 5. Un conducteur ne doit pas perdre plus de huit points par année.

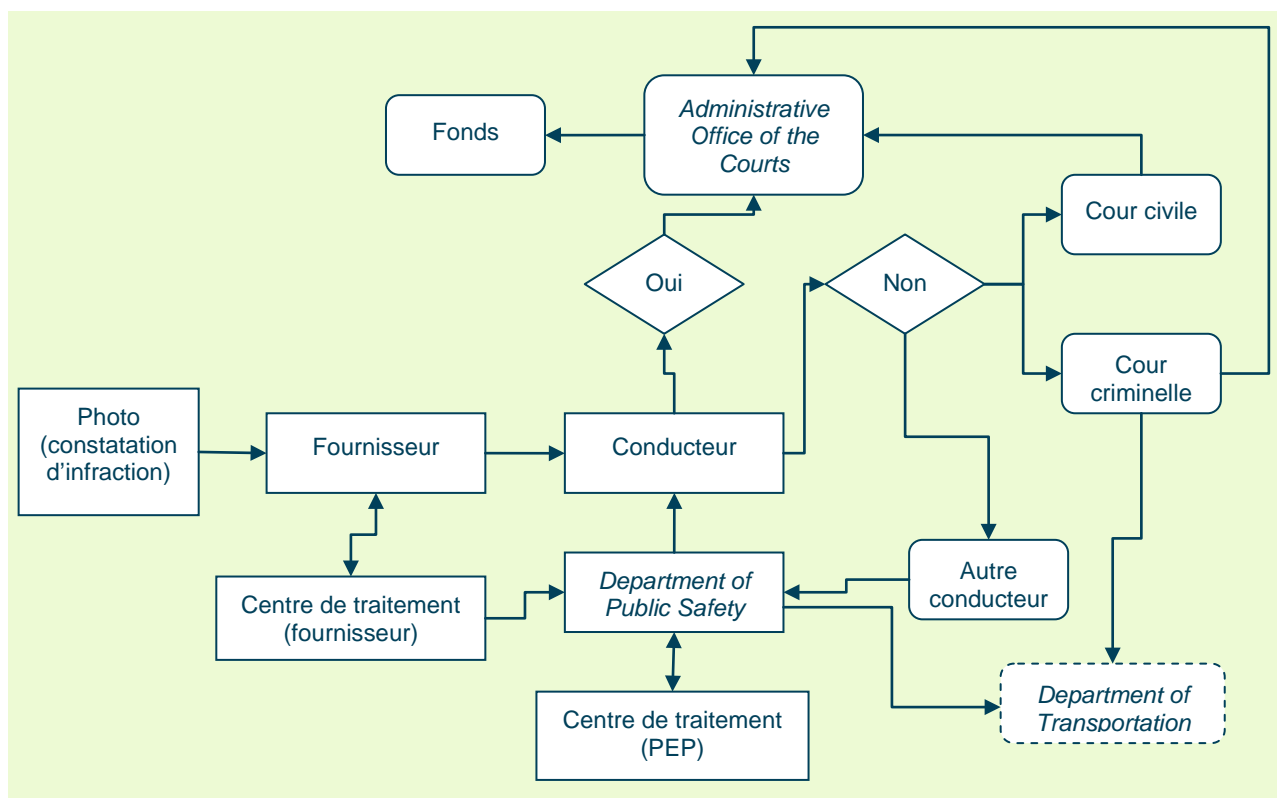
¹²¹ Auditor General, *Department of Public Safety – Photo Enforcement Program*, p. 5-6, http://www.auditorgen.state.az.us/Reports/State_Agencies/Agencies/Public_Safety_Department_of/Performance/10-02/10-02.pdf

¹²² *Ibid.*, p. 6.

où un contrevenant ne répond pas après le délai de 60 jours ou s'il omet de se présenter en cour après avoir reçu une convocation, son permis de conduire est immédiatement révoqué¹²³.

La figure suivante illustre une version schématisée du circuit du contrôle-sanction.

FIGURE 3 : CIRCUIT DU CONTRÔLE-SANCTION, ARIZONA



¹²³ Auditor General, *Department of Public Safety – Photo Enforcement Program*, p. 6-7, http://www.auditor.gen.state.az.us/Reports/State_Agencies/Agencies/Public_Safety_Department_of/Performance/10-02/10-02.pdf

5.3 Ressources affectées à la gestion et à l'opération

L'ADPS a 11 équivalents temps complet (ETC) affectés au PEP, y compris les officiers du centre de traitement. Le fournisseur privé avait 93 ETC affectés à l'exploitation du système et du centre d'appel en début de contrat en octobre 2008. En janvier 2010, le nombre d'ETC était de 64 et il passera à environ 50 aussitôt que toutes les CFR et tous les CP pourront être contrôlés à distance¹²⁴.

L'État avait prévu un budget de 24,00 M\$ US (25,15 M\$ CA) pour l'ensemble du programme pour la première année (octobre 2008 à septembre 2009). Sur ce budget, le fournisseur a reçu 4,60 M\$ US (4,82 M\$ CA) pour ses services, le contrat prévoyant qu'il n'est payé que pour les contraventions payées par les contrevenants. L'*Administrative Office of the Courts* a dépensé 3,10 M\$ US (3,25 M\$ CA) sur les 4,00 M\$ US (4,19 M\$ US) qui lui étaient alloués. Les services des cours de justice (civiles et criminelles) ont coûté 2,40 M\$ US (2,51 M\$ CA) pour un budget prévu de 3,10 M\$ US (3,25 M\$ CA).

Par ailleurs, l'État a constaté que le coût d'envoi moyen d'une convocation est de 21,60 \$ US (22,63 \$ CA). Ainsi, afin de ne pas voir les coûts directs et indirects liés aux services des cours de justice augmenter trop rapidement, l'État a décidé que les personnes qui paient, après avoir reçu une convocation, doivent acquitter des frais supplémentaires de 20,00 \$ US (20,96 \$ CA). Les sommes ainsi recueillies sont versées dans le fonds du programme¹²⁵. Enfin, l'État avait prévu des coûts d'implantation de 8,70 M\$ US (9,12 M\$ CA) pour la première année du programme.

Pour la seconde année du programme (octobre 2009 à septembre 2010), l'État a alloué 2,20 M\$ US (2,31 M\$ CA) à l'ADPS pour l'administration du programme et la supervision du fournisseur. L'ADPS soutient que c'est trop peu et que cela a entraîné jusqu'à maintenant (janvier 2010) l'annulation de près de 6 000 infractions constatées par son centre de traitement. En effet, l'ADPS n'a pas été en mesure d'acheminer les constats d'infraction aux contrevenants dans le délai imparti par la loi (60 jours ouvrables)¹²⁶.

5.4 Flux des revenus générés par les constats d'infractions

La loi prévoit que les sommes perçues en vertu du programme soient versées dans un fonds destiné à financer le programme. Ce fonds est géré par le directeur du PEP. Le tableau suivant présente les revenus et les coûts pour la première année du programme (octobre 2008 à septembre 2009)¹²⁷.

¹²⁴ Jeff King (27 janvier 2010). *PEP Program*, [courrier électronique à Marc Demers], [en ligne], marc.demers@enap.ca
Un équivalent temps complet équivaut à 2 080 heures/année ou 40 heures par semaine.

¹²⁵ Auditor General, *Department of Public Safety – Photo Enforcement Program*, p. 9, http://www.auditorgen.state.az.us/Reports/State_Agencies/Agencies/Public_Safety_Department_of/Performance/10-02/10-02.pdf Cette mesure est effective depuis le 1^{er} décembre 2009.

¹²⁶ *Ibid.*, p. 11-12.

¹²⁷ *Ibid.*, p. 10. Aucune date n'est précisée pour l'automatisation complète des CP mobiles.

**TABLEAU 3 : FONDS DU PROGRAMME DE L'ÉTAT D'ARIZONA
(OCTOBRE 2008 – SEPTEMBRE 2009)**

Description	Dollars américains	Dollars canadiens
Revenus		
Amendes et frais de contestation	23 950 123,00 \$ US	25 094 938,88 \$ CA
Dépenses		
Frais d'exploitation		
<i>Department of Public Safety</i>	2 093 650,00 \$ US	2 193 726,47 \$ CA
Fournisseur privé	4 644 324,00 \$ US ¹²⁸	4 866 322,69 \$ CA
<i>Administrative Office of the Courts</i>	3 075 196,00 \$ US	3 222 190,37 \$ CA
Sous-total (frais d'exploitation)	9 813 170, 00 \$ US	10 282 239,53 \$ CA
Distribution à certains fonds gouvernementaux		
Fonds des élections de l'État	1 471 685,00 \$ US	1 542 031,54 \$ CA
Fonds consolidé de l'État (<i>unencumbered</i>)	4 879 732,00 \$ US	5 112 983,19 \$ CA
Sous-total (distributions)	6 351 417,00 \$ US	6 655 014,73 \$ CA
Total des dépenses	16 164 587,00 \$ US	16 937 254,26 \$ CA
Profit (perte)	7 785 536,00 \$ US	8 157 684,62 \$ CA

Le fonds doit couvrir toutes les dépenses occasionnées par le programme, tels que : salaires des policiers affectés au PEP et au centre de traitement, services du fournisseur, frais encourus dans la perception et le traitement des amendes, frais juridiques, fonds des élections de l'État et divers frais administratifs encourus par l'État. Par ailleurs, la législation prévoit que le fonds du programme ne peut pas conserver plus de 250 000 \$ US (261 950 \$ CA) par trimestre sans que cette somme ne soit allouée à une dépense spécifique (fonds de prévoyance). L'excédent doit être versé au fonds consolidé de l'État. Ces sommes servent à payer des frais additionnels pouvant être encourus par l'État ou le fournisseur dans le cadre du programme (services professionnels, frais d'enquête, envois de convocation dans d'autres États, aménagement pour le déploiement des appareils, etc.)¹²⁹.

Ainsi, pour la première année d'exercice, le programme a dégagé un bénéfice de près de 7,80 M\$ US (8,17 M\$ CA). Cette somme est conservée pour l'année suivante et peut servir pour des programmes de prévention ou pour améliorer le programme de gestion de la vitesse. Par ail-

¹²⁸ The Newspaper.com, *Traffic Camera Company Seeks to Rewrite Arizona Law*, <http://www.thenewspaper.com/news/30/3032.asp>

Même si le vérificateur n'en fait pas mention dans son rapport, les journaux de l'État ont rapporté à plusieurs reprises que le programme était en danger parce que le fournisseur éprouvait des difficultés sur le plan de la rentabilité du programme, surtout que le fournisseur a déjà été reconnu coupable pour avoir falsifié des dossiers afin d'augmenter ses versements. The Newspaper.com, *Arizona Official Confirms Redflex Falsified Speed Camera Documents*, <http://www.thenewspaper.com/news/24/2464.asp>

¹²⁹ Auditor General, *Department of Public Safety – Photo Enforcement Program*, p. 5, http://www.auditorgen.state.az.us/Reports/State_Agencies/Agencies/Public_Safety_Department_of/Performance/10-02/10-02.pdf

leurs, un montant additionnel de 745 000 \$ US (780 611 \$ CA) a été versé au fournisseur pour la mise en place d'un centre d'appel et d'un site Internet afin de répondre aux demandes ainsi que pour effectuer le paiement des amendes en ligne¹³⁰.

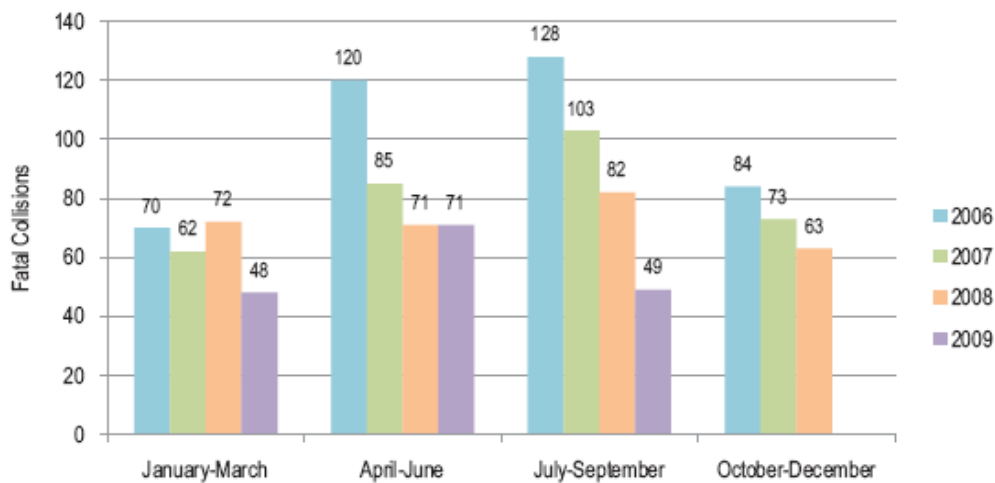
6 SUIVIS ET ÉVALUATIONS

Même si le programme de l'État est récent, le directeur du PEP indique que les statistiques permettent de constater une baisse significative des accidents mortels attribuables à la vitesse depuis le déploiement des CP.

Toutefois, les données pour le nombre d'accidents survenus en 2009 sont fragmentaires. En effet, elles ne sont disponibles que pour les mois de janvier à septembre inclusivement.

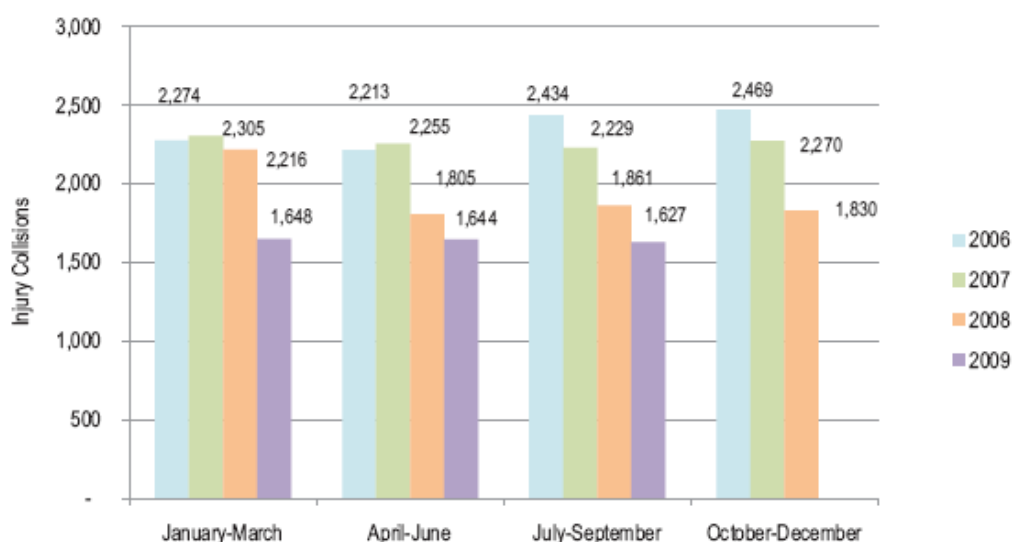
Les tableaux suivants montrent le nombre de décès et le nombre d'accidents avec blessures pour l'État de l'Arizona pour les années 2006 à 2009¹³¹ :

TABLEAU 4 : DÉCÈS SUR LA ROUTE – ARIZONA (2006-2009)



¹³⁰ Auditor General, *Department of Public Safety – Photo Enforcement Program*, p. 10-12, http://www.auditorgen.state.az.us/Reports/State_Agencies/Agencies/Public_Safety_Department_of/Performance/10-02/10-02.pdf

¹³¹ *Ibid.*, p. 14.

**TABLEAU 5 : ACCIDENTS AVEC BLESSURES – ARIZONA
(2006-2009)**

Ces données montrent clairement une diminution marquée des accidents et des décès sur les routes de l'Arizona depuis la mise en place des CP.

Enfin, les données montrent aussi une diminution du nombre d'excès de vitesse où des CP sont installés. Le tableau suivant présente le nombre de détections d'excès de vitesse à deux endroits le long de l'autoroute nationale SR51¹³² :

**TABLEAU 6 : EXCÈS DE VITESSE - ARIZONA SR51
(OCTOBRE 2008 À SEPTEMBRE 2009)**

Location	Oct. 08 ¹	Nov. 08	Dec. 08	Jan. 09	Feb. 09	Mar. 09	Apr. 09	May 09	Jun. 09	Jul. 09	Aug. 09	Sep. 09
SR 51 Highland Avenue	1,040	21,027	8,216	4,734	4,662	5,458	4,769	4,779	3,647	3,261	2,457	2,495
SR 51 Bethany Home Road	1,363	23,595	5,002	4,904	4,811	4,975	5,308	3,860	4,480	6,592	3,613	2,576

¹ The units were put into operation on October 31, 2008.

Par ailleurs, les statistiques démontrent que les CP mobiles détectent moins d'infractions que les CP fixes¹³³.

¹³² Auditor General, *Department of Public Safety – Photo Enforcement Program*, p. 8, http://www.auditorgen.state.az.us/Reports/State_Agencies/Agencies/Public_Safety_Department_of/Performance/10-02/10-02.pdf

Le rapport du vérificateur de l'État d'Arizona présente plusieurs statistiques qui permettent d'appréhender certains problèmes, notamment ceux relatifs aux infractions payées par rapport au nombre total d'infractions photographiées.

Ainsi, le tableau suivant montre la proportion des infractions photographiées par rapport au nombre d'infractions rejetées, constatées, envoyées et payées¹³⁴ :

TABLEAU 7 : INFRACTIONS (OCTOBRE 2008 – SEPTEMBRE 2009)

Infractions	Nombre	Pourcentage
Photographiées	1 700 000	100
Rejetées	785 000	46
Constatées	915 000	54
Envoyées	653 000	38
Payées	246 000	14

Une analyse des données contenues dans ce tableau montre que 262 000 constats n'ont pu être acheminés aux contrevenants. Cette situation est dénoncée par l'ADPS qui dit manquer de ressources humaines et financières nécessaires pour la validation de toutes les infractions transmises par le fournisseur pour vérification¹³⁵.

Ces données indiquent aussi que le fournisseur peut rapidement se retrouver dans une situation où il ne sera pas en mesure de rentabiliser ses opérations. Le vérificateur général de l'État fait remarquer qu'en octobre 2008, l'État prévoyait récolter 90 M\$ US (94,30 M\$ CA) au cours de la première année du programme. Les données montrent que l'État n'a récolté qu'un peu plus de 24 M\$ US (25,15 M\$ CA) à la fin de la première année du programme. Pour l'année financière 2009-2010, l'État prévoit des revenus d'un peu moins de 37 M\$ US (38,77 M\$ CA). Le vérificateur mentionne que cela sera difficile. En effet, plus le nombre de détections d'excès de vitesse diminuera, plus le nombre de contraventions payées diminuera, sans égard aux coûts d'exploitation du fournisseur¹³⁶.

En ce qui concerne la gouvernance, comme il s'agit d'une première expérience, le directeur du PEP n'est pas en mesure de commenter à ce sujet. Par contre, il souligne les points suivants¹³⁷ :

- Faiblesse – Le fait que la législation actuelle stipule qu'une violation au Code de la sécurité routière relève de la responsabilité du conducteur et non du propriétaire du véhicule fait en sorte que près de 47 % des infractions constatées pour excès de vitesse par les CP sont rejetées, faute de pouvoir authentifier adéquatement le conducteur¹³⁸;

¹³³ Auditor General, *Department of Public Safety – Photo Enforcement Program*, p. 8, http://www.auditorgen.state.az.us/Reports/State_Agencies/Agencies/Public_Safety_Department_of/Performance/10-02/10-02.pdf

¹³⁴ *Ibid.*, p. 5-12.

¹³⁵ *Ibid.*, p. 11-12.

¹³⁶ *Ibid.*, p. 12.

¹³⁷ Jeff King (26 janvier 2010). *PEP Program*, [courrier électronique à Marc Demers], [en ligne], marc.demers@enap.ca

¹³⁸ Auditor General, *Department of Public Safety – Photo Enforcement Program*, p. 4, http://www.auditorgen.state.az.us/Reports/State_Agencies/Agencies/Public_Safety_Department_of/Performance/10-02/10-02.pdf

- Force – Le fait que l'exploitation du système soit confiée à un fournisseur privé dégage les policiers de certaines tâches liées à la gestion de la vitesse. Cela permet de consacrer plus de temps pour les enquêtes tout en dégageant du personnel. Depuis qu'une partie de la gestion de la vitesse est assumée par un fournisseur privée, il y a eu une nette amélioration du temps de réponse des policiers lors d'appels d'urgence.

Enfin, il rappelle que l'objectif du déploiement des CP est la diminution des accidents et que par rapport à cet objectif, ceux de l'État sont atteints. De plus, il souligne que la gestion de la vitesse n'est qu'un des trois objectifs de l'ADPS avec la conduite en état d'ébriété et le port de la ceinture de sécurité¹³⁹.

◆ Communication

En ce qui a trait à la perception du programme par le public, le vérificateur indique qu'un sondage téléphonique a été effectué en janvier 2009 auprès de 500 résidents de l'État. Ainsi, ce sondage montre que 66 % des répondants approuvent l'utilisation des CFR et des CP pour verbaliser les conducteurs qui dépassent les vitesses permises ou qui ne s'arrêtent pas aux feux rouges. Par contre, ce même sondage indique aussi que 55 % des répondants s'opposent à l'utilisation des CFR et des CP en général¹⁴⁰. Par ailleurs, l'ADPS a mis en ligne un site Internet sur les CFR et les CP qui permet au public de s'informer sur ces appareils ainsi que sur le plan de déploiement de l'ADPS. Les internautes sont invités à laisser leurs commentaires sur la question. Les commentaires ont permis de modifier certaines pratiques. Ainsi, la législation qui demande à ce que deux affiches soient placées respectivement à 100 pieds (30,48 mètres) et 300 pieds (911,44 mètres) avant l'endroit où est installé un CFR ou un CP sera amendée afin qu'une troisième affiche soit placée à 600 pieds (182,88 mètres) de l'emplacement de l'appareil utilisé.

¹³⁹ DPS, *Combined Accident Reduction Effort (CARE)*, http://www.azdps.gov/About/Task_Forces/CARE/

¹⁴⁰ Auditor General, *Department of Public Safety – Photo Enforcement Program*, p. 15, http://www.auditorgen.state.az.us/Reports/State_Agencies/Agencies/Public_Safety_Department_of/Performance/10-02/10-02.pdf

SCOTTSDALE

2 UTILISATION DES CINÉMOMÈTRES PHOTOGRAPHIQUES ET DES CAMÉRAS AUX FEUX ROUGES

Outre l'État, 14 municipalités utilisent des appareils photographiques de contrôle routier en Arizona. Le tableau suivant montre les municipalités qui utilisent des CFR et des CP¹⁴¹.

TABLEAU 8 : MUNICIPALITÉS UTILISANT DES CP ET DES CFR EN ARIZONA

Types d'appareils	Administrations
Cinémomètres photographiques (CP)	El Mirage, Eloy et Star Valley
Appareils photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges (CFR)	Avondale, Glendale et Peoria
Appareils photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges et cinémomètres photographiques	Chandler, Mesa, Paradise Valley, Phoenix, Prescott Valley, Scottsdale ¹⁴² , Tempe et Tucson

Les municipalités utilisent les CFR principalement en milieu urbain, notamment aux carrefours achalandés ou qui présentent un taux élevé d'accidents. Certaines villes utilisent des CFR mobiles comme Phoenix. Par contre, Scottsdale n'utilise que des CFR fixes.¹⁴³

Instauré en 1997, le programme de contrôle routier à l'aide d'appareils photographiques de Scottsdale n'utilisait que deux CFR au départ. Aujourd'hui, la ville utilise les appareils suivants¹⁴⁴ :

- deux CP fixes installés en permanence dans deux endroits stratégiques (entrées et sorties de deux autoroutes¹⁴⁵);
- sept CFR fixes qui constatent les excès de vitesse et les passages aux feux rouges;
- quatre CP mobiles pour les excès de vitesse uniquement.

Les CP mobiles sont déployés selon les besoins. Habituellement, ils servent pour les zones scolaires et les zones où des problèmes liés à la vitesse apparaissent sporadiquement (banlieue, portion de route locale ou rurale problématique, etc.).

Par ailleurs, le site Internet de la police de Scottsdale indique les intersections où sont installés les CFR et les CP fixes ainsi que les endroits où seront déployés les CP mobiles¹⁴⁶. Pour la Ville de Scottsdale, le déploiement de ces appareils s'inscrit dans une stratégie globale de gestion de

¹⁴¹ Auditor General, *Department of Public Safety – Photo Enforcement Program*, p. 4, http://www.auditorgen.state.az.us/Reports/State_Agencies/Agencies/Public_Safety_Department_of/Performance/10-02/10-02.pdf

¹⁴² Scottsdale, *Photo Enforcement Program*, <http://www.scottsdaleaz.gov/photoradar.asp>

La Ville de Scottsdale utilise depuis août 2008 des CFR pour les virages à gauche.

¹⁴³ Bill Moloney (21 janvier 2010). *Speed Enforcement*, [conversation téléphonique avec Marc Demers].

¹⁴⁴ *Ibid.*

¹⁴⁵ Scottsdale, *Fixed Detection System Locations*, <http://www.scottsdaleaz.gov/photoradar/locations.asp>

¹⁴⁶ *Ibid.* Il s'agit d'un tableau indiquant les endroits où seront déployés les CP mobiles pour le mois en cours.

la vitesse et les autorités policières misent surtout sur leur effet dissuasif pour contrer la vitesse. Aussi, à l'instar du système de l'État, ces appareils sont opérés par un fournisseur privé¹⁴⁷.

3 CADRE LÉGISLATIF ET ADMINISTRATIF

La législation de l'État de l'Arizona accorde certaines prérogatives aux municipalités en matière de sécurité routière. Ces prérogatives sont édictées dans le texte de loi suivant :

- ◆ A.R.S. 28-627. *Powers of local authorities* : précise les domaines du contrôle routier où les municipalités peuvent légiférer. Il s'agit principalement des domaines liés à la gestion des routes municipales et rurales (limite de vitesse, signalisation, etc.). Aussi, ce texte de loi prévoit que les municipalités peuvent réglementer les portions des routes nationales traversant leur territoire, mais dans les limites permises par l'État. Toutefois, il ne traite pas de l'utilisation d'appareils photographiques de contrôle routier. Par contre, il autorise les municipalités à recourir aux services du secteur privé pour assumer le contrôle routier. C'est cette disposition de loi qui permet aux municipalités d'engager un fournisseur privé pour la gestion de la vitesse à l'aide d'appareils photographiques (*ce texte de loi est reproduit à l'annexe II*).

Le chapitre 17 du *Scottsdale Code of Ordinances* définit les pouvoirs de la municipalité en matière de gestion du trafic routier et de sécurité routière, à savoir :

- ◆ Sec. 17-21. *General authority of city officials* : ce règlement municipal stipule que la municipalité est habilitée à choisir les types d'appareils qu'elle juge nécessaires pour la gestion du trafic (ex. : feux de circulation, CFR, CP, etc.) ainsi que les endroits où ils seront installés sur son territoire.
- ◆ Sec. 17-36. *Authority to install traffic-control devices* : ce règlement municipal indique que la municipalité peut être appelée, par une autorité supérieure, à installer des appareils pour la gestion du trafic routier sur son territoire à sa charge (notamment pour les portions des autoroutes et routes nationales qui traversent une municipalité).

Les autres règlements municipaux du chapitre 17 définissent les responsabilités de la police municipale et des pompiers, les normes techniques en matière de signalisation, etc. Par ailleurs, plusieurs règlements municipaux du chapitre 17 du *Scottsdale Code of Ordinances* font référence aux lois étatiques en matière de sécurité routière.

En ce qui a trait aux normes techniques auxquelles les appareils doivent répondre, la Ville doit respecter le texte de loi étatique prévu à ce sujet, soit l'A.R.S. 28-654 *Photo enforcement zones; signage; standards; citation dismissal* (présenté au point 2 de la section Arizona « Cadre législatif et réglementaire »).

¹⁴⁷ Bill Moloney (21 janvier 2010). *Speed Enforcement*, [conversation téléphonique avec Marc Demers]. Le fournisseur assume toutes les responsabilités liées à l'exploitation des appareils (installation, entretien, réparation, remplacement et opération). Les opérateurs de ces appareils sont par ailleurs assermentés.

4 MODE DE GOUVERNANCE

Lorsqu'une municipalité (ou une ville) décide d'utiliser des CP ou des CFR, elle peut le faire en adoptant le mode de gouvernance qu'elle souhaite et qui lui convient. Toutefois, plusieurs éléments font en sorte que les villes adoptent un mode plus ou moins similaire. Il s'agit de la réglementation de l'État qui les oblige à respecter des normes techniques (ex. : conformité des appareils, etc.) en matière de CFR et de CP. Par ailleurs, la municipalité doit respecter la réglementation de l'État qui l'autorise à recourir au secteur privé (ex. : type de contrat, fournisseur approuvé par l'État, etc.). Aussi, une municipalité doit faire respecter à la fois le Code de la sécurité routière de l'État et ses règlements municipaux en cette matière.

4.1 Résumé du modèle de gouvernance

L'utilisation de CP et de CFR dans la ville de Scottsdale fait appel à un mode de gouvernance qui est assez simple et qui engage trois acteurs :

- Le conseil municipal : adopte les règlements nécessaires à la mise en œuvre des CFR et des CP ainsi que le plan de sécurité routière présenté par le service de la police municipale. Il s'agit principalement de dégager les fonds nécessaires puisque la ville a le droit d'utiliser des CFR et des CP;
- Le service de police municipale : élabore et met en œuvre le plan de sécurité routière de la ville, y compris le programme de gestion de la vitesse et le déploiement des appareils photographiques de contrôle routier;
- Le fournisseur privé : exploite le système d'appareils photographiques de contrôle routier sous la supervision d'une unité de la police : la *Photo Enforcement Unit*. Le fournisseur est autorisé à produire et envoyer les constats d'infraction aux contrevenants. Il doit aussi assurer la prestation de services auprès de la population à l'aide d'un centre d'appels.

Les deux sections suivantes présentent les principaux acteurs gouvernementaux et non gouvernementaux impliqués dans le processus de gouvernance et le déploiement des systèmes de CP et de CFR. Une figure présentée à la section 3.4 illustre les interactions entre l'ensemble des acteurs impliqués (*voir la figure 4*).

4.2 Principaux acteurs gouvernementaux

Au niveau municipal, la structure de gouvernance en matière de sécurité routière repose sur deux acteurs principaux : le conseil municipal et le service de police.

◆ Conseil municipal

En ce qui concerne le déploiement de CFR et de CP, le conseil municipal intervient dans l'adoption de la réglementation du cadre financier et de la mise en œuvre du programme (adoption du plan municipal de sécurité routière). La municipalité peut mettre en place des CFR et des CP sans obtenir une autorisation d'un palier de gouvernement supérieur. Le conseil municipal choisit, à la suite d'un appel d'offres publiques, le fournisseur privé qui s'occupera de l'exploitation des appareils.

◆ Police municipale

La police municipale est l'organisme responsable de la sécurité routière pour la municipalité. Ainsi, elle est amenée à élaborer et mettre en œuvre un plan de réduction des accidents. Ce dernier prévoit l'utilisation de CFR et de CP. La police municipale prépare le plan de déploiement des appareils qui est ensuite présenté au conseil municipal pour approbation.

Le service de police a créé la *Photo Enforcement Unit*, une unité responsable de superviser les opérations quotidiennes du fournisseur privé. Cette unité doit aussi vérifier et valider toutes les infractions au Code de la sécurité routière de l'État ainsi qu'à la réglementation municipale en cette matière avant que le fournisseur ne les envoie par la poste aux contrevenants.

4.3 Acteurs non gouvernementaux

À Scottsdale, l'exploitation des appareils photographiques de contrôle routier est assurée par un fournisseur privé qui assume tout le processus, à savoir¹⁴⁸ :

- identifier, à l'aide d'appareils photographiques (fixes et mobiles), les véhicules (la plaque d'immatriculation) et les conducteurs ayant contrevenu à la réglementation de la sécurité routière de la ville de Scottsdale;
- assurer la production et le traitement des constats d'infraction ainsi que l'envoi par la poste aux contrevenants;
- colliger et transmettre toutes les données recueillies dans le cadre du déploiement des appareils photographiques au service de police de Scottsdale (base de données)¹⁴⁹;
- assurer le bon fonctionnement des appareils 24 heures par jour / 7 jours par semaine;
- assurer un entretien et une calibration périodique des appareils photographiques;
- assurer la formation de son personnel selon les critères de la police de Scottsdale;
- assurer un service à la clientèle (centre d'appel).

Le fournisseur doit faire parvenir, sur une base périodique, un rapport d'activité à la *Photo Enforcement Unit* (PEU)¹⁵⁰. Il doit aussi fournir annuellement un rapport de gestion au conseil municipal.

4.4 Interactions entre les différents acteurs

◆ Niveau stratégique

Un des rôles du conseil municipal consiste à assurer la sécurité de ses citoyens. Pour ce faire, la ville de Scottsdale a notamment mis en place un système de gestion de la vitesse basé sur le déploiement de CFR et de CP.

¹⁴⁸ Bill Moloney (21 janvier 2010). *Speed Enforcement*, [conversation téléphonique avec Marc Demers].

¹⁴⁹ Les démarches de L'Observatoire auprès du fournisseur de la ville n'ont pas permis de savoir la fréquence à laquelle il doit transmettre les données au service de police municipale.

¹⁵⁰ Les démarches de L'Observatoire auprès du fournisseur de la ville n'ont pas permis de savoir la fréquence à laquelle il doit transmettre les rapports d'activité à la PEU.

◆ Niveau tactique

Le service de police a la responsabilité d'élaborer et de mettre en œuvre un programme de contrôle routier. Il assume la coordination du programme de gestion de la vitesse à l'aide de CP et de CFR. La direction de la police décide des endroits où seront déployés les appareils et effectue une vérification annuelle des activités du fournisseur.

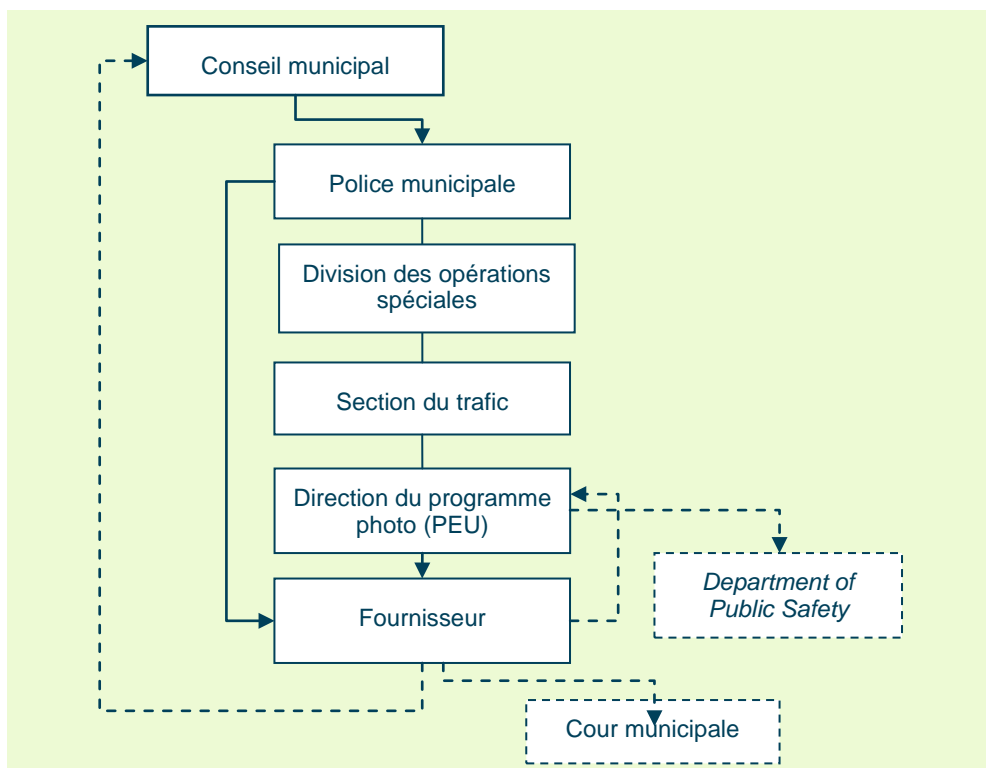
La PEU, l'unité responsable du programme au sein du service de police municipale, supervise les activités quotidiennes du fournisseur en s'assurant que celui-ci remplit son mandat et que les appareils sont fonctionnels et calibrés adéquatement. Elle valide également les constats d'infractions. Les infractions au Code criminel sont transmises à l'ADPS.

◆ Niveau opérationnel

Le fournisseur privé assure l'exploitation du système de CFR et de CP. Il gère et traite les données qui permettent de constater les infractions au Code de la sécurité routière ainsi qu'à la réglementation municipale. Le fournisseur doit faire valider par la PEU (signature électronique) tous les constats d'infraction avant de les faire parvenir aux contrevenants. Il doit aussi envoyer une copie de tous constats d'infraction à la cour municipale. Le fournisseur doit aussi produire un rapport annuel de gestion ainsi qu'un rapport d'activité pour le conseil municipal (reddition de comptes).

La figure suivante présente les principaux acteurs et leurs interactions pour la ville de Scottsdale.

FIGURE 4 : INTERACTIONS ENTRE LES PRINCIPAUX ACTEURS, LE CAS DE LA VILLE DE SCOTTSDALE



5 DÉPLOIEMENT DES SYSTÈMES

5.1 Processus de déploiement

Le déploiement des appareils dans la ville de Scottsdale relève de la direction de la police municipale. Cette dernière se base sur les statistiques afin de déterminer les zones accidentogènes (nombre d'accidents et d'infractions) sur une portion de route ou à un carrefour. Le choix des emplacements est ensuite communiqué au fournisseur privé qui installe les appareils. Ce dernier doit veiller à ce que le déploiement d'un appareil soit sécuritaire pour les usagers de la route ainsi que pour les opérateurs de l'appareil.

La PEU de la police municipale supervise les opérations quotidiennes du fournisseur et vérifie sur le terrain que les appareils sont aux emplacements demandés et qu'ils respectent les normes techniques.

5.2 Circuit du contrôle-sanction

Aussitôt qu'un véhicule dépasse la limite de vitesse de 6 mi/h (9,6 km/h) en zone urbaine ou 3 mi/h (4,8 km/h) en zone scolaire ou qu'il franchit un feu rouge (les CFR se déclenchent lorsque le feu est passé au rouge avant que le véhicule ne franchisse l'intersection), les CP ou les CFR prennent deux clichés : un du devant du véhicule afin d'avoir une photographie du conducteur et un second de l'arrière du véhicule afin d'avoir sa plaque d'immatriculation. Chaque photo est classée dans un dossier électronique contenant¹⁵¹ :

- la date du cliché (jour, mois et année);
- l'heure (heure, minute et seconde);
- la direction du véhicule;
- la vitesse du véhicule;
- la localisation du véhicule (système de positionnement type GPS);
- le laps de temps entre les deux clichés.

Les clichés sont traités par le fournisseur dans son centre de traitement et sont conservés pour une période de trois ans. Des employés formés et assermentés par la police de Scottsdale déterminent le numéro de la plaque d'immatriculation et vérifient si le conducteur est le propriétaire du véhicule. Dans le cas où il est impossible d'identifier le conducteur, le dossier est rejeté.

Si le conducteur est identifié comme le propriétaire du véhicule, le dossier est transmis au centre de traitement de la PEU. Le centre de traitement de la PEU analyse et valide toutes les infractions au Code de la sécurité routière ainsi qu'à la réglementation municipale relevées par un CFR ou un CP. Un policier doit signer électroniquement tous les constats. S'il s'agit d'une infraction relevant du Code civil, le constat est retourné au fournisseur qui a cinq jours ouvrables pour le transmettre par la poste au contrevenant à la réception du constat par la PEU. Une copie du constat est acheminée à la cour municipale.

S'il s'agit d'une offense relevant du Code criminel, la PEU a 10 jours ouvrables pour signifier le constat au contrevenant par courrier recommandé ou en personne (officier de justice de la cour

¹⁵¹ Bill Moloney (21 janvier 2010). *Speed Enforcement*, [conversation téléphonique avec Marc Demers]. Le seuil de déclenchement est la prérogative de la police municipale.

municipale) à la réception du constat par le fournisseur. Le dossier est ensuite transmis à la cour criminelle de l'État du comté où l'infraction a eu lieu.

Lorsque le conducteur n'est pas le propriétaire et que la photographie est nette, le centre de traitement de la PEU tente d'identifier le conducteur. Selon le directeur de la PEU, le manque de personnel fait en sorte que ces recherches sont rarement effectuées¹⁵².

Sur réception d'un constat d'infraction, le contrevenant peut payer ou contester la décision. Ce dernier a cinq jours ouvrables pour contester la décision à compter de la réception du constat, si elle relève du Code civil, et 60 jours si elle relève du Code criminel. Le montant de l'infraction est de 165,00 \$ US (172,89 \$ CA), comprenant la surcharge pour le *Clean Elections Commission* (fonds pour les élections de l'État). Un excès de vitesse relevant du Code criminel est passible d'une amende minimale de 500 \$ US (523,90 \$ CA) et d'une surcharge variant de 235 à 460 \$ US (246,23 à 481,99 \$ CA).

Le contrevenant perd trois points d'inaptitude pour un excès de vitesse et deux points d'inaptitude pour un passage sur un feu rouge. S'il possède un permis de conduire commercial (routier, taxi, livreur, etc.), la police de Scottsdale envoie une copie du dossier à l'ADoT qui peut suspendre ou révoquer son permis selon l'infraction ou le nombre de points perdus.

Dans le cas où le contrevenant accepte la décision et paie son amende, il envoie son paiement à la cour municipale de Scottsdale. La cour transfère l'argent au fonds du programme. Dans le cas où le conducteur soutient qu'il n'était pas au volant du véhicule photographié, il doit faire parvenir à la PEU une photographie certifiée (type passeport) ainsi qu'une copie de son permis de conduire et de l'immatriculation de son véhicule. Le centre de traitement de la PEU fera la vérification et verra à poursuivre ou non le contrevenant.

Dans le cas où le contrevenant conteste une décision relevant du Code civil, il doit remplir un formulaire à cet effet et inclure un montant de 17 \$ US (17,81 \$ CA) pour les frais de révision à la cour municipale de Scottsdale. La contestation aura lieu devant un juge de la cour municipale.

Si l'infraction relève du Code criminel, il doit remplir un formulaire à cet effet et inclure un montant de 40 \$ US (41,91 \$ CA) pour les frais de révision à la cour criminelle de l'État du comté où a été constatée l'infraction. La contestation se fera devant un juge de la cour criminelle. Si le contrevenant est jugé coupable, il paiera l'amende et subira les sanctions prévues selon l'infraction commise. Les amendes perçues pour les offenses criminelles sont versées au fonds des élections de l'État.

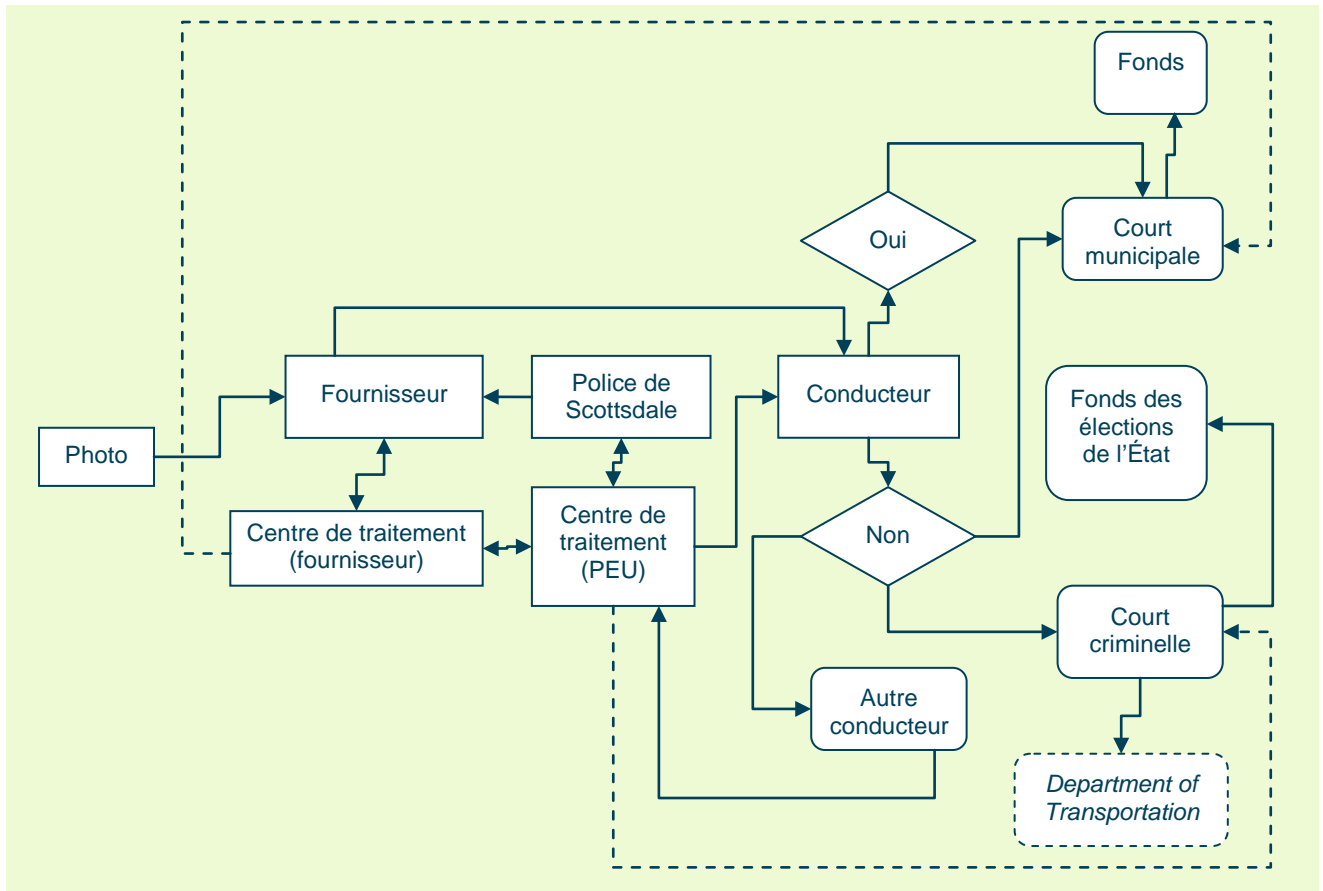
Il est à noter que dans le cas d'une contestation en cour municipale, le contrevenant doit recevoir une convocation de la cour dans les 30 jours suivant la réception de la contestation. Au-delà de ce délai, la poursuite est annulée. Dans le cas d'une infraction relevant du Code criminel, la cour a une année pour délivrer une convocation au contrevenant. Une fois ce délai échu, la poursuite est annulée. Dans le cas où un contrevenant ne répond pas après le délai de 5 jours pour une offense civile ou de 60 jours pour une offense criminelle, ou qu'il omet de se présenter en cour après avoir reçu une convocation, son permis de conduire est immédiatement révoqué¹⁵³.

La figure suivante présente le circuit du contrôle-sanction de la Ville de Scottsdale.

¹⁵² Bill Moloney (21 janvier 2010). *Speed Enforcement*, [conversation téléphonique avec Marc Demers].

¹⁵³ *Ibid.*

FIGURE 5 : CIRCUIT DU CONTRÔLE-SANCTION, SCOTTSDALE



5.3 Ressources affectées à la gestion et à l'opération

La police de Scottsdale affecte quatre ETC à la PEU : un directeur et trois policiers. Les policiers vérifient et constatent les infractions au Code de la sécurité routière de l'État ainsi qu'à la réglementation municipale. Le directeur assume la coordination et la supervision du programme. Les dépenses en personnel pour l'année financière 2007-2008 (1^{er} juillet 2007 au 30 juin 2008) étaient de 242 448 \$ US (254 037,01 \$ CA)¹⁵⁴.

Le directeur de la PEU n'a pas été en mesure de nous faire parvenir les données relatives aux ressources financières que la Ville alloue à son unité. Cependant, le budget de la ville de Scottsdale pour l'année 2009-2010 permet de constater une baisse des revenus et des dépenses pour ce programme.

Le tableau suivant présente les ressources financières allouées (budget adopté) au programme de gestion de la vitesse à Scottsdale pour les années 2007 à 2010.

¹⁵⁴ Scottsdale, *City of Scottsdale, Arizona. Adopted FY 2009/10*, p. 216-217, <http://www.scottsdaleaz.gov/Assets/documents/finance/adopted/BookVolume2.pdf>

TABLEAU 9 : RESSOURCES FINANCIÈRES – SCOTTSDALE

	2007-2008		2008-2009		2009-2010	
	\$ US	\$ CA	\$ US	\$ CA	\$ US	\$ CA
Revenus						
Fonds du programme	4 661 778	4 884 611	2 844 000	2 979 943	1 655 700	1 734 843
Fonds consolidé (ville)	0	0	4 996	5 235	163 208	171 009
Total	4 661 778	4 884 611	2 848 996	2 985 178	1 818 908	1 905 852
Dépenses						
Personnel (PEU)	242 448	254 037	258 521	270 878	303 403	317 906
Fournisseur	4 397 967	4 608 189	2 585 475	2 709 061	1 510 505	1 582 707
Autres	21 364	22 385	5 000	5 239	5 000	5 239
Total	4 661 778	4 884 611	2 848 996	2 985 178	1 818 908	1 905 852

La disparité qui existe entre les deux premières années financières du tableau s'explique par le fait que la Ville de Scottsdale a participé financièrement à la phase de démarrage du programme de l'État sur la portion de l'autoroute nationale (SR101) qui traverse son territoire. Par ailleurs, les sommes allouées entre les 2 dernières années financières montrent une baisse d'un peu plus de 36 % des revenus escomptés par la Ville. Ce chiffre est représentatif de la situation actuelle où le nombre d'infractions est en baisse. D'ailleurs, selon le directeur de la PEU, le fournisseur semble avoir du mal à rentabiliser ses opérations depuis quelques mois¹⁵⁵.

Au moment de rédiger cette étude, il n'avait pas été possible d'obtenir d'information sur le nombre de personnes employées par le fournisseur de la ville de Scottsdale.

5.4 Flux des revenus générés par les constats d'infractions

À Scottsdale, c'est la cour municipale qui perçoit les amendes. Elle transfère l'argent dans le fonds du programme. Le directeur de la PEU gère ce fonds et assure la répartition des sommes perçues. Le tableau suivant présente les revenus, les dépenses et la distribution à divers fonds¹⁵⁶.

**TABLEAU 10 : FONDS DU PROGRAMME DE SCOTTSDALE
(1^{ER} JUILLET 2007 – 30 JUIN 2008)**

Description	\$ US	\$ CA
Revenus		
Amendes et frais de surcharge	4 860 631,00	5 092 969,16
Frais de surcharge	3 139 858,00	3 289 943,21

¹⁵⁵ Bill Moloney (21 janvier 2010). *Speed Enforcement*, [conversation téléphonique avec Marc Demers].

¹⁵⁶ Scottsdale City Court, *Loop 101 Photo Enforcement Program Final Report*, p. 5, <http://www.scottsdaleaz.gov/Assets/Public+Website/courts/PE+Final+Report+040909.pdf>

Description	\$ US	\$ CA
Total	8 000 489,00	8 382 912,37
Frais d'exploitation et de distribution au fonds des élections de l'État		
Frais d'exploitation directs	3 503 244,00	3 670 699,06
Frais d'exploitation indirects	591 459,00	619 730,74
Fonds des élections de l'État	3 139 858,00	3 289 943,21
Total	7 234 561,00	7 580 373,01
Profit (perte)	765 928,00	802 539,36

Les revenus totaux ont atteint environ 7,23 M\$ US (8,00 M\$ CA). Les profits de la ville sont nettement inférieurs à ceux de l'État pour le même type de programme. Cette situation s'explique par le fait que la Ville ne conserve que les amendes relevant du Code civil. En effet, les délits relevant du Code criminel sont jugés par une cour d'État et les amendes perçues sont versées au fonds des élections de l'État, tout comme la surcharge prévue à cet effet. Par ailleurs, la Ville n'utilise que 13 appareils comparativement à 76 par l'État. Les frais d'exploitation directs sont les sommes versées au fournisseur et les salaires des quatre ETC affectés à la PEU. Les frais d'exploitation indirects représentent les frais administratifs et judiciaires.

L'analyse du rapport de la cour municipale de Scottsdale permet de constater que le fournisseur et la PEU ont acheminé, entre février 2006 et juin 2008, 237 411 constats d'infraction pour excès de vitesse ou passage sur un feu rouge, ou les deux. De ce nombre, 105 486 ont été annulés par décision de la cour, soit 44,5 % de tous les constats d'infraction émis et délivrés aux contrevenants. Sur les 129 343 constats où les contrevenants ont été reconnus coupables d'une infraction, 2 491 sont toujours en appel et, en date du 20 février 2009, seulement 83 869 infractions avaient été payées en totalité¹⁵⁷.

Le montant d'une amende, comprenant la surcharge de 10 % pour le fonds des élections de l'État, est de 165,00 \$ US (172,89 \$ CA). Ceci représente une somme totale de 16 932 630 \$ US (17 742 009,71 \$ CA). À la lumière des données financières présentées, il est possible de constater que la Ville récupère seulement 47,25 % des amendes liées aux contraventions émises¹⁵⁸.

Cependant, la Ville de Scottsdale ne peut pas être en déficit avec le programme puisque le contrat prévoit que le fournisseur est payé selon le nombre de contraventions dont les amendes sont perçues. Les sommes excédentaires servent pour l'amélioration du programme ainsi que pour des campagnes de sensibilisation aux dangers de la vitesse¹⁵⁹.

¹⁵⁷ Scottsdale City Court, *Loop 101 Photo Enforcement Program Final Report*, p. 4,

<http://www.scottsdaleaz.gov/Assets/Public+Website/courts/PE+Final+Report+040909.pdf>

Il n'a pas été possible de connaître le nombre de clichés pris ni le nombre de dossiers rejetés par le fournisseur.

¹⁵⁸ Scottsdale City Court, *Loop 101 Photo Enforcement Program Final Report*, p. 5,

<http://www.scottsdaleaz.gov/Assets/Public+Website/courts/PE+Final+Report+040909.pdf>

¹⁵⁹ Bill Moloney (21 janvier 2010). *Speed Enforcement*, [conversation téléphonique avec Marc Demers].

6 SUIVIS ET ÉVALUATIONS

Selon le directeur du programme de gestion de la vitesse de Scottsdale, il est difficile d'évaluer la gouvernance du système de contrôle routier à l'aide d'appareils photographiques à Scottsdale. Le fait que l'exploitation soit confiée à un fournisseur privé et que la Ville n'ait jamais exploité elle-même un tel système ne permet pas de faire un comparatif.

Cependant, le mode de gouvernance actuel où la ville et le service de police assument la supervision des opérations répond aux objectifs du programme puisque le nombre d'accidents mortels causés par la vitesse diminue chaque année puisque l'objectif principal de la ville est une diminution des accidents. Le déploiement de CFR et de CP ne constitue qu'un outil parmi d'autres pour atteindre cet objectif¹⁶⁰.

L'expérience de Scottsdale démontre l'efficacité des CFR et des CP. En effet, entre 1990 et 1996, le nombre d'accidents à Scottsdale augmentait de 6 % par année. En 1998, après une année complète d'utilisation des CFR¹⁶¹, les autorités remarquaient une baisse de 13 % des accidents (avec et sans blessé). Dans le cas des accidents avec blessures graves, la baisse était de 20 % pour la même période. Par ailleurs, lors du premier mois d'implantation du programme en octobre 1997, les CFR prenaient en moyenne 17,2 clichés par heure. En octobre 1998, le nombre de clichés à l'heure était passé à 6,6¹⁶². Dix ans plus tard, en 2008, le nombre de clichés pris en une heure par les CFR et les CP n'était plus que de 0,95¹⁶³.

En 2007, 19 personnes ont perdu la vie dans un accident de la circulation comparativement à 15 victimes en 2008¹⁶⁴. De plus, l'étude menée en 2006 a permis de confirmer que le déploiement de CFR et de CP réduit le nombre total d'accidents d'environ 50 %. Enfin, le service de police constate une diminution des accidents de 30 % à 40 % avec l'installation de CFR à un carrefour ou d'un CP aux abords d'une avenue ou d'une route¹⁶⁵.

Cependant, ces données qui indiquent une baisse substantielle des accidents cachent un problème : celui de la rentabilité du programme. En effet, dès la première année du programme en 1997, le nombre de dossiers rejetés par la cour était élevé. En effet, sur les 38 983 infractions constatées et acheminées aux contrevenants entre octobre 1997 et octobre 1998, 12 802 dossiers ont été rejetés ou simplement annulés par la cour, soit 32,8 %. Par ailleurs, 12 161 contrevenants ont choisi de participer à un programme de formation en conduite automobile (cours de conduite préventive) plutôt que de payer une amende¹⁶⁶, laissant ainsi seulement

¹⁶⁰ Bill Moloney (21 janvier 2010). *Speed Enforcement*, [conversation téléphonique avec Marc Demers].

¹⁶¹ Rappelons qu'au tout début du programme en 1997, la ville utilisait seulement des CFR.

¹⁶² Thomas Stanek, « Photo Radar in Arizona: Is it Constitutional? », <http://logic.stanford.edu/classes/cs204/photoradar.pdf>

¹⁶³ Scottsdale City Court, *Loop 101 Photo Enforcement Program Final Report*, p. 3, <http://www.scottsdaleaz.gov/Assets/Public+Website/courts/PE+Final+Report+040909.pdf>

¹⁶⁴ Scottsdale, *News Release*, http://www.scottsdaleaz.gov/Police/newsPIO/Impaired_Driving_Responsible_6_Fatal_Collisions_In_08.asp

¹⁶⁵ Bill Moloney (21 janvier 2010). *Speed Enforcement*, [conversation téléphonique avec Marc Demers]. La ville ne tient plus de statistiques comparatives sur le nombre d'accidents avant, pendant et après le déploiement d'un CFR à un carrefour ou une intersection.

¹⁶⁶ Bill Moloney (21 janvier 2010). *Speed Enforcement*, [conversation téléphonique avec Marc Demers]. Ce programme est toujours en fonction. Plusieurs municipalités aux États-Unis permettent à une personne qui a commis une infraction au Code de la route ou à une réglementation municipale en cette matière de choisir de participer à ce programme. Ainsi, le contrevenant paie pour une formation dite de « conduite préventive » au lieu de payer l'amende. Cependant, cette possibilité n'est offerte que dans des conditions très strictes : le contrevenant doit se déclarer

576 contrevenants plaider coupables et payer leur infraction. Ainsi, sur un budget total de 2 371 518,00 \$ US (2 484 876,56 \$ CA), la ville n'avait réalisé un profit net que de 363 596 \$ US (380 975,89 \$ CA)¹⁶⁷ lors de la première année du programme.

Par ailleurs, les données de 2008 montrent que le profit net de la ville demeure stable depuis les débuts du programme. Il était de 15,3 % en 1997-1998 et de 16,4 % en 2007-2008. Le problème majeur réside plutôt du côté de la rentabilité des opérations du fournisseur puisque ses frais d'exploitation ont augmenté depuis le début du programme. Ceci explique en partie le roulement des fournisseurs, puisqu'en 10 ans d'opération, la ville a changé 3 fois de fournisseur¹⁶⁸.

◆ Communication

En ce qui a trait à l'acceptabilité du programme, la ville de Scottsdale a mis en ligne un site Internet où la population peut s'informer du programme et même prendre connaissance de différentes études et de divers rapports sur l'efficacité des CFR et des CP. Le directeur de la PEU indique par ailleurs que la Ville effectue périodiquement un sondage sur le programme de gestion de la vitesse auprès de la population et que près de 75 % des répondants approuvent le système et jugent qu'il est un moyen efficace pour lutter contre la vitesse. Aussi, plusieurs sections de ce site Internet permettent aux citoyens d'en apprendre plus sur les différents types d'appareils ainsi que d'accéder à des statistiques. Par ailleurs, un hyperlien menant au site Internet de la cour municipale permet aux citoyens de payer en ligne leur contravention et de s'informer sur les procédures à suivre en cas de contestation (téléchargement des formulaires, directives, etc.)¹⁶⁹.

Enfin, le service de police mène périodiquement des campagnes d'information auprès du public et des médias afin de montrer les avantages des CFR et des CP. Le fournisseur de la ville participe régulièrement à ces campagnes d'information¹⁷⁰.

◆ Autres éléments

Une des particularités du programme de gestion de la vitesse de Scottsdale réside dans sa continuité. En effet, malgré des problèmes vécus avec certains fournisseurs de service et une pression populaire de la part d'un groupe de citoyens mécontents¹⁷¹ – mais minoritaires –, les autorités politiques et policières ont toujours été en mesure de démontrer le bien-fondé des CFR et des CP pour contrôler la vitesse.

Par contre, d'autres municipalités en Arizona n'ont pas connu ce succès. Ainsi, faute notamment d'un plan de communication efficace, la ville de Peoria n'a pas été en mesure de maintenir un programme de gestion de la vitesse utilisant des CFR. En effet, même si les premiers CFR aux États-Unis ont été installés dans cette municipalité, le programme a connu un parcours des plus

coupable (pas de jugement de cour de justice), il doit s'agir d'une première offense en matière de sécurité routière et l'infraction doit relever du Code civil ou d'une réglementation municipale.

¹⁶⁷ Thomas Stanek, « Photo Radar in Arizona: Is it Constitutional? », <http://logic.stanford.edu/classes/cs204/photoradar.pdf>

¹⁶⁸ Bill Moloney (21 janvier 2010). *Speed Enforcement*, [conversation téléphonique avec Marc Demers].

¹⁶⁹ Scottsdale, *Photo Enforcement Program*, <http://www.scottsdaleaz.gov/photoradar.asp>. Un hyperlien permet à la population de consulter les sondages (<http://www.scottsdaleaz.gov/photoradar/polls.asp>).

¹⁷⁰ Bill Moloney (21 janvier 2010). *Speed Enforcement*, [conversation téléphonique avec Marc Demers].

¹⁷¹ The Peoria Chronicle, *Bill to ban red-light cameras sent to subcommittee*, <http://peoriachronicle.com/2010/02/17/bill-to-ban-red-light-cameras-sent-to-subcommittee/>

chaotiques. Le programme a été interrompu à de nombreuses reprises, suivant les tendances politiques des conseils municipaux qui se sont succédés au cours des dernières décennies¹⁷². Le programme a été remis en force en 2007 à la suite des dernières élections municipales. Le conseil de ville a adopté un programme sur quatre ans (renouvelable annuellement) où des CFR ont été installés aux carrefours les plus problématiques¹⁷³.

Enfin, le programme de Scottsdale montre par ailleurs qu'il est possible d'avoir une décentralisation sur le plan de la gestion et de l'exploitation des CFR et des CP. En effet, l'État d'Arizona et Scottsdale appliquent des réglementations concurrentes mais qui ne sont pas contradictoire sur le plan juridique. Cette approche décentralisée permet même une certaine complémentarité puisqu'elle admet la coexistence de politiques de gestion de la vitesse propres aux différentes autorités compétentes en matière de sécurité routière.

¹⁷² NHTSA, *The Peoria Experience*, <http://www.nhtsa.dot.gov/people/injury/enforce/peoria/index.html>

¹⁷³ Peoria, *Photo Red Light Enforcement Program*, <http://www.peoriaaz.gov/content2.aspx?ID=14425>

BIBLIOGRAPHIE

- ARIZONA DEPARTMENT OF COMMERCE (Page consultée le 20 janvier 2010). *Economic Impact of Arizona's Principal Military Operations – 2008*, [en ligne], http://www.azcommerce.com/doclib/commasst/military%20economic%20impact%20study/military_econ_impact_exec_summary.pdf
- ARIZONA DEPARTMENT OF PUBLIC SAFETY (Page consultée le 4 février 2010). *Combined Accident Reduction Effort (CARE)*, [en ligne], http://www.azdps.gov/About/Task_Forces/CARE/
- ARIZONA DEPARTMENT OF PUBLIC SAFETY (2008). *Sollicitation NO.: L8-022, Statewide Traffic Photo/Speed & Intersection Enforcement Systems, Mobile and Fixed*, Phoenix, DSP, 49 p.
- ARIZONA DEPARTMENT OF TRANSPORTATION (Page consultée le 1^{er} février 2010). *2006 Legislative Summary*, [en ligne], http://www.azdot.gov/CCPartnerships/Government_Relations/PDF/2006LegislativeSummaries.pdf
- ARIZONA DEPARTMENT OF TRANSPORTATION (Page consultée le 19 janvier 2010). *Evaluation of the City of Scottsdale Loop101 Photo Enforcement Demonstration Program, Final Report AZ-684*, [en ligne], http://www.azdot.gov/TPD/ATRC/publications/project_reports/PDF/AZ684.pdf
- ARIZONA GOVERNMENT (Page consultée le 21 janvier 2010). *Photo Enforcement Freeway Camera Locations & Map*, [en ligne], http://www.azdps.gov/Services/Photo_Enforcement/Cameras/
- ARIZONA GOVERNMENT (Page consultée le 21 janvier 2010). *Facts about Arizona*, [en ligne], <http://www.azgovernor.gov/kids/images/county.gif>
- ARIZONA STATE UNIVERSITY (Page consultée le 21 janvier 2010). *Arizona and its Neighbors*, [en ligne], http://alliance.la.asu.edu/maps/az_state_labeled.pdf
- AUDITOR GENERAL (Page consultée le 21 janvier 2010). *Department of Public Safety – Photo Enforcement Program*, [en ligne], http://www.auditorgen.state.az.us/Reports/State_Agencies/Agencies/Public_Safety_Department_of/Performance/10-02/10-02.pdf
- ARIZONA STATE LEGISLATURE (Page consultée le 25 janvier 2010). *Arizona Revised Statutes*, [en ligne], <http://www.azleg.gov/ArizonaRevisedStatutes.asp>
- ARIZONA STATE LEGISLATURE (Page consultée le 15 février 2010). *Arizona Constitution*, [en ligne], <http://www.azleg.gov/Constitution.asp>
- ARIZONA STATE LEGISLATURE (Page consultée le 15 février 2010). *County charter provisions*, [en ligne], <http://www.azleg.gov/FormatDocument.asp?inDoc=/const/12/7.htm>

BANQUE DU CANADA (Page consultée le 21 janvier 2010). *Taux de change*, [en ligne], <http://www.bank-banque-canada.ca/fr/taux/convertisseur.html>

FEDERAL HIGHWAY ADMINISTRATION (Page consultée le 21 janvier 2010). *Frequently Asked Questions*, [en ligne], <http://www.fhwa.dot.gov/interstate/faq.htm#question3>

GOVERNOR'S OFFICE OF HIGHWAY SAFETY (Page consultée le 1^{er} février 2010). *About GOHS*, [en ligne], <http://www.azgohs.gov/about-gohs/>

GOVERNOR'S OFFICE OF HIGHWAY SAFETY (Page consultée le 1^{er} février 2010). *FY2010 Highway Safety Plan*, [en ligne], <http://www.azgohs.gov/about-gohs/FY2010HSP.pdf>

NATIONAL HIGHWAY TRAFFIC SAFETY ADMINISTRATION (Page consultée le 1^{er} février 2010). *Enforcement and Justice Services Division*, [en ligne], <http://www.nhtsa.dot.gov/portal/site/nhtsa/menuitem.b667872a33dbc6bbbf3081106008a0c/>

NATIONAL HIGHWAY TRAFFIC SAFETY ADMINISTRATION (Page consultée le 21 janvier 2010). *This is NHTSA*, [en ligne], http://www.nhtsa.dot.gov/portal/nhtsa_static_file_downloader.jsp?file=/staticfiles/DOT/NHTSA/reports/810552.pdf

NATIONAL HIGHWAY TRAFFIC SAFETY ADMINISTRATION (Page consultée le 17 mars 2010). *The Peoria Experience*, [en ligne], <http://www.nhtsa.dot.gov/people/injury/enforce/peoria/index.html>

PEORIA (Page consultée le 17 mars 2010). *Photo Red Light Enforcement Program*, [en ligne], <http://www.peoriaaz.gov/content2.aspx?ID=14425>

PHOTO ENFORCEMENT PROGRAM (Page consultée le 21 janvier 2010). *About Photo Enforcement*, [en ligne], http://www.azdps.gov/Services/Photo_Enforcement/About/

REFLEX (Page consultée le 25 janvier 2010). *First Statewide Speed Enforcement Selection in North America – Arizona*, [en ligne], http://www.reflex.com/public_documents/asx_announcements/2008-07-18%20Arizona%20DPS.pdf

SCOTTSDALE (Page consultée le 22 janvier 2010). *Fixed Detection System Locations*, [en ligne], <http://www.scottsdaleaz.gov/photoradar/locations.asp>

SCOTTSDALE (Page consultée le 22 janvier 2010). *News Release*, [en ligne], http://www.scottsdaleaz.gov/Police/newsPIO/Impaired_Driving_Responsible_6_Fatal_Collisions_In_08.asp

SCOTTSDALE (Page consultée le 22 janvier 2010). *City of Scottsdale, Arizona. Adopted FY 2009/10*, [en ligne], <http://www.scottsdaleaz.gov/Assets/documents/finance/adopted/BookVolume2.pdf>

SCOTTSDALE (Page consultée le 22 janvier 2010). *Photo Enforcement Program*, [en ligne], <http://www.scottsdaleaz.gov/photoradar.asp>

- SCOTTSDALE CITY COURT (Page consultée le 22 janvier 2010). *Loop 101 Photo Enforcement Program Final Report*, [en ligne], <http://www.scottsdaleaz.gov/Assets/Public+Website/courts/PE+Final+Report+040909.pdf>
- STATE OF ARIZONA (Page consultée le 22 janvier 2010). *Arizona Strategic Highway Safety Plan*, [en ligne], http://www.gtsac.org/PDF/AZ_Strategic_Highway_Safety_Plan.pdf
- STANEK, THOMAS M. (Page consultée le 17 février 2010). « Photo Radar in Arizona: Is it Constitutional? », *Arizona State Law Journal* (Winter 1998), [en ligne], <http://logic.stanford.edu/classes/cs204/photoradar.pdf>
- THE NEWSPAPER.COM (Page consultée le 17 mars 2010). *Arizona Official Confirms Redflex Falsified Speed Camera Documents*, [en ligne], <http://www.thenewspaper.com/news/24/2464.asp>
- THE NEWSPAPER.COM (Page consultée le 17 mars 2010). *Traffic Camera Company Seeks to Rewrite Arizona Law*, [en ligne], <http://www.thenewspaper.com/news/30/3032.asp>
- THE PEORIA CHRONICLE (Page consultée le 17 mars 2010). *Bill to ban red-light cameras sent to subcommittee*, [en ligne], <http://peoriachronicle.com/2010/02/17/bill-to-ban-red-light-cameras-sent-to-subcommittee/>
- U.S. CENSUS BUREAU (Page consultée le 21 janvier 2010). *Arizona*, [en ligne], <http://www.census.gov/schools/facts/arizona.html>
- U.S. CENSUS BUREAU (Page consultée le 21 janvier 2010). *Gross Domestic Product by Selected Industries and State: 2008*, [en ligne], <http://www.census.gov/compendia/statab/2010/tables/10s0656.pdf>

PERSONNES-RESSOURCES

Jeff A. King
Photo Enforcement District Commander
Arizona Department of Public Safety
Téléphone : 602-271-7421
Cellulaire : 602-980-3470 (Blackberry)
HSanders@azdps.gov

Bill Moloney
Program Manager
Photo Enforcement Program
Scottsdale Police Department

D^r Simon Washington
Director
Safe Transportation Research and Education Center
2614 Dwight Way, bureau 7374
Berkeley, CA 94720-7374
Téléphones : 510-643-1770 / 510-642-0566
Télécopieur : 510-643-9922
Simon.Washington@berkeley.edu

ANNEXE I : LOIS RELATIVES À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN ARIZONA

Pertinent Statutes to ADPS Statewide Photo Enforcement

41-1722. State photo enforcement system; penalties; fund

- A. Notwithstanding any other law, the department shall enter into a contract or contracts with a private vendor or vendors pursuant to chapter 23 of this title to establish a state photo enforcement system consisting of cameras placed throughout this state as determined by the director to enforce the provisions of title 28, chapter 3, articles 3 and 6 relating to vehicle traffic and speed.
- B. Notwithstanding any other law, the civil penalty or fine for a citation or a notice of violation issued pursuant to this section is one hundred sixty-five dollars and is not subject to any surcharge except the surcharge imposed by section 16-954. State photo enforcement citations shall not be included in judicial productivity credit calculations for fiscal year 2008-2009.
- C. The photo enforcement fund is established consisting of monies received from citations or notices of violation issued pursuant to this section. The director shall administer the fund. Monies in the fund are subject to legislative appropriation and are appropriated to the department for administrative and personnel costs of the state photo enforcement system. Monies remaining in the fund in excess of two hundred fifty thousand dollars at the end of each calendar quarter shall be deposited, pursuant to sections 35-146 and 35-147, in the state general fund.
- D. Notwithstanding any other law, if a person is found responsible for a civil traffic violation or a notice of violation pursuant to a citation issued pursuant to this section, the department of transportation shall not consider the violation for the purpose of determining whether the person's driver license should be suspended or revoked. A court shall not transmit abstracts of records of these violations to the department of transportation.

28-1591. Traffic violations; civil matters; service

- A. A violation of a statute relating to traffic movement and control, including a statute governing parking or standing requirements, shall be treated as a civil matter as provided in chapter 3 of this title or this chapter, unless the statute provides for a different classification as a criminal offense.
- B. This article does not require that either the initial notification or a subsequent summons and complaint for a parking or standing violation be issued or served as required by this article.
- C. If it is necessary to issue a summons and complaint because there is not a satisfactory response to the initial notice of a parking or standing violation, the summons and complaint may be sent by regular mail to the address provided to the department by the individual made responsible for the alleged violation by the applicable statute or ordinance. Service of the summons and complaint is complete on mailing.

28-1592. Commencement of action

- A. A civil traffic violation case is commenced by issuance or filing of a uniform traffic complaint as provided in this article.
- B. A civil traffic violation case shall be commenced as follows:
1. If a case is commenced by issuance, it shall be issued within sixty days of the alleged violation.
 2. If the case is commenced by filing, it shall be filed within sixty days of the alleged violation and shall be served within ninety days from the filing date.
 3. Except as provided in paragraph 4, within one hundred eighty days of the alleged violation if the alleged violation is under investigation in conjunction with a traffic accident.
 4. Within one year of the alleged violation if the alleged violation is under investigation in conjunction with a traffic accident resulting in death.

28-1593. Service of uniform traffic complaint

- A. A traffic complaint may be served by delivering a copy of the uniform traffic complaint citation to the person charged with the violation or by any means authorized by the rules of civil procedure. At the discretion of the issuing authority, a complaint for a violation issued after an investigation in conjunction with a traffic accident may be sent by certified mail, return receipt requested and delivered to addressee only, to the address provided by the person charged with the violation. Service of the complaint is complete on filing the receipt in the court having jurisdiction of the violation.
- B. The original complaint shall be filed in a court having jurisdiction of the violation within ten court days of the time the complaint was issued. A peace officer, or duly authorized agent or someone paid to act on behalf of a traffic enforcement agency, may issue the traffic complaint.
- C. Notwithstanding subsection B of this section, a civil traffic violation issued pursuant to section 41-1722 may be issued pursuant to a notice of violation before a citation is filed in court.

- D. If a person fails to respond to the notice of violation or contests responsibility, a uniform traffic complaint citation shall be served and filed as otherwise provided in this section.
- E. The supreme court shall establish rules governing the issuance, service and processing of the notice of violation, including rules allowing a person to admit responsibility before a citation is filed in court.

28-654. Photo enforcement zones; signage; standards; citation dismissal

- A. Except as provided in subsection F of this section, every local authority or agency of this state using a photo enforcement system shall adopt standards and specifications that indicate to a person operating a motor vehicle that a photo enforcement system is present and operational.
- B. The standards and specifications adopted pursuant to subsection A of this section shall include both of the following:
1. At least two signs shall be placed in a location before a photo enforcement system. One sign shall be in a location that is approximately three hundred feet before the photo enforcement system. Placement of additional signs shall be more than three hundred feet before a photo enforcement system to provide reasonable notice to a person that a photo enforcement system is present and operational.
 2. Signs indicating a photo enforcement system shall be removed or covered when the photo enforcement system is no longer present or not operating.
- C. Signs erected by a local authority or agency of this state as prescribed in this section shall contain a yellow warning notice and correlate with and as far as possible conform to the system set forth in the most recent edition of the manual on uniform traffic control devices for streets and highways adopted by the director pursuant to section 28-641.
- D. If the standards and specifications prescribed pursuant to this section are not in effect during the operation of a photo enforcement system, the court may dismiss any citation issued to a person who is identified by the use of the photo enforcement system.
- E. During the time a vehicle containing photo enforcement equipment is being used to identify violators of this article and article 6 of this chapter, the rear of the vehicle shall be clearly marked to indicate that the vehicle is functioning as a photo enforcement vehicle. This subsection does not apply to a vehicle that does not contain a photo enforcement system and that is used by a law enforcement officer.
- F. Subsection B of this section does not apply to a mobile photo enforcement vehicle during the time a mobile photo enforcement vehicle is deployed on streets with a posted speed limit of forty miles per hour or less.

28-701. Reasonable and prudent speed; prima facie evidence; exceptions

- A. A person shall not drive a vehicle on a highway at a speed greater than is reasonable and prudent under the circumstances, conditions and actual and potential hazards then existing. A person shall control the speed of a vehicle as necessary to avoid colliding with any object, person, vehicle or other conveyance on, entering or adjacent to the highway in compliance with legal requirements and the duty of all persons to exercise reasonable care for the protection of others.
- B. Except as provided in subsections C and D of this section or except if a special hazard requires a lesser speed, any speed in excess of the following speeds is prima facie evidence that the speed is too great and therefore unreasonable:
1. Fifteen miles per hour approaching a school crossing.
 2. Twenty-five miles per hour in a business or residential district.
 3. Sixty-five miles per hour in other locations.
- C. The speed limits prescribed in this section may be altered as authorized in sections 28-702 and 28-703.
- D. The maximum speed provided in this section is reduced to the speed that is reasonable and prudent under the conditions and with regard to the actual and potential hazards then existing, including the following conditions:
1. Approaching and crossing an intersection or railroad crossing.
 2. Approaching and going around a curve.
 3. Approaching a hillcrest.
 4. Traveling on a narrow or winding roadway.
 5. A special hazard exists with respect to pedestrians or other traffic or by reason of weather or highway conditions.
- E. A person shall not drive a motor vehicle at a speed that is less than the speed that is reasonable and prudent under existing conditions.

28-701.02. Excessive speeds; classification

- A. A person shall not:
1. Exceed thirty-five miles per hour approaching a school crossing.
 2. Exceed the posted speed limit in a business or residential district by more than twenty miles per hour, or if no speed limit is posted, exceed forty-five miles per hour.
 3. Exceed eighty-five miles per hour in other locations.
- B. A person who violates subsection A of this section is guilty of a class 3 misdemeanor.
- C. A person charged with a violation of this section may not be issued a civil complaint for a violation of section 28-701 if the civil complaint alleges a violation arising out of the same circumstances.

28-702. State highway speed limits

- A. If the director determines on the basis of an engineering and traffic investigation that any maximum speed limit is greater or less than is reasonable or safe under the conditions found to exist on any part of a state highway, the director may determine and declare a reasonable and safe maximum speed limit or varying speed limits for the location.
- B. The maximum speed limit determined pursuant to this section is effective when appropriate signs giving notice of the maximum speed limit are erected.
- C. The director may declare a maximum speed limit that is determined pursuant to this section to be effective at all times or at such times as indicated on the speed limit signs. The director may establish varying speed limits for different times of day, different types of vehicles, varying weather conditions and other factors bearing on safe speeds. The varying limits are effective when posted on appropriate fixed or variable signs.

28-702.01. Urbanized areas; waste of a finite resource; civil penalties

- A. If the maximum speed limit on a public highway in this state is fifty-five miles per hour, a person shall not drive a motor vehicle at a speed in excess of fifty-five miles per hour on that highway. If the speed at which the person is alleged to have driven as provided in section 28-707, subsection A or the speed at which the court finds the person drove is sixty-five miles per hour or less, the offense is designated as the waste of a finite resource and is a civil traffic violation subject to subsection B of this section.
- B. If a person is found responsible for a civil traffic violation pursuant to subsection A of this section:
1. A department or agency of this state shall not consider the violation for the purpose of determining whether the person's driver license should be suspended or revoked and a court shall not transmit abstracts of records of judgment for the violation to the department.
 2. An insurer shall not consider the violation as a moving traffic violation against the person for the purpose of establishing rates of motor vehicle insurance charged by the insurer and shall not cancel or refuse to renew a policy of insurance because of the violation.
 3. The civil penalty shall not exceed fifteen dollars plus the penalty assessments imposed pursuant to sections 12-116.01 and 12-116.02.
 4. A report shall not be made under section 28-1559, subsection B.
- C. If the maximum speed limit on a public highway in this state is fifty-five miles per hour, a person shall not drive a motor vehicle at a speed in excess of fifty-five miles per hour on that highway. If the speed at which the person is alleged to have driven as provided in section 28-707, subsection A or the speed at which the court finds the person drove is more than sixty-five miles per hour, the offense is designated as a civil traffic violation and the person is subject to a civil penalty of not more than the amount provided in section 28-1598.
- D. This section does not apply to an interstate system highway located outside of an urbanized area, as defined in section 28-702.04, with a population of fifty thousand or more persons.

28-702.03. Maximum speed limit violation on interstate highway system in another state; effect

- If a resident of this state is convicted of violating the maximum speed limit of fifty-five miles per hour on the interstate system highways of another state and the speed at which the person is alleged to have driven is sixty-five miles per hour or less:
1. A department or agency of this state shall not consider the violation for the purpose of determining whether the person's driver license should be suspended or revoked.
 2. An insurer shall not consider the violation as a moving traffic violation against the person for the purpose of establishing rates of motor vehicle insurance charged by the insurer, and the insurer shall not cancel or refuse to renew a policy of insurance because of the violation.

28-702.04. Maximum speed limit on interstate highways outside urbanized areas; definition

- A. The speed limit for all types of motor vehicles is sixty-five miles per hour on the interstate system highways located outside of an urbanized area with a population of fifty thousand or more persons, except that the director may declare a lower speed limit on the highways pursuant to section 28-702.
- B. A person shall not drive a motor vehicle at a speed in excess of the maximum speed limit prescribed by this section.
- C. The director may order the increase of the maximum speed limit prescribed in subsection A of this section to seventy-five miles per hour on an individual interstate system highway subject to this section or on all of the interstate system highways in this state as prescribed in section 28-702.
- D. A violation of this section is a civil traffic violation, and the person is subject to a civil penalty that does not exceed the amount provided by section 28-1598.
- E. For the purposes of this section, "urbanized area" means an urbanized area as defined in the decennial census by the United States bureau of the census.

Source: JEFF KING (27 janvier 2010). *Pertinent Statutes to ADPS Statewide Photo Enforcement*, [courrier électronique à Marc Demers], [en ligne], marc.demers@enap.ca

ANNEXE II : LOI DE L'ÉTAT DE L'ARIZONA AUTORISANT LES MUNICIPALITÉS À LÉGISFÉRER EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

28-627. Powers of local authorities

A. This chapter and chapters 4 and 5 of this title do not prohibit a local authority, with respect to streets and highways under its jurisdiction and within the reasonable exercise of the police power, from:

1. Regulating the standing or parking of vehicles.
2. Regulating traffic by means of police officers, traffic control signals or volunteer posse organization members authorized by the sheriff under section 11-441 for the purpose of directing traffic only.
3. Regulating or prohibiting processions or assemblages on the highways.
4. Designating particular highways as one-way highways and requiring that all vehicles on one-way highways be moved in one specific direction.
5. Regulating the speed of vehicles in public parks.
6. Designating any highway as a through highway and requiring that all vehicles stop before entering or crossing the highway or designating any intersection as a stop intersection and requiring all vehicles to stop at one or more entrances to the intersection.
7. Restricting the use of highways as authorized in section 28-1106.
8. Regulating the operation of bicycles and requiring the registration and licensing of bicycles, including the requirement of a registration fee.
9. Regulating or prohibiting the turning of vehicles or specified types of vehicles at intersections.
10. Altering the prima facie speed limits as authorized by this chapter.
11. Designating routes over streets and highways for vehicles not exceeding one hundred two inches in width, exclusive of safety equipment.
12. Adopting other traffic regulations that are specifically authorized by this chapter or chapter 4 or 5 of this title.
13. Designating routes on certain streets and highways for the purpose of allowing off-highway vehicle operators to gain access to or from a designated off-highway recreation facility as defined in section 28-1171, off-highway vehicle trail as defined in section 28-1171 or off-highway vehicle special event as defined in section 28-1171.

B. A local authority shall not erect or maintain a stop sign or traffic control signal at any location that requires the traffic on any state highway to stop before entering or crossing any intersecting highway unless approval in writing has first been obtained from the director.

C. An ordinance or regulation enacted under subsection A, paragraph 4, 5, 6, 7, 9 or 10 of this section is not effective until signs giving notice of the local traffic regulations are posted on or at the entrances to the highway or part of the highway affected as is most appropriate.

D. The definition of motor vehicle prescribed in section 28-101 does not prevent a local authority from adopting ordinances that regulate or prohibit the operation of motorized skateboards, except that a local authority shall not adopt an ordinance that requires registration and licensing of motorized skateboards. For the purposes of this subsection, "motorized skateboard" means a self-propelled device that has a motor, a deck on which a person may ride and at least two tandem wheels in contact with the ground.

E. In addition to the appointment of peace officers, a local authority may provide by ordinance for the appointment of:

1. Unarmed police aides or municipally approved private contractors who are employed or contracted by the police department and who are empowered to commence an action or proceeding before a court or judge for a violation of the local authority's ordinances regulating the standing or parking of vehicles. A municipally approved private contractor shall not include a relative of an employee or of an elected official of the municipality. The authority of the unarmed police aide or municipally approved private contractor as authorized in this section is limited to the enforcement of the ordinances of local authorities regulating the standing or parking of vehicles. Pursuant to rules established by the supreme court, an unarmed police aide appointed pursuant to this paragraph may serve any process originating out of a municipal court in the municipality in which the unarmed police aide is employed. Service of process under this paragraph shall only be made during the hours the municipal court is open for the transaction of business and only on

court premises. This paragraph does not grant to unarmed police aides or municipally approved private contractors other powers or benefits to which peace officers of this state are entitled.

2. Traffic investigators who may:

(a) Investigate traffic accidents within the jurisdiction of the local authority.

(b) Commence an action or proceeding before a court or judge for any violation of a state statute or local ordinance relating to traffic, if the violation is related to a traffic accident within the jurisdiction of the local authority.

(c) Pursuant to rules established by the supreme court, serve any process originating out of a municipal court in the municipality in which the traffic investigator is employed. Service of process under paragraph 1 of this subsection shall only be made during the hours the municipal court is open for the transaction of business and only on court premises.

F. A traffic investigator appointed pursuant to this section shall:

1. Be unarmed at all times during the course of the traffic investigator's duties.

2. Be an employee of the appointing local authority.

3. File written reports as required pursuant to section 28-667.

G. Notwithstanding subsection E of this section, an unarmed police aide, a municipally approved private contractor or a traffic investigator shall not serve any process resulting from a citation issued for a violation of article 3 or 6 of this chapter or of a city or town ordinance for excessive speed or failure to obey a traffic control device that is obtained using a photo enforcement system.

H. This section does not grant other powers or benefits to traffic investigators to which peace officers of this state are entitled.

I. Pursuant to section 28-1092, a local authority shall provide reasonable access to and from terminals and service facilities on highways under its jurisdiction.

Source : Arizona State Legislature, 28-627. *Powers of local authorities*,
<http://www.azleg.state.az.us/FormatDocument.asp?inDoc=/ars/28/00627.htm&Title=28&DocType=ARS>

ANNEXE III : RÉGLEMENTATION MUNICIPALE DE LA VILLE DE SCOTTSDALE EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Sec. 17-21. - General authority of city officials.

(a)

The city shall:

(1)

Determine the installation and proper timing and maintenance of traffic-control devices and signals.

(2)

Conduct engineering analyses of traffic accidents and to devise remedial measures.

(3)

Conduct engineering and traffic investigations of traffic conditions.

(4)

Cooperate with other city officials in the development of ways and means to improve traffic conditions.

(5)

Carry out the additional powers and duties imposed by ordinances of this city.

(b)

The city may:

(1)

Designate and maintain, by appropriate devices, marks, or lines upon the surface of the roadway, crosswalks or intersections where there is particular danger to pedestrians crossing the roadway, and at such other places as deemed necessary.

(2)

Establish safety zones of such kind and character and at such places as are necessary for the protection of pedestrians.

(Code 1972, §§ 11-512(A), 11-1007)

Sec. 17-22. - General duties of police department.

The police department shall:

(1)

Enforce the street traffic regulations of the city and all state motor vehicle laws applicable to street traffic in the city.

(2)

Issue citations or make arrests for traffic violations.

(3)

Issue citations or make arrests and assist in the prosecution of those persons charged with violations of law causing or contributing to accidents.

(4)

Investigate traffic accidents.

(5)

Cooperate with all officers and employees of the city in the administration of the traffic laws in developing ways and means to improve traffic conditions.

(6)

Carry out those duties especially imposed upon the police department by this chapter and the traffic ordinances of the city.

(Code 1972, § 11-501)

Sec. 17-23. - Authority of police and fire department officials.

(a)

It is the duty of the officers of the police department or such personnel as are assigned by the chief of police to enforce all street traffic laws of this city and all of the state vehicle laws applicable to street traffic in the city.

(b)

Officers of the police department and such personnel as are assigned by the chief of police may direct all traffic by voice, hand, audible or other signal in conformance with traffic laws, except that in the event of a fire or other emergency or to expedite traffic or to safe-

guard pedestrians, officers of the police department or members of the fire department may direct traffic as conditions may require, notwithstanding the provisions of the traffic laws.

(c)

Police assistants/aides are hereby appointed and authorized pursuant to Arizona Revised Statutes section 28-627, to investigate traffic accidents and to commence an action or proceeding before a court or judge for any violation of a state statute or local ordinance relating to traffic laws, providing that such violation is related to a traffic accident within the jurisdiction of the city, and to commence an action or proceeding before a court or judge for any violation of this Code regulating the standing or parking of vehicles.

(d)

Parking control checkers are hereby appointed and authorized pursuant to Arizona Revised Statutes section 28-627, to commence an action or proceeding before a court or judge for any violation of this Code regulating the standing or parking of vehicles.

(Code 1972, § 11-402)

Secs. 17-24—17-28. - Reserved.

Editor's note—Ord. No. 3845, § 2, adopted April 28, 2009, repealed §§ 17-24—17-28, which pertained to records of violations; driver's files to be maintained; traffic accident reports; written accident witness statements; and annual traffic safety report. See also the Code Comparative Table.

Sec. 17-29. - Reserved.

Sec. 17-30. - Emergency and experimental regulations.

(a)

The chief of police with the approval of the city traffic supervisor may make regulations necessary to make effective the provisions of this chapter and to make and enforce temporary or experimental regulations or cover emergencies or special conditions. No temporary or experimental regulations shall remain in effect for more than ninety (90) days.

(b)

The city may test traffic-control devices under actual conditions of traffic.

(Code 1972, § 11-509)

Sec. 17-31. - When traffic-control devices required for enforcement.

No provisions of this chapter for which official traffic-control devices are required shall be enforced against an alleged violator if at the time and place of the alleged violation an official device is not in proper position and sufficiently legible to be seen by an ordinarily observant person. Whenever a particular section does not state that official traffic-control devices are required, such section shall be effective even though no devices are erected or in place.

(Code 1972, § 11-1003)

State law reference—Similar provisions, A.R.S. § 28-644.

Sec. 17-32. - Regulation of speed by traffic signals.

The city may regulate the timing of traffic signals so as to permit the movement of traffic in an orderly and safe manner at speeds slightly at variance from the speeds otherwise applicable within the district or at intersections and shall erect appropriate signs giving notice thereof.

(Code 1972, § 11-712)

Sec. 17-33. - Authority to sign one-way streets.

Whenever any ordinance designates any one-way street or alley, the city shall place and maintain signs giving notice thereof, and no such regulation shall be effective unless the signs are in place. Signs indicating the direction of lawful traffic movement shall be placed at every intersection where movement of traffic in the opposite direction is prohibited.

(Code 1972, § 11-731)

State law reference—Authority to designate one-way streets, A.R.S. § 28-627(A, 4).

Sec. 17-34. - Through streets.

(a)

Those streets and parts of streets described in section 17-1003 are through streets.

(b)

Whenever any ordinance of this city designates a through street, it is the duty of the city to place and maintain a stop sign on each and every street intersecting such through street unless traffic at any such intersection is controlled at all times by traffic-control signals, but at the intersection of two (2) such through streets or at the intersection of a through street and a heavy traffic street not so designated, stop signs shall be erected at the approaches of either street as may be determined by the city upon the basis of an engineering and traffic study.

(Code 1972, §§ 11-741, 11-742)

State law reference—Authority to designate through streets, A.R.S. § 28-627(A, 6).

Sec. 17-35. - Other intersections where stop or yield required.

The city may determine and designate intersections where particular hazards exist upon other than through streets and determine:

(1)

Whether vehicles shall stop at one (1) or more entrances to any such intersection, in which event the city shall cause to be erected a stop sign at every such place where a stop is required; or

(2)

Whether vehicles shall yield the right-of-way to vehicles on a different street at such intersection as prescribed by law, in which event the city shall cause to be erected a yield sign at every place where obedience thereto is required.

(Code 1972, § 11-743)

Sec. 17-36. - Authority to install traffic-control devices.

The city shall place and maintain or cause to be placed and maintained official traffic-control signs, signals and devices when and as required under traffic ordinances to make effective the provisions of the ordinances, and may place and maintain such additional traffic-control devices as are necessary to regulate traffic under the traffic ordinances or under state law or to guide or warn traffic.

(Code 1972, § 11-1001)

State law reference—Installation of traffic-control signals and devices, A.R.S. §§ 28-627(B), 28-643.

Sec. 17-37. - Installation of traffic signals.

(a)

The city may install and maintain official traffic signals at those intersections and other places where traffic conditions are such as to require that the flow of traffic be alternately interrupted and released in order to prevent or relieve traffic congestion or to protect life or property from exceptional hazard.

(b)

The city shall ascertain and determine the locations where such signals are required by field investigation, traffic counts and other traffic information as may be pertinent and the determinations therefrom shall be made in accordance with those traffic engineering and

safety standards and instructions set forth in the manual on uniform traffic-control devices for streets and highways issued by the Bureau of Public Roads, Washington, D. C.

(Code 1972, § 11-1004)

Sec. 17-38. - Marking of traffic lanes.

The city may mark traffic lanes upon the roadway of any street or highway where a regular alignment of traffic is necessary.

(Code 1972, § 11-1008(A))

Sec. 17-39. - Authority to place turning markers, etc.

(a)

The city may place markers, buttons or other indications within an intersection indicating the course to be traveled by vehicles turning at the intersection. The course so indicated may conform to or be other than as prescribed by law or ordinance.

(b)

The city may determine those intersections at which drivers of vehicles shall not make a right, left or U-turn, and shall place proper signs at such intersections. The making of such turns may be prohibited between certain hours of any day and permitted at other hours, in which event the same shall be plainly indicated on the signs or they may be removed when such turns are permitted.

(Code 1972, §§ 11-721(A), 11-722(A))

State law reference—Authority to regulate turning movements, A.R.S. §§ 28-627(A, 9), 28-751.

Sec. 17-40. - Unauthorized painting of curbs.

No person, unless authorized by the city, shall paint any street or curb surface, but this section shall not apply to the painting of numbers on a curb surface by any person who has complied with the provisions of section 47-96.

(Code 1972, § 11-1009)

Sec. 17-41. - Authority to restrict direction of movement on streets during certain periods.

The city may determine and designate streets, parts of streets or specific lanes thereon upon which vehicular traffic shall proceed in one (1) direction during one (1) period and the opposite direction during another period of the day and shall place and maintain appropriate markings, signs, barriers or other devices to give notice thereof. The city may erect signs temporarily designating lanes to be used by traffic moving in a particular direction, regardless of the centerline of the roadway.

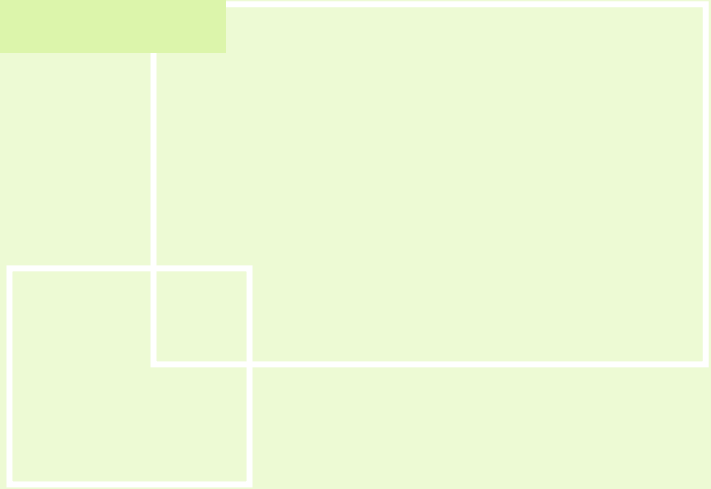
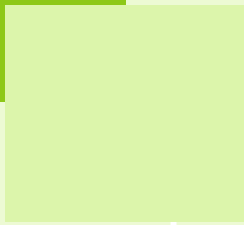
(Code 1972, § 11-733)

Secs. 17-42—17-55. - Reserved.

Source : Municode.com, *Scottsdale, Arizona – Code of Ordinances*,
<http://library.municode.com/index.aspx?clientId=10075&stateId=3&stateName=Arizona>



FRANCE



En France, les termes employés pour désigner les cinémomètres photographiques de contrôle de la vitesse sont les « radars fixes de contrôle de la vitesse » et les « radars mobiles de contrôle de la vitesse ». Par ailleurs, l'expression utilisée pour désigner les caméras aux feux rouges est « dispositif feu rouge ou radar feu rouge ». Dans la présente étude, les termes suivants seront retenus :

- Cinémomètres photographiques (CP) : CP fixes (CPF) pour les radars fixes de contrôle de la vitesse et CP mobiles (CPM) pour les radars mobiles de contrôle de la vitesse;
- Caméras aux feux rouges¹⁷⁴ (CFR) pour le dispositif de franchissement des feux rouges.

Il faut également noter que les expressions « contrôle sanction automatisé » ou CSA et « contrôle automatisé »¹⁷⁵ sont utilisées par les autorités françaises pour désigner la chaîne des actions liées au déploiement des CP (incluant les fixes et les mobiles) ainsi que des CFR.

1 MISE EN CONTEXTE

1.1 Organisation politique et administrative

La France est un État républicain unitaire avec un régime de type semi-présidentiel¹⁷⁶. Au plan national, le pouvoir exécutif appartient au président de la République, au premier ministre et à son gouvernement. Le pouvoir législatif est détenu par le Parlement composé de deux assemblées : le Sénat et l'Assemblée nationale. Par ailleurs, étant donné que l'organisation de la République française est décentralisée, trois paliers de collectivités territoriales existent¹⁷⁷ :

- La région – Division territoriale gérée par un conseil régional élu pour six ans au suffrage universel direct. Chaque région possède un préfet de région nommé par le gouvernement, dont le rôle est de représenter l'État. Il y a en tout 26 régions en France¹⁷⁸. Elles intervien-

¹⁷⁴ Aussi appelés « appareils photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges ». Voir le projet de loi n° 42 (2007, chapitre 40) du Québec, *Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitudes*,

<http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=5&file=2007C40F.PDF>

¹⁷⁵ Rencontre entre l'équipe de recherche de l'Observatoire et Laurent Carnis, le 9 mars 2010 à l'ENAP. Selon monsieur Carnis, l'expression « contrôle automatisé » remplace dorénavant l'expression « contrôle sanction automatisé ».

¹⁷⁶ La Constitution de la V^e république, promulguée le 4 octobre 1958, définit les règles actuelles d'organisation des pouvoirs publics en France. Conçue à l'origine comme un régime parlementaire dans lequel les pouvoirs de l'exécutif sont renforcés, la V^e République est devenue un régime de type semi-présidentieliste depuis le référendum de 1962 qui a instauré l'élection du président de la République au suffrage universel direct. Elle apparaît donc comme un régime hybride présentant simultanément des caractéristiques propres au régime présidentiel et au régime parlementaire.

Direction de l'information légale et administrative, *Quelles ont été les transformations de la V^e République?*, <http://www.vie-publique.fr/decouverte-institutions/institutions/veme-republique/transformations/comment-caracteriser-regime-politique-ve-republique.html>

¹⁷⁷ Ces trois niveaux ont été créés par les lois de décentralisation de 1982.

¹⁷⁸ Réparties comme suit : 22 en France métropolitaine et 4 régions d'outre-mer.

nent en matière de sécurité routière en particulier dans les domaines des infrastructures, de l'aménagement du territoire, de l'éducation routière et de la formation professionnelle;

- Le département – Géré par un conseil général dont les élus (les conseillers généraux) sont élus pour six ans et sont renouvelés par moitié tous les trois ans au suffrage universel direct. Chaque département possède un préfet, représentant de l'État dans le département. Il y a en tout 100 départements en France¹⁷⁹. Les départements sont notamment compétents en matière de transport scolaire, de transport interurbain et de voirie départementale;
- La commune – Elle correspond généralement au territoire d'une ville ou d'un village. Elle est administrée par un conseil municipal élu présidé par un maire. Au 1^{er} mars 2008, la France comptait 36 783 communes. Celles-ci sont compétentes en matière d'entretien de la voirie communale. Les maires disposent des pouvoirs de police de la circulation et du stationnement.

1.2 Partage des responsabilités en matière de sécurité routière

En matière de sécurité routière, plusieurs acteurs interviennent à différents paliers.

◆ Au plan national

La Politique nationale de sécurité routière¹⁸⁰ est une politique interministérielle placée sous l'égide du premier ministre. Cette politique interministérielle est reprise dans un document de politique transversale intitulé *Sécurité routière* qui comprend 18 programmes dont la mise en œuvre incombe à différents ministères¹⁸¹. Plus précisément, il appartient au Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) de définir la politique du gouvernement en matière de sécurité routière et ses mesures générales d'application¹⁸². Ce comité, présidé par le premier ministre, regroupe tous les ministres concernés par la sécurité routière notamment le ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer (MEEDDM), le ministre de l'Intérieur, de l'Outre-mer et des Collectivités territoriales (MIOMCT), le ministre de la Santé et des Sports, le ministre du Budget, des Comptes publics et de la Fonction publique, le ministre de l'Économie de l'Industrie et de l'Emploi, le secrétaire d'État chargé des transports¹⁸³ et le secrétaire d'État chargé de l'outre-mer. Le CISR est appuyé dans sa mission, par un délégué interministériel à la sécurité routière (DISR) désigné par le premier ministre et assume la fonction de directeur de la Délégation à la sécurité et circulation routières (DSCR)¹⁸⁴ du MEEDDM. Le pilotage opérationnel des grandes orientations en matière de sécurité routière (ex. : le déploiement du système de CSA) prises par le CISR incombera principalement à deux ministères, soit le MEEDDM et le MIOMCT.

¹⁷⁹ Répartis comme suit : 96 en France métropolitaine et 4 en outre-mer.

¹⁸⁰ Différentes expressions sont utilisées pour désigner cette politique à savoir : la Politique de lutte contre l'insécurité routière et la Politique interministérielle de sécurité routière.

¹⁸¹ Ministère du Budget, des Comptes publics et de la Fonction publique, *Projet de loi de finances pour 2008 – Document de politique transversale sécurité routière*, http://www.performance-publique.gouv.fr/fileadmin/medias/documents/ressources/PLF2008/DPT/dpt_securite_routiere.pdf#25

¹⁸² Ces éléments seront expliqués plus en détail dans la section 3 portant sur le cadre législatif et administratif.

¹⁸³ Le Secrétaire d'État aux transports est placé sous l'égide du MEEDDM.

¹⁸⁴ La DSCR est comme une direction du MEEDDM.

◆ Au plan des collectivités territoriales

En ce qui concerne les collectivités territoriales (régions, départements, communes), la mise en œuvre de la Politique nationale de sécurité routière au plan local est placée sous la responsabilité du préfet de chaque département. Celui-ci s'appuie sur un chef de projet Sécurité routière¹⁸⁵ et sur un coordinateur Sécurité routière¹⁸⁶, basé à la Préfecture ou à la Direction départementale de l'équipement et de l'agriculture (DDEA). Plus précisément, trois documents en rapport avec la sécurité routière doivent être élaborés sous l'autorité du préfet dans chaque département français :

- Document général d'orientation (DGO)¹⁸⁷ – Chaque département doit élaborer un DGO, qui précise les orientations d'actions de la politique à mener au sein du département pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à atteindre les objectifs fixés au plan national. Les derniers ont été établis pour les années 2009-2012. Le DGO permet à la Préfecture au conseil général, aux communes ainsi qu'aux différents services les plus concernés par la sécurité routière¹⁸⁸ de définir ensemble et d'afficher les axes prioritaires de la politique départementale de sécurité routière qu'ils mettront en œuvre dans les quatre prochaines années;
- Plan départemental d'actions de sécurité routière – Ce plan est élaboré chaque année en cohérence avec le DGO. Il décline les orientations fixées dans le document sous forme d'actions qui seront menées dans le département pour lutter contre l'insécurité routière. C'est un outil de concertation et de coordination des projets d'action des différents acteurs. Le pilotage de l'élaboration du Plan départemental d'actions de sécurité routière ainsi que l'évaluation des résultats sont du ressort d'un comité de décision et de suivi du Plan composé du chef de projet et du coordonnateur sécurité routière, du responsable du conseil général, et d'un représentant de la DDEA¹⁸⁹;
- Plan départemental de contrôle routier¹⁹⁰ – Ce document est élaboré en collaboration avec les forces de l'ordre, la DDEA et en concertation avec le procureur de la République. Il fait partie intégrante du Plan départemental d'actions de sécurité routière en constituant le volet « contrôles et sanctions ». Plus précisément, il vise à partir de l'analyse de la situation et de l'accidentologie locale à guider et à optimiser l'action des forces de l'ordre dans leur mission de contrôle de l'application du Code de la route par les usagers et de la constatation des infractions et délits routiers¹⁹¹. Ce plan permet d'expliquer à la population la politique des contrôles routiers dans le département¹⁹².

¹⁸⁵ Cette fonction est le plus souvent occupée par le directeur de cabinet du préfet, le directeur département de l'équipement ou d'un autre service déconcentré de l'État.

¹⁸⁶ Rattaché à la préfecture ou à la Direction départementale de l'équipement, il est affecté au pilotage opérationnel du DGO et du Plan départemental d'actions de sécurité routière (voir ci-après). Il contribue à l'élaboration de la politique locale de sécurité routière.

¹⁸⁷ Pour un exemple de DGO voir : DDEA de la Haute Savoie et MEEDDM, *Document Général d'orientations Sécurité routière*, http://www.haute-savoie.equipement-agriculture.gouv.fr/IMG/pdf_DGO-2009-2012-75_cle115173.pdf

¹⁸⁸ Il s'agit notamment des forces de l'ordre, de la DDEA, de la Direction départementale de la jeunesse et des sports, de la Direction départementale des affaires sanitaires et sociales.

¹⁸⁹ Jean-Pierre Michotte (21 janvier 2010). *Demande de renseignements*, [courrier électronique à Dolorès Grossemy], [en ligne], dolores_grossemy@enap.ca

¹⁹⁰ Par une circulaire du 16 juillet 2007, la Déléguée interministérielle à la Sécurité routière a demandé aux préfets la mise en place d'un plan départemental de contrôle routier.

¹⁹¹ Les plans départementaux de contrôle routier comprennent sept parties. La première, appelée *La situation départementale*, comprend quatre sous-parties : le rappel des objectifs des plans de contrôles antérieurs et des résultats obtenus, l'analyse de la situation locale, la définition des enjeux du plan de contrôles et la description des capacités

1.3 État de la situation par rapport à la sécurité routière

Au cours des dernières années, la sécurité routière a indiscutablement fait de remarquables progrès en France¹⁹³ :

- La mortalité routière a chuté de 45 % en six ans (2002-2008). Le nombre de morts est passé de 7 742 en 2002 à 4 275 en 2008¹⁹⁴;
- Au cours de la même période, la vitesse moyenne pratiquée de jour a diminué (elle est passée de 89,2 km/h en 2002 à 80,6 km/h en 2008)¹⁹⁵;
- De 2002 à 2009, le taux d'infractions aux diverses limitations de vitesse a diminué : sur l'ensemble du réseau autoroutier ou quasi autoroutier limité à 130 km/h, le taux d'infraction est passé de 49,5 % à 27 %, soit une chute de 45 %; sur l'ensemble du réseau de voies express et autres routes nationales limitées à 110 km/h, le taux d'infraction est passé, sur la même période, de 58 % à 32 %, soit une chute de 46 %. Enfin sur l'ensemble du réseau limité à 90 km/h (principalement les voies des collectivités hors agglomérations), le taux d'infraction est passé, en 7 ans, de 54 % à 25 %, soit une chute de 54 %¹⁹⁶.

Par ailleurs, le 21 décembre 2007, le président de la République a présidé un conseil des ministres restreint relatif à la sécurité routière. À cette occasion, il relevait que le nombre de personnes tuées sur les routes au cours des cinq dernières années avait diminué d'environ 40 %, mais que, chaque année, 4 500 personnes étaient encore victimes de la route. Estimant que des progrès pouvaient encore être réalisés, il alors fixé les objectifs nationaux suivants :

- Réduire le nombre de personnes tuées sur les routes chaque année afin d'atteindre moins de 3 000 morts par an d'ici 2012 (plus de 4 260 en 2007);
- Diviser par deux les accidents mortels dus à une alcoolémie excessive;
- Diviser par deux le nombre d'utilisateurs de deux roues tués;
- Diviser par trois le nombre de jeunes tués¹⁹⁷.

d'action des pouvoirs publics. La deuxième partie est consacrée à la définition des objectifs à atteindre. La troisième appelée *Les principes d'action* se subdivisent en trois points : les principes régissant les contrôles, la coordination des opérations et les mesures d'accompagnement. La quatrième présente les réponses pénales et les sanctions administratives auxquelles sont exposés les auteurs d'infractions routières. La cinquième partie décrit la politique de communication auprès des acteurs institutionnels et du grand public. La sixième traite de l'évaluation des résultats alors que la septième rassemble les annexes (la définition des besoins, l'optimisation des moyens disponibles, les tableaux de bord relatifs au plan de contrôles, etc.).

¹⁹² Jean-Pierre Michotte (21 janvier 2010). *Demande de renseignements*, [courrier électronique à Dolorès Grossemy], [en ligne], dolores_grossemy@enap.ca

¹⁹³ Voir aussi les annexes IV et V à ce sujet.

¹⁹⁴ République française, *Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route*, p. 14, http://www.performance-publi-que.gouv.fr/farandole/2010/pap/pdf/PAP2010_CS_CAS_Contrôle_sanction_automatisés_infractions_code_route.pdf

¹⁹⁵ *Ibid.*

¹⁹⁶ Louis Fernique (22 janvier 2010). *Demande de renseignements*, [courrier électronique à Dolorès Grossemy], [en ligne], dolores_grossemy@enap.ca

¹⁹⁷ Portail du Gouvernement, *Un Comité restreint de Sécurité routière*, <http://www.gouvernement.fr/premier-ministre/un-comite-restreint-de-securite-routiere>

Dans chaque département, ce nouveau défi se traduit concrètement par un objectif de réduction importante et continue du nombre de victimes d'environ 8 % par an, en moyenne.

C'est lors du CISR du 13 février 2008 que les mesures visant l'atteinte de cet objectif (et leurs modalités d'application) ont été déterminées. L'une d'elles est l'augmentation du parc des dispositifs de contrôle de la vitesse avec le déploiement de 500 nouveaux appareils de contrôle automatisé par an pendant cinq ans (de 2008 à 2012). Il est important de noter que cette cible renvoie à l'ensemble des dispositifs de contrôle c'est-à-dire tant le contrôle de la vitesse, le contrôle du respect des feux rouges et le contrôle du respect des passages à niveaux.

Le contrôle de la vitesse par des CP a contribué à l'amélioration et au renforcement de la sécurité routière en amenant les conducteurs à respecter les limitations de vitesse par la menace d'une plus grande probabilité de contrôle et d'une sanction plus rapide et systématique.

En ce qui concerne les CFR, aucune analyse sérieuse de leur impact sur l'amélioration de la sécurité routière, ni en termes d'infractions sanctionnées, ni en termes d'effet sur l'accidentalité n'est actuellement disponible étant donné que les premières CFR ont été installées en juillet 2009¹⁹⁸. Seuls certains éléments liés au franchissement et à la caractérisation ont été examinés¹⁹⁹.

2 UTILISATION DES CINÉMOMÈTRES PHOTOGRAPHIQUES ET DES CAMÉRAS AUX FEUX ROUGES

2.1 Perspective historique

En France, les questionnements des autorités politiques quant à la nécessité d'accentuer le contrôle et la sanction de la vitesse émergent avant la fin des années 1990. Cette réflexion trouve son origine dans l'inefficacité de la chaîne contrôle sanction des infractions au Code de la route²⁰⁰. En octobre 2000²⁰¹, le CISR décide alors de mettre en place, pour la période 2001-2002, des projets pilotes de contrôles de vitesse par CP²⁰². Les difficultés techniques, organisationnelles et légales issues de ces expérimentations ont été ciblées dans un rapport²⁰³ de 2002 présenté au Centre national de la sécurité routière²⁰⁴.

¹⁹⁸ Louis Fernique (22 janvier 2010). *Demande de renseignements*, [courrier électronique à Dolorès Grossemy], [en ligne], dolores_grossemy@enap.ca

¹⁹⁹ Rencontre entre l'équipe de recherche de L'Observatoire et Laurent Carnis, le 9 mars 2010 à l'ENAP.

²⁰⁰ Les données sur les vitesses pratiquées illustrent un taux de dépassement très élevé qui pouvait s'expliquer en grande partie par le faible niveau des contrôles et des sanctions : un conducteur pouvait rouler durant 2 000 heures en moyenne, à 10 km/h au-dessus de la limitation de vitesse, avant d'avoir un procès-verbal (constat d'infraction). Par ailleurs, le système local de contrôle sanction laissait place à de nombreuses indulgences.

ONISR, *Impact du contrôle sanction automatisé sur la sécurité routière (2003-2005)*, p. 7, http://www.securite-routiere.gouv.fr/cnsr/2_documents_page_travaux/306_rapport_csa.pdf

²⁰¹ CISR, Communiqué de presse du CISR d'octobre 2000, <http://www.securite-routiere.org/Admi/france/cisr2000.htm>

²⁰² Ces expérimentations sont déployées à Angers, à Chambéry, sur l'autoroute A 8 près de Cannes et de Nice ainsi que sous le tunnel du Mont-Blanc.

²⁰³ Ce rapport n'est pas accessible.

²⁰⁴ Fabrice Hamelin, *Le déploiement du contrôle sanction automatisé en France avec une mise en perspective européenne*, <http://acrh.revues.org/index713.html>

Parallèlement, en avril 2001, sur proposition de la Direction à la sécurité et à la circulation routières et sous l'égide du Commissariat général au plan²⁰⁵, un groupe d'évaluation de la sécurité routière composé de 18 experts est mis sur pied. La mission de ce groupe était d'émettre, à partir de l'analyse des systèmes locaux de contrôles sanction, des recommandations pour améliorer l'efficacité du système existant. Le rapport de ce groupe de travail a été déposé en septembre 2003 et militait plus particulièrement, mais pas seulement, pour l'adoption rapide d'un système de contrôle automatique à l'instar de ce qui se faisait dans d'autres administrations et dont le déploiement avait permis d'améliorer la sécurité routière²⁰⁶.

La décision politique de mettre en place un dispositif de CSA anticipera les conclusions de ce rapport. En effet, à la suite de la déclaration du 14 juillet 2002 du président de la République de faire de la lutte contre l'insécurité routière l'un des chantiers prioritaires de son quinquennat, le CISR décide, le 18 décembre 2002, de mettre en place un système de CSA et fixe l'objectif de déployer 1000 CP d'ici 2005. Les premiers CP ont été installés dès le 1^{er} novembre 2003. La mise en place du CSA visait les objectifs suivants²⁰⁷ :

- Accroître et améliorer les contrôles;
- Permettre aux forces de l'ordre d'être plus présentes sur les routes pour assurer les contrôles d'autres infractions;
- Rendre la règle incontournable pour tous (suppression des possibilités d'indulgence);
- Simplifier les procédures pour rendre la sanction plus rapide et plus pédagogique pour le conducteur en infraction;
- Instaurer une conduite apaisée.

Il s'agissait de mettre en place une chaîne de CSA qui commence avec la détection de l'infraction et qui se termine avec le paiement de l'amende. Cette chaîne se décompose en cinq phases :

- (1) Détection et constatation de l'infraction, à l'aide de radars jumelés à des appareils photo numériques homologués, pour la vitesse, les distances de sécurité et le respect des feux tricolores;
- (2) Transmission automatique des données à un centre de traitement;
- (3) Identification automatique du contrevenant par consultation du fichier national des immatriculations;
- (4) Établissement automatique de l'avis de contravention à payer;
- (5) Transmission automatique de l'avis au contrevenant et au centre de recouvrement.

Enfin, depuis le 3 juillet 2009, des CFR qui permettent de constater l'infraction des véhicules qui franchissent les feux tricolores au rouge ont été déployés dans quelques grandes villes²⁰⁸.

²⁰⁵ Le Commissariat général au Plan était une institution française qui a existé de 1946 à 2006 et qui était chargée de définir la planification économique du pays. Il s'est transformé en centre d'analyse stratégique (CAS), créé en 2006.

²⁰⁶ Conseil national de l'évaluation – Commissariat général du plan, *La politique de sécurité routière – Les systèmes locaux de contrôle-sanction*, <http://lesrapports.ladocumentationfrancaise.fr/BRP/034000639/0000.pdf>

²⁰⁷ MEEDM, *Comité Interministériel de Sécurité Routière du 18 décembre 2002*, <http://www2.securiteroutiere.gouv.fr/infos-ref/politique/organisation/cisr/cisr-18-12-02.html>

²⁰⁸ Par exemple, Lyon, Bordeaux, Toulouse.

2.2 Portrait actuel

■ Diversification du parc des cinémomètres photographiques

Depuis la mise en place des premières initiatives de CSA en novembre 2003 et jusqu'au 3 juillet 2009, les contrôles par les CPF et les CPM étaient exclusivement limités au contrôle de la vitesse. Depuis juillet 2009, ils sont complétés par des CFR qui permettent de constater l'infraction des véhicules qui franchissent les feux tricolores au rouge²⁰⁹. Par ailleurs, une expérimentation de dispositifs de contrôle du respect des passages à niveau a été lancée fin août 2009²¹⁰. Enfin, une étude sur le déploiement de CPM utilisables en circulation par les forces de l'ordre sera mise en œuvre au cours de l'année 2010. L'utilisation de CPM en circulation présenterait l'avantage, par rapport aux CPM actuels, de permettre aux forces de l'ordre de contrôler, d'une part, les excès de vitesse et, d'autre part, les autres infractions au Code de la route (conduite dangereuse, non port de la ceinture de sécurité, non respect des distances de sécurité, etc.).

■ Types de routes

En ce qui concerne les dispositifs de contrôle de la vitesse (soit les CPF et les CPM), ils sont déployés tant sur les autoroutes que les routes nationales, départementales ou communales. Les sites retenus pour leur installation sont sélectionnés en fonction des critères suivants : accidentologie, constat de vitesses excessives habituellement relevées et difficulté d'y effectuer des contrôles humains. Quant aux CFR, elles sont principalement déployées dans les grandes villes. Les sites retenus pour leur installation ont été sélectionnés en fonction des critères suivants : le nombre d'accidents et leur gravité, la géométrie et la complexité des carrefours ou encore le nombre de franchissements au feu rouge dans les carrefours²¹¹ (*ces critères sont décrits dans la section 5.1 du présent rapport*).

■ Nombre d'appareils déployés

Selon la Direction de projet interministériel Contrôle automatisé, 1 850 appareils étaient opérationnels à la fin de l'année 2007. Par ailleurs, selon le bilan annuel de 2008 de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière, le nombre de CP installés fin 2008 s'élevait à 2 300, dont 1 473 CPF et 827 CPM. La répartition des 1 473 CPF par type de voies était la suivante :

- 14,9 % des CPF étaient installés sur les autoroutes;
- 27,8 % sur les routes nationales;
- 53,5 % sur les routes départementales;

²⁰⁹ Depuis le 30 juillet 2009, les CFR sont opérationnelles et connectées au Centre national de traitement de Rennes. Il est à noter que ces dispositifs, contrairement aux dispositifs de contrôle de la vitesse, ne font pas l'objet d'une signalisation.

²¹⁰ À la suite du drame du 2 juin 2008, (collision entre un train express régional et un car scolaire au passage à niveau d'Allinges en Haute-Savoie qui a causé la mort de sept enfants), le premier ministre a demandé que soit élaboré un plan de renforcement de la sécurité des usagers de la route aux passages à niveau. Dans cette perspective, le secrétaire d'État chargé des transports a proposé un plan comprenant 20 mesures, dont la mise en place de dispositifs de contrôle du respect des passages à niveau fait partie.

MEEDDM, 26 juin 2009, *Rapport de sécurité aux passages à niveau*, http://www.developpement-durable.gouv.fr/article.php3?id_article=3388

²¹¹ Isabelle Gally (26 janvier 2010). *Demande de renseignements*, [conversation téléphonique avec Dolores Grossemy].

- 3,8 % sur les voies communales et les boulevards périphériques²¹².

Enfin, rappelons que pour contribuer à passer en dessous de la barre des 3 000 tués en 2012, le CISR a décidé, en 2008, de déployer 500 nouveaux appareils par an pendant 5 ans²¹³. Ainsi, sur la période 2009-2012, 2 250 nouveaux dispositifs de contrôle devraient être déployés. Concernant les CFR, l'annexe au projet de loi de finances pour 2010 prévoit que 150 CFR devraient être déployés au cours de l'année 2009 et 200 en 2010²¹⁴.

■ Technologies utilisées

En ce qui concerne le type d'appareils déployés pour le contrôle de la vitesse, des CP fixes et mobiles sont utilisés :

- Les CPF – Ils sont contenus dans une cabine placée en bord de route ou d'autoroute et placés sur un terre-plein central, un portique, un pylône ou encore dans un tunnel. Ils visent un seul sens de circulation d'un axe routier et mesurent la vitesse de face ou en éloignement²¹⁵. L'architecture du système comprend : un cinémomètre (détection du véhicule en infraction lorsque la vitesse est supérieure à la vitesse légale autorisée), une caméra numérique haute résolution et un flash (déclenchés dès que le véhicule détecté est en infraction), un calculateur (supervision du système, création des messages d'infraction cryptés), et un routeur ADSL ou RNIS ou satellite (pour l'envoi des messages d'infraction vers le Centre national de traitement – CNT)²¹⁶.
- Les CPM – Ils sont embarqués à bord d'un véhicule ou peuvent être installés sur un trépied le long d'un axe²¹⁷. L'architecture du système est la même que pour les CPF à l'exception des deux éléments suivants : existence d'un écran tactile de visualisation pour contrôler et paramétrer le système de l'intérieur du véhicule et une transmission des infractions vers le CNT qui s'effectue par une station de transfert locale²¹⁸.

Pour ce qui est des CFR²¹⁹, le système de contrôle automatique de franchissement des feux rouges comprend²²⁰ :

²¹² MEEDM, *Le bilan de l'accidentologie de l'année 2008 : Synthèse*, p. 30,

http://www2.securiteroutiere.gouv.fr/IMG/Synthese/SY_APP.pdf

²¹³ Rappelons que cette cible comprend l'ensemble des dispositifs de contrôle c'est-à-dire tant le contrôle de la vitesse, que le contrôle du respect des feux rouges et le contrôle du respect des passages à niveau.

²¹⁴ République française, *Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route*, p. 30,

http://www.performance-publi-que.gouv.fr/farandole/2010/pap/pdf/PAP2010_CS_CAS

[Controle sanction automatisees infractions code route.pdf](http://www.performance-publi-que.gouv.fr/farandole/2010/pap/pdf/PAP2010_CS_CAS)

²¹⁵ Gendarmerie nationale, *Sécurité routière : le contrôle automatisé*,

<http://www.gendarmerie.interieur.gouv.fr/re/sites/Gendarmerie/A-la-loupe/Securite-routiere-Controle-automatise>

²¹⁶ Thierry Rabaud, *Les radars : Qu'en savez-vous vraiment?*, p. 21, <http://www.arts-et-metiers.net/pdf/QSVV-radars-TR.pdf>

²¹⁷ Gendarmerie nationale, *Sécurité routière : le contrôle automatisé*,

<http://www.gendarmerie.interieur.gouv.fr/re/sites/Gendarmerie/A-la-loupe/Securite-routiere-Controle-automatise>

²¹⁸ Thierry Rabaud, *Les radars : Qu'en savez-vous vraiment?*, p. 26, <http://www.arts-et-metiers.net/pdf/QSVV-radars-TR.pdf>

²¹⁹ Étant donné que la France a été divisée en quatre lots géographiques pour les CFR, les modèles utilisés par les prestataires privés ayant obtenu le marché varient. Ainsi, le modèle SAFEM Maesta 3000, distribué par SAGEM, est utilisé pour le grand sud-est de la France; le modèle GATSO GTC GS11, distribué par FARECO, est utilisé dans le

- deux boucles inductives magnétiques enterrées sous la chaussée et croisées avec le rythme des feux rouges. La première série de boucles est installée juste derrière la ligne d'effet du feu rouge et la seconde série environ trois mètres après cette ligne. Lorsqu'un véhicule franchit les premières boucles alors que le feu est rouge, une première photo est prise. Si le véhicule franchit également les secondes boucles, une seconde photo est prise et l'infraction est enregistrée;
- un boîtier de prises de vues composé d'un appareil photo numérique et d'une unité PC à grande capacité de stockage. Ce dispositif est placé en hauteur sur un mât, il prend deux photos du même contrevenant permettant ainsi de confirmer l'infraction;
- une armoire de contrôle qui permet la transmission des infractions vers le CNT.

Ces trois parties sont intégrées dans un processus entièrement automatisé (*voir l'annexe I*). La CFR est placée 20 mètres avant le feu tricolore qu'il contrôle et il est orienté pour que les photos soient prises de l'arrière du véhicule.

3 CADRE LÉGISLATIF ET ADMINISTRATIF

■ Adaptation de la procédure pénale et déploiement du CSA

En France, le développement des techniques de contrôle automatisé de la vitesse a nécessité l'adaptation de la procédure pénale. Les principales modifications sont contenues dans la loi du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière²²¹ et sont notamment :

- l'article 529-11 du Code de procédure pénale qui précise que l'avis de contravention peut être envoyé à la suite de la constatation d'une contravention au Code de la route réalisée grâce à un appareil homologué de contrôle automatisé²²² ;
- l'article L.130-9 du Code de la route qui stipule que les constatations effectuées par des appareils de contrôle automatisé homologués relatives à la vitesse des véhicules, à la distance de sécurité entre les véhicules, ou au franchissement par les véhicules d'une signalisation imposant leur arrêt, ou au non-paiement des péages ou à la présence de véhicules sur certaines voies et chaussées, font foi jusqu'à preuve du contraire²²³ ;
- l'article L.130-9 3e alinéa du Code de la route qui prévoit que, pour l'application des dispositions relatives à l'amende forfaitaire, le lieu de traitement automatisé des informations concernant les constatations effectuées par les appareils de contrôle automatisé est considéré comme le lieu de constatation de l'infraction, et ce, afin d'assurer un traitement centralisé des constatations réalisées par ces appareils. Au regard des dispositions de l'article

nord est et l'ouest de la France et le modèle EL-SI CAPTOR, distribué par EL-SI, est utilisé dans le grand sud-ouest de la France.

²²⁰ Sagem, *Contrôle automatique de franchissement de feu rouge, Mesta 3000 FFR*, p. 2, <http://www.sagem-securite.com/pdf/fr/D870.pdf>

²²¹ Legifrance.gouv.fr, *Loi n° 2003-495 du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière*, <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000603464&dateTexte>

²²² Legifrance.gouv.fr, *Article 529-11 du code de procédure pénale*, http://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?sessionId=A54398FEA31491A93E0F73D2F98033F1.tpdjo14v_1?cidTexte=LEGITEXT000006071154&idArticle=LEGIARTI000006576870&dateTexte=20100125&categorieLien=id

²²³ Legifrance.gouv.fr, *Article L130-9 du Code de la route*, http://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?sessionId=A54398FEA31491A93E0F73D2F98033F1.tpdjo14v_1?cidTexte=LEGITEXT000006074228&idArticle=LEGIARTI000006840898&dateTexte=20100125&categorieLien=id

522 du Code de procédure pénale²²⁴, cette précision était nécessaire, pour permettre la création d'un CNT des infractions;

- l'article 529-10 du Code de procédure pénal qui définit, quant à lui, les conditions de recevabilité des contestations des amendes²²⁵.

■ Encadrement réglementaire relatif à la mise en place du CSA

Certains textes réglementaires (notamment des décrets et des arrêtés) encadrent également la mise en place du CSA en France. Il s'agit notamment :

- de l'arrêté du 13 octobre 2004 sur la création du système de CSA²²⁶;
- du décret du 14 octobre 2004 sur la création et l'organisation du Centre automatisé de constatation des infractions routières (CACIR)²²⁷.

■ Document de politique transversale « Sécurité routière »

Comme mentionné précédemment, la Politique nationale de sécurité routière élaborée en CISR se décline dans un document de politique transversale *Sécurité routière* qui traduit cet effort de coordination à travers 18 programmes. C'est la déléguée interministérielle à la sécurité et à la circulation routières qui a la responsabilité de coordonner les activités de l'État relevant des différents programmes concernés, en vue de favoriser l'obtention de résultats socio-économiques communs. Le document de politique transversale constitue, depuis la loi organique relative aux lois de finances, une annexe au projet de loi de finances. C'est un document budgétaire destiné à informer et à aider le Parlement dans sa tâche de contrôle du gouvernement. Le document de politique transversale *Sécurité routière* prend en compte les orientations stratégiques suivantes :

- Mieux faire respecter les règles essentielles du Code de la route;
- Prévenir les risques routiers par la formation, l'information et la communication.

Cette stratégie se concrétise en un objectif transversal : « Réduire le nombre d'accidents, de personnes tuées et de personnes blessées ». Pour réaliser cet objectif, deux axes d'intervention ont été retenus : agir sur les comportements et agir sur les infrastructures et les véhicules. Chacun de ces axes comporte un ensemble d'objectifs opérationnels spécifiques²²⁸.

Parmi les 18 programmes composant le document de politique transversale *Sécurité routière*, un programme (le programme 751 « Radars ») concerne spécifiquement le déploiement des CP et CFR. Ce programme fait état des actions et des moyens mis en œuvre par l'État dans le cadre du

²²⁴ Est compétent le tribunal de police du lieu de commission ou de constatation de la contravention ou celui de la résidence du prévenu.

²²⁵ Legifrance.gouv.fr, Article 529-10 du code de procédure pénale, http://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?sessionId=9D82038FFF5DBE23BAA04076787A79A9.tpdjo15v_3?cidTexte=LEGITEXT000006071154&idArticle=LEGIARTI000006576868&dateTexte=20100126&categorieLien=id

²²⁶ Legifrance.gouv.fr, Arrêté du 13 octobre 2004 portant création du système de contrôle automatisé, <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000440619&dateTexte>

²²⁷ Legifrance.gouv.fr, Décret n° 2004-1086 du 14 octobre 2004 portant création et organisation du centre automatisé de constatation des infractions routières (CACIR), <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000807610&categorieLien=cid>

²²⁸ Pour un exemple consulter : ministère du Budget, des Comptes publics et de la Fonction publique, *Projet de loi de finances pour 2008 – Document de politique transversale : sécurité routière*, http://www.performance-publique.gouv.fr/fileadmin/medias/documents/ressources/PLF2008/DPT/dpt_securite_routiere.pdf#25

système de CSA (exception faite des moyens humains déployés par les forces de l'ordre et qui sont nécessaires au fonctionnement des dispositifs mobiles). La finalité de ce programme est de lutter contre l'insécurité routière et de réduire ainsi le nombre de personnes tuées ou blessées sur les routes de France.

4 MODE DE GOUVERNANCE

4.1 Résumé du modèle de gouvernance

En France, la Politique nationale de sécurité routière, dont le déploiement de CP constitue un élément important, est une politique interministérielle suivie de près par le premier ministre. La définition des grandes orientations et principes d'actions ainsi que leur mise en place et leur évaluation fait intervenir une myriade d'acteurs. Le modèle de gouvernance lié au déploiement de la chaîne de CSA peut être schématisé comme suit :

- Un organe central, le CISR, définit la politique du gouvernement en matière de sécurité routière et ses mesures générales d'application. Il est notamment appuyé dans la réalisation de son mandat par un DISR, un Observatoire national interministériel de sécurité routière et le Conseil national de la sécurité routière;
- Deux ministères, le MEEDDM et le MIOMCT, chargés du pilotage opérationnel des grandes orientations définies lors du CISR, notamment en ce qui a trait au déploiement de la chaîne de CSA ainsi que du suivi;
- Un établissement public administratif, le CNT, centralise l'ensemble des infractions relevées par les dispositifs de contrôle (vitesse/feu rouge) et gère la procédure jusqu'au traitement de l'amende;
- Les préfets de département mettent en œuvre la politique de sécurité routière à l'échelon local;
- Différents prestataires privés sont chargés de la fabrication, de l'installation et de l'entretien des dispositifs de contrôle (vitesse/feu rouge), des télécommunications, de l'exploitation informatique du CNT, de la dématérialisation des documents papiers liés aux infractions routières, des travaux de génie civil requis pour l'installation du dispositif de contrôle et du centre d'appels téléphoniques du CNT.

4.2 Principaux acteurs gouvernementaux

4.2.1 Acteurs du gouvernement central

En ce qui concerne les acteurs du gouvernement central, il y a lieu de distinguer :

- les organismes rattachés au premier ministre, dont le principal est le CISR;
- les ministères chargés du pilotage opérationnel des décisions du CISR.

4.2.1.1. Organismes rattachés au premier ministre

Ces organismes sont au nombre de quatre.

■ Comité interministériel de la sécurité routière

Pour déterminer les orientations et les actions à mener en matière de sécurité routière, le gouvernement français a privilégié l'action interministérielle et, par décret du 5 juillet 1972, a institué le CISR. Il s'agit d'un organe collégial qui est présidé par le premier ministre et qui regroupe tous les ministres concernés par les problèmes de sécurité routière²²⁹.

Sa mission principale est de fixer les grandes orientations de la politique du gouvernement en matière de sécurité routière et les actions prioritaires²³⁰. Il se réunit deux fois par an. Le dernier CISR s'est déroulé en janvier 2009 et était consacré à la réforme du permis de conduire.

Le déploiement d'un dispositif de CSA a été décidé lors du CISR de décembre 2002. Il s'inscrivait dans la volonté du président de la République de faire de la sécurité routière l'une des priorités de son quinquennat. Depuis lors, à différentes reprises, en 2003, 2005, 2006 et en 2008, le CISR a régulièrement établi de nouvelles cibles en ce qui concerne l'augmentation du parc des dispositifs de contrôle automatique de la vitesse sur le territoire français et la diversification des dispositifs de contrôle (ex. : les CFR)²³¹.

■ Délégué interministériel à la sécurité routière

Désigné par le premier ministre, le DISR assure le secrétariat du CISR et il est, par ailleurs, le directeur de la DSCR du MEEDDM. Plus précisément, il assure la préparation et l'animation des réunions du CISR et le suivi de la mise en œuvre des actions par l'ensemble des ministères participant à la lutte contre l'insécurité routière. Pour l'aider dans ses missions, il est entouré de conseillers techniques mis à disposition par les principaux ministères intéressés par les problèmes de sécurité routière (Intérieur, Défense, Éducation nationale, Justice et Santé).

■ Observatoire national interministériel de sécurité routière

L'Observatoire est directement rattaché au DISR. Il a pour principale mission de centraliser les données recueillies par différents ministères s'occupant de sécurité routière, de les analyser puis d'en diffuser les résultats. Par ailleurs, il assure le secrétariat du Centre national de la sécurité routière.

■ Centre national de la sécurité routière

Ce centre a été créé lors du CISR du 25 octobre 2000²³². Ces principaux mandats sont en autres :

²²⁹ Notamment, le MEEDDM, le MIOMCT, le ministre de la Santé et des Sports, le ministre du Budget, des Comptes publics et de la Fonction publique, le ministre de l'Économie, de l'Industrie et de l'Emploi, le secrétaire d'État chargé des transports et le secrétaire d'État chargé de l'outre-mer.

²³⁰ Les grandes orientations et la détermination des actions prioritaires du CISR concernent tous les aspects de la sécurité routière, notamment l'éducation routière, la prévention, le contrôle et sanction, l'infrastructure. Elles sont destinées à réduire les principaux facteurs de risque routier comme l'alcool, la vitesse, le port de la ceinture de sécurité, l'utilisation du téléphone cellulaire, etc.

²³¹ MEEDDM, *Comité interministériel de sécurité routière du 13 février 2008*, <http://www2.securiteroutiere.gouv.fr/infos-ref/politique/organisation/cisr/cisr-13-02-08.html>

²³² Legifrance.gouv.fr, *Décret n°2001-784 du 28 août 2001 portant création du Conseil national de la sécurité routière et modifiant le décret n° 75-360 du 15 mai 1975 relatif au comité interministériel de la sécurité routière*, <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000224751&categorieLien=cid>

- de proposer au gouvernement des mesures en faveur de la sécurité routière;
- de commander les études et les recherches qui lui paraissent utiles pour améliorer la connaissance dans le domaine de la sécurité routière.

Le Centre national de la sécurité routière rassemble l'ensemble des acteurs concernés par la sécurité routière (élus, entreprises, associations et administrations)²³³ et entend être un lieu de débats et de propositions sur la sécurité routière.

4.2.1.2. Ministères responsables de la mise en œuvre des décisions du CISR

Les grandes orientations et principes d'action déterminés par le CISR sont relayés :

- au plan national par la DSCR du MEEDM et le MIOMCT;
- au plan départemental, par les préfets de département en liaison avec les directions départementales de l'équipement et de l'agriculture (*détaillé à la section 4.2.2*).

■ Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer

Au sein du MEEDDM, les responsabilités relatives au pilotage opérationnel des orientations fixées par le CISR pour le déploiement du dispositif de contrôle sanction automatisé incombent, en principe, à la DSCR. Dans la pratique, ce volet opérationnel est pris en charge par la Direction du projet interministériel contrôle automatisé (DPICA), direction rattachée à la DSCR mais sans existence administrative²³⁴.

◆ Délégation à la sécurité et à la circulation routières

Depuis le 9 juillet 2009, la Direction à la sécurité et à la circulation routières créée en 1982 a été remplacée par la DSCR, qui :

- élabore et met en œuvre la politique de sécurité routière et apporte son concours à l'action interministérielle dans ce domaine;
- pilote et coordonne l'ensemble des travaux législatifs et réglementaires concernant le Code de la route;
- contribue à la définition de la politique de contrôle et de sanction automatisés des infractions routières et coordonne l'action interministérielle en la matière;
- conçoit et met en œuvre les systèmes de contrôle et de traitement automatisés des infractions routières;
- s'appuie sur l'Observatoire national interministériel de sécurité routière, pour la collecte et la diffusion des informations nécessaires à la préparation, à la mise en œuvre et à l'évaluation de la politique de sécurité routière;
- conduit, avec l'Observatoire, des actions d'expérimentation et des études générales ou sectorielles dans les domaines de la sécurité et de la circulation routières;

²³³ ONISR, *Liste des membres du Conseil National de Sécurité routière et de la mission d'information 26 juin 2007*, <http://www2.securiteroutiere.gouv.fr/cnsr/0-documentsliesindex/ListeofficiellemembresCNSR.pdf>

²³⁴ Isabelle Gally (26 janvier 2010). *Demande de renseignements*, [conversation téléphonique avec Dolores Grossemy].

- est responsable des moyens engagés et des résultats obtenus dans le cadre du programme 751 « radars » et du programme 207²³⁵ « sécurité routière », 2 des 18 programmes du document de politique transversale *Sécurité routière*²³⁶.

Comme mentionné précédemment, les différentes responsabilités de la DSCR en matière de déploiement du CSA²³⁷ incomberont, dans la pratique, à la DPICA²³⁸.

◆ Direction du projet interministériel de contrôle automatisé

La DPICA dépend de la DSCR du MEEDDM. Il s'agit d'une entité de 30 personnes environ²³⁹ dirigée par le préfet Debaq qui a été nommé par lettre de mission du ministre des Transports et du ministre de l'Intérieur²⁴⁰. La DPICA n'a pas d'existence administrative,²⁴¹ mais c'est à elle qu'incombe la responsabilité du volet opérationnel du CSA, c'est-à-dire le pilotage de toutes les actions de déploiement du CSA. Ces responsabilités peuvent être schématisées comme suit :

- Choix des prestataires privés²⁴² – C'est à la DPICA que revient la responsabilité de rédiger, en vertu du Code des marchés publics, les appels d'offres ouverts, en vue de la sélection des prestataires privés qui interviendront, par exemple, pour la fabrication, l'installation et l'entretien des CP. Une fois rédigée, elle soumet l'appel d'offres à la DSCR pour approbation. Ce dernier est ensuite publié au Journal officiel. La DPICA analyse les candidatures et soumet un rapport à la DSCR, laquelle valide ou non les candidatures proposées. Le marché²⁴³ avec le prestataire privé retenu sera signé par la déléguée interministérielle à la sécurité et à la circulation routières²⁴⁴;
- Commande des travaux – Il appartient à la DPICA de passer la commande des travaux aux entreprises titulaires du marché;
- Choix des sites d'implantation – En ce qui concerne les sites d'implantation, ils sont comme nous le verrons ultérieurement, proposés par les préfets de département à la DPICA qui sera responsable d'évaluer les propositions. Pour ce faire, elle vérifiera la faisabilité du dé-

²³⁵ Le programme 207 retrace l'action et les moyens mis en œuvre par l'État, en termes de prévention et de répression, pour réduire le nombre d'accidents de la circulation, exception faite des moyens liés au système de contrôle automatisé. Par conséquent, il ne sera pas examiné en détail dans le cadre de la présente étude.

²³⁶ Voir la section 3 du présent document.

²³⁷ À l'exception, notamment, de la responsabilité du programme 751 « Radars ».

²³⁸ Isabelle Gally (26 janvier 2010). *Demande de renseignements*, [conversation téléphonique avec Dolores Grossemy].

²³⁹ Il semble qu'il y ait des représentants des principaux ministères concernés par la sécurité routière (ministère de la Justice, ministère de la Défense, MIOMCT) Étant donné qu'aucun site web n'est dédié à la DPICA, l'information n'a pu être validée sur les sites gouvernementaux. Un demande d'information a été envoyée à certaines personnes-ressources, mais au moment de rédiger la présente étude, aucune réponse n'avait été obtenue.

²⁴⁰ Frédéric Greggio (25 janvier 2010). *Demande de renseignements*, [conversation téléphonique avec Dolores Grossemy].

²⁴¹ Les principales personnes-ressources contactées évoquent souvent l'expression « ovni administratif » pour qualifier la DPICA. Selon, Isabelle Gally et Frédéric Gally, ce statut a été voulu par le ministre des Transports et ministre de l'Intérieur.

²⁴² Plusieurs types de prestataires privés interviennent dans la chaîne du CSA. Des marchés sont donc conclus pour : la fabrication, l'installation et l'entretien des CP, pour les télécommunications (tous les CP et CFR sont connectés au CNT par des lignes de télécommunications), pour l'exploitation informatique du CNT, pour les opérations de génie civil requises avant l'installation du CP ou CFR.

²⁴³ Les marchés pour la fabrication, l'installation et l'entretien des CP de contrôle de la vitesse ont une durée de quatre ans. À l'expiration de ce délai, un autre marché sera passé avec le même prestataire privé ou avec un autre prestataire afin d'assurer l'entretien des CP déployés.

²⁴⁴ Puisque la DPICA n'a pas délégué de signature.

ploiement d'un dispositif CP (réalisation des travaux à un coût raisonnable, raccordement électrique, trottoir suffisamment large, etc.). L'étude de faisabilité sera en fait réalisée par des entreprises privées pour le compte de la DPICA²⁴⁵. S'il ressort de l'évaluation que l'implantation n'est pas possible, la DPICA demandera au préfet de proposer un autre site. Une fois le dispositif de contrôle installé par le fabricant, la DPICA effectuera une visite de contrôle sur le site afin de vérifier que le système fonctionne bien et, dans l'affirmative, elle donnera son accord pour le raccordement du dispositif au CNT de Rennes.

Au cours des prochains mois, la DPICA sera remplacée par un département du contrôle automatisé. Ce nouveau département est prévu par l'arrêté du 5 janvier 2010²⁴⁶. Il sera chargé de la politique de déploiement et de maintenance des dispositifs de contrôle automatisé. Il assurera en outre le suivi des questions transversales attachées à cette politique ainsi que le suivi de l'opérateur responsable du traitement automatisé des infractions. Il comprendra :

- un pôle déploiement;
- un pôle entretien;
- un pôle responsable des questions transversales et du suivi de l'opérateur responsable du traitement automatisé des infractions.

Autrement dit, la DPICA va être remplacée par deux nouvelles entités²⁴⁷ :

- d'une part, un établissement public (l'opérateur du contrôle automatisé) pour poursuivre la mise en œuvre de la politique du CSA en liaison directe avec les prestataires externes. Il lui appartiendra notamment de passer et d'administrer les marchés de fourniture et d'entretien;
- d'autre part, un nouveau département, au sein de la Délégation à la sécurité et à la circulation routières qui assurera la conduite de la politique et de la supervision de l'établissement public pour ce qui est du CSA.

L'établissement public sera placé sous la tutelle du MIOMCT.

■ Ministère de l'Intérieur, de l'Outre-mer et des Collectivités territoriales

En ce qui concerne, le déploiement de la chaîne CSA, le MIOMCT est le deuxième acteur principal. Ses différents rôles et responsabilités peuvent être schématisés comme suit :

- Le MIOMCT fait partie des membres du CISR;
- Le déploiement de CPM sur le territoire français appartiendra à la police nationale et à la gendarmerie, lesquelles relèvent du MIOMCT;
- Le CNT est placé sous l'autorité et le contrôle du MIOMCT : le pilotage et la validation des infractions relève du MIOMCT en ce sens où, la validation des infractions à la circulation routière relevées au moyen de CP appartiendra à un CACIR composé de fonctionnaires

²⁴⁵ Frédéric Greggio (25 janvier 2010). *Demande de renseignements*, [conversation téléphonique avec Dolores Grossemy].

²⁴⁶ Legifrance.gouv.fr, *Arrêté du 5 janvier 2010 modifiant l'arrêté du 9 juillet 2008 portant organisation de l'administration centrale du ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire*, <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000021695942>

²⁴⁷ Louis Fernique (9 février 2010). *Demande de renseignements*, [courrier électronique à Dolorès Grossemy], [en ligne], dolores_grossemy@enap.ca

des services de police nationale et de militaires de la gendarmerie nationale, lesquels relèvent du MIOMCT²⁴⁸,

- Le MIOMCT rédige avec la DSCR, une circulaire interministérielle relative au déploiement des dispositifs de contrôle automatisé et au choix des sites d'implantation qui est envoyée chaque année à l'ensemble des préfets de département. Cette circulaire précise les modalités de déploiement des dispositifs de CSA pour l'année et invite chaque préfet de département à organiser au plan local la concertation préalable au choix des sites qui seront retenus pour soumission à la DPICA²⁴⁹.

◆ Centre national de traitement

Sous la responsabilité et le contrôle du MIOMCT, le CNT centralise le traitement de l'ensemble des infractions relevées par les dispositifs de contrôle (vitesse/feu rouge) et gère la procédure jusqu'au paiement de l'amende. Autrement dit, le CNT traite de façon automatique :

- le décryptage des données d'infraction;
- la lecture automatique des plaques d'immatriculation;
- la constatation de l'infraction;
- la création et l'envoi par la poste des avis de contravention chez le contrevenant.

Le CNT comprend différents acteurs qui interviennent dans le processus de traitement automatisé des infractions notamment :

- le CACIR créé par un décret du 14 octobre 2004²⁵⁰. Il s'agit d'un service commun à la police et à la gendarmerie nationale dont la mission est de procéder à la constatation et au traitement des infractions de la circulation routière relevées au moyen des systèmes de contrôle automatique. Ce service de compétence nationale est implanté à Rennes. Il est rattaché, pour emploi, à la Direction centrale de la sécurité publique de la direction générale de la police nationale du MIOMCT. Les effectifs du CACIR sont composés, à 50 %, de fonctionnaires actifs des services de la police nationale et, à 50 %, de militaires de la gendarmerie nationale. La responsabilité du CACIR est assurée, en alternance tous les deux ans, par la police nationale et la gendarmerie nationale²⁵¹;
- l'officier du ministère public²⁵² de Rennes. Il est placé sous l'autorité du procureur de la République de Rennes et a la responsabilité du traitement des contestations des infractions. Il lui appartient de vérifier les conditions de recevabilité des requêtes en exonération²⁵³ effectuées par les destinataires des avis de contravention²⁵⁴;

²⁴⁸ Voir la section 5.2 du présent document.

²⁴⁹ Une demande a été effectuée auprès de madame Isabelle Gally afin d'obtenir un exemplaire de la dernière circulaire interministérielle. Au moment de la rédaction de la présente étude, l'information n'avait pas pu être obtenue.

²⁵⁰ Legifrance.gouv.fr, *Décret n° 2004-1086 du 14 octobre 2004 portant création et organisation du centre automatisé de constatation des infractions routières (CACIR)*, <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000807610&dateTexte>

²⁵¹ Article 3 du Décret n° 2004-1086 du 14 octobre 2004 portant création et organisation du centre automatisé de constatation des infractions routières.

²⁵² En France, l'officier du ministère public tient le rôle de parquet devant le tribunal de police pour les quatre premières classes de contraventions au Code de la route. L'équivalent au Québec serait le procureur.

²⁵³ Il s'agit des demandes de contestation liées aux avis de contravention. L'annexe III présente un modèle de requête en exonération.

²⁵⁴ Pour de plus amples détails, voir la section 5.2 du présent rapport.

- un centre responsable de l'impression et de l'envoi postal des avis de contravention. Au moment de la rédaction de la présente étude, aucune information n'avait pas pu être obtenue à propos de ce centre.

4.2.2 Autres acteurs gouvernementaux (région, département, commune)

■ Préfet de département

Comme mentionné précédemment, la mise en œuvre de la Politique nationale de sécurité routière au plan local est placée sous la responsabilité du préfet de chaque département. Ses responsabilités en matière de sécurité routière et plus particulièrement celles relatives aux CP peuvent être présentées comme suit :

- Pilotage de l'élaboration des différents documents départementaux en matière de sécurité routière : le DGO, le Plan départemental d'actions de sécurité routière et le Plan départemental de contrôle routier;
- Proposition de sites pour l'implantation de CP²⁵⁵ – Chaque année, chaque préfet de département propose à la DPICA des sites pour l'implantation de nouveaux CP. La détermination de ces sites sera effectuée selon les indications contenues dans la circulaire interministérielle (MIOMCT et MEEDM) envoyée chaque année aux préfets de département. Pour définir ces emplacements, le préfet est appuyé par la DDEA. Cette dernière convoque une réunion²⁵⁶ rassemblant des représentants des forces de police et de gendarmerie chargées des contrôles routiers, les maires des communes du département et des sociétés concessionnaires d'autoroutes²⁵⁷, et ce, dans l'objectif d'identifier les meilleurs emplacements pour l'implantation de nouveaux CP. À la suite de la réunion, la DDEA élabore une liste d'implantation, laquelle est soumise au préfet, qui tranche et donne un ordre de priorité aux propositions de sites qu'il soumet à la DPICA.

■ Maire

En matière de sécurité routière, le maire est amené à jouer un rôle en fonction des pouvoirs de police de la circulation et du stationnement dans leur commune dont il dispose²⁵⁸. Il peut notamment interdire la circulation de certains véhicules ou sur certaines parties des voies et renforcer les interdictions ou les limitations prescrites par le Code de la route (ex. : limiter la vitesse en fonction des dangers). En ce qui concerne le déploiement de CP sur les routes communales relevant de sa compétence, il appartient au maire de proposer au préfet de département les sites sur lesquels il souhaite voir implanter des CP ou encore des CFR.

²⁵⁵ Pour ce qui est des dispositifs « feux rouges », c'est le maire de chaque commune qui détermine s'il désire ou non implanter ce type de dispositif et dans l'affirmative, il soumet sa proposition de site(s) au préfet lequel la soumettra à la DPICA.

²⁵⁶ Cette concertation entre les différents acteurs permet de déterminer, par la connaissance de chacun, les meilleurs endroits pour implanter des CP. Ainsi, à titre d'exemple, les forces de police et de gendarmerie peuvent apporter leur connaissance concrète en ce qui a trait au comportement des usagers de la route, ou encore mesurer les risques de vandalisme d'une cabine CP.

²⁵⁷ Pour les sites d'implantation autoroutiers, une coordination avec les départements limitrophes sera en outre organisée afin de s'assurer de la pertinence des choix proposés au regard de cette logique d'itinéraire (usager puisse être contrôlé toutes les heures).

²⁵⁸ Il exerce cette compétence sur les routes communales et les chemins de campagne, mais également sur les voies privées ouvertes à la circulation ainsi que sur les routes nationales et départementales en agglomération.

■ Directions départementales et régionales

Deux directions, l'une départementale (la DDEA) et l'autre régionale (la Direction régionale de l'industrie, de la recherche et de l'environnement – DRIRE) jouent un rôle en ce qui concerne les CP.

◆ Directions départementales de l'équipement et de l'agriculture

Les DDEA sont des services déconcentrés qui dépendent du MEEDDM et qui sont placés sous l'autorité du préfet. Parmi les principaux champs de compétences des DDEA figurent, en autres, la sécurité et l'éducation routières. Elles ont comme mission d'animer la politique de l'État en matière de sécurité routière et sont notamment chargées de :

- l'observation de l'accidentologie – Chaque DDEA gère un Observatoire départemental de la sécurité routière²⁵⁹. Les données issues de l'Observatoire serviront notamment à la détermination des sites pour l'implantation de nouveaux CP dans le département;
- la programmation des actions – Chaque DDEA participe à l'élaboration et au suivi du Plan départemental d'actions de sécurité routière élaboré dans le département;
- l'organisation de la concertation préalable aux choix des sites d'implantation des dispositifs de contrôle et des visites des sites proposés – À la demande du préfet, la DDEA organise chaque année une séance de concertation où chaque acteur concerné peut soumettre des propositions de sites. Une visite de terrain est ensuite organisée en présence de la DDEA, des forces de l'ordre et des élus locaux afin de déterminer leur emplacement précis, celui du panneau d'avertissement et du rappel de la limite de vitesse. À cette étape, le site peut être modifié ou supprimé en fonction des contraintes techniques d'implantation (alimentation électrique et téléphonique, route trop sinueuse, etc.);
- la constitution des « dossiers techniques justificatifs » pour chaque site d'implantation que le préfet propose à la DPICA. Le dossier doit notamment documenter l'accidentologie observée sur les cinq dernières années et les données relatives à la vitesse pratiquée. Deux indicateurs sont particulièrement importants : la densité d'accident (nombre d'accidents par kilomètre de voie et par an) et le taux d'accident (nombre d'accidents par kilomètre de voie et par an, rapporté au trafic). La comparaison de ces indicateurs avec les valeurs moyennes nationales permet de s'assurer que le site présente bien une forte concentration d'accidents.

◆ Directions régionales de l'industrie, de la recherche et de l'environnement

Les DRIRE sont des services déconcentrés du ministère de l'Économie, de l'Industrie et de l'Emploi. Elles sont placées sous l'autorité du préfet de région et des préfets de département.

Dans chaque région, la DRIRE assure une mission de contrôle réglementaire dans le domaine de la sécurité routière. Elle vérifie l'exactitude des instruments de mesure tels que les cinémomètres²⁶⁰. En ce qui concerne les cinémomètres, elle effectue plusieurs types de vérification²⁶¹ :

²⁵⁹ Il intervient dans trois domaines complémentaires : les outils de connaissance de l'insécurité routière, l'analyse de l'accidentologie et la diffusion de la connaissance.

²⁶⁰ François-Xavier Henry (1^{er} février 2010). *Demande de renseignements*, [conversation téléphonique avec Dolores Grossemy].

- Première vérification – Avant même que le fabricant de CP ayant obtenu le marché ne se mette à les fabriquer en série, il doit faire une demande pour un examen type auprès du Laboratoire national de métrologie d'essais. Lorsque l'examen effectué par ce laboratoire est satisfaisant, cela se traduit par la publication d'un certificat d'examen de type qui est mis à disposition des organismes vérificateurs. Le fabricant s'engage ensuite à construire tous les cinémomètres photographiques conformément au certificat qui lui a été délivré. Les CP fabriqués en série subiront ensuite un examen administratif et des essais techniques. Cette vérification est unitaire et doit être faite avant la mise en service de l'instrument. Elle pourra être effectuée :
 - soit par le fabricant lui-même s'il dispose d'un système d'assurance qualité²⁶² approuvé par le laboratoire national d'essai. À la suite de cette vérification, la DRIRE doit apposer une « vignette verte » qui indique que l'instrument peut être utilisé pour un an;
 - soit par un organisme désigné par le ministère de l'Économie, de l'Industrie et de l'Emploi²⁶³.
- Vérification après réparation – Si un CP doit être réparé (ex. : à la suite d'un vandalisme), la DRIRE effectue une vérification après la réparation;
- Vérification périodique – Tous les appareils sont soumis à une vérification périodique une fois par an effectuée par la DRIRE ou tout organisme désigné²⁶⁴.

4.3 Acteurs non gouvernementaux

En France, plusieurs acteurs non gouvernementaux concourent au déploiement du CSA.

◆ Fabrication des CPF, CPM et des CFR

Une fois que le CISR a fixé le nombre de CP à déployer sur le territoire français, un appel d'offres ouvert est lancé par la DPICA afin de sélectionner un prestataire privé qui sera, pendant la durée du marché (en général quatre ans) responsable de la fabrication, du déploiement et de la maintenance des CP. Il s'agit actuellement de l'entreprise SAGEM Défense Sécurité pour les dispositifs de contrôle de la vitesse²⁶⁵.

Pour ce qui est du déploiement des CFR, contrairement à l'approche pour le contrôle de la vitesse, le territoire français a été divisé en quatre lots géographiques (un industriel par lot géographique). Deux prestataires privés ont chacun un lot et un troisième prestataire a obtenu deux lots²⁶⁶. Ils ont été sélectionnés à la suite de la publication au Journal officiel d'un appel d'offres ouvert. Ces prestataires sont responsables de la fabrication, du déploiement et de l'entretien des CFR. Selon la personne-ressource contactée²⁶⁷, la division de la France en quatre lots permet, d'une

²⁶¹ *Ibid.*

²⁶² Norme ISO 9001.

²⁶³ Les organismes désignés sont : SGS Qualitest Industrie, Laboratoire National de métrologie et d'Essais, CETE APAVE SUD EUROPE.

²⁶⁴ SGS Qualitest Industrie, Laboratoire National de métrologie et d'Essais, CETE APAVE SUD EUROPE.

²⁶⁵ Frédéric Greggio (25 janvier 2010). *Demande de renseignements*, [conversation téléphonique avec Dolores Grossemy].

²⁶⁶ SAGEM pour le grand sud-est de la France, FARECO (deux lots) un pour le nord-est et l'autre pour le nord-ouest de la France et EL-SI pour le grand sud-ouest de la France.

²⁶⁷ Frédéric Greggio (25 janvier 2010). *Demande de renseignements*, [conversation téléphonique avec Dolores Grossemy].

part, une plus grande concurrence entre les industriels ayant des technologies différentes et, d'autre part, une meilleure vision sur les systèmes les plus performants.

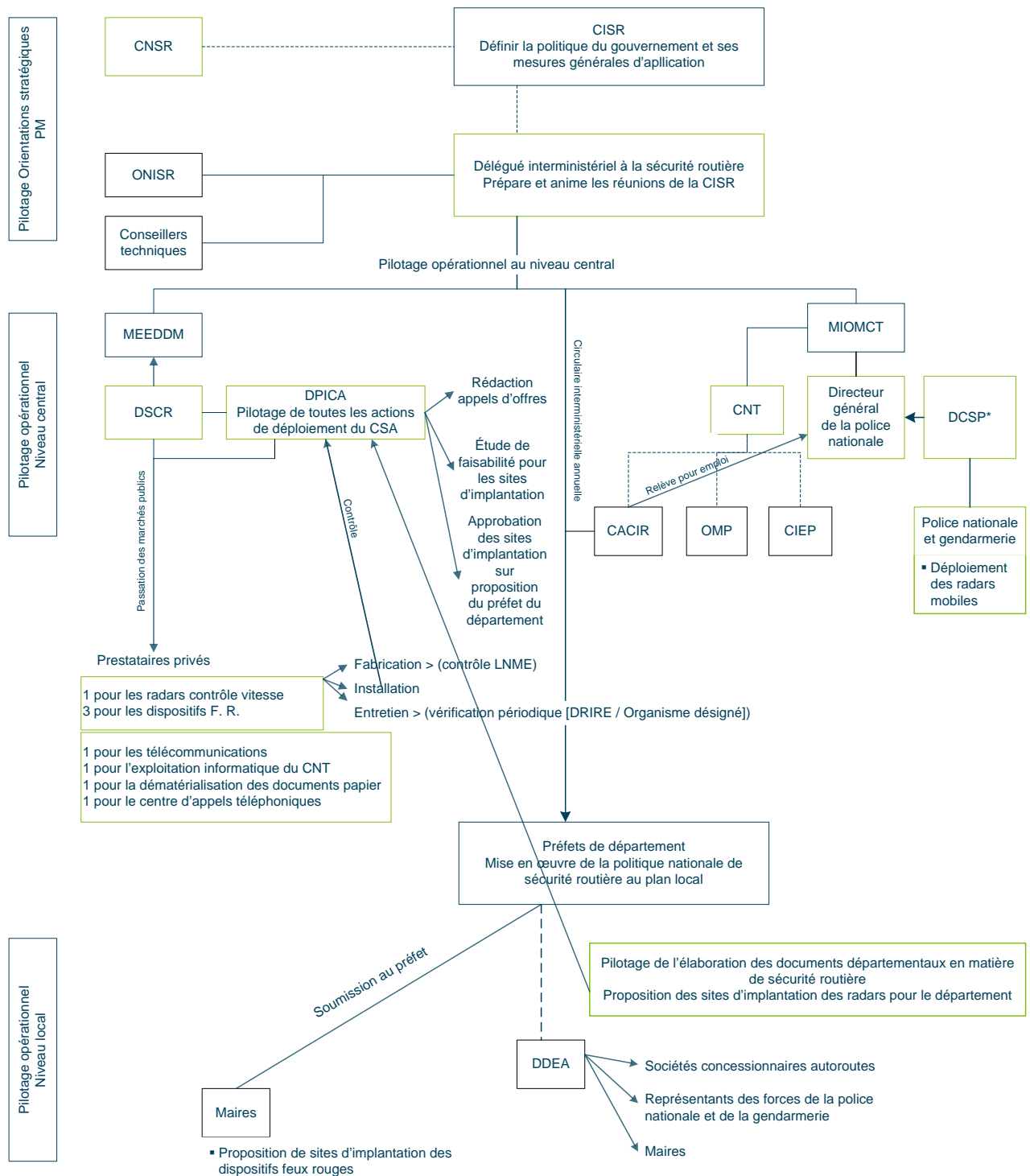
◆ Autres prestataires privés

D'autres prestataires privés interviennent dans le déploiement de la chaîne « contrôle sanction automatisé ». Des marchés publics sont donc conclus à la suite d'un appel d'offres ouvert pour :

- les télécommunications : tous les CP et CFR sont reliés au CNT par des lignes de télécommunication;
- l'exploitation informatique du CNT;
- la dématérialisation des documents papier liés aux infractions routières (par exemple, lors d'une requête en exonération, le destinataire de la contravention devra, à l'appui de sa demande, joindre une lettre de motivation qui passera par un service de numérisation;
- les travaux de génie civil requis pour l'installation du dispositif de contrôle;
- le centre d'appels téléphoniques du CNT.

Aucune autre information n'a pu être obtenue.

4.4 Interactions entre les différents acteurs



Légende : *Direction centrale de la sécurité publique

5 DÉPLOIEMENT DES SYSTÈMES

5.1 Processus de déploiement

◆ Détermination des besoins

En France, la détermination du nombre de dispositifs qui seront déployés sur le territoire français est effectuée par le CISR. Les préfets de département doivent ensuite proposer à la DPICA les sites d'implantation. À cette fin, chaque année, une circulaire interministérielle (MEEDDM et MIOMCT) relative au déploiement des dispositifs de contrôles automatisés et au choix des sites d'implantation est envoyée aux préfets de département²⁶⁸. C'est à partir des directives contenues dans cette circulaire que les préfets de département avec l'appui des DDEA et en concertation avec les principaux acteurs (forces de l'ordre, sociétés concessionnaires d'autoroutes, maires) proposent à la DPICA une liste de sites.

◆ Critères d'implantation

Le choix des sites pour les CP découle de la conjonction de plusieurs critères notamment²⁶⁹ :

- L'accidentalité – Sites sur lesquels est observée une concentration d'accidents de gravité élevée et pour lesquels le non-respect de la vitesse autorisée constitue une cause fréquemment identifiée d'accident;
- La logique d'itinéraire – Sur les autoroutes concédées, la mise en place de CP sur les itinéraires sera définie de sorte que l'usager de la route soit contrôlé environ toutes les heures sur son trajet (soit 130 km au maximum);
- L'accessibilité des sites – Les CP seront situés sur des lieux où les contrôles de police traditionnels nécessitant la présence physique des forces de l'ordre sont difficiles ou impossibles compte tenu de la configuration de la voie;
- Les caractéristiques géométriques de la voie – Les CP seront situés dans un lieu où les aménagements de la voirie ou la modification de sa géométrie pour la rendre moins accidentogène sont difficilement réalisables ou excessivement coûteux;
- Les sites particuliers – Une configuration de la route se traduisant par une dégradation rapide et significative du niveau de sécurité en cas d'incident ou d'accident, et qui nécessite donc une bonne maîtrise de la vitesse pratiquée (tunnel, ouvrage d'art particulier, section d'autoroute sans bande d'arrêt d'urgence, etc.).

En ce qui concerne les critères d'implantation des CFR, il s'agit en autres de la géométrie et de la complexité des carrefours, du nombre d'accidents et de leur gravité. Le feu tricolore doit, par ailleurs, être sans flèche directionnelle ou flèche jaune clignotante et être visible à 50 mètres en amont. Les sites d'implantation sont proposés par les maires des communes du département au préfet de département. Le dispositif étant très récent aucune autre information n'a pu être recensée.

²⁶⁸ La dernière circulaire interministérielle doit nous être communiquée par Isabelle Gally. Au moment de rédiger la présente étude, l'information n'était pas encore disponible.

²⁶⁹ Isabelle Gally (26 janvier 2010). *Demande de renseignements*, [conversation téléphonique avec Dolores Grossemy].

En fonction de ces critères et paramètres techniques, le préfet de département suggère à la DPICA des sites pour l'implantation de nouveaux CP. Comme mentionné précédemment, cette identification des sites s'effectue en concertation avec les principaux acteurs; outre les critères déjà définis, différents paramètres techniques sont pris en considération : est-il possible de choisir tel site en milieu urbain sans craindre un vandalisme? Une ligne ferroviaire empêche-t-elle l'implantation d'un CP? La DDEA établit ensuite une liste de sites proposés qui est soumise au préfet, qui tranche et donne un ordre de priorité aux propositions de sites qu'il soumet à la DPICA. C'est cette dernière qui évalue les propositions. S'il ressort de son évaluation que l'implantation est impossible, la DPICA demandera au préfet de proposer un autre site.

Une fois la proposition de site validée par la DPICA, il appartiendra à la Sagem de procéder à l'installation du CPF. L'installation terminée, la DPICA effectuera une visite de contrôle sur le site afin de vérifier que le système fonctionne bien et, dans l'affirmative, elle donnera son accord pour le raccordement du dispositif au CNT de Rennes. Par la suite, il appartiendra aux entreprises titulaires du marché (Sagem pour le dispositif contrôle vitesse et les trois autres entreprises pour les CFR) de veiller à l'entretien des CP qui auront été installés.

En ce qui concerne la reddition de comptes, elle s'effectue au niveau de la DSCR notamment lors du rapport annuel de performance présenté au parlement.

Une demande d'information a été effectuée afin de savoir de quelle façon la répartition des nouveaux CP s'effectue entre les départements²⁷⁰ : est-ce qu'il y a un quota par département, est-ce que les critères évoluent dans le temps? Quelles sont les modalités d'affectation des CPM auprès des unités de gendarmerie et de police nationale?

5.2 Circuit du contrôle-sanction

5.2.1 Constatation de l'infraction et envoi de l'avis de contravention

Lorsqu'un véhicule dépasse la vitesse autorisée, le CP relève l'excès de vitesse et prend automatiquement deux²⁷¹ photos numériques²⁷² (le seuil de déclenchement est fixé par la loi²⁷³). Les photos prises sur le terrain sont immédiatement cryptées en même temps que les éléments nécessaires au constat de l'infraction²⁷⁴ (date, heure, localisation, vitesse légale autorisée, vitesse

²⁷⁰ Selon l'information recensée, il semble que le nombre de sites retenus par département serait proportionnel à l'accidentologie observée dans ce dernier, mais que pour permettre une couverture homogène de l'ensemble du territoire, cette règle fait l'objet d'une « correction », afin de resserrer les valeurs extrêmes autour de la valeur moyenne. Interrogé à ce sujet, Laurent Carnis a indiqué à l'équipe de recherche que l'on n'utilisait pas ses éléments en tant que tels, mais qu'on s'en inspirait.

²⁷¹ Deux photographies sont prises à quelques millisecondes d'intervalle, pour des raisons techniques. Sauf dysfonctionnement de l'appareil, elles sont donc strictement identiques.

²⁷² Contenu des photos : lorsque les photos sont prises de l'avant du véhicule (excepté les deux roues), elles montrent l'image du conducteur (qui n'est pas directement exploitée). Pour les photos prises de l'arrière du véhicule, en ce qui concerne les CPF, seuls les dispositifs prenant des photos en éloignement, c'est-à-dire par l'arrière, sont en mesure d'identifier les plaques des deux roues. C'est la raison pour laquelle plus de la moitié des CPF flashent « en éloignement » et à terme, c'est plus de 60 % des équipements fixes qui seront installés de cette façon. Pour ce qui est des CPM, la possibilité est donnée de positionner la voiture équipée de façon à prendre tous les clichés en éloignement.

Louis Fernique (2 février 2010). *Demande de renseignements*, [courrier électronique à Dolorès Grossemy], [en ligne], dolores_grossemy@enap.ca

²⁷³ Rencontre entre l'équipe de recherche de l'Observatoire et Laurent Carnis, le 9 mars 2010 à l'ENAP.

²⁷⁴ Pour les CPM, l'unité de police ou de gendarmerie responsable du cliché sera indiquée.

mesurée, commune de la constatation de l'infraction, unité de police ou de gendarmerie responsable du cliché pour les CPM, etc.) et envoyées automatiquement par liaison ADSL au CNT.

Tout d'abord, chaque cliché de l'infraction fait l'objet d'un premier examen par deux logiciels de reconnaissance de forme dénommés Carmen et Elisa, et ce, afin d'identifier le numéro de la plaque minéralogique ce qui permet ensuite une identification du véhicule au sein du fichier national des immatriculations ou encore du fichier des véhicules loués. Lorsque les deux logiciels donnent un numéro d'immatriculation identique, il n'y a pas de vérification humaine. Dans le cas où les deux logiciels ne donnent pas le même résultat, le cliché est visualisé par un opérateur qui saisit manuellement le numéro d'immatriculation, s'il parvient à l'établir²⁷⁵.

Ensuite, les messages d'infractions traités (soit automatiquement, soit manuellement par un opérateur) sont envoyés au CACIR. Un gendarme ou un policier vérifie la cohérence de l'information écrite et visuelle, puis consulte le fichier national des immatriculations, le fichier des véhicules loués ou le fichier des véhicules volés pour identifier le véhicule. Le propriétaire du véhicule est ensuite identifié par une consultation de la base de données des cartes grises²⁷⁶. Une consultation du fichier des changements d'adresse de la Poste intervient ensuite pour s'assurer que l'adresse actuelle du titulaire de la carte grise est identique à celle figurant dans le fichier national des immatriculations.

Une fois ces vérifications effectuées, l'infraction est validée manuellement par un officier de police judiciaire²⁷⁷. Le nom de l'officier qui a validé l'infraction est inscrit sur l'avis de contravention expédié au titulaire de la carte grise du véhicule. Cet avis est édité automatiquement. (*Pour un exemplaire d'avis de contravention, voir l'annexe II.*)

Les données relatives à l'infraction sont ensuite transmises par liaison informatique sécurisée au centre d'impression et d'envoi postal. Sous le contrôle de l'officier du ministère public, le centre sera chargé d'imprimer l'avis de contravention et de l'expédier par voie postale au titulaire de la carte grise du véhicule pris en excès de vitesse.

Une fois l'avis de contravention envoyé, si le propriétaire du véhicule paie rapidement sa contravention, il pourra alors s'acquitter d'une amende dite minorée et, à l'inverse, en cas de non-respect des délais impartis, il devra alors acquitter une amende dite majorée. Par exemple, pour les infractions de 4^e classe²⁷⁸, l'amende forfaitaire fixée à 135 € peut être « minorée » à 90 € si le propriétaire du véhicule paie la contravention dans les 15 jours et elle peut être « majorée » à 375 € si le paiement intervient après 45 jours²⁷⁹.

Les excès de vitesse supérieurs à 50 km/heure font l'objet d'un traitement particulier en raison du danger créé et de l'importance des sanctions encourues. Les procès-verbaux (constats d'infractions) dressés pour des contraventions d'excès de vitesse de 5^e classe sont adressés par

²⁷⁵ Assemblée nationale, *Rapport d'information déposé en application de l'article 146 du Règlement par la Commission des Finances, de l'Économie générale et du Plan sur les amendes radars et le financement de la politique de sécurité routière*, http://www.assemblee-nationale.fr/13/rap-info/i1650.asp#P377_35161

²⁷⁶ La carte grise est le certificat d'immatriculation.

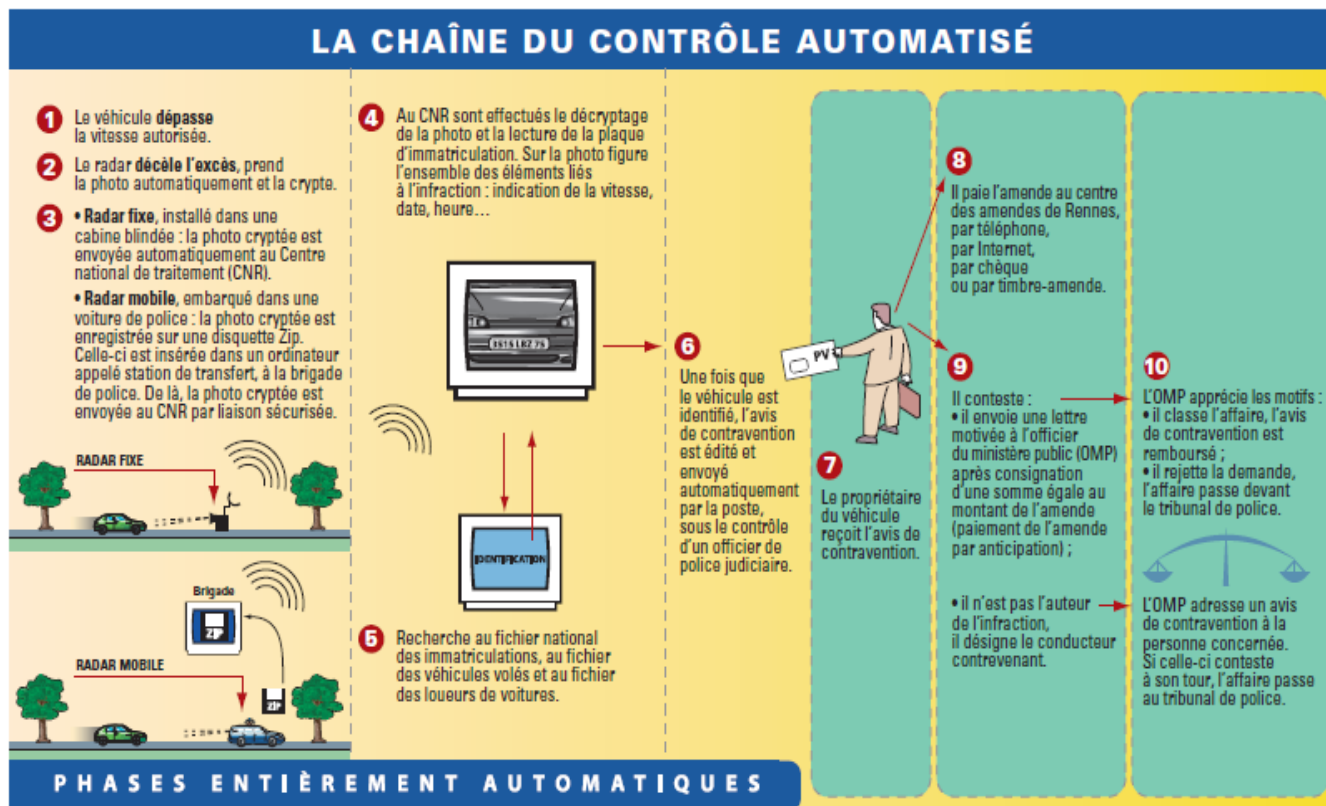
²⁷⁷ La sanction fait donc toujours l'objet d'une décision individuelle, même si la constatation de l'infraction a été réalisée avec un CP et que sa préparation a été assistée par des traitements automatisés.

²⁷⁸ Les contraventions au Code de la route se divisent en cinq classes selon leur degré de gravité. Voir l'annexe VI.

²⁷⁹ MEEDDM, *Les principales contraventions routières et leurs sanctions*, http://www.asso-psre.com/pdf/Maj_infractions_au_Code_de_la_Route_DSCR_octobre_2008.pdf

le CACIR, et sous le contrôle du parquet de Rennes, aux parquets compétents en fonction du domicile du titulaire du certificat d'immatriculation²⁸⁰.

L'illustration suivante présente la chaîne du CSA²⁸¹.



5.2.2 Types de sanctions

Les types de sanctions appliquées aux infractions varient selon la vitesse relevée. En général, l'excès de vitesse sera sanctionné par une amende et un retrait de point sur le permis de conduire et dans certains cas par la suspension de permis de conduire et la confiscation du véhicule²⁸². (L'annexe VI présente les types de sanctions appliqués aux excès de vitesse.)

5.2.3 Processus de contestation de l'avis de contravention

À la réception de l'avis de contravention, deux possibilités s'offrent au contrevenant :

- Il paie l'amende et dans ce cas, il reconnaît être l'auteur de l'infraction et l'action publique s'arrête avec le paiement;

²⁸⁰ Bulletin officiel du ministère de la Justice, *Circulaire relative à la politique pénale en matière de contrôle automatisé de la vitesse*, p. 4, http://www.textes.justice.gouv.fr/art_pix/102-CRIM-b.pdf

²⁸¹ Sécurité routière, *Le contrôle automatisé*,

http://www.securiteroutiere.gouv.fr/IMG/pdf/depliant_radars_automatiques_cle59a915.pdf

²⁸² MEEDDM, *Les principales contraventions routières et leurs sanctions*, http://www.asso-psre.com/pdf/Maj_infractions_au_Code_de_la_Route_DSCR_octobre_2008.pdf

- Il conteste l'amende et, dans ce cas, le processus décrit ci-après s'enclenche.

Le contrevenant ayant reçu un avis de contravention peut, dans un délai de 45 jours suivant l'envoi de l'avis, effectuer une contestation²⁸³. Il doit alors remplir le formulaire de requête en exonération (*voir l'annexe III*)²⁸⁴. Il appartient à l'officier du ministère public du CNT de vérifier que les conditions de recevabilité de la demande.

Avant de compléter sa demande ou encore pour appuyer celle-ci, le contrevenant peut, s'il le désire, demander auprès du CACIR un tirage du cliché pris par les appareils de contrôle automatisés lors de l'établissement de la contravention. Pour ce faire, le demandeur doit impérativement joindre à sa demande :

- une photocopie de la pièce d'identité;
- une photocopie de la carte grise du véhicule;
- une photocopie de l'avis de contravention.

Sauf exception²⁸⁵, la requête en exonération est soumise au paiement d'une consignation²⁸⁶.

Pour être recevable, le contrevenant doit respecter certaines conditions de forme sous peine de voir sa demande rejetée. Ces conditions de forme sont :

- le paiement de la consignation;
- la demande doit être envoyée en courrier recommandé avec accusé de réception;
- la réception de la demande avant l'expiration d'un délai de 45 jours suivant l'envoi de l'avis de contravention;
- la demande doit comprendre une lettre exposant les motifs de la contestation²⁸⁷, l'avis de contravention et le formulaire de requête en exonération.

Comme mentionné précédemment, il appartient à l'officier du ministère public de vérifier que les conditions de recevabilité sont remplies, à la suite de quoi, il peut :

- classer l'affaire sans suite. Notamment dans le cas où le véhicule a été volé ou détruit avant la commission de l'infraction relevée et que le destinataire de l'avis de contravention

²⁸³ Article 529-1 du CPP.

²⁸⁴ Pour un exemplaire du formulaire, voir l'adresse suivante : http://www.vos-droits.justice.gouv.fr/art_pix/Form12277v02FREQTI.pdf

²⁸⁵ N'est pas tenu de payer cette consignation, le contrevenant qui peut produire : un récépissé de dépôt de plainte pour vol, destruction de véhicule ou usurpation de plaque d'immatriculation, ou la copie de la déclaration de destruction de véhicule ou une lettre précisant l'identité, l'adresse et la référence du permis de conduire de la personne qui conduisait le véhicule lors de l'infraction.

Service-Public.fr, *Cas particulier des infractions relatives au non-respect des limitations de vitesse, distances de sécurité, feux rouges et voies réservées*, <http://vosdroits.service-public.fr/F18510.xhtml#N100DB>

²⁸⁶ Probablement afin d'éviter d'être submergé de contestations relatives aux infractions relevées par les CP, le législateur a imposé au destinataire de l'avis de contravention de procéder à la consignation d'une somme de 135 € (pour les contraventions de 4^e classe) et de 68 € (pour les contraventions de 3^e classe) préalablement à l'examen de sa contestation. Une contestation fondée en droit et en fait ne peut aboutir si la consignation préalable n'a pas été versée; elle serait irrecevable.

²⁸⁷ À l'appui de sa demande le destinataire d'un avis de contravention peut alléguer différents motifs : défaut de vérification des CP, vérification annuelle faite de façon irrégulière générant des erreurs de mesure, mention dans les procès verbaux d'excès de vitesse relevés à l'aide du MESTA 210 C et d'une vérification annuelle par le fabricant, ce qui est illégal, essais préalables non réalisés. Ces motifs permettent la contestation d'excès de vitesse.

a joint au formulaire de requête en exonération l'un des documents suivants : le récépissé de dépôt de plainte en cas de vol ou en cas de destruction, la copie de récépissé de prise en charge pour destruction du véhicule établi conformément aux dispositions de l'article R.322-9 du Code de la route;

- saisir la juridiction de proximité²⁸⁸ ou le tribunal de police du lieu de résidence du contrevenant pour statuer sur la demande²⁸⁹;
- déclarer la requête irrecevable (non-respect des conditions de forme).

Le paiement de la consignation est remboursé dans le cas où :

- l'affaire est classée sans suite par l'officier du ministère public;
- l'officier du ministère public saisit la juridiction et que le juge prononce une relaxe²⁹⁰.

En ce qui concerne la perte de points au permis de conduire, elle intervient automatiquement à partir du moment où la réalité de l'infraction est démontrée.

La décision de retrait des points du permis de conduire est une décision purement administrative²⁹¹ qui émane du ministère de l'Intérieur. Le contrevenant sera informé du nombre de points retirés sur son permis par une lettre du MIOMCT (appelée « formulaire 48 »). Après réception de ce formulaire, si le contrevenant désire contester son retrait de points il pourra le faire soit auprès du ministre lui-même (recours dit gracieux), soit auprès du Tribunal administratif.

5.2.4 Durée de conservation des données

La durée maximale de conservation des renseignements ne peut excéder 10 ans (article 130-9 du Code de la route). Les renseignements restent six mois dans la base d'exploitation du CNT avant d'être archivées sur support distinct, de type CD-ROM ou DVD-ROM.

5.3 Ressources affectées à la gestion et à l'opération

Aucune donnée n'a pu être recensée relativement aux ressources affectées à la gestion et à l'opération. Des demandes d'information ont été transmises à diverses personnes-ressources, mais au moment de rédiger l'étude, les renseignements n'avaient pu être obtenus. Par ailleurs, la section suivante présente de l'information sur la répartition des dépenses liées à la chaîne de CSA.

²⁸⁸ Le juge de proximité est compétent pour statuer sur les quatre premières classes de contravention, le tribunal de police se réservant les contraventions les plus graves (de 5^e classe).

²⁸⁹ En cas de poursuite, si la juridiction de proximité déclare le contrevenant coupable de la contravention, il sera condamné à une amende dont le montant sera au moins supérieur de 10 % au montant de l'amende forfaitaire. La consignation versée sera déduite du montant. Par ailleurs, le juge pourra également prononcer à l'encontre du contrevenant des peines complémentaires notamment pour les contraventions de 4^e classe. Voir l'annexe VI.

²⁹⁰ Le remboursement de la consignation ne sera pas automatique; la personne devra en faire la demande auprès du comptable du trésor public en apportant la preuve de la relaxe ou du classement sans suite du dossier ainsi que le justificatif de la consignation.

²⁹¹ Elle ne relève pas du tribunal de police ou tribunal correctionnel. Le juge de proximité ne peut pas moduler le nombre de points à retirer en fonction des circonstances de l'infraction.

5.4 Flux des revenus générés par les constats d'infractions

■ Financement du déploiement de la chaîne de CSA

Le principe de base est que le dispositif doit se financer par le biais d'un compte d'affectation spéciale (CAS). Appelé « Contrôle et sanction automatisés des infractions au Code de la route », ce compte est alimenté par une partie du produit des amendes dressées par l'intermédiaire des CP²⁹².

Ce CAS a été créé par l'article 49 de la loi de finances pour 2006. Il présente les recettes (la part du produit des amendes perçues par la voie de systèmes automatiques qui est assignée), de même que les dépenses effectuées pour le déploiement de la chaîne de CSA, c'est-à-dire²⁹³ :

- les dépenses relatives à la conception, à l'entretien, à l'exploitation et au développement de systèmes de CSA, y compris les frais liés à l'envoi des avis de contraventions et d'amendes, pour lesquelles la déléguée interministérielle à la sécurité routière est l'ordonnateur principal²⁹⁴ (il s'agit de toutes les dépenses liées au Programme 751 « radars »);
- les dépenses effectuées au titre des frais d'impression, de personnalisation, de routage et d'expédition des lettres relatives à l'information des contrevenants sur les points dont ils disposent sur leur permis de conduire et des lettres relatives à la restitution de points y afférents, ainsi que les dépenses d'investissement au titre de la modernisation du fichier national du permis de conduire, pour lesquelles le ministre de l'Intérieur est l'ordonnateur principal (l toutes les dépenses liées au Programme 752 « Fichier national du permis de conduire »).

Depuis 2009, les dépenses relatives au Programme 751 « radars » à partir du CAS sont réparties en fonction des trois actions suivantes²⁹⁵ :

- L'action « Dispositifs de contrôle » – Elle a pour finalité de retracer l'ensemble des dépenses relatives aux dispositifs de contrôle. Elle recouvre donc les dépenses liées au déploiement des nouveaux dispositifs de contrôle (CP, CFR, dispositifs de contrôle du respect des passages à niveau) et leur maintien en condition opérationnelle (entretien préventif et curatif et traitement du vandalisme);
- L'action « Centre national de traitement » – Elle a pour finalité de retracer l'ensemble des dépenses relatives au traitement automatisé des infractions constatées par un dispositif de contrôle. Elle recouvre donc les dépenses liées à l'exploitation et au développement du CNT, aux frais d'éditique et d'affranchissement et à l'expérimentation du procès-verbal électronique;
- L'action « Soutien au programme » – Elle a pour finalité de retracer l'ensemble des dépenses d'études, de communication et de fonctionnement courant relatif au programme de contrôle automatisé.

²⁹² Les amendes forfaitaires majorées acquittées dans le cas d'un défaut de paiement dans les 45 jours de l'envoi de l'avis de contravention sont versées directement au budget général de l'État.

²⁹³ Legifrance.gouv.fr, *Article 49 de la Loi n° 2005-1719 du 30 décembre 2005 de finances pour 2006*, <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000634802&dateTexte#LGIARTI000020031781>

²⁹⁴ Cette fonction était auparavant assumée par le ministre chargé des transports.

²⁹⁵ République française, *Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route*, http://www.performance-publique.gouv.fr/farandole/2009/pap/pdf/PLF2009_CS_CONTROLE_RADARS.pdf

■ Répartition du produit des amendes relevées par les CP

La gestion de la répartition du produit des amendes relevées par les CP a subi plusieurs modifications au cours des dernières années.

Tout d'abord, la loi du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière prévoyait que le produit des amendes forfaitaires dressées grâce aux CP alimenterait le budget de l'État de 2004 à 2006. Cette règle a été modifiée par l'article 49 de la loi de finances pour 2006 qui a créé, comme mentionné précédemment, un CAS. Cet article prévoyait également que la répartition du produit des amendes relevées par les CP devait se faire de la manière suivante²⁹⁶ :

- Au CAS dans la limite de 140 M€ maximum;
- À l'Agence pour le financement des infrastructures de transport en France (AFITF) dans la limite de 100 M€;
- Aux collectivités territoriales pour le solde restant.

Cette répartition a de nouveau été modifiée par l'article 40 de la loi du 24 décembre 2007 de finances pour 2008²⁹⁷. Elle devait alors se faire comme suit :

- Au CAS dans la limite de 194 M€;
- Aux communes au titre des amendes de police rétrocédées aux communes²⁹⁸ dans la limite de 100 M€;
- Aux départements, à la collectivité territoriale de Corse et aux régions d'outre-mer afin de financer des opérations pour sécuriser leur réseau routier²⁹⁹ dans la limite de 30 M€. Cette enveloppe est répartie au prorata de la longueur de voirie appartenant à chaque collectivité territoriale;
- À l'AFITF pour le solde restant.

²⁹⁶ Legifrance.gouv.fr, *Article 49 de la Loi n° 2005-1719 du 30 décembre 2005 de finances pour 2006*, <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000634802&dateTexte#LGIARTI000020031781>

²⁹⁷ Admin.net, *Loi n° 2007-1822 du 24 décembre 2007 de finances pour 2008, article 40*, <http://admi.net/jo/20071227/BCFX0765271L.html>

²⁹⁸ En vertu de l'article L 2334-24 du Code général des collectivités territoriales, l'État rétrocède aux communes et à leurs groupements le produit des amendes de police relatives à la circulation routière dressées sur leur territoire qu'il [l'État] a effectivement recouvré. Le produit prend la forme d'un prélèvement sur les recettes de l'État au profit des collectivités territoriales. La recette du produit des amendes est proportionnelle au nombre de contraventions dressées l'année précédente sur le territoire de chaque commune ou groupement.

²⁹⁹ Un décret du 30 janvier 2009 relatif aux investissements susceptibles d'être financés par le produit des amendes de police perçues par la voie de systèmes automatiques de contrôle et de sanction versé aux départements détermine ces différentes opérations : aménagements et équipements améliorant la sécurité des usagers et l'accès aux réseaux de transport en commun, y compris la création, l'amélioration ou l'aménagement de points d'arrêt pour les usagers; aménagements de sécurisation des infrastructures et de leurs équipements, aménagement de carrefours, différenciation du trafic; équipements assurant l'information des usagers et la gestion du trafic. Droit.org, *Décret n° 2009-115 du 30 janvier 2009 relatif aux investissements susceptibles d'être financés par le produit des amendes de police perçues par la voie de systèmes automatiques de contrôle et de sanction versé aux départements en application de l'article 40 de la loi n° 2007-1822 du 24 décembre 2007 de finances pour 2008*, <http://textes.droit.org/JORF/2009/02/01/0027/0001/>

Enfin, l'article 59 de la loi de finances pour 2009, du 27 décembre 2008³⁰⁰, prévoit maintenant la répartition suivante :

- Au CAS dans la limite de 212,05 M€;
- Aux communes au titre des amendes de police rétrocédées aux communes dans la limite de 100 M€;
- Aux départements, à la collectivité territoriale de Corse et aux régions d'outre-mer pour financer des opérations de sécurisation de leur réseau routier dans la limite de 30 M€;
- À l'AFITF pour le solde restant.

Le tableau suivant reprend l'évolution de 2007 à 2009.

TABLEAU 11 : RÉPARTITION DU PRODUIT DES AMENDES RELEVÉES PAR LES CP (2007-2008-2009)

Année	Montant du produit des amendes par année	Répartition du produit des amendes
2007 ³⁰¹	362 M€ ³⁰²	<ul style="list-style-type: none"> ▪ CAS : 140 M€ ▪ AFITF : 100 M€ ▪ Collectivités territoriales : 122 M€
2008 ³⁰³	447 M€	<ul style="list-style-type: none"> ▪ CAS : 194 M€ ▪ Communes : 100 M€ ▪ Départements³⁰⁴, collectivité territoriale de Corse et régions d'outre-mer : 30 M€ ▪ AFITF : 122 M€
2009	550 M€ (estimation)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ CAS : 212,05 M€ ▪ Communes : 100 M€ ▪ Départements, collectivité territoriale de Corse et régions d'outre-mer : 30 M€ ▪ AFITF : 208 M€

Si l'on compare avec 2007, les années 2008 et 2009 sont caractérisées par l'augmentation des versements effectués au CAS.

³⁰⁰ Legifrance.gouv.fr, *Loi n° 2008-1425 du 27 décembre 2008 de finances pour 2009*, <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000019995721&categorieLien=id#JORFARTI000019996071>

³⁰¹ Sénat, *Projet de loi de finances pour 2009 : Les conditions générales de l'équilibre financier (Première partie de la loi de finances) – Examen des articles*, <http://www.senat.fr/rap/108-099-21-1/108-099-21-13.html>

³⁰² Le produit des amendes forfaitaires majorées pour 2007 était de 92 M€. Ce montant est versé directement au budget général de l'État.

³⁰³ Le produit des amendes forfaitaires majorées pour 2008 était de 130 M€. Ce montant est versé directement au budget général de l'État.

³⁰⁴ Laurent Carnis précise que les départements sont allés en justice pour obtenir une part du montant du produit des amendes. Les parties ne se sont pas rendues à l'étape du jugement, car l'État a décidé de leur verser une partie du produit avant que le jugement ne fasse jurisprudence. Rencontre entre l'équipe de recherche de l'Observatoire et Laurent Carnis, le 9 mars 2010 à l'ENAP.

■ Répartition du produit des amendes affecté au CAS pour les dépenses relatives au programme 751 « Radars »

Comme mentionné précédemment, depuis 2009, les dépenses relatives au Programme 751 « Radars » à partir du CAS sont réparties en fonction des trois actions. Le tableau suivant retrace l'évolution de la répartition des dépenses entre ces trois actions pour les années 2009-2010.

TABLEAU 12 : RÉPARTITION DES DÉPENSES RELATIVES AU PROGRAMME 751 « RADARS » (2009-2010)

Année	Fraction du produit des recettes des amendes perçues par la voie des CP versée au CAS	Somme affectée au programme 751 « Radars »	Répartition entre les trois actions du programme 751 « Radars »
2009 ³⁰⁵	212,05 M€	201,7 M€ ³⁰⁶	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dispositifs de contrôle : 104,9 M€, soit 52,01 % du budget total; ▪ Centre national de traitement : 89,8 M€ soit, 44,52 % du budget total; ▪ Soutien au programme : 7 M€ ce qui représente 3,47 % du budget total.
2010 ³⁰⁷	212,05 M€	196 M€ ³⁰⁸	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dispositifs de contrôle : 110,52 M€, soit 56,4 % du budget total; ▪ Centre national de traitement : 79,28 M€, soit 40,4 % du budget total; ▪ Soutien au programme : 6,2 M€, soit 3,2 % du budget total.

Si l'on compare avec l'année 2009, l'année 2010 se caractérise par une stagnation des versements effectués au CAS soit 212,05 M€. Par contre, la part affectée au programme 751 « radar » a diminué puisqu'elle était de 201,7 M€ en 2009 contre 196 M€ en 2010.

6 SUIVIS ET ÉVALUATIONS

Comme mentionné à la section 1.3 de la présente étude, la sécurité routière a indiscutablement fait des progrès remarquables au cours des dernières années, et ce, grâce au perfectionnement progressif du dispositif de CSA. Ainsi :

³⁰⁵ République française, *Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route*, p. 19, http://www.performance-publique.gouv.fr/farandole/2009/pap/pdf/PLF2009_CS_CONTROLE_RADARS.pdf

³⁰⁶ La différence, soit 10,35 M€, est affectée au programme 752 « Fichier national du permis de conduire ». Pour plus d'information sur ce programme qui ne rentre pas explicitement dans le déploiement du contrôle sanction automatisé, voir : République française, *Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route*, p. 39 et s, http://www.performance-publique.gouv.fr/farandole/2010/pap/pdf/PAP2010_CS_CAS_Controlle_sanction_automatisees_infractions_code_route.pdf

³⁰⁷ *Ibid.*, p. 19.

³⁰⁸ La différence, soit 16,05 M€, est affectée au programme 752 « Fichier national du permis de conduire ».

- le ratio avis de contravention / nombre d'infractions relevées est passé de 57,5 % en 2004 à 64,2 % au premier semestre de 2009. Cette amélioration est due en particulier à la modification de l'implantation des dispositifs, au suivi particulier des CP ayant le plus fort taux de rebuts techniques, au système de vidéocodage et à la formation des forces de l'ordre sur les conditions d'utilisation des dispositifs mobiles³⁰⁹;
- fin 2008, le nombre de CP installés sur le territoire français s'élevait à 2 300 dont 1 473 CPF et 827 CPM³¹⁰;
- au premier semestre de 2009, le taux de disponibilité³¹¹ des CPF et CPM est passé respectivement de 88,4 % et 89,4 % en 2006 à 94,5 % et 91,7 %³¹².

Le « succès » du CSA en France peut s'expliquer par plusieurs éléments se situant à divers paliers.

◆ Sur le plan de l'organisation du déploiement de la chaîne de CSA

Le fait que la sécurité routière a été élevée au rang de grand chantier national par le président de la République en juillet 2002 a entraîné une prise en compte interministérielle de la problématique et une mobilisation du gouvernement dans son ensemble. La conduite du projet par une équipe impliquant tous les acteurs intéressés par les enjeux liés à la sécurité routière a permis de mettre en place de façon coordonnée la chaîne technique et le cadre réglementaire de façon simultanée. C'est grâce à cette organisation que les délais très courts ont pu être respectés (entre la décision du CISR de 2002 et le déploiement des premiers CP en novembre 2003).

◆ Sur le plan de l'acceptabilité sociale du dispositif de CSA

La mise en place du système de CSA a en général été bien acceptée par les Français. Un sondage réalisé en mars 2005 révélait que 68 % des conducteurs français acceptait le CSA³¹³. Cette acceptabilité s'est inscrite dans le temps. Ainsi, une enquête d'opinion conduite en avril 2006³¹⁴ indiquait que 76 % des Français trouvaient les CP efficaces pour réduire le nombre d'accidents et 68 % pensaient qu'ils auraient un effet durable sur les comportements des automobilistes. En mai 2009, un sondage révélait que 64 % des Français se disait « tout à fait » ou « assez » favorables à une « confiscation du véhicule » envisagée par le gouvernement pour sanctionner les comportements les plus graves sur la route comme les grands excès de vitesse³¹⁵. Selon Fabrice Hamel-

³⁰⁹ Sénat, *Mission "Ecologie, développement et aménagement durables" et comptes spéciaux*, <http://www.senat.fr/commission/fin/pjlf2010/np/np10/np1014.html>

³¹⁰ MEEDM, *Le bilan de l'accidentologie de l'année 2008 : Synthèse*, p. 30, http://www2.securiteroutiere.gouv.fr/IMG/Synthese/SY_APP.pdf

³¹¹ Les principales causes d'indisponibilité sont l'entretien, le vandalisme, les pannes, les travaux sur la voirie et l'attente de balisage ou de raccordement.

³¹² Sénat, *Mission "Ecologie, développement et aménagement durables" et comptes spéciaux*, <http://www.senat.fr/commission/fin/pjlf2010/np/np10/np1014.html>

³¹³ Fabrice Hamelin, *Le déploiement du contrôle sanction automatisé en France avec une mise en perspective européenne*, <http://acrh.revues.org/index713.htm>

³¹⁴ Fédération nationale des victimes de la route, *La consolidation du meilleur respect des limitations de vitesse*, http://www.fnvictimesdelaroute.asso.fr/limitations_vitesse_route_radars_fixes.php

³¹⁵ Le point.fr, *Sondage sécurité routière, 64 % des Français favorables à la confiscation du véhicule*, <http://www.lepoint.fr/actualites-societe/2009-05-30/securite-routiere-64-des-francais-favorables-a-la-confiscation-du/920/0/348054>

lin³¹⁶, cette acceptabilité sociale a eut un impact sur l'efficacité du système et son inscription dans le temps. Même s'il y a encore des tentatives de déstabilisation, le fait que les accidents ont effectivement chuté à la suite du déploiement du CSA « protège » dorénavant le système³¹⁷.

En France, plusieurs éléments peuvent avoir contribué à cette acceptabilité. Tout d'abord, les autorités publiques ont joué la carte de la transparence à l'égard des usagers. Une carte de l'implantation des cinémomètres photographiques est rendue publique et fait l'objet de mises à jour régulières (<http://radars.securite-routiere.gouv.fr/>) et la présence des CPF est annoncée sur le réseau routier par des panneaux de signalisation. Cette transparence a enlevé toute perception de piège chez les usagers de la route.

Ensuite, au fil des années, les CP font progressivement leur preuve en matière de gain sur la sécurité routière.

Enfin, chaque plan départemental de contrôle routier explique à la population la politique des contrôles routiers dans le département : les objectifs et les résultats attendus ou atteints tant au niveau des contrôles que de l'accidentalité font l'objet d'une médiatisation. L'objectif est de montrer que tout le monde est susceptible d'être contrôlé, et ce, afin d'éviter les comportements déviants.

Si le système CSA a permis d'améliorer la sécurité routière, il n'en demeure pas moins que certains aspects soulèvent des enjeux relatifs aux éléments suivants : les CFR, le financement et l'impunité des véhicules immatriculés à l'étranger.

◆ Caméras aux feux rouges

Comme mentionné précédemment, il appartient aux maires de chaque commune du département de communiquer au préfet de département des sites d'implantation pour les CFR. Or, selon les personnes-ressources contactées, il ressort que les maires sont plus ou moins volontaires pour le déploiement de tels dispositifs sur le territoire de leur commune, car ils mettent en jeu leur réélection en cas de désapprobation de la population locale. L'enjeu de la sécurité routière se double donc d'un enjeu politique sur le plan communal.

◆ Financement

À l'heure actuelle, le dispositif de CSA se finance par lui-même : le produit des amendes est supérieur aux coûts engendrés pour le déploiement de la chaîne de CSA. Or, si la menace d'une plus grande probabilité de contrôle et d'une sanction plus systématique amène les conducteurs français à respecter davantage les limites de vitesse, le dispositif de contrôle sanction devrait voir ses recettes diminuer progressivement sans que les coûts d'exploitation des CP ne diminuent pour autant.

◆ Impunité des véhicules immatriculés à l'étranger

Actuellement, la faiblesse la plus importante de l'efficacité de la chaîne de CSA vient de l'impossibilité d'exploiter les messages d'infractions concernant les véhicules immatriculés à

³¹⁶ Fabrice Hamelin, *Les radars et nous, Regards croisés sur l'acceptation du contrôle automatisé des vitesses par les Français*.

³¹⁷ Rencontre entre l'équipe de recherche de L'Observatoire et Laurent Carnis, le 9 mars 2010 à l'ENAP.

l'étranger³¹⁸, à l'exception de ceux immatriculés au Luxembourg et en Suisse³¹⁹. Cette impunité est préjudiciable aux finances publiques, à la crédibilité et à l'acceptabilité du système des amendes dressées par voie de CP. Ainsi, la perte de recettes liée au non-paiement des amendes résultant des contrôles par CPF des véhicules immatriculés à l'étranger pouvait être estimée à 100 M€ en 2006³²⁰. Par ailleurs, l'acceptabilité du système peut être altérée par l'écart injustifiable entre la sanction pour des excès de vitesse mêmes minimales pour les conducteurs français et l'impunité d'excès de vitesse importants pour les véhicules étrangers.

En conclusion, les autorités françaises ont l'intention de mettre en place, au cours des années à venir, des actions concernant principalement les éléments suivants :

- Augmentation du nombre de dispositifs – En déployer 500 nouveaux par an pendant 5 ans;
- Diversification des dispositifs de contrôle – En plus des CP et des CFR, de nouveaux dispositifs devraient être déployés, notamment :
 - des dispositifs de contrôle du respect des passages à niveau : une expérimentation a été lancée au mois d'août 2009;
 - des CPM utilisables en circulation : une étude sur le déploiement de radars mobiles utilisables en circulation par les forces de l'ordre sera mise en œuvre au cours de l'année 2010;
 - des radars dits « tronçons » : le gouvernement envisage de déployer ce type de radars qui contrôlent la vitesse moyenne de circulation des véhicules entre deux points afin d'améliorer la sécurité routière. Un radar expérimental à vocation pédagogique a été installé en 2003 sur l'autoroute A10 au nord d'Orléans. Il est composé de 3 caméras installées sur 2 points distants de 12 kilomètres. Il détecte les véhicules et indique sur un panneau lumineux aux automobilistes concernés qu'ils roulent à une vitesse excessive.

³¹⁸ De janvier à août 2008, sur 12 millions d'infractions constatées sur les routes françaises par les CP, 27 % étaient le fait d'étrangers. Assemblée nationale, *Rapport fait au nom de la Commission chargée des affaires européennes sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil facilitant l'application transfrontalière de la législation dans le domaine de la sécurité routière* (COM [2008] 151 final/n° E 3823), <http://www.palais-bourbon.fr/13/europe/rap-info/i1483.asp>

³¹⁹ Actuellement, lorsqu'un automobiliste est arrêté par la police sur le territoire français (contrôle traditionnel ou par CPM) et qu'il ne réside pas en France, il doit s'acquitter d'une consignation garantissant le paiement de l'amende. Par contre, les amendes résultant des CPF ne sont pas envoyées aux titulaires d'une plaque étrangère, exception faite de la Suisse et du Luxembourg. La France négocie des accords bilatéraux pour la recherche des contrevenants avec différents pays (ex. : Allemagne, Belgique, Italie, Espagne, Pays-Bas et Grande-Bretagne). Ces accords ne sont pas encore applicables, car ils doivent être ratifiés, mais la procédure est engagée. Par ailleurs, la Commission européenne a récemment proposé une directive destinée à assurer le paiement effectif des amendes routières indépendamment du lieu d'immatriculation du véhicule. Toutefois, un débat sur les compétences respectives de l'Union européenne et des États membres bloque son adoption. La directive proposée prévoit que l'État membre où l'infraction a été commise transmet, par l'intermédiaire d'un réseau électronique, le numéro d'immatriculation et autres renseignements utiles aux autres États membres, ou à l'État d'immatriculation si celui-ci a pu être identifié, et demande de l'information concernant le propriétaire du véhicule. Une fois que l'État où l'infraction a été commise a reçu cette information, il serait tenu d'envoyer une notification d'infraction au propriétaire du véhicule, à l'aide d'un formulaire normalisé fournissant l'information nécessaire pour le paiement du montant dû, ainsi que sur les possibilités de contestation et d'appel.

³²⁰ Assemblée nationale, *Rapport fait au nom de la Commission chargée des affaires européennes sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil facilitant l'application transfrontalière de la législation dans le domaine de la sécurité routière* (COM [2008] 151 final/n° E 3823), <http://www.palais-bourbon.fr/13/europe/rap-info/i1483.asp>

BIBLIOGRAPHIE

- ASSEMBLÉE NATIONALE (Page consultée le 4 février 2010). *Rapport d'information déposé en application de l'article 146 du Règlement par la Commission des Finances, de l'Économie générale et du Plan sur les amendes radars et le financement de la politique de sécurité routière*, [en ligne], http://www.assemblee-nationale.fr/13/rap-info/i1650.asp#P377_35161
- ASSEMBLÉE NATIONALE (Page consultée le 8 février 2010). *Rapport fait au nom de la Commission chargée des affaires européennes sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil facilitant l'application transfrontalière de la législation dans le domaine de la sécurité routière (COM [2008] 151 final/n° E 3823)*, par Gérard Voisin, [en ligne], <http://www.palais-bourbon.fr/13/europe/rap-info/i1483.asp>
- BULLETIN OFFICIEL DU MINISTÈRE DE LA JUSTICE (Page consultée le 4 février 2010). *Circulaire relative à la politique pénale en matière de contrôle automatisé de la vitesse*, [en ligne], http://www.textes.justice.gouv.fr/art_pix/102-CRIM-b.pdf
- CARNIS, Laurent (2010). « A neo-institutional economic approach to automated speed enforcement systems », *Eur. Transp. Res. Rev.*, vol. 2, p. 1 à 12.
- CARNIS, Laurent (2009). « Automated Speed Enforcement: What The French Experience Can Teach Us ». *The Australasian College of Road Safety Road Safety 2020 : Smart Solutions, Sustainability, Vision, Conference Proceedings, 5-6 November 2009*, Perth, Western Australia.
- CARNIS, Laurent (2009). « L'automatisation des contrôles de vitesse. Les nouvelles technologies et le gendarme ». *Futuribles*, n°355, p. 25-38.
- CARNIS, Laurent (2009). « Une analyse économique du dispositif de contrôle automatisé de la vitesse en France », *Compte-rendu de la 19e Conférence canadienne multidisciplinaire sur la sécurité routière, Saskatoon, Saskatchewan, 8-10 juin 2009*.
- CARNIS, Laurent et autres (2008). « Speed enforcement programmes in France and Queensland: First elements for a systematic comparison », *Joint ACRS-Travelsafe National Conference – Peer Reviewed Papers*, 14 p.
- CARNIS, Laurent (2007). « The Automated Speed Enforcement Program in France ». *The Australasian Safety Conference Research Policing Education Conference, 17-19 October 2007*, Melbourne.
- CARNIS, Laurent et F. HAMELIN (2007). « Le contrôle automatisé de la vitesse : une machine à remonter le temps? Une analyse comparée France / Grande-Bretagne », *Politiques et Management Public*, vol. 25, n° 2, Juin, p. 103-128.
- CARNIS, Laurent (2005). « Le contrôle automatisé de la vitesse en France et en Grande-Bretagne : deux régimes de régulation des vitesses distincts? », Robert Delorme (dir.), *Les régimes français et britanniques de régulation du risque routier : la vitesse d'abord*, Groupe opérationnel du PREDIT : GO3, p. 189-218.

- COMITÉ INTERMINISTÉRIEL DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE (Page consultée le 27 janvier 2010). *Communiqué de presse du CISR d'octobre 2000*, [en ligne], <http://www.securite-routiere.org/Admi/france/cisr2000.htm>
- CONSEIL NATIONAL DE L'ÉVALUATION – COMMISSARIAT GÉNÉRAL AU PLAN (Page consultée le 27 janvier 2010). *La politique de sécurité routière – Les systèmes locaux de contrôle-sanction*, [en ligne], <http://lesrapports.ladocumentationfrancaise.fr/BRP/034000639/0000.pdf>
- DIRECTION DE L'INFORMATION LÉGALE ET ADMINISTRATIVE (Page consultée le 20 janvier 2010). *Quelles ont été les transformations de la V^e République?*, [en ligne], <http://www.vie-publique.fr/decouverte-institutions/institutions/veme-republique/transformations/comment-caracteriser-regime-politique-ve-republique.html>
- DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT ET DE L'AGRICULTURE DE LA HAUTE SAVOIE ET MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE (Page consultée le 20 janvier 2010). *Document Général d'orientations Sécurité routière*, [en ligne], http://www.haute-savoie.equipement-agriculture.gouv.fr/IMG/pdf_DGO-2009-2012-75_cle115173.pdf
- GENDARMERIE NATIONALE (Page consultée le 1^{er} février 2010). *Sécurité routière : le contrôle automatisé*, [en ligne], <http://www.gendarmerie.interieur.gouv.fr/fre/sites/Gendarmerie/A-la-loupe/Securite-routiere-Controle-automatise>
- HAMELIN, Fabrice (Page consultée le 20 janvier 2010). *Le déploiement du contrôle sanction automatisé en France avec une mise en perspective*, [en ligne], <http://acrh.revues.org/index713.html>
- LEGIFRANCE.GOUV.FR (Page consultée le 2 février 2010). *Arrêté du 13 octobre 2004 portant création du système de contrôle automatisé*, [en ligne], <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000440619&dateTexte=>
- LEGIFRANCE.GOUV.FR (Page consultée le 2 février 2010). *Article 529-10 du code de procédure pénale*, [en ligne], http://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do;jsessionid=9D82038FFF5DBE23BAA04076787A79A9.tpdjo15v_3?cidTexte=LEGITEXT000006071154&idArticle=LEGIARTIO00006576868&dateTexte=20100126&categorieLien=id
- LEGIFRANCE.GOUV.FR (Page consultée le 2 février 2010). *Article 529-11 du code de procédure pénale*, [en ligne], http://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do;jsessionid=A54398FEA31491A93E0F73D2F98033F1.tpdjo14v_1?cidTexte=LEGITEXT000006071154&idArticle=LEGIARTIO00006576870&dateTexte=20100125&categorieLien=id
- LEGIFRANCE.GOUV.FR (Page consultée le 2 février 2010). *Article L130-9 du Code de la route*, [en ligne], http://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do;jsessionid=A54398FEA31491A93E0F73D2F98033F1.tpdjo14v_1?cidTexte=LEGITEXT000006074228&idArticle=LEGIARTIO00006840898&dateTexte=20100125&categorieLien=id

- LEGIFRANCE.GOUV.FR (Page consultée le 2 février 2010). *Décret n°2004-1086 du 14 octobre 2004 portant création et organisation du centre automatisé de constatation des infractions routières (CACIR)*, [en ligne], <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000807610&categorieLien=cid>
- LEGIFRANCE.GOUV.FR (Page consultée le 2 février 2010). *Loi n°2003-495 du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière*, [en ligne], <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000603464&dateTexte=>
- LEGIFRANCE.GOUV.FR (Page consultée le 20 janvier 2010). *Décret n°2001-784 du 28 août 2001 portant création du Conseil national de la sécurité routière et modifiant le décret n° 75-360 du 15 mai 1975 relatif au comité interministériel de la sécurité routière*, [en ligne], <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000224751&categorieLien=cid>
- LEGIFRANCE.GOUV.FR (Page consultée le 27 janvier 2010). *Arrêté du 5 janvier 2010 modifiant l'arrêté du 9 juillet 2008 portant organisation de l'administration centrale du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire*, [en ligne], <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000021695942>
- LEGIFRANCE.GOUV.FR (Page consultée le 27 janvier 2010). *Décret n° 2008-680 du 9 juillet 2008 portant organisation de l'administration centrale du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, article 9*, [en ligne], http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexteArticle.do;jsessionid=D8132F7A49ED62B997B8C48AFDA269F8.tpdjo06v_2?id
- LEGIFRANCE.GOUV.FR (Page consultée le 27 janvier 2010). *Décret n°2004-1086 du 14 octobre 2004 portant création et organisation du centre automatisé de constatation des infractions routières (CACIR)*, [en ligne], <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000807610&dateTexte=>
- LEGIFRANCE.GOUV.FR (Page consultée le 4 février 2010). *Article 49 de la Loi n°2005-1719 du 30 décembre 2005 de finances pour 2006*, [en ligne], <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000634802&dateTexte#LGIARTI000020031781>
- LEGIFRANCE.GOUV.FR (Page consultée le 4 février 2010). *Décret n° 2009-115 du 30 janvier 2009 relatif aux investissements susceptibles d'être financés par le produit des amendes de police perçues par la voie de systèmes automatiques de contrôle et de sanction versés aux départements en application de l'article 40 de la loi n° 2007-1822 du 24 décembre 2007 de finances pour 2008*, [en ligne], <http://textes.droit.org/JORF/2009/02/01/0027/0001/>

- MINISTÈRE DE L'ÉNERGIE, DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER (Page consultée le 20 janvier 2010). *Comité Interministériel de Sécurité Routière du 18 décembre 2002*, [en ligne], <http://www2.securiteroutiere.gouv.fr/infos-ref/politique/organisation/cisr/cisr-18-12-02.html>
- MINISTÈRE DE L'ÉNERGIE, DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER (Page consultée le 1^{er} février 2010). *Rapport de sécurité aux passages à niveau*, [en ligne], http://www.developpement-durable.gouv.fr/article.php3?id_article=3388
- MINISTÈRE DE L'ÉNERGIE, DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER (Page consultée le 1^{er} février 2010). *Le bilan de l'accidentologie de l'année 2008 : Synthèse*, [en ligne], http://www2.securiteroutiere.gouv.fr/IMG/Synthese/SY_APP.pdf
- MINISTÈRE DE L'ÉNERGIE, DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER (Page consultée le 27 janvier 2010). *Comité Interministériel de sécurité routière du 13 février 2008*, [en ligne], <http://www2.securiteroutiere.gouv.fr/infos-ref/politique/organisation/cisr/cisr-13-02-08.html>
- MINISTÈRE DE L'ÉNERGIE, DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER (Page consultée le 4 février 2010). *Les principales contraventions routières et leurs sanctions*, [en ligne], http://www.asso-psre.com/pdf/Maj_infractions_au_Code_de_la_Route_DSCR_octobre_2008.pdf
- MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR, DE L'OUTRE-MER ET DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES (Page consultée le 8 février 2010). *Bilan du permis à points – Année 2008*, [en ligne], http://www.interieur.gouv.fr/sections/a_votre_service/statistiques/securite_routiere/permis-points/bilan-2008/downloadFile/attachedFile/permis_2008.pdf?nocache=1253526170.33
- OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTÉRIEL DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE (Page consultée le 20 janvier 2010). *Liste des membres du Conseil National de Sécurité Routière et de la mission d'information 26 juin 2007*, [en ligne], <http://www2.securiteroutiere.gouv.fr/cnstr/0-documentsliesindex/ListeofficiellemembresCNSR.pdf>
- PORTAIL DU GOUVERNEMENT (Page consultée le 27 janvier 2010). *Un Comité restreint de Sécurité routière*, [en ligne], <http://www.gouvernement.fr/premier-ministre/un-comite-restreint-de-securite-routiere>
- RABAUD, Thierry (Page consultée le 27 janvier 2010). *Les radars : Qu'en savez-vous vraiment?*, [en ligne], <http://www.arts-et-metiers.net/pdf/QSVV-radars-TR.pdf>
- RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (Page consultée le 27 janvier 2010). *Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route*, [en ligne], http://www.performance-publi-que.gouv.fr/farandole/2010/pap/pdf/PAP2010_CS_CAS_Contrôle_sanction_automatisés_infractions_code_route.pdf

- ROAD & TRAFFIC AUTHORITY (Page consultée le 27 novembre 2009). *Annual Report 2008-09*, [en ligne], http://www.rta.nsw.gov.au/publicationsstatisticsforms/downloads/rta_annualreport_2009_complete.pdf
- SAGEM (Page consultée le 2 février 2010). *Contrôle automatique de franchissement de feu rouge, Mesta 3000 FFR*, [en ligne], <http://www.sagem-securite.com/pdf/fr/D870.pdf>
- SÉCURITÉ ROUTIÈRE, (Page consultée le 8 février 2010) *Le contrôle automatisé*, [en ligne], http://www.securiteroutiere.gouv.fr/IMG/pdf/depliant_radars_automatiques_cle59a915.pdf
- SÉNAT (Page consultée le 8 février 2010). *Mission "Ecologie, développement et aménagement durables" et comptes spéciaux*, [en ligne], <http://www.senat.fr/commission/fin/pjlf2010/np/np10/np1014.html>
- SÉNAT (Page consultée le 8 février 2010). *Projet de loi de finances pour 2009 : Les conditions générales de l'équilibre financier (Première partie de la loi de finances)*, [en ligne], <http://www.senat.fr/rap/l08-099-21-1/l08-099-21-13.html>
- SERVICE.PUBLIC.FR (Page consultée le 4 février 2010). *Cas particulier des infractions relatives au non respect des limitations de vitesse, distances de sécurité, feux rouges et voies réservées*, [en ligne], <http://vosdroits.service-public.fr/F18510.xhtml#N100DB>

PERSONNES-RESSOURCES

Laurent Carnis
Chargé de recherche
Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité
Département Économie et Sociologie des Transports
Téléphone : 01 45 92 55 62
laurent.carnis@inrets.fr

Louis Fernique
Secrétaire général de l'Observatoire national
interministériel de la sécurité routière
Délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR)
Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la mer (MEEDDM)
Téléphone : 01 40 81 80 28
louis.fernique@developpement-durable.gouv.fr

Isabelle Gally
Adjointe du DPICA
Direction du Projet interministériel contrôle automatisé
Téléphone : 01 40 81 70 09
Isabelle.gally@developpement-durable.gouv.fr

Frédéric Greggio
Ancien adjoint du directeur de projet DPICA

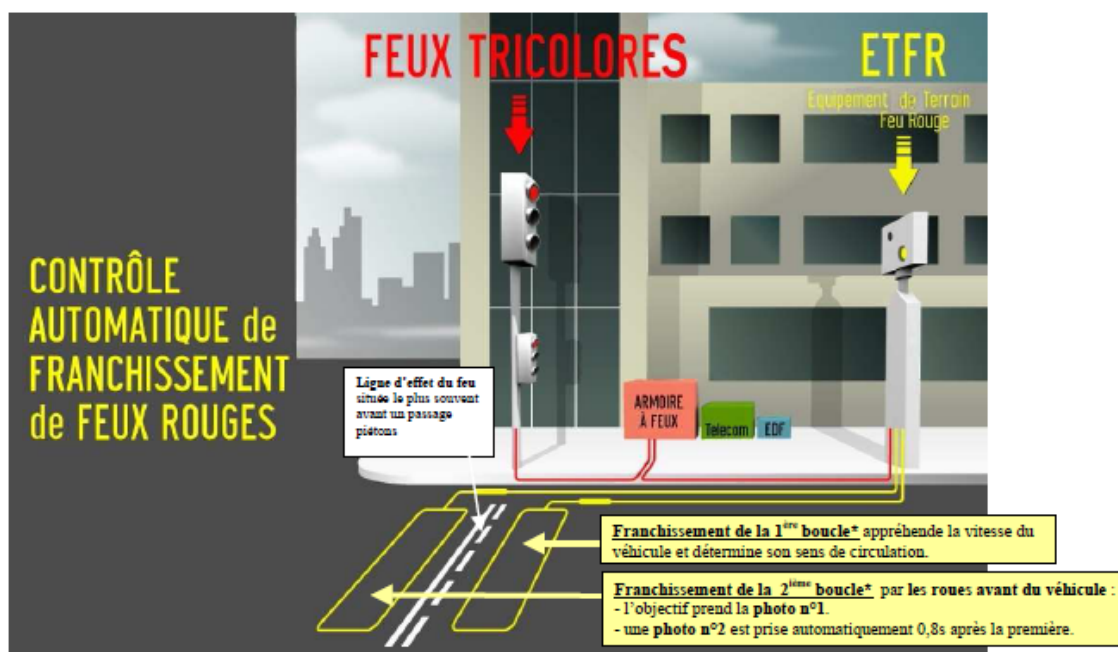
frederic.greggio@developpement-durable.gouv.fr

François-Xavier Henry
DREAL Pays de la Loire – GS d'Angers
Service Métrologie
Téléphone : 02 41 33 52 86
francois-xavier.henry@developpement-durable.gouv.fr

Jean-Pierre Michotte
Service de la Sécurité Intérieure et de la Sécurité Routière
Coordination Sécurité routière
Préfecture Haute-Marne
Téléphone : 03 25 30 21 95
jean-pierre.MICHOTTE@haute-marne.pref.gouv.fr

Aurélien Wattez
Direction du Projet Interministériel Contrôle Automatisé
Adjoint au Directeur Tour Pascal B – 92055 La Défense Cedex
Téléphone : 01 40 81 81 38
Aurelien.Wattez@developpement-durable.gouv.fr

ANNEXE I : CONTRÔLE AUTOMATIQUE DE FRANCHISSEMENT DE FEUX ROUGES




*Les boucles ont une largeur de 1,00m et sont situées à 0,75m de part et d'autre de la ligne d'effet de feu.

Le Centre Automatisé de Constatation des Infractions Routières (CACIR de Rennes) analyse et vérifie l'infraction relevée lors du franchissement du feu rouge (et non orange) au moyen des 2 photos. La photo n°1 montre le véhicule franchir la ligne d'effet de feu. La photo n°2 montre le véhicule dans l'environnement du carrefour. Ce dispositif est généralement asservi à un seul feu tricolore du carrefour. Il ne relève donc que les infractions dans le sens équipé.

Selon l'article R412-30 du code de la route, le franchissement de la ligne d'effet de feu lorsqu'elle est matérialisée constitue l'infraction de franchissement d'un feu rouge. Actuellement le CACIR n'applique pas cette règle, et relève l'infraction lorsque le véhicule a dépassé entièrement le feu de signalisation rouge.

Le contrevenant est passible d'une amende forfaitaire de 135 euros et d'un retrait de 4 points sur son permis de conduire. Le PV adressé au conducteur contient un formulaire lui donnant possibilité de contester la contravention.

ANNEXE II : MODÈLE D'UN AVIS DE CONTRAVENTION³²¹

Service expéditeur	Avis de contravention au code de la route	
		Date de l'avis de contravention
<p>Madame, Mademoiselle, Monsieur,</p> <p>Le véhicule mentionné sur le présent avis a fait l'objet d'un contrôle sans interception ayant permis de constater la contravention, figurant ci-dessous.</p> <p>Sur le fondement du b) du 1^{er} de l'article 529-10 du code de procédure pénale, le titulaire du certificat d'immatriculation de ce véhicule vous a désigné comme étant le(la) conducteur(trice) au moment de la contravention.</p> <p>Pour payer l'amende ou contester cette contravention, reportez-vous au verso.</p>		Destinataire
La présente contravention a été relevée le _____ à _____		
LIEU DE COMMISSION DE LA CONTRAVENTION		IMMATRICULATION
APPAREIL DE CONTRÔLE HOMOLOGUÉ UTILISÉ		GENRE - MARQUE - MODELE
Numéro : _____ Marque : _____ Type : <input type="checkbox"/> FIXE <input type="checkbox"/> MOBILE		
OPÉRATEUR		PAYS
ENQUÊTEUR		Cette infraction entraîne un retrait de point(s) du permis de conduire <input type="checkbox"/>

Coller ici la partie à conserver du timbre amende	 CARTE DE PAIEMENT Immatriculation _____ Dépt. _____ Date de la Contravention _____	Si vous ne souhaitez pas payer par chèque, collez à cet emplacement la partie à envoyer du timbre amende (pas de timbre fiscal)
Montant de l'amende forfaitaire à payer dans les 45 jours suivant la date d'envoi de l'avis de contravention € _____		Rappel : L'auteur de la contravention doit s'acquitter personnellement de l'amende
Si vous payez dans les 15 jours suivant la date d'envoi de l'avis de la contravention mentionnée en haut à droite du présent document, vous êtes redevable du montant de l'amende forfaitaire minorée de € _____		
<small>En l'absence de paiement dans les 45 jours suivant la date d'envoi de l'avis de la contravention mentionnée en haut à droite du présent document, un avis de paiement de l'amende forfaitaire majorée vous sera adressé par le Trésor public (art. 529-2 du code de procédure pénale) pour un montant de € _____</small>		
N° d'avis de contravention _____ Clé _____		
Paiement : Voir instructions au dos Ne rien inscrire sous ce trait - Ne pas plier		

³²¹ Ministère de la Justice, *Modèle d'un avis de contravention*, http://www.vos-droits.justice.gouv.fr/art_pix/Form12428v01AVCOCD.pdf

OBSERVATIONS IMPORTANTES

Vous reconnaissez la contravention relevée à votre rencontre :

Vous devez payer l'amende en vous conformant aux explications données ci-dessous (au verso de la carte de paiement).

Vous contestez être l'auteur de cette contravention :

Vous devez vous reporter au formulaire de requête en exonération joint.

Vous pouvez prendre connaissance de la photographie :

- 1) - En demandant le cliché tenu à votre disposition par l'unité ou le commissariat de police ou la gendarmerie dont l'adresse est mentionnée au recto.
- 2) - En demandant par courrier que le cliché vous soit communiqué. Dans ce cas vous joindrez à votre correspondance une enveloppe timbrée à votre adresse.

NB : Cette demande est sans incidence sur les délais de paiement et de recours.

AVERTISSEMENT

Ces constatations font l'objet d'un traitement automatisé d'informations nominatives mis en oeuvre conformément aux dispositions de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

Vous avez un droit d'accès et de rectification (art. 39 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978). Ce droit d'accès s'exerce auprès du service expéditeur mentionné au recto.

Votre permis de conduire risque de se voir retirer le nombre de point(s) indiqué sur le tableau situé au verso du formulaire de requête en exonération après que la réalité de l'infraction aura été établie. Aux termes de l'article L 223-1 du code de la route, la réalité de l'infraction est établie par le paiement de l'amende forfaitaire. Le paiement de l'amende entraîne la reconnaissance de la réalité de l'infraction, et la réduction du nombre de point(s) correspondant. Vous serez ultérieurement informé du retrait de point(s) par une lettre que vous adressera le service du fichier national des permis de conduire. Les retraits et reconstitutions de points du permis de conduire font l'objet d'un traitement automatisé dénommé << Système National des Permis de Conduire >>. Enfin, vous pouvez exercer auprès du service préfectoral de votre domicile, un droit d'accès aux informations concernant votre permis de conduire, sans pouvoir en obtenir copie.

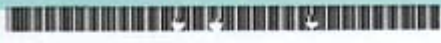

En l'absence de paiement dans les 45 jours suivant la date d'envoi de l'avis de contravention, le titre exécutoire de l'amende forfaitaire majorée sera émis à votre rencontre et entraînera un retrait de point(s).



Pour payer l'amende, vous avez le choix entre les moyens de paiement suivants :

- **Par chèque.** Etablissez un chèque libellé en euros (€) à l'ordre du **Trésor public** et expédiez-le avec la présente carte de paiement, dans une enveloppe affranchie à l'adresse indiquée au recto, sans agrafe ni trombone.
- **Par timbre amende.** Collez la partie à envoyer du timbre amende sur l'emplacement réservé au recto de la présente carte de paiement et expédiez celle-ci dans une enveloppe affranchie à l'adresse indiquée au recto.

Autre exemple de modèle de contravention³²²

Service verbalisateur		Date de l'avis de contravention	
Centre Automatisé de Constatation des Infractions Routières CS 41101 35911 RENNES CEDEX 9		11/05/2006	
AVIS DE CONTRAVENTION AU CODE DE LA ROUTE			
<p>Madame, Mademoiselle, Monsieur,</p> <p>Le véhicule dont le certificat d'immatriculation (carte grise) est établi à votre nom a fait l'objet d'un contrôle automatisé ayant permis de constater la contravention figurant ci-dessous.</p> <p>Pour payer l'amende ou contester, reportez-vous au dos.</p> <p>Pour toute information complémentaire, appelez le 0811 10 20 30 (prix d'une communication locale), ou consultez le site internet www.securiteroutiere.gouv.fr</p>			
<p>La présente contravention a été relevée le 29/03/2006 à 11:21 pour EXCES DE VITESSE INFÉRIEUR A 20 KM/H PAR CONDUCTEUR DE VÉHICULE A MOTEUR - VITESSE MAXIMALE AUTORISÉE INFÉRIEURE OU ÉGALE A 50 KM/H infraction prévue et réprimée par l'article R.413-14 du code de la route.</p>		VITESSE Limite à 50 km/h Exrogatoire à 63 km/h <small>Retenue après application de la marge technique : 58 km/h</small>	
Lieu de l'infraction Commune : QUEYRAC PK/PR : 069.500 Code postal : 33340 Voie : RN 215 -LESCAPON- Sens : SOULAC - BORDEAUX		IMMATRICULATION []	
Moyen de contrôle utilisé Identifiant : 1614 Marque : MESTA Type : 210 Numéro : 378 Vérifié le 20/10/2005 par DRIRE		GENRE-MARQUE-MODELE []	
Enquêteur []		PAYS France	
Montant de l'amende forfaitaire :		Perte de point(s) du permis de conduire OUI	
Si vous payez dans les 15 jours suivant la date d'envoi de l'avis de contravention (mentionnée en haut à droite du présent document), ce montant est ramené à :		135 €	
Si vous ne payez pas dans les 45 jours suivant la date d'envoi de l'avis de contravention (mentionnée en haut à droite du présent document), ce montant est majoré (*) et porté à :		90 €	
<small>*un avis de paiement de l'amende forfaitaire majorée vous sera adressé par le Trésor public (art 529-2 du code de procédure pénale)</small>		375 €	
CARTE DE PAIEMENT			
Si vous ne souhaitez payer ni par télépaiement ni par chèque, collez ci-dessous la partie à envoyer du timbre amende (sans de timbre fiscal)		N° d'Avis de Contravention [] Clé []	
Afin d'éviter toute erreur, si vous payez par timbre amende, veuillez ne pas effectuer d'autres règlements par chèque dans le même courrier.			
Paiement : Voir instructions au dos		CENTRE D'ENCAISSEMENT TSA 50701 35907 RENNES CEDEX 9	
NE RIEN INSCRIRE SOUS CE TRAIT - NE PAS PLIER			

³²² Radars-auto.com, *Modèle d'avis de contravention*, http://www.radars-auto.com/pv_contravention.php

ANNEXE III : FORMULAIRE DE REQUÊTE EN EXONÉRATION³²³FORMULAIRE
DE REQUÊTE EN EXONÉRATION

(art. 529 -10 et R. 49 -14 du code de procédure pénale)



Contravention numéro :

Je soussigné(e) _____

conteste l'infraction commise, avec le véhicule immatriculé _____ faisant l'objet de la contravention qui vient de m'être adressée pour le motif suivant (cochez la case correspondante 1, 2 ou 3 ci-dessous et renseignez les mentions obligatoires):

- 1 Mon véhicule a été volé détruit avant que l'infraction ne soit constatée. Je joins à ma requête le récépissé de dépôt de plainte ou la copie du récépissé de prise en charge pour destruction du véhicule, établi conformément aux dispositions de l'article R.322-9 du code de la route. Ce n'était pas mon véhicule J'ai déposé plainte parce que je présume que mon numéro d'immatriculation a été utilisé par une autre personne (délit d'usurpation de plaques d'immatriculation prévu par l'article L.317-4-1 du code de la route).
Je joins à ma requête un récépissé du dépôt de plainte.
De ce fait, je n'adresse ni paiement, ni consignation.

- 2 J'ai prêté mon véhicule à la personne suivante, qui le conduisait ou était susceptible de le conduire lorsque la contravention a été constatée:

(*) NOM : _____ (*) Prénom : _____

Epouse : _____ (*) Sexe : M F

(*) Date de naissance : ____/____/____ Lieu de naissance : _____

(*) Adresse : _____

(*) Code Postal : _____ (*) Ville : _____

(*) Titulaire du permis de conduire (*) n° : _____

(Joindre une photocopie de ce permis de conduire si possible)

Délivré le ____/____/____ par (Préfecture) _____

Je suis averti(e) que toute déclaration inexacte ou erronée est punie de 1500 € d'amende (article R.49-19 du code de procédure pénale), sans préjudice de l'application éventuelle des articles 226-10 ou 441-1 du code pénal réprimant la dénonciation calomnieuse (5 ans d'emprisonnement et 45 000 € d'amende) ou le faux (3 ans d'emprisonnement et 45 000 € d'amende).

De ce fait, je n'adresse ni paiement, ni consignation.

- 3 Autre motif ou absence des justificatifs ou des documents demandés. Dans ces cas, j'expose sur papier libre les raisons de ma contestation ou de l'absence de renseignements ou documents demandés ci-dessus. Je dois obligatoirement :
- Utiliser la carte de consignation pour m'acquitter d'une consignation de _____ euros, égale au montant de l'amende forfaitaire. Cette consignation n'est toutefois pas assimilable au paiement de l'amende forfaitaire et n'entraîne pas de retrait de points de mon permis de conduire.
 - Adresser le présent formulaire de requête en exonération accompagné du document justifiant le paiement de la consignation (attestation du comptable du Trésor public, photocopie de la carte de consignation munie du timbre amende ou photocopie du chèque) dans les 45 jours qui suivent la date d'envoi de l'avis de contravention.

(*) Mentions obligatoires.

A _____ le _____

Ce formulaire et le document justificatif du paiement# doivent, dans tous les cas, être adressés PAR LETTRE RECOMMANDÉE AVEC DEMANDE D'AVIS DE RÉCEPTION, dans les 45 jours qui suivent la date d'envoi de l'avis de contravention à :

Signature obligatoire

Coller ici
la partie à
conserver
du timbre
amende

CARTE DE CONSIGNATION

Immatriculation _____ Dépt. _____ Date de la Contravention _____

Montant de la consignation : _____ €

N° d'avis de contravention _____

Clé _____

Paiement : Voir instructions au dos

Ne rien inscrire sous ce trait - Ne pas plier

Si vous ne souhaitez pas
payer par chèque,
collez à cet emplacement
la partie à envoyer du
timbre amende
(pas de timbre fiscal)

³²³ Ministère de la Justice, *Formulaire de requête en exonération*, http://www.vos-droits.justice.gouv.fr/art_pix/Form12277v02FREQTI.pdf

INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

- Vous êtes informé(e) que votre requête en exonération sera transmise à l'officier du ministère public qui vérifiera si les conditions de recevabilité sont remplies. Si ce n'est pas le cas, vous recevrez un avis d'amende forfaitaire majorée. Si votre requête est recevable, l'officier du ministère public examinera son bien fondé et décidera, soit de classer sans suite la contravention, soit de vous poursuivre devant la juridiction de proximité.
- En cas de classement sans suite de la contravention, vous en serez informé(e). Si vous avez acquitté une consignation, vous pourrez en demander le remboursement au comptable du trésor public.
- En cas de poursuite, si la juridiction de proximité vous déclare coupable de la contravention, vous serez condamné(e) à une amende, dont le montant sera au moins supérieur de 10% au montant de l'amende forfaitaire(†) - (si une consignation a été versée elle sera déduite), et si cette contravention emporte retrait de points (voir le tableau ci-dessous), le nombre de points correspondant sera retiré de votre permis de conduire.
- En cas de condamnation, le juge pourra également prononcer à votre encontre, si elles sont encourues (voir le tableau ci-dessous), les peines complémentaires de suspension de permis de conduire, d'interdiction de conduire certains véhicules pour une durée maximum de 3 ans et l'obligation d'effectuer à vos frais un stage de sensibilisation à la sécurité routière.
- En tout état de cause, si vous n'établissez pas l'existence d'un vol ou de tout autre élément de force majeure, ou si vous ne fournissez pas tous les éléments permettant d'identifier l'auteur véritable de la contravention, ou si vous n'apportez pas tous les éléments permettant d'établir que vous n'êtes pas l'auteur de cette contravention, le juge devra vous déclarer pécuniairement redevable du paiement de l'amende encourue en application des dispositions de l'article L.121-3 du code de la route.
- En cas de décision de relaxe et s'il n'est pas fait application des dispositions de l'article L.121-3 du code de la route, vous pourrez demander le remboursement de la consignation, si elle a été acquittée, au comptable du trésor public.

ATTENTION, la requête en exonération sera irrecevable :

■ si ce formulaire n'est pas complété avec :

- dans le cas 1, le récépissé de dépôt de plainte pour vol ou usurpation des plaques d'immatriculation, ou la copie du récépissé de prise en charge pour destruction du véhicule,
- dans le cas 2, tous les renseignements préétablis d'un astérisque (*),
- dans le cas 3, l'attestation de paiement de la consignation, l'exposé sur papier libre des raisons de la contestation ou de l'absence des renseignements et des documents demandés,

■ Et s'il n'est pas envoyé par lettre recommandée avec demande d'avis de réception,

En conséquence, vous recevrez l'avis de paiement de l'amende forfaitaire majorée et s'il y a lieu, le nombre de points correspondant à la contravention sera retiré de votre permis de conduire.

Avant d'expédier le présent document à l'adresse indiquée au recto, il vous est conseillé de conserver une photocopie de ce formulaire de requête en exonération ainsi que de l'ensemble des documents que vous aurez envoyés.

Nature de la contravention	Amende forfaitaire	Amende forfaitaire majorée (1)	Amende pouvant être prononcée par le juge (2)(†)	Autres peines pouvant être prononcées (2)	Nombre de point(s) retiré(s) du permis de conduire (3)
Dépassement de moins de 20 Km/h, lorsque la vitesse maximale autorisée est supérieure à 50 Km/h	68 €	180 €	de 74,80 € à 450 €		1
Autre dépassement de moins de 20 Km/h	135 €	375 €	de 148,50 € à 750 €		1
Dépassement compris entre 20 et moins de 30 km/h					2
Dépassement compris entre 30 et moins de 40 km/h				Suspension du permis pendant 3 ans	3
Dépassement compris entre 40 et moins de 50 km/h				Interdiction de conduire certains véhicules pendant 3 ans, stage de sécurité routière	4
Non-respect des signalisations imposant l'arrêt du véhicule				Suspension du permis pendant 3 ans	4
Non-respect des distances de sécurité				3	
Non-respect de l'usage des voies réservées à certaines catégories de véhicules.					0

(1) Si la requête en exonération est irrecevable.

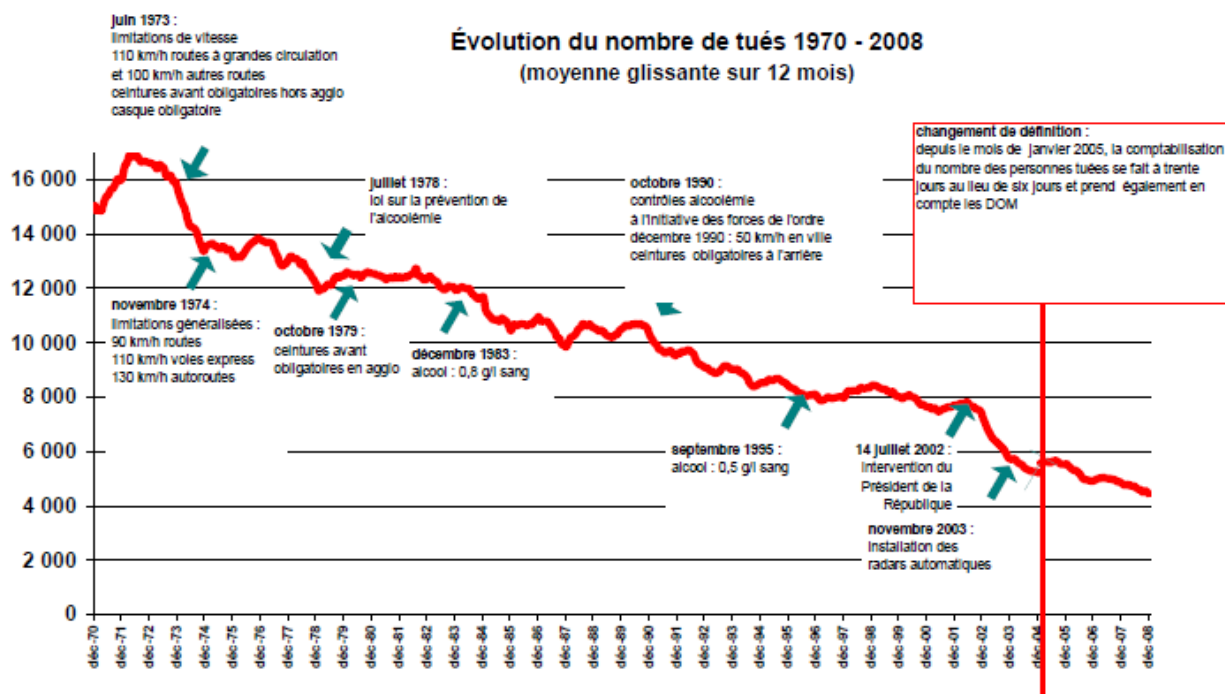
(2) Si la juridiction de proximité est saisie à la suite de votre requête.

(3) En cas de paiement de l'amende forfaitaire, d'émission du titre exécutoire d'amende forfaitaire majorée, d'exécution d'une composition pénale ou de condamnation par un juge.

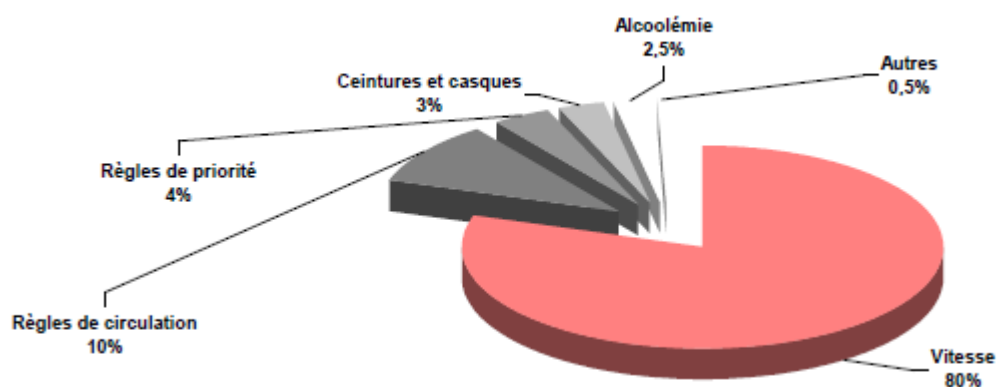


En cas de contestation, dans le cadre du cas 3, vous devez vous acquitter préalablement du montant de la consignation indiqué au recto.

- **Par chèque.** Etablissez un chèque libellé en euros(€) à l'ordre du Trésor public et expédiez-le avec la présente carte de consignation, dans une enveloppe affranchie à l'adresse indiquée au recto, sans agrafe ni trombone.
- **Par timbre amende.** Collez la partie à envoyer du timbre amende sur l'emplacement réservé au recto de la présente carte de consignation et expédiez celle-ci dans une enveloppe affranchie à l'adresse indiquée au recto.

ANNEXE IV : ÉVOLUTION DU NOMBRE DE TUÉS 1970 - 2008³²⁴

³²⁴ Sécurité routière, *Les grandes données de l'accidentologie*, p. 10, http://www2.securiteroutiere.gouv.fr/IMG/Synthese/SY_GDA.pdf

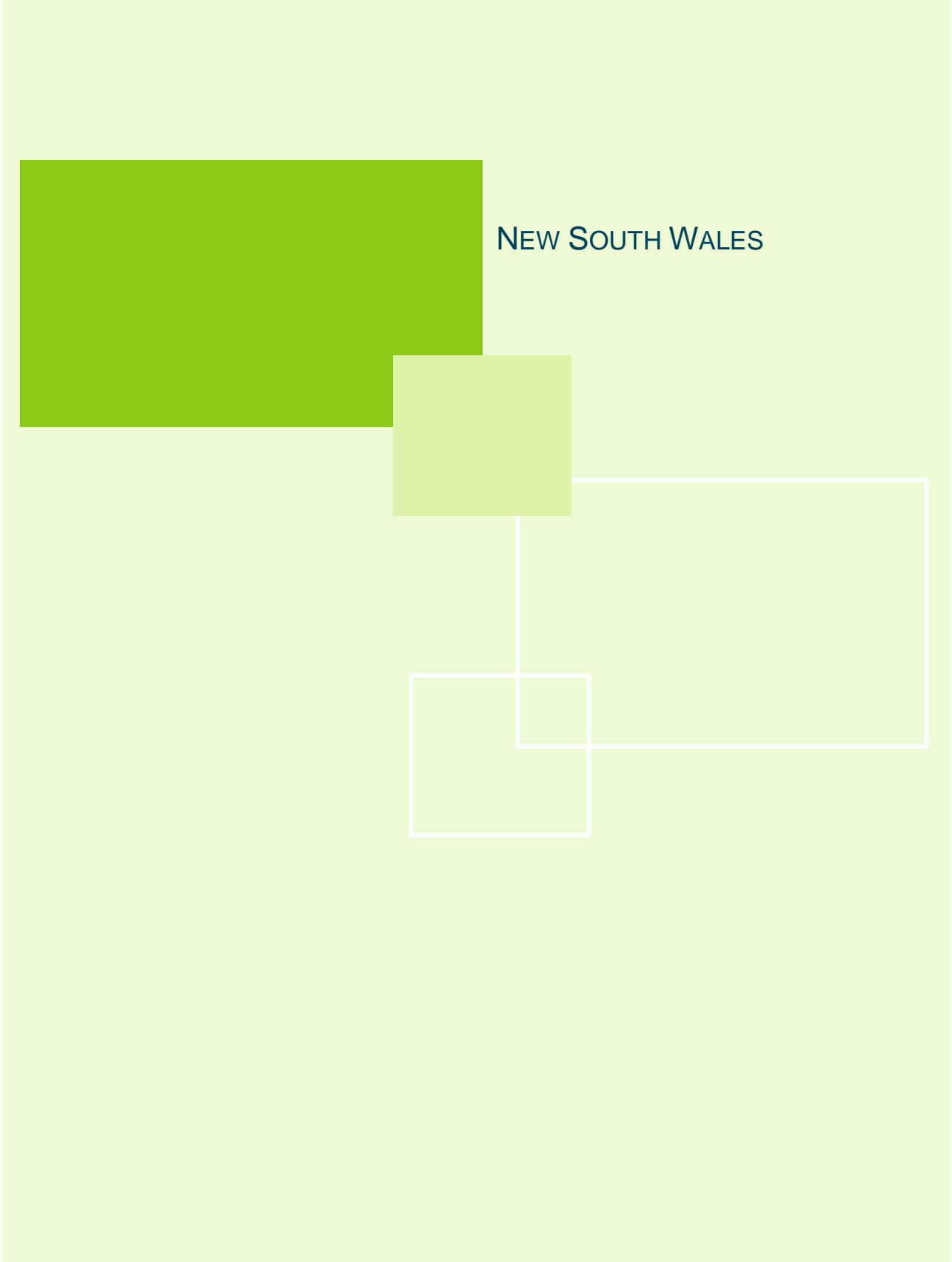
ANNEXE V : PART DES EXCÈS DE VITESSE DANS LES INFRACTIONS³²⁵

³²⁵ MIOCT, *Bilan du permis à points – Année 2008*, p. 5, http://www.interieur.gouv.fr/sections/a_votre_service/statistiques/securete_routiere/permis-points/bilan-2008/downloadFile/attachedFile/permis_2008.pdf?nocache=1253526170.33

ANNEXE VI : TYPES DE SANCTIONS APPLIQUÉES AUX EXCÈS DE VITESSE

Contravention	Libellé de l'infraction	Amendes	Retrait de points sur le permis	Autres peines pouvant être prononcées
Contravention de 5 ^e classe	Excès de vitesse ≥ 50 km/h	Fixée par le juge. Les contraventions de 5 ^e classe ne bénéficient pas de l'amende forfaitaire, l'amende sera fixée par le tribunal.	6 points Suspension pendant 3 ans sans sursis ni permis blanc et/ou confiscation du véhicule	
Contravention de 4 ^e classe	Excès de vitesse ≥ 40 et < 50	Amende forfaitaire : 135 € Amende minorée : 90 € Amende majorée : 375 €	4 points	Suspension du permis pendant 3 ans, interdiction de conduire certains véhicules pendant 3 ans, stage de sécurité routière
	Excès de vitesse ≥ 30 et < 40	Amende forfaitaire : 135 € Amende minorée : 90 € Amende majorée : 375 €	3 points	Suspension du permis pendant 3 ans, interdiction de conduire certains véhicules pendant 3 ans, stage de sécurité routière
	Excès de vitesse ≥ 20 et < 30	Amende forfaitaire : 135 € Amende minorée : 90 € Amende majorée : 375 €	2 points	
	Excès de vitesse < 20 avec limitation ≤ 50	Amende forfaitaire : 135 € Amende minorée : 90 € Amende majorée : 375 €	1 point	
Contravention de 3 ^e classe	Excès de vitesse < 20 avec limitation > 50	Amende forfaitaire : 68 € Amende minorée : 45 €	1 point	

Pour ce qui est du franchissement d'un feu rouge, l'amende forfaitaire est de 135 €, l'amende minorée de 90 € et l'amende majorée de 375 €. De plus, le contrevenant se verra retirer 4 points sur son permis de conduire.



NEW SOUTH WALES

L'État du New South Wales utilise des appareils photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges depuis 1988 et des cinémomètres photographiques depuis 1991. Cependant, les sites Internet ainsi que les documents publiés par les ministères et les autres organismes concernés par la sécurité routière utilisent les deux termes génériques suivants, et ce, indépendamment du type d'appareils : *speed camera* ou *safety camera*.

Afin d'alléger le texte et de bien cerner les différents types d'appareils, l'abréviation « CFR » sera utilisée pour décrire tous les types d'appareils photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges (*red-light safety camera*, *red-light speed camera*, etc.) et l'abréviation « CP » sera employée pour désigner tous les types de cinémomètres photographiques (*fixed speed camera*, *mobiles cameras*, *static speed camera*, *Bus/TWay camera*, *Safe-T-Cam*, etc.).

1 MISE EN CONTEXTE

1.1 Organisation politique et administrative

Le New South Wales (NSW) est l'un des six États du Commonwealth d'Australie³²⁶. Selon la Constitution australienne, les États fédérés sont principalement responsables en matière d'éducation, de santé publique, de sécurité, de gestion du territoire et des ressources naturelles ainsi que du transport, notamment de la sécurité routière.

La Constitution de 1902 du NSW stipule que l'État est régi par un régime parlementaire bicaméral fondé sur le modèle britannique et son parlement compte deux chambres, à savoir³²⁷ :

- l'Assemblée législative (chambre basse) qui compte 93 membres ou députés;
- le Conseil législatif (chambre haute) qui compte 42 membres élus au suffrage proportionnel.

L'organisation politique et administrative du NSW comprend trois paliers de gouvernement³²⁸ :

- Fédéral (gouvernement d'Australie³²⁹);
- Étatique (gouvernement du NSW);
- Local (municipalités et comtés³³⁰).

³²⁶ Le Commonwealth d'Australie comprend six États et deux territoires. L'annexe I présente schématiquement l'organisation politique et administrative du NSW.

³²⁷ NSW, *Constitution Act 1902 No 32*, <http://www.legislation.nsw.gov.au/viewtop/inforce/act+32+1902+FIRST+0+N/>
Un membre est élu à l'Assemblée législative pour chacun des 93 districts électoraux et la moitié des 42 membres du Conseil législatif est élu par l'électorat de l'État. Les élections ont lieu tous les quatre ans.

³²⁸ Parliament of New South Wales, *Government in NSW*,
<http://www.parliament.nsw.gov.au/prod/web/common.nsf/key/ResourcesSystemADemocraticSystem>

³²⁹ Comme les États sont financièrement dépendants du gouvernement fédéral, les deux ordres de gouvernement (fédéral et étatique) interviennent concurremment auprès des collectivités locales, notamment pour la construction des routes.

Par ailleurs, le NSW est l'État le plus peuplé avec 6,9 millions d'habitants et le plus riche de l'Australie avec un produit intérieur brut d'environ 360 G\$ A (338,4 G\$ CA³³¹), soit environ 32 % de celui de l'Australie pour l'année 2007-2008³³².

1.2 Partage des responsabilités en matière de sécurité routière

En Australie, plusieurs acteurs entrent en jeu en matière de sécurité routière : le gouvernement fédéral, les États ou les territoires, les services de police étatiques et les autorités locales. Cependant, tous n'ont pas les mêmes pouvoirs et prérogatives. De plus, la répartition des pouvoirs varie d'un État ou d'un territoire à l'autre. Au NSW, ils sont partagés selon la description qui suit.

1.2.1 Gouvernement fédéral

■ Department of Infrastructure, Transport, Regional Development and Local Government

Le *Department of Infrastructure, Transport, Regional Development and Local Government*, un ministère du gouvernement fédéral, effectue des recherches, des analyses et des enquêtes en sécurité des transports. Il exerce également des fonctions de réglementation au plan national (normes techniques, transport aérien et maritime principalement)³³³.

Il conseille les divers paliers de gouvernements (fédéral, étatique, territorial, régional et local) en matière de sécurité dans les transports. Il veille aussi à ce que les lois et réglementations adoptées en ce domaine par les États et les territoires ne soient pas en contradiction avec la législation fédérale, notamment en ce qui concerne les normes de sécurité et les normes techniques de construction³³⁴. Par ailleurs, il fixe les grandes orientations nationales en matière de sécurité routière³³⁵. Ces orientations résultent du travail d'un organisme intergouvernemental : la *National Transport Commission*.

■ National Transport Commission

En Australie, les États et les territoires réglementent les transports, et notamment la sécurité routière. Avant 1990, à cause des différences entre ces systèmes de réglementation les usagers de la route étaient soumis à des codes de sécurité routière où les catégories de permis, les classifications d'enregistrement, etc. n'étaient pas les mêmes d'un État ou d'un territoire à l'autre.

³³⁰ Les gouvernements locaux sont généralement des conseils municipaux pour les villes constituées (petites ou grandes) ou des conseils de comtés pour les régions rurales, les villages ou les territoires non organisés.

³³¹ Banque du Canada, *Taux de change*, <http://www.bankofcanada.ca/fr/taux/convertisseur.html>

Calculé selon le taux de change nominal au 18 février 2010 (1,00 \$ A = 0,94 S CA).

³³² NSW, *NSW Economy*, <http://www.business.nsw.gov.au/investment/economy/>

³³³ DoIT, *Our Role, Responsibilities and Services*, <http://www.infrastructure.gov.au/department/about/about.aspx>

³³⁴ Parliament of Australia, *Commonwealth Of Australia Constitution Act*, <http://www.aph.gov.au/SEnate/general/constitution/chapter5.htm>

Art. 109. « *When a law of a State is inconsistent with a law of the Commonwealth, the latter shall prevail, and the former shall, to the extent of the inconsistency, be invalid.* » Traduction libre : « Quand une loi d'un État est incompatible avec une loi du Commonwealth, c'est la dernière qui va prévaloir et la première sera invalide au fur et mesure de l'incompatibilité. » Cependant, les relations qui prévalent entre le gouvernement central et ceux des États et territoires australiens font en sorte qu'il y a une harmonisation au niveau des législations de ces deux paliers de gouvernements dans de nombreux domaines et notamment celui des transports. D'ailleurs, le financement de plusieurs programmes dépend de cette harmonisation des politiques et législations.

³³⁵ DoIT, *Our Role, Responsibilities and Services*, <http://www.infrastructure.gov.au/department/about/about.aspx>

Ainsi, en 1991, le gouvernement fédéral, les États et les territoires ont fondé la *National Transport Commission* pour coordonner une réforme réglementaire des politiques de transport des gouvernements fédéral, étatiques et territoriaux. Cette commission est un organisme statutaire chargé d'élaborer et de proposer des orientations nationales en matière de sécurité routière aux différents paliers de gouvernements³³⁶. En 2003, ces derniers ont convenu d'harmoniser leurs politiques en matière de transport routier. Cette réforme a été étendue au réseau ferroviaire et au transport intermodal en 2004³³⁷.

1.2.2 New South Wales

■ Road & Traffic Authority

Au NSW, l'État est le seul responsable du transport et de la sécurité routière sur son territoire³³⁸. L'organisme responsable en matière de sécurité routière depuis 1988 est la *Road & Traffic Authority* (RTA), une agence relevant du ministre du *NSW Transports & Infrastructures* (NSWTI)³³⁹. Ce dernier définit les orientations générales du NSW en matière de sécurité routière³⁴⁰. La section 4.2 « *Principaux acteurs gouvernementaux* » énonce plus en détail les rôles et responsabilités de chacun en matière de sécurité routière.

La RTA élabore et met en œuvre le plan stratégique de l'État en matière de sécurité routière, le *Road Safety 2010*, suivant les orientations prises par le NSWTI. Par ailleurs, l'agence est à l'origine du déploiement des CFR au NSW qu'elle gère et exploite depuis 1988. En 2008, elle est devenue l'unique gestionnaire et opérateur des CP fixes et des CFR déployés sur l'ensemble du réseau routier de l'État (autoroutes fédérales et étatiques, routes de campagne, routes municipales, etc.)³⁴¹. L'organigramme de la RTA est présenté à l'annexe II.

■ New South Wales Police Force

La *New South Wales Police Force* (NSWPF) constitue l'unique force policière du NSW. Elle est présente sur l'ensemble du territoire de l'État et possède 372 bureaux régionaux et postes de police locaux (municipalités, communautés rurales, etc.)³⁴². Elle assure la surveillance de toutes les voies de transport maritime, terrestre et aérien. Jusqu'en 2008, la NSWPF assumait conjointement la gestion et les opérations des CP fixes avec la RTA. Depuis cette date, elle travaille toujours étroitement avec la RTA pour le choix des emplacements des CP fixes et des CFR, mais c'est la RTA qui gère et exploite les appareils.

La NSWPF gère seule les CP mobiles sur le réseau routier de l'État depuis 1991, année du déploiement des premiers CP sur les routes du NSW³⁴³. De plus, elle mène régulièrement des opé-

³³⁶ NTC, *Inter-Governmental Agreement*, <http://www.ntc.gov.au/filemedia/general/NTCIGA.pdf>

³³⁷ NTC, *About the National Transport Commission*, <http://www.ntc.gov.au/ViewPage.aspx?documentid=44>

³³⁸ Elizabeth Maher (24 février 2010). *Speed Cameras*, [courrier électronique à Marc Demers], [en ligne], marc.demers@enap.ca

³³⁹ New South Wales Consolidated Acts, *Transport Administration Act 1988*, http://www.austlii.edu.au/au/legis/nsw/consol_act/taa1988305/

Ses pouvoirs s'étendent même à la réglementation en matière de stationnement.

³⁴⁰ Ces orientations tiennent habituellement compte des grandes orientations nationales élaborées par la NTC.

³⁴¹ Avant 2008, la gestion des CP fixes était assumée conjointement par la RTA et la NSWPF.

³⁴² NSWPF, *DEC 09*, http://www.police.nsw.gov.au/news/police_number/last_6_months/dec_09

³⁴³ NSWPF Customer Assistance Unit (3 mars 2010). *Mobiles Cameras*, [courrier électronique à Marc Demers], [en ligne], marc.demers@enap.ca

rations de contrôle de la vitesse (opérations radars, barrages routiers, etc.) sur l'ensemble du réseau routier.

Toutefois, selon le représentant de la RTA, la NSWPF a considérablement réduit son utilisation des CP mobiles au profit des appareils radars manuels (LIDAR). En fait, il affirme même qu'il ne serait pas surpris que la NSWPF ait complètement abandonné l'utilisation des CP mobiles. Il s'est engagé à vérifier ses impressions et à confirmer à L'Observatoire si tel est bien le cas. Toutefois, au moment de finaliser l'étude, cette confirmation n'avait pas été obtenue³⁴⁴.

1.2.3 Autorités locales

Les autorités locales (municipalités ou comtés) ne possèdent pratiquement aucun pouvoir en matière de sécurité routière. En effet, bien qu'elles soient autorisées à construire des voies publiques, leur seul pouvoir consiste à déterminer leur vocation (sens unique, avenue, etc.). De plus, elles doivent se conformer à la législation de l'État en matière de construction des routes (normes techniques, panneaux de signalisation, éclairage, etc.)³⁴⁵.

Cependant, en matière de sécurité routière, les autorités locales interagissent avec la RTA par l'entremise des *Local Traffic Committee* (LTC). Ces comités sont des instances consultatives où elles peuvent proposer des emplacements pour l'installation des CFR et des CP dans leurs juridictions³⁴⁶ (voir la section 4.2 « Principaux acteurs gouvernementaux » pour plus de détails au sujet des LTC).

1.3 État de la situation par rapport à la sécurité routière

En 2000, le NSW adoptait son plan stratégique, le *Road Safety 2010*, dans lequel il se fixait comme objectif de diminuer de moitié les décès sur la route pour la fin de la décennie, soit en 2010³⁴⁷; les données en date de février 2010 indiquent plutôt une baisse d'environ 25 %³⁴⁸. En effet, malgré les programmes mis en œuvre depuis les deux dernières décennies pour lutter contre la vitesse, celle-ci demeure toujours la première cause des décès sur les routes de l'État. Les statistiques montrent que la vitesse est responsable d'un peu plus de 40 % de ces pertes de vies.

Toutefois, sur le long terme, les statistiques montrent que le ratio des décès attribuables aux accidents de la route par 100 000 habitants a régressé de 26,75 en 1969 à 6,5 en 2009. En chiffre absolu, le nombre de victimes de la route est passé de 1 188 à 460 durant cette période. Par ailleurs, les données pour les 5 premières années du déploiement des CFR et des CP indiquent une nette diminution des accidents mortels puisque le ratio est passé de 18,17 en 1988 (1 037 décès) à 10,88 en 1992 (649 décès). Par la suite, la diminution est moins marquée, mais constante, pas-

³⁴⁴ Paul Hayes (24 mars 2010). *Speed and Safety Cameras*, [courrier électronique à Marc Demers], [en ligne], marc.demers@enap.ca

³⁴⁵ New South Wales Consolidated Acts, *Road Rules 2008*, <http://www.legislation.nsw.gov.au/fullhtml/inforce/subordleg+179+2008+cd+0+N>

³⁴⁶ Elizabeth Maher (23 février 2010). *Local Authorities*, [courrier électronique à Marc Demers], [en ligne], marc.demers@enap.ca

³⁴⁷ RTA, *Problem definition and countermeasures*, <http://www.rta.nsw.gov.au/roadsafety/speedandspeedcameras/problemdefinitionandcountermeasures.html>

³⁴⁸ RTA, *Crash Statistics*, http://www.rta.nsw.gov.au/roadsafety/downloads/fatality_rate_1908_to_2009.pdf
Ces données sont provisoires puisque l'année 2010 n'est pas encore terminée.

sant à 8,78 en 1998 (556 décès) et 5,31 en 2008 (374 décès), soit respectivement 10 et 20 ans après le déploiement des premiers CFR et CP³⁴⁹.

En 2009, une augmentation du ratio à 6,48 (460 décès) a toutefois été constatée³⁵⁰. Les analyses préliminaires de la RTA sur les 3 dernières années (2007-2009) indiquent que cet accroissement est principalement attribuable à une hausse des accidents en milieu rural. En effet, 65 % des accidents mortels ont lieu sur des routes ou des chemins de campagne. De plus, cette proportion des accidents mortels en zone rurale est en augmentation alors que les décès en milieu urbain ainsi que sur les autoroutes sont en régression³⁵¹. La RTA estime que les pertes financières engendrées par les accidents de la route s'élèvent à plus de 3,7 G\$ A (3,5 G\$ CA) annuellement³⁵².

2 UTILISATION DES CINÉMOMÈTRES PHOTOGRAPHIQUES ET DES CAMÉRAS AUX FEUX ROUGES

2.1 Perspective historique

La vitesse demeure, avec l'alcool au volant, une préoccupation constante pour les autorités australiennes en matière de sécurité routière. Au NSW, l'État s'est engagé dans un processus de réduction des accidents mortels attribuables à la vitesse, et ce, dès 1969. Cependant, il faudra attendre 1988 avant de voir les premières CFR installées à des intersections, 1991 pour le déploiement des premiers CP mobiles sur les routes de l'État et 1997 pour l'installation de CP fixes. L'utilisation des CFR et des CP au NSW s'inscrit dans une stratégie de sécurité routière visant à rendre les routes de l'État les plus sécuritaires possible.

Le tableau qui suit montre les actions mises en œuvre par le NSW en matière de gestion de la vitesse depuis les 40 dernières années³⁵³.

³⁴⁹ RTA, *Fatality Rates 1908-2009*, http://www.rta.nsw.gov.au/roadsafety/downloads/fatality_rate_1908_to_2009.pdf

³⁵⁰ RTA, *Crash Statistics*, http://www.rta.nsw.gov.au/roadsafety/downloads/fatality_rate_1908_to_2009.pdf

Les données montrent que cette hausse s'est amorcée en janvier 2009.

³⁵¹ RTA, *Road Traffic Crashes in New South Wales, 2008*, <http://www.rta.nsw.gov.au/roadsafety/downloads/accidentstats2008.pdf>

De plus, l'alcool est en cause dans un accident sur trois.

³⁵² RTA, *Road Safety 2010*, p. i, <http://www.rta.nsw.gov.au/roadsafety/downloads/rs2010.pdf>

RTA, *Crash statistics*, <http://www.rta.nsw.gov.au/roadsafety/statistics/index.html>

³⁵³ Colin Harwood, *Speed Enforcement in Australasia*, p. 129.

RTA, *Speed Problem Definition and Countermeasure Summary*, p. 1, <http://www.rta.nsw.gov.au/roadsafety/downloads/speedprobdefcountv2.pdf>

RTA, *Fixed digital speed cameras*, <http://www.rta.nsw.gov.au/roadsafety/speedandspeedcameras/fixeddigitalcameras/index.html>

RTA, *Safety cameras*, <http://www.rta.nsw.gov.au/roadsafety/speedandspeedcameras/safetycameras/index.html>

TABEAU 13 : HISTORIQUE DE LA GESTION DE LA VITESSE ET AUTRES ÉLÉMENTS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Année	Évènement
1969	▪ Introduction du système de points d'inaptitude
1970	▪ Utilisation des premiers radars pour contrôler les excès de vitesse (routes et autoroutes nationales)
1987	▪ Déploiement des premiers véhicules policiers spécialement identifiés pour le contrôle de la vitesse
1988	▪ Adoption de la <i>Transport Administration Act</i> qui crée la <i>Road & Traffic Authority</i> (RTA) ▪ Déploiement des premières CFR dans l'agglomération urbaine de Sydney
1990	▪ Bannissement des détecteurs de radar ▪ Publication du <i>Road Safety 2000</i> du gouvernement du NSW (plan stratégique sur 10 ans assurant la mise en œuvre des orientations de l'État en matière de sécurité routière)
1991	▪ Déploiement des premiers CP mobiles sur les autoroutes et routes nationales (20 appareils) ▪ Entrée en vigueur de la législation sur la limite de 20 mg d'alcool par 100 ml de sang (.02) pour les conducteurs professionnels (routiers, chauffeurs de taxi, livreurs, etc.)
1993	▪ Déploiement de CP mobiles en milieu rural ▪ Ajout de 54 CFR au réseau urbain
1994	▪ Le RTA crée une section dédiée à la sécurité routière. Cette section prendra de plus en plus d'importance au sein de RTA et deviendra le <i>NSW Centre for Road Safety</i> .
1997	▪ Installation des premiers CP fixes en milieu urbain (entrées et sorties du <i>Sydney Harbour Tunnel</i>) ▪ Entrée en vigueur de la réglementation sur la perte « en double » des points d'inaptitude pour les infractions majeures (<i>major offense</i>) : excès de vitesse de plus de 30 km/h et la conduite en état d'ébriété
1998	▪ Diminution de la limite de vitesse en milieu urbain de 60 à 50 km/h ▪ Entrée en vigueur de la nouvelle réglementation contre les récidivistes (après 3 offenses majeures, la suspension du permis de conduire ou d'immatriculation est doublée, passant de 5 à 10 ans)
1999	▪ Début du remplacement des CFR et des CP analogiques par des CFR et des CP numériques ▪ Adoption de la <i>Road Transport (Safety and Traffic Management) Act 1999</i> harmonisant la législation en matière de transport et de sécurité routière du NSW avec celle du fédéral (<i>Australian Road Rules</i>) ▪ Déploiement des premiers CP fixes sur les routes et autoroutes (25 appareils)
2000	▪ Publication du <i>Road Safety 2010</i> du gouvernement du NSW (plan stratégique sur 10 ans assurant la mise en œuvre des orientations de l'État en matière de sécurité routière).
2001	▪ Étude sur la gestion de la vitesse en Australie et en Nouvelle-Zélande (une section complète est dédiée au programme du NSW et à l'utilisation des CFR et des CP fixes comme outils de gestion de la vitesse. L'étude indique que le déploiement des CFR et des CP fixes réduit le nombre d'accidents de 20 % à 50 % selon le cas)
2004	▪ Entrée en vigueur de l'interdiction pour les apprentis conducteurs et les détenteurs d'un permis probatoire de consommer de l'alcool avant de conduire (<i>Zero Alcohol Limit</i>)
2005	▪ Étude sur l'efficacité des CP fixes par la RTA. Les résultats incitent le RTA à déployer plus de CP fixes
2007	▪ Création du <i>NSW Centre for Road Safety</i> ▪ Lancement d'une campagne publicitaire contre la vitesse (<i>Speeding. No one thinks big of you</i>)
2008	▪ La RTA devient l'unique gestionnaire et opérateur du système des CFR et des CP fixes ▪ Adoption de la <i>Road Rules 2008</i> et de la <i>Road Transport Legislation Amendment Act 2008</i> qui permettent la suspension immédiate du permis de conduire en cas de vitesse excessive par un policier lors d'une interception ou d'une opération de contrôle (<i>On the Spot</i>)

Année	Évènement
2009	<ul style="list-style-type: none"> Adoption de la <i>Road Transport Legislation Amendment (Traffic Offence Detection) Act 2009</i> qui constitue une mise à jour de la <i>Road Transport (Safety and Traffic Management) Act 1999</i> concernant l'utilisation de caméra pour détecter les infractions au Code de sécurité routière (excès de vitesse, immatriculation périmée, conduite dangereuse, stationnement illégal, circulation sur une voie réservée aux transports en commun, surcharge, etc.)

Par ailleurs, depuis la mise en œuvre du *Road Safety 2010*, en 2000, le NSW à l'instar de nombreux pays européens tels que la Suède et les Pays-Bas axe sa politique de sécurité routière sur une diminution du nombre des blessures résultant des accidents de la route plutôt que sur une réduction globale du nombre d'accidents.

2.2 Portrait actuel

Au 20 juin 2009, la RTA comptait 172 CP fixes couvrant 141 sites accidentogènes et 44 zones scolaires et 200 intersections ont ainsi été équipées de CFR³⁵⁴. D'ailleurs, 72 % des CFR et des CP fixes sont déployés dans la zone métropolitaine de Sydney³⁵⁵.

Le tableau suivant illustre la répartition des CFR et des CP fixes au NSW.

TABLEAU 14 : EMBLEMMENT DES CFR ET DES CP

Type	Total	Répartition		
		Routes et autoroutes	Zone urbaine	Zone scolaire
CP fixes	172	67	40	65
CFR	200	--	200	--

Par ailleurs, sur les 200 CFR déployées en zone urbaine, 29 peuvent également détecter les excès de vitesse.

La RTA utilise aussi plusieurs autres types de caméras conçues pour faire respecter le Code de sécurité routière. Il s'agit principalement de caméras de surveillance routière auxquelles ont été ajoutés les capteurs nécessaires pour mesurer la vitesse. L'utilisation de ce type de caméra pour constater simultanément plus d'une infraction est permise par la *Road Transport (Safety and Traffic Management) Act 1999* (voir la section 3.1 *Cadre législatif*).

Le tableau suivant présente les autres types de caméras de surveillance routière utilisées par le RTA possédant également la capacité de mesurer la vitesse³⁵⁶.

³⁵⁴ RTA, *Annual Report 2008-09*, p. 58-59,

http://www.rta.nsw.gov.au/publicationsstatisticsforms/downloads/rta_annualreport_2009_complete.pdf

³⁵⁵ RTA, *Fixed speed camera locations in NSW maps*,

http://www.rta.nsw.gov.au/roadsafety/downloads/speed_camera_location_maps_dl1.html

63 % des habitants du NSW demeurent dans la région métropolitaine de Sydney.

³⁵⁶ RTA, *Annual Report 2008-09*, p. 33, 50-58 et 67,

http://www.rta.nsw.gov.au/publicationsstatisticsforms/downloads/rta_annualreport_2009_complete.pdf

TABLEAU 15 : CAMÉRAS DE SURVEILLANCE ROUTIÈRE CAPABLES DE MESURER LA VITESSE

Type	Nombre	Fonction
Safe-T-Cam ³⁵⁷	27	Identification des poids lourds dans les postes de pesée et de contrôle routier.
Bus camera ³⁵⁸	34	Surveillance des couloirs réservés aux autobus.
TWay camera ³⁵⁹	36	Surveillance des rames de tramways.
Noise brake camera ³⁶⁰	7	Surveillance de l'utilisation de frein moteur en zone urbaine.
Traffic camera ³⁶¹	1 400	Caméra de surveillance du trafic (caméra de tronçon)
Smoke pollution cameras ³⁶²	n. d.	Surveillance des pots d'échappement des poids lourds.

La RTA utilise aussi 582 panneaux électroniques à messages variables (*variable message signs*) équipés de capteurs mesurant la vitesse. Ces panneaux sont surtout utilisés lors de campagne de sensibilisation ainsi qu'aux abords de travaux routiers afin d'inciter les conducteurs à ralentir en leur indiquant la vitesse à laquelle ils roulent ainsi que la vitesse sécuritaire à adopter³⁶³.

Il est important de noter que les sources consultées traitent succinctement des CFR et aucunement des CP mobiles. Seul, le site Internet de la NSWPF fait mention de caméras mobiles, mais il s'agit d'un système de caméra radar (LIDAR³⁶⁴) ou d'un système de radar laser couplé à une caméra embarquée. Ce sont des caméras déjà présentes dans les véhicules de police et qui servent à enregistrer l'intervention des policiers lors d'une interception ou d'une poursuite³⁶⁵.

3 CADRE LÉGISLATIF ET ADMINISTRATIF

3.1 Cadre législatif

Comme mentionné à la section 1.2 « Partage des responsabilités en matière de sécurité routière », au NSW, l'État est la seule entité pouvant légiférer dans ce domaine, quel que soit le type de

³⁵⁷ Ces caméras mesurent la vitesse des poids lourds entre deux points de contrôle.

³⁵⁸ Ces caméras mesurent la vitesse de la même manière qu'un radar laser (LIDAR).

³⁵⁹ *Ibid.*

³⁶⁰ *Ibid.*

³⁶¹ Ces caméras peuvent mesurer la vitesse entre deux points de contrôle (*point to point*). Même si la législation permet de le faire depuis 1999 et que les caméras sont équipées en ce sens, la RTA n'utilise pas encore cette technologie.

³⁶² Paul Hayes (24 mars 2010). *Speed and Safety Cameras*, [courrier électronique à Marc Demers], [en ligne],

marc.demers@enap.ca Ces caméras mesurent la vitesse de la même manière qu'un radar laser (LIDAR).

³⁶³ RTA, *Annual Report 2008-09*, p. 33,

http://www.rta.nsw.gov.au/publicationsstatisticsforms/downloads/rta_annualreport_2009_complete.pdf

³⁶⁴ NSWPF, *Traffic Services*, http://www.police.nsw.gov.au/about_us/structure/operations_command/traffic_services

Les LIDAR de quatrième génération peuvent prendre des photographies numériques des véhicules en infraction et effectuer plusieurs types de mesures paramétriques autres que la vitesse.

³⁶⁵ Ces caméras sont habituellement pointées vers l'avant du véhicule policier, mais elles peuvent aussi être réorientées au besoin.

route (fédérale, étatique, municipale et rurale)³⁶⁶. Plusieurs lois régissent les transports et la sécurité routière³⁶⁷. Les principales lois liées à la gestion et à l'utilisation des CP et CFR sont les suivantes³⁶⁸ :

◆ Transport Administration Act 1988

Cette loi constituante est à l'origine de la RTA. Elle définit la mission et les responsabilités de la RTA. Elle prévoit la dotation de la RTA en ressources humaines et financières, y compris l'établissement d'un fonds (*Roads and Traffic Authority Fund*) pour déposer les sommes perçues auprès de sa clientèle ainsi que les budgets alloués par le gouvernement (*voir la section 5.2 « Circuit du contrôle-sanction » à ce sujet*). Cette loi instaure aussi la mise en place d'un comité consultatif (*Roads and Traffic Advisory Council*) pour conseiller le ministre des Transports et la RTA³⁶⁹.

◆ Roads Act 1993

La *Roads Act* établit les règles de circulation en matière de voies publiques et de classement des routes. Elle prévoit également le partage des pouvoirs (principalement pour la réalisation des travaux routiers) entre la RTA et toutes autres autorités publiques (gouvernement local). Il est important de souligner que l'article 64 confère à la RTA les pleins pouvoirs sur toutes les routes du NSW (fédérales, étatiques, municipales, rurales, etc.)³⁷⁰.

◆ Road Transport (Safety and Traffic Management) Act 1999

Cette loi met en place les procédures pour adopter un Code de la route étatique cohérent et harmonisé sur la législation fédérale (*Australian Road Rules*). Elle définit également les mesures législatives et administratives en matière de contrôle de la circulation, de gestion du trafic routier et de sécurité routière ainsi que dans tous autres domaines connexes³⁷¹.

³⁶⁶ NTC, *Australian Road Rules*, http://www.ntc.gov.au/filemedia/Reports/ARR_February_2009_final.pdf

La législation fédérale prévoit qu'un État ou un territoire peut légiférer sur les portions des voies de circulation fédérales traversant son territoire.

³⁶⁷ Il y a notamment la loi suivante : la *Motor Vehicles Taxation Act 1988* qui permet à la RTA d'établir et d'imposer la tarification relativement à l'immatriculation des véhicules à moteur, sauf les véhicules lourds, et de percevoir les montants prévus à cet effet. Elle prévoit que toutes les recettes fiscales soient versées au fonds de la RTA. Cette loi prévoyait également l'indexation automatique de la fiscalité des véhicules à moteur à partir du 1^{er} janvier 1997.

Voir NSW Legislation, *Motor Vehicles Taxation Act 1988*,

<http://www.legislation.nsw.gov.au/maintop/view/inforce/act+111+1988+cd+0+N>

Ainsi que la *Road Transport (Heavy Vehicle Registration Charges) Act 1995* qui permet à la RTA d'établir et d'imposer la tarification liée à l'immatriculation des véhicules lourds et de percevoir les montants prévus à cet effet.

Voir NSW Legislation, *Road Transport (Heavy Vehicles Registration Charges) Act 1995*,

<http://www.legislation.nsw.gov.au/maintop/view/repealed/act+72+1995+cd+0+Y>

³⁶⁸ RTA, *Legislation*, <http://163.189.7.150/aboutus/whowareandwhatwedo/legislation/index.html>

NSWG, *NSW Legislation*, <http://www.legislation.nsw.gov.au/>

³⁶⁹ NSW Legislation, *Transport Administration Act 1988*,

<http://www.legislation.nsw.gov.au/maintop/view/inforce/act+109+1988+cd+0+N>

³⁷⁰ NSW Legislation, *Roads Act 1993*, <http://www.legislation.nsw.gov.au/viewtop/inforce/act+33+1993+first+0+N>

³⁷¹ NSW Legislation, *Road Transport (Safety and Traffic Management) Act 1999*,

<http://www.legislation.nsw.gov.au/maintop/view/inforce/act+20+1999+cd+0+N>

Elle régleme nte l'usage des caméras (incluant les CFR et CP) dans le cadre de l'application du Code de sécurité routiè re, à savoir³⁷² :

- Article 44 – Définit les types de caméras (CFR, CP, etc.) pouvant être utilisées pour la gestion du Code de sécurité routiè re (*approved camera recording device*);
- Article 45 – Spécifie les données recueillies par les caméras :
 - la vitesse du véhicule;
 - la date (jour-mois-année);
 - l'heure (heure-minute-seconde);
 - l'endroit (géopositionnement par satellite);
 - la limite de vitesse permise;
 - la direction du véhicule par rapport à l'appareil
 - des données paramétriques additionnelles³⁷³.
- Article 46 – Définit le processus de validation de l'infraction (contrôle, validation et signature de l'infraction) et la certification des appareils ainsi que des opérateurs;
- Articles 47, 47A et 47B – Réglementent et encadrent l'utilisation des données photographiques recueillies devant servir à valider une infraction au Code de sécurité routiè re. Ces articles définissent également le processus de vérification des appareils et prévoient un calendrier d'entretien et de vérification;
- Articles 50 à 57C – Réglementent le déploiement des caméras (CFR, CP, etc.) sur le réseau routier de l'État (emplacement, normes techniques sur le positionnement des appareils, calendrier de vérification et de certification périodique, certification des opérateurs, etc.).

Les articles qui suivent ne s'adressent qu'aux poids lourds et aux conducteurs professionnels :

- Articles 58 à 69 – Définissent les infractions pouvant être constatées par un système photographique (CFR, CP, etc.) et les peines encourues (point d'inaptitude et peine d'emprisonnement);
- Articles 69A à 69F – Réglementent l'utilisation des caméras (CFR, CP, etc.) relativement aux infractions commises par les poids lourds.

◆ Road Transport (General) Act 2005

Cette loi définit l'administration et l'application de la législation en matière de transport et de sécurité routiè re. Elle prévoit un processus d'examen des décisions prises en vertu de la législation (mécanisme de contestation). Elle régleme nte la circulation des véhicules sur les routes et dans tous les domaines connexes³⁷⁴.

³⁷² *Ibid.*, p. 35-55.

³⁷³ Il s'agit de données utilisées par la RTA dans la validation des infractions. Les sources consultées n'indiquent pas la nature de ces données.

³⁷⁴ NSW Legislation, *Road Transport (General) Act 2005*,
<http://www.legislation.nsw.gov.au/maintop/view/inforce/act+11+2005+cd+0+N>

◆ Autres lois et règlements

La RTA applique également des lois et règlements sur les cours de conduite, les véhicules récréatifs hors route, la délivrance des permis de conduire, les normes techniques régissant les véhicules routiers (standards de sécurité), etc.³⁷⁵.

Plusieurs de ces règlements et lois modifient des lois existantes afin d'y inclure les divers appareils utilisés par le NSW dans sa gestion de la sécurité routière (CFR, CP, autres types de caméras, capteurs électroniques, etc.). Certains amendements permettent, d'une part, l'utilisation de nouveaux types d'appareils qui n'existaient pas lors de l'adoption de la loi ou du règlement d'origine, et d'autre part, l'introduction de nouvelles dispositions en matière de transports et de sécurité routière.

3.2 Cadre administratif

En 1991, les gouvernements fédéral, étatiques et territoriaux ont décidé d'harmoniser leur réglementation respective en matière de transport. Un organisme intergouvernemental a été créé à cet effet : la *National Transport Commission*. Depuis, celle-ci propose de grandes orientations en matière de sécurité dans les transports que les différents paliers de gouvernements incluent dans leur stratégie de sécurité routière.

Au NSW, le plan stratégique *Road Safety 2010* avait comme objectif principal de sauver 2 000 vies sur une période de 10 ans (2000-2010). Adopté en 2000, il prévoyait atteindre cet objectif par la mise en œuvre de plusieurs mesures en matière de gestion de la vitesse, notamment le déploiement de nouveaux CFR et CP fixes sur les routes de l'État. Le plan stratégique demandait aussi un renforcement des sanctions pour les contrevenants (vitesse excessive, récidiviste de la route, alcool au volant, etc.)³⁷⁶.

Avec le *Road Safety 2010*, le NSW adoptait une nouvelle vision stratégique en matière de sécurité routière, soit une diminution des blessures résultant des accidents de la route plutôt qu'une réduction des accidents. Cette nuance fait en sorte que les initiatives posées le sont dans une perspective de préserver des vies, expliquant ainsi l'objectif de « sauver » 2 000 vies en 10 ans.

³⁷⁵ À titre d'exemple : *Transport Administration (General) Regulation 2000; Transport Administration (Staff) Regulation 2000; Interstate Road Transport Regulation 1986; Driving Instructors Act 1992; Recreation Vehicles Act 1983; Sydney Harbour Tunnel (Private Joint Venture) Act 1987; Roads (General) Regulation 2000; Road Transport (General) Regulation 2005; Road Transport (Mass, Loading and Access) Regulation 2005; Road Transport (Heavy Vehicle Registration Charges) Regulations 1996; Road Transport (Safety and Traffic Management) Regulation 1999; Road Transport (Safety and Traffic Management)(Driver Fatigue) Regulation 1999; Road Transport (Vehicle Registration) Act 1997; Road Transport (Vehicle Registration) Regulation 2007; Road Transport (Driver Licensing) Act 1998; Road Transport (Driver Licensing) Regulation 1999; Road Transport (General) (Short Descriptions and Penalty Notice Offences) Regulation 1999; Road Rules 2008.*

³⁷⁶ RTA, *Legislation*, <http://163.189.7.150/aboutus/whoweareandwhatwedo/legislation/index.html>
RTA, *Road Safety 2010*, p. 2-3, <http://www.rta.nsw.gov.au/roadsafety/downloads/rs2010.pdf>

TABLEAU 16 : OBJECTIFS DU ROAD SAFETY 2010

Année	Vies sauvées	Blessures évitées
2005	820	15 500
2010	2 000	38 000

Cependant, le *Road Safety 2010* n'indique pas de quelle façon la RTA entend mesurer l'atteinte de ces objectifs. De plus, comme mentionné précédemment à la section 1.3 « État de la situation par rapport à la sécurité routière », la RTA n'atteindra pas ses objectifs puisque le nombre de décès sur les routes ne devrait baisser que de 45 pour cette décennie, passant de 524³⁷⁷ en 2001 à 479 pour 2010³⁷⁸. Mentionnons également que le plan stratégique précédent, le *Road Safety 2000*, adopté en 1995, avait un objectif de 500 décès (ou moins) pour l'année 2000³⁷⁹; il y a eu 603 morts sur les routes du NSW en 2000 et cet objectif ne sera atteint qu'en 2006 (496 cès³⁸⁰).

4 MODE DE GOUVERNANCE

4.1 Résumé du modèle de gouvernance

La gouvernance relative à l'utilisation de CP et de CFR au NSW peut être résumée ainsi :

- Niveau stratégique – Le NSWTI élabore et définit la politique de l'État en matière de gestion du trafic et de la sécurité routière. Il fixe les grandes orientations ainsi que les objectifs généraux à atteindre à court et à long termes;
- Niveau tactique – La RTA élabore et définit la stratégie de l'État en matière de sécurité routière selon les objectifs établis par le NSWTI. Elle est aussi responsable de sa mise en œuvre. Les gouvernements locaux participent à la sélection de l'emplacement des CFR et des CP fixes par le truchement d'organismes consultatifs;
- Niveau opérationnel – La RTA gère et exploite les CFR et les CP fixes sur l'ensemble du réseau routier du NSW tandis que la NSWPF est responsable de l'exploitation des CP mobiles. Le *State Debt Recovery Office* (SDRO) est responsable de l'ensemble du processus de traitement des infractions.

4.2 Principaux acteurs gouvernementaux

◆ NSW Transport & Infrastructure

Le NSWTI est un « superministère » issu de la réforme des institutions gouvernementales au NSW en 2009. Ce ministère est chargé des transports publics au NSW; sa principale responsabilité consiste en l'élaboration et la mise en œuvre de la politique des transports, de la planification

³⁷⁷ RTA, *Problem definition and countermeasures*, <http://www.rta.nsw.gov.au/roadsafety/speedandspeedcameras/problemdefinitionandcountermeasures.html>

³⁷⁸ RTA, *Crash Statistics*, http://www.rta.nsw.gov.au/roadsafety/downloads/fatality_rate_1908_to_2009.pdf
Les données pour 2010 sont des estimations puisque l'année n'est pas encore terminée. Cependant, il est important de noter que la route a fait 460 décès en 2009.

³⁷⁹ Colin Harwood (2001). *Speed Enforcement in Australasia*, p. 60.

³⁸⁰ RTA, *Crash Statistics*, http://www.rta.nsw.gov.au/roadsafety/downloads/fatality_rate_1908_to_2009.pdf

et de la coordination. En matière de sécurité routière, il doit préparer un plan stratégique portant sur 10 ans et établir des objectifs de réduction des accidents. Cette tâche est dévolue à une agence gouvernementale rattachée à ce ministère, soit la RTA³⁸¹.

◆ Road & Traffic Authority

La RTA est une agence gouvernementale autonome créée à la suite de l'adoption de la *Transport Administration Act* en 1988. Ses responsabilités sont :

- l'amélioration continue de la sécurité routière;
- la délivrance des permis de conduire;
- l'immatriculation des véhicules;
- l'inspection des véhicules routiers;
- la gestion du réseau routier.

La RTA est chargée de l'élaboration et de la mise en œuvre du plan stratégique de sécurité routière. Elle est aussi responsable du déploiement, de l'installation, de la gestion et de l'administration des CFR et des CP fixes sur l'ensemble du réseau routier de l'État. Par ailleurs, la RTA a autorité sur toutes les routes (municipales, rurales, étatiques et fédérales).

◆ Center for Road Safety

Le *Centre for Road Safety* (CRS) est une direction au sein de la RTA. Sa mission est d'effectuer des recherches en matière de sécurité routière et d'élaborer des campagnes de sensibilisation. Il est l'organisme qui établit les normes techniques pour l'installation des CFR, telles que l'angle de positionnement des CFR, leur visibilité, etc. Le CRS est aussi un centre de recherche en dispositifs de sécurité et d'innovation technologique. En matière de sécurité routière, il mène des études et des analyses sur les accidents ainsi que sur l'efficacité et l'efficience de divers dispositifs de gestion du trafic et de contrôle de la vitesse (caméras, limiteur de vitesse, etc.)³⁸².

◆ State Debt Recovery Office

Le SDRO est un bureau au sein de l'*Office of State Revenue* du *NSW Treasury*. Similaire au Bureau des infractions et amendes du Québec, le SDRO est responsable de la gestion des infractions. Il traite les infractions, envoie les constats aux contrevenants, étudie les demandes de révision ou les contestations³⁸³, perçoit les amendes et enfin, le cas échéant, poursuit les contrevenants en justice. En somme, il est l'auxiliaire administratif de la RTA dans le circuit contrôle-sanction³⁸⁴.

◆ New South Wales Police Force

La NSWPF joue un rôle complémentaire à celui de la RTA. En effet, elle gère le système de CP mobiles alors que la RTA gère les CP fixes et les CFR. Les deux organismes collaborent afin de coordonner leurs actions. Ainsi, la RTA choisit conjointement l'emplacement des sites où seront

³⁸¹ NSW Transport & Infrastructure, *Welcome to NSW Transport and Infrastructure*, <http://www.transport.nsw.gov.au/>

³⁸² CRS, *About the NSW Centre for Road Safety*, <http://www.rta.nsw.gov.au/roadsafety/aboutthecentre.html>

³⁸³ Seulement pour les offenses mineures : excès de vitesse de moins de 30km/h de plus que la vitesse permise.

³⁸⁴ SDRO, *About us*, <http://www.sdros.nsw.gov.au/aboutus.html>

installés les CP fixes et les CFR avec la NSWPF. Par ailleurs, des représentants de la NSWPF siègent dans tous les organismes de sécurité routière au NSW (RTA, LTC, *Regional Traffic Committee, Roads and Traffic Advisory Council*, etc.). Elle est également consultée par le gouvernement lors de l'élaboration de nouvelles politiques ou législations en matière de sécurité routière. Elle est aussi engagée auprès du CRS lors des campagnes de sensibilisation³⁸⁵.

■ Entités consultatives

◆ Roads and Traffic Advisory Council

Le *Roads and Traffic Advisory Council* est un organisme consultatif donc le rôle est de conseiller le ministre des Transports en matière de transport et de sécurité routière. Il est composé des neuf membres suivants³⁸⁶ :

- un représentant de la *National Roads and Motorists' Association* (NRMA);
- un représentant de l'industrie du camionnage;
- un représentant des gouvernements locaux;
- un représentant des milieux syndicaux;
- un représentant du milieu médical;
- le directeur de la RTA;
- le directeur de la NSWPF;
- le directeur général du département du transport (une direction au sein de la *NSW Transport & Infrastructure*);
- le directeur général du *Department of Urban Affairs and Planning*.

◆ Local Traffic Committee

Les LTC sont des organismes mis en place par la RTA afin de coordonner les actions du RTA en matière de gestion du trafic et de sécurité routière, à l'échelle locale. Ils sont composés de 10 membres qui ont la responsabilité de conseiller la RTA, notamment en ce qui concerne l'emplacement des CP fixes et des CFR. Les membres proviennent des organismes locaux, tels que : le bureau de la NSWPF local, le conseil municipal, le directeur du bureau local de la RTA, etc. Les LTC participent activement aux campagnes de prévention et de sensibilisation en sécurité routière. Cependant, à titre d'organismes consultatifs, ils n'ont aucun rôle dans la gestion et l'exploitation des systèmes de contrôle de la vitesse (CP, CFR, etc.). Le NSW compte plus d'une centaine de gouvernements locaux et seules les plus grandes agglomérations possèdent un LTC. Par ailleurs, une ville comme Sydney compte plus d'un LTC³⁸⁷.

³⁸⁵ NSWPF, *Traffic Services*, http://www.police.nsw.gov.au/about_us/structure/operations_command/traffic_services

³⁸⁶ RTAC, *Roads and Traffic Advisory Council*,
<http://www1.rta.nsw.gov.au/aboutus/committees/roadsandtrafficadvisorycouncil.html>

³⁸⁷ LTC, *Traffic Committees*,
http://www.rta.nsw.gov.au/doingbusinesswithus/lgr/downloads/information/committees/traffic_committees.html
Il n'a pas été possible de connaître le nombre total de LTC à l'échelle du NSW.

◆ Regional Traffic Committee

Les *Regional Traffic Committee* sont des organismes de liaison entre la RTA, la NSWPF et les LTC. Le NSW compte 17 *Regional Traffic Committee* et ils sont composés de représentants d'organismes locaux et régionaux, tels que : des représentants des LTC de la région administrative concernée, des représentants du bureau régional de la NSWPF, des représentants des communautés aborigènes, des représentants des communautés rurales (similaires aux territoires non organisés du Québec), etc.³⁸⁸. Les *Regional Traffic Committee* jouent principalement deux rôles en matière de sécurité routière : celui d'un comité consultatif sur les transports pour une région administrative donnée et celui de comité de révision.

En effet, la législation a prévu un mécanisme de contestation pour les citoyens ou les organismes d'une région administrative qui ne seraient pas d'accord avec une décision de la RTA affectant leur région. À titre d'exemple, une municipalité qui est en désaccord avec la RTA sur le choix des emplacements pour l'installation de CFR sur son territoire peut demander une révision de cette décision auprès de son *Regional Traffic Committee*. Toutefois, les avis émis par ces comités n'ont légalement aucun poids et ils n'ont donc qu'un pouvoir de recommandation³⁸⁹.

4.3 Acteurs non gouvernementaux

Aucun acteur non gouvernemental n'est engagé dans la gestion de la vitesse ou le déploiement des CFR et des CP au NSW³⁹⁰. Cependant, un organisme est consulté par la RTA pour le choix des sites de déploiement des CFR et des CP fixes, soit la NRMA.

Il s'agit d'une association civile similaire à l'Association canadienne des automobilistes. Elle est impliquée dans la sécurité routière en Australie depuis sa fondation en 1920 et un représentant de l'organisme siège au *Roads and Traffic Advisory Council* depuis 1988. La NRMA mène annuellement un sondage auprès de ses membres sur l'état des routes; elle est ainsi en mesure de cibler de nombreux sites problématiques³⁹¹.

4.4 Interactions entre les différents acteurs

L'interaction entre les acteurs est régie par la *Transport Administration Act 1988*. En effet, celle-ci confère au RTA tous les pouvoirs en matière de sécurité routière au NSW. Ainsi, les divers autres organismes nationaux, régionaux ou locaux ont plutôt un rôle consultatif et ils ne sont pas impliqués dans la gestion et l'exploitation des CFR et des CP.

◆ Niveau stratégique

Au plan stratégique le NSWTI définit les objectifs à atteindre en matière de sécurité routière. Il est secondé et conseillé par le *Roads and Traffic Advisory Council* afin de définir les mesures à mettre en œuvre pour l'atteinte de ces objectifs. Ces derniers forment l'ossature du plan stratégique

³⁸⁸ DLG, *Local Government Directory - Regional Organisations of Councils*, http://www.dlg.nsw.gov.au/dlg/dlghome/dlg_LocalGovDirectory.asp?index=3&mi=2&ml=4#Top

³⁸⁹ RTC, *Regional Traffic Committee*, http://www.rta.nsw.gov.au/doingbusinesswithus/lgr/downloads/information/committees/traffic_committees.html

³⁹⁰ Paul Hayes (24 mars 2010). *Speed and Safety Cameras*, [courrier électronique à Marc Demers], [en ligne], marc.demers@enap.ca

³⁹¹ NRMA, *Road Safety*, http://www.mynrma.com.au/cps/rde/xchg/mynrma/hs.xsl/road_safety.htm

de sécurité routière élaboré par la RTA. Par ailleurs, le NSWTI est membre de la *National Transport Commission*, l'organisme intergouvernemental responsable d'élaborer les grandes orientations au plan national en matière de sécurité routière et d'aider ses membres (le gouvernement fédéral, les États et les territoires) à harmoniser leurs stratégies de sécurité routière.

◆ Niveau tactique

La RTA est l'organisme gouvernemental responsable de développer et de mettre en œuvre le plan stratégique. En matière de sécurité routière et de gestion des CFR et des CP fixes, elle a mis en place une structure de consultation qui regroupe les autorités locales (LTC) et régionales (*Regional Traffic Committee*) ainsi que les organismes non gouvernementaux ayant une crédibilité dans le domaine (soit la NRMA).

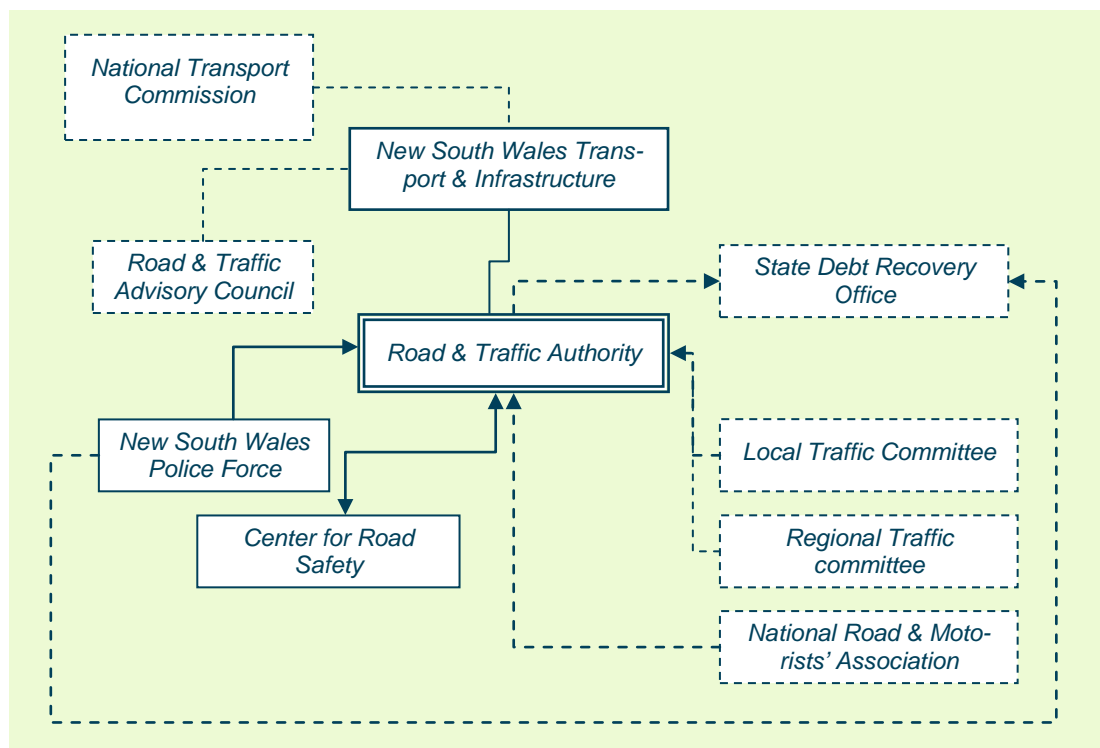
Cette structure de consultation permet au RTA de concevoir et de proposer des initiatives qui répondent aux besoins du milieu. Afin de l'appuyer dans l'élaboration de ces initiatives, la RTA s'est dotée d'une division de recherche, le CRS, capable de mener des études approfondies en sécurité routière. D'ailleurs, cette dernière a instauré les procédures de déploiement des CFR et des CP fixes, souvent en collaboration avec des organismes impliqués au niveau de la sécurité routière (NSWPF, NRMA). De plus, la NSWPF travaille étroitement avec la RTA dans la gestion de la vitesse, notamment pour le choix de l'emplacement des CP fixes.

◆ Niveau opérationnel

Sur le terrain, la RTA gère et exploite les CP fixes et les CFR et la NSWPF les CP mobiles. En outre, la NSWPF s'implique dans les campagnes de sensibilisation et de communication en ce qui concerne l'utilisation des CFR et des CP. Elle mène également des opérations classiques de contrôle de la vitesse qui complètent le déploiement des CFR et des CP. Enfin, le SDRO traite les dossiers des contrevenants que lui transmettent la RTA et la NSWPF.

La figure suivante indique les interactions entre les différents acteurs au NSW.

FIGURE 6 : GOUVERNANCE



5 DÉPLOIEMENT DES SYSTÈMES

Comme cela a précédemment été mentionné, la RTA est la seule entité pouvant décider du déploiement des CFR et des CP fixes ainsi que de leurs emplacements au NSW. Par ailleurs, la RTA est aussi l'organisme responsable de fixer les limites de vitesse et conséquemment, le seuil de déclenchement des CFR et des CP fixes³⁹².

5.1 Processus de déploiement

5.1.1 Processus de déploiement des CP fixes et des CFR

Le processus de déploiement des CP fixes et des CFR est défini par une procédure mise en place par la RTA : la *Fixed Speed Camera Site Selection Criteria*. Cette procédure a été développée par le CRS en collaboration avec la NSWPF et la NRMA³⁹³.

³⁹² Paul Hayes (24 mars 2010). *Speed and Safety Cameras*, [courrier électronique à Marc Demers], [en ligne], marc.demers@enap.ca

Les limites de vitesse sont fixées par la législation. Cependant, les différentes lois n'indiquent pas le seuil de déclenchement des CFR, des CP (fixes ou mobiles) ou de tout autre type d'appareil pouvant mesurer la vitesse.

³⁹³ RTA, *Identifying fixed speed camera locations*, <http://www.rta.nsw.gov.au/roadsafety/speedandspeedcameras/fixeddigitalspeedcameras/identifyingfixedspeedcameralocations.html>

En premier lieu, l'objectif de cette procédure est de déterminer les tronçons de route et les intersections qui présentent des problèmes liés à la vitesse ou un nombre d'accidents particulièrement élevé, notamment pour les intersections. La RTA nomme ces tronçons et intersections « *blacklengths* » ou tronçons noirs. Il s'agit de tronçons de route et d'intersections où le taux d'accidents dépasse une valeur médiane établie par la RTA pour chacun des types de routes suivantes :

- Rurales
- Urbaines;
- À plusieurs voies (boulevard, route nationale et autoroute).

En second lieu, l'analyse doit déterminer s'il s'agit d'un site potentiel ou d'un site à haut risque.

■ Processus d'identification des sites potentiels

Habituellement, l'identification des sites potentiels est faite par la RTA à la suite d'analyses statistiques qu'elle effectue régulièrement.

Ces analyses consistent à recueillir les données suivantes pour un site problématique ou accidentogène identifié³⁹⁴ :

- Nombre d'accidents total;
- Nombre d'accidents avec blessures (excluant les décès);
- Nombre d'accidents mortels;
- Nombre de constats d'infraction délivrés (tous types confondus);
- Vitesse des véhicules impliqués dans les accidents;
- Vitesse moyenne de circulation des véhicules sur le site problématique.

Il arrive aussi que l'identification d'un site potentiel provienne du public ou d'un organisme (police, conseil municipal, LTC, NRMA, comité de citoyens, etc.).

Les sites potentiels retenus par la RTA, font ensuite l'objet d'une analyse comparative entre le nombre d'accidents survenus sur les sites potentiels et le nombre d'accidents totaux enregistrés sur les routes de l'État. Pour ce faire, la RTA utilise les deux indicateurs suivants :

- Nombre d'accidents par 100 millions de kilomètres parcourus³⁹⁵ (*number of crashes per hundred million vehicle kilometres*);
- Nombre d'accidents avec blessures par kilomètre par année (*number of injury crashes per kilometre per year*);

Ces deux indicateurs représentent une valeur médiane au-dessus de laquelle le risque d'accident est plus élevé.

Le tableau suivant présente la valeur médiane des indicateurs selon le type de route.

³⁹⁴ Paul Hayes (24 mars 2010). *Speed and Safety Cameras*, [courrier électronique à Marc Demers], [en ligne], marc.demers@enap.ca

³⁹⁵ Cet indicateur doit être pondéré suivant les types de véhicules circulant sur le site analysé ainsi que les types de véhicules ayant été impliqués dans les accidents survenus sur le site en question (*Average vehicle kilometres travelled (million) by vehicle type*).

TABLEAU 17 : VALEUR MÉDIANE SELON LE TYPE DE ROUTE

Type de route	Indicateurs	
	Nombre d'accidents par 100 millions de véhicules par kilomètre	Nombre de blessures par kilomètre par année
Rurale	40	0.5
Urbaine	80	0.5
À plusieurs voies	25	0.5

L'analyse comparative porte sur les données colligées au cours des trois dernières années pour chacun des sites retenus³⁹⁶. Ainsi, cette analyse fait apparaître où le site se situe par rapport à la valeur médiane. Les sites sont classés selon la valeur obtenue, de la plus élevée à la plus basse au-dessus de la valeur médiane.

Cependant, cette mesure n'est pas la seule pour déterminer si un déploiement de CP fixes et de CFR aura lieu. Le RTA prend les deux autres facteurs suivants en considération :

◆ Taux moyen de circulation

La RTA effectue, pendant une semaine, une étude sur la vitesse pour chacun des sites retenus. Il s'agit de dresser un « profil-vitesse » du site en enregistrant les trois données suivantes :

- Vitesse moyenne des véhicules;
- Nombre de véhicules qui excèdent la limite de vitesse;
- Nombre de véhicules qui n'excèdent pas la limite de vitesse.

Le RTA considère qu'une route ou une intersection où 85 % des usagers circulent à une vitesse moyenne proche de la vitesse permise (plus ou moins 10 % au-dessus ou en deçà de celle-ci) est sécuritaire.

◆ Courbes

La RTA estime que la présence de courbes sur un site retenu constitue un facteur additionnel de risque en matière d'accidents. En effet, les données indiquent que les routes présentant un nombre élevé de courbes ont habituellement un taux d'accidents plus élevé que les routes ayant peu ou pas de courbes. À titre d'exemple, comme cela est mentionné à la section 1.3 « État de la situation par rapport à la sécurité routière », 65 % des accidents mortels ont lieu sur les routes de campagne. Ces dernières présentent des tracés sinueux comportant un grand nombre de courbes comparativement aux routes urbaines qui sont à angle droit ou aux autoroutes qui ont des tracés rectilignes sur de très longues distances.

³⁹⁶ RTA, *Identifying fixed speed camera locations*, <http://www.rta.nsw.gov.au/roadsafety/speedandspeedcameras/fixeddigitalspeedcameras/identifyingfixedspeedcameralocations.html>

Par ailleurs, la RTA mentionne que l'analyse doit pouvoir porter sur des tronçons de route ayant un kilomètre et plus de longueur afin d'être probante.

Ainsi, afin qu'un site retenu soit définitivement choisi pour le déploiement d'un CP fixe ou d'une CFR, il doit présenter, selon son type de route ou d'intersection :

- une valeur supérieure à la médiane du nombre d'accidents par 100 millions de kilomètres parcourus;
- une valeur supérieure à la médiane du nombre d'accidents avec blessures par kilomètre par année;
- un taux moyen de circulation inférieur à 85 %;
- un nombre de constats d'infraction plus élevé que la moyenne (excès de vitesse pour les CP fixes et non-respect d'un feu rouge pour les CFR).

La présence de facteurs de risque additionnel comme des courbes ou un tracé sinueux augmente l'accessibilité du site pour le déploiement de CP fixes ou de CFR.

Enfin, la détermination de l'emplacement d'un CP fixe ou d'une CFR se fera en accord avec la NSWPF. Il s'agit de choisir un endroit fonctionnel et qui ne présente aucun risque pour les usagers de la route ainsi que pour le personnel qui entretient les appareils.

■ Processus d'identification des sites à haut risque

Les sites à haut risque n'ont pas à répondre aux critères des sites potentiels. Ils doivent présenter les deux caractéristiques suivantes :

- un problème de vitesse excessive a été constaté;
- une opération de contrôle de la vitesse est impossible.

Il s'agit généralement de sites où la NSWPF ne peut pas mener d'opération radar traditionnelle, sans que la vie des policiers ou des usagers de la route soit mise en péril, sites tels que les tunnels, les entrées et sorties d'autoroutes, les échangeurs, etc. De plus, ces lieux présentent habituellement des difficultés d'accès pour les véhicules d'urgence lors d'un accident et leur sélection se fait conjointement par la RTA et la NSWPF.

5.1.2 Processus de déploiement des CP mobiles

Le déploiement des CP mobiles est la responsabilité de la NSWPF. Les sources consultées ne font aucunement mention d'une procédure ou d'un processus quelconque. Une demande d'information a été faite auprès de la NSWPF³⁹⁷.

5.2 Circuit du contrôle-sanction

Au NSW, c'est le propriétaire du véhicule routier qui est tenu responsable de l'infraction; les constats d'infraction sont donc délivrés au nom des propriétaires seulement³⁹⁸.

³⁹⁷ NSWPF Customer Assistance Unit (3 mars 2010). *Mobiles Cameras*, [courrier électronique à Marc Demers], [en ligne], marc.demers@enap.ca

La NSWPF exige une demande écrite afin de répondre plus en détail à notre requête.

³⁹⁸ SDRO, *Camera Detected Penalty Notices*, http://www.sdرو.nsw.gov.au/lib/docs/forms/sfs_cdpn.pdf

La première étape du circuit contrôle-sanction débute avec la constatation d'une infraction par une CFR ou un CP (fixes ou mobiles) par la prise de clichés. Les CFR et CP fixes prennent deux types de clichés du véhicule, à savoir³⁹⁹ :

- Grand angle – Un premier cliché du véhicule vu de l'arrière montrant celui-ci dans le contexte de l'infraction. Il doit être possible de déterminer l'endroit où l'infraction a été constatée et le type de véhicule (voiture, camionnette, motocyclette, etc.). Par ailleurs, la plaque d'immatriculation doit toujours être lisible;
- Gros plan – Un second cliché de l'arrière du véhicule permettant une lecture de la plaque d'immatriculation.

Les CFR et les CP fixes ne prennent pas de photographie de l'avant des véhicules; il est donc impossible d'identifier les conducteurs. Chacun des clichés enregistre les données suivantes :

- Vitesse du véhicule;
- Date (jour-mois-année);
- Heure (heure-minute-seconde);
- Endroit (géopositionnement par satellite);
- Limite de vitesse permise;
- Direction du véhicule par rapport à l'appareil;
- Données paramétriques additionnelles.

La validation des infractions est faite par le personnel de la NSWPF si l'infraction a été constatée par un CP mobile et par le personnel de la RTA si elle a été constatée par une CFR ou un CP fixe⁴⁰⁰.

Une fois le délit constaté, le dossier est transmis au SDRO qui est responsable de l'ensemble du processus de traitement de l'infraction. Le SDRO envoie le constat d'infraction au contrevenant par courrier recommandé. Par ailleurs, la *Fines Act 1996*⁴⁰¹, définit les procédures à suivre en matière de constat d'infraction au Code de sécurité routière. Cependant, les sources consultées n'ont pas permis de connaître le délai maximum ou légal pour l'envoi d'un constat d'infraction à un contrevenant une fois le délit constaté. Toutefois, l'information recueillie auprès du SDRO mentionne que les constats sont habituellement expédiés dans un délai de trois à quatre semaines⁴⁰².

Lorsqu'un contrevenant reçoit un constat d'infraction, il a 21 jours, soit la date limite de paiement inscrite sur le constat, pour prendre une décision. Ainsi, il peut⁴⁰³ :

- payer l'amende par la poste, en ligne ou en personne dans un bureau de la SDRO;

³⁹⁹ RTA, *Camera Detected Penalty Notices*, <http://www.rta.nsw.gov.au/roadsafety/speedandspeedcameras/fixeddigitalspeedcameras/fixedspeedcameralocation/s/>

Les deux clichés sont pris à quelques millièmes de seconde d'intervalle.

⁴⁰⁰ Les sources consultées ne font aucunement mention que des dossiers puissent être rejetés (photographique de la plaque illisible, etc.).

⁴⁰¹ New South Wales Consolidated Acts, *Fines Act 1996*, http://www.austlii.edu.au/au/legis/nsw/consol_act/fa199669/

⁴⁰² SDRO, *Examples of penalty notices*, http://www.sdرو.nsw.gov.au/lib/docs/misc/new_pn.pdf

⁴⁰³ SDRO, *A Guide to the Fine Processing and Enforcement System*, http://www.sdرو.nsw.gov.au/lib/docs/forms/fl_qfes.pdf

- passer une entente afin de payer l'amende en deux versements;
- indiquer qu'il n'a pas commis l'infraction pour laquelle il reçoit une amende. Le propriétaire d'un véhicule qui reçoit un constat mais qui déclare ne pas être l'auteur de l'infraction doit remplir un formulaire où il identifie le conducteur et le faire parvenir au SDRO. Le SDRO enverra, le cas échéant, un constat au conducteur. Par ailleurs, le propriétaire d'un véhicule qui déclare ne pas avoir commis d'infraction et qui refuse d'identifier le conducteur qui a commis l'infraction au volant de son véhicule aura une amende supplémentaire de 470 \$ A (441,80 \$ CA). S'il s'agit d'une entreprise, cette dernière a l'obligation de désigner le conducteur. Si elle refuse d'identifier le conducteur d'un véhicule lui appartenant, elle se verra imposer une amende supplémentaire de 1 000 \$ A (940 \$ CA)⁴⁰⁴;
- contester l'infraction. Un formulaire prévu à cet effet est inclus avec l'envoi du constat. Le contrevenant doit le remplir et le faire parvenir au SDRO. Le SDRO ne révisé que les infractions mineures mineures (*minor offense*) : stationnement interdit et excès de vitesse de moins de 30 km/h de la vitesse permise. Les contestations pour les autres types d'infractions sont transférées par le SDRO à une cour de justice (le tribunal municipal le plus près de l'adresse du contrevenant);
- demander une révision de la décision (seulement après avoir payé l'amende). Le contrevenant doit remplir le formulaire prévu à cet effet qu'il peut compléter en ligne ou télécharger sur le site du SDRO qui transférera la demande de révision à une cour de justice. Pour cette procédure, le contrevenant a 90 jours suivant la date limite de paiement de son amende (111 jours) pour en faire la demande.

Selon la gravité de l'infraction, un à sept points d'inaptitude sont retranchés du permis de conduire du contrevenant (sur un total de 12 annuellement). Le montant de l'amende varie également en fonction de la gravité de l'infraction, de 84 \$ A à 3 300 \$ A (de 78,96 \$ CA à 3 102 \$ CA). Aucuns frais ne sont exigés pour les processus de révision ou de contestation⁴⁰⁵.

Par ailleurs, si le contrevenant ne paie pas son amende dans les 21 jours réglementaires, un rappel est envoyé à la date limite du paiement, donnant au contrevenant une période de grâce de sept jours, mais avec une surcharge de 50 \$ A (47 \$ CA).

Passé cette période de temps totalisant 28 jours, si le contrevenant ne règle toujours pas son amende, un montant supplémentaire de 40 \$ A (37,60 \$ CA) sera appliqué à l'amende initiale et à la première surcharge. Le SDRO enverra une lettre recommandée informant le contrevenant qu'il pourra, suivant la gravité de l'infraction, demander à la RTA de suspendre son permis de conduire ou d'annuler l'immatriculation de son véhicule, ou les deux, et ce, tant que l'amende ne sera pas payée. Le contrevenant devra déboursé des frais additionnels de 50 \$ A (47 \$ CA) afin de faire réactiver son permis de conduire ou l'immatriculation de son véhicule.

Le contrevenant qui refuse de payer son amende pourra faire l'objet d'une saisie de ses biens par le SDRO. Cependant, la personne qui n'a pas les moyens de payer son amende peut demander à effectuer des travaux communautaires en échange. Enfin, les amendes perçues par le SDRO et les cours de justice sont versées dans le fonds général de la RTA, comme prévu par la loi. Ce

⁴⁰⁴ SDRO, *Camera Detected Penalty Notices*, http://www.sdrow.nsw.gov.au/lib/docs/forms/sfs_cdpn.pdf

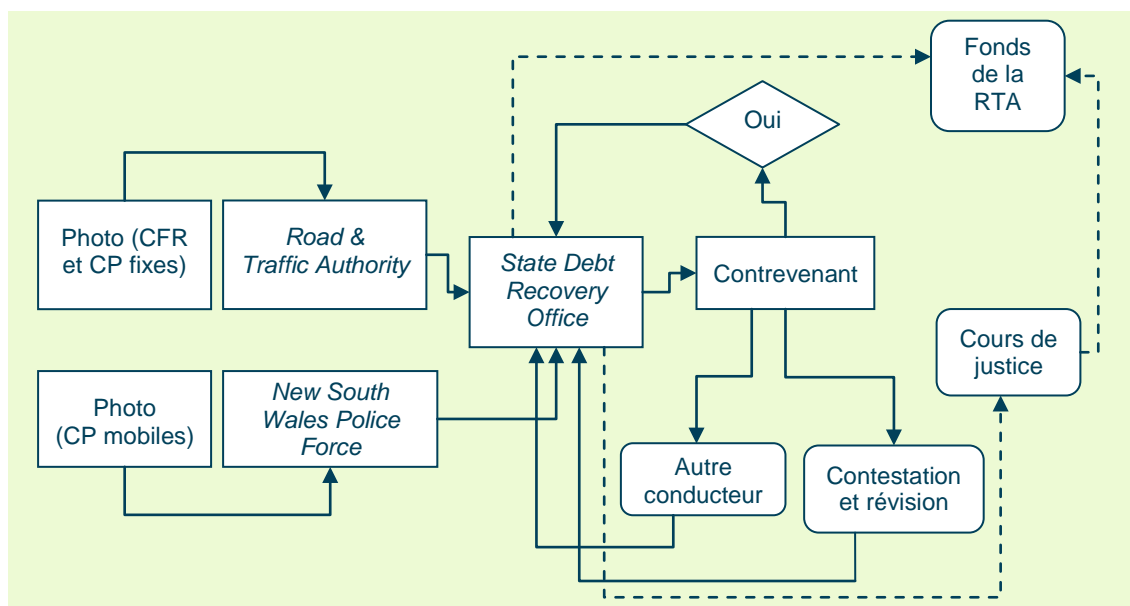
Par ailleurs, un propriétaire, autre qu'une entreprise, peut simplement payer l'amende sans dévoiler qui était au volant de son véhicule. Cependant, ce propriétaire s'expose à des poursuites judiciaires s'il advenait que la preuve soit faite qu'il a endossé l'infraction pour une autre personne (notamment, si celle-ci n'était pas titulaire d'un permis de conduire ou que son permis était suspendu au moment de l'infraction).

⁴⁰⁵ RTA, *Speeding penalties*, <http://www.rta.nsw.gov.au/rulesregulations/penalties/speeding.html>

fonds recueille non seulement les amendes provenant des infractions au Code de sécurité routière, mais également les sommes provenant des services de la RTA (immatriculation, permis de conduire, inspections techniques, etc.)⁴⁰⁶.

La figure suivante illustre le circuit contrôle-sanction⁴⁰⁷.

FIGURE 7 : CIRCUIT DU CONTRÔLE-SANCTION



Le seuil de déclenchement des CP fixes et des CFR est déterminé par la direction de la RTA et les modalités régissant cette procédure sont confidentielles⁴⁰⁸.

Le représentant de la RTA n'a pas été en mesure de répondre aux questions de L'Observatoire en ce qui a trait à certaines modalités techniques, telles que le stockage des données, le temps de conservation des données, etc.

Par ailleurs, des demandes d'information ont été faites auprès du SDRO concernant le processus de contestation ou de révision des infractions (y a-t-il enquête?, etc.) mais au moment de finaliser cette étude, aucune réponse ne nous était parvenue.

5.3 Ressources affectées à la gestion et à l'opération

Le nombre de personnes affectées à la gestion et à l'exploitation du système de caméras (tous types confondus) est de 60 équivalents temps complet. Ce nombre ne tient pas compte des personnes affectées à la validation des infractions.

⁴⁰⁶ RTA, *Going to court*, <http://www.rta.nsw.gov.au/rulesregulations/speedcameraoffences/faqs.html>

La RTA n'a pas de fonds spécialement dédié à la sécurité routière.

⁴⁰⁷ SDRO, *Fines Process*, http://www.sdرو.nsw.gov.au/fine_process.html

⁴⁰⁸ Paul Hayes (24 mars 2010). *Speed and Safety Cameras*, [courrier électronique à Marc Demers], [en ligne], marc.demers@enap.ca

S'il parvient à les obtenir, L'Observatoire transmettra ces données aux représentants du ministère des Transports.

Par ailleurs, le représentant de la RTA a indiqué à L'Observatoire qu'il transmettrait les données financières relatives à la gestion et à l'exploitation des caméras aussitôt qu'il serait en mesure de le faire, mais au moment de finaliser cette étude, aucune information à ce sujet n'avait pu être obtenue⁴⁰⁹.

5.4 Flux des revenus générés par les constats d'infractions

Les rapports annuels de l'*Office of State Revenue* font état de tous les constats d'infraction délivrés en vertu du Code de sécurité routière et des revenus qu'ils génèrent, autant pour les infractions relevées par des policiers que celles constatées par des appareils photographiques (CP, CFR, LIDAR, etc.)⁴¹⁰. Cependant, ces rapports n'indiquent pas les montants déboursés pour cet exercice, tels que les frais engendrés par les procédures judiciaires, les frais d'exploitation des CFR et des CP, etc.⁴¹¹.

Le tableau suivant présente le nombre et la valeur totale des constats d'infractions au Code de sécurité routière délivrés durant l'année 2008-2009⁴¹².

TABLEAU 18 : NOMBRE ET VALEUR DES CONSTATS D'INFRACTIONS PAR TYPE DE CLIENT ET PAR TYPE D'INFRACTION, 2008-2009

Client category	Infringement type	Number of penalty notices	Value (\$)
Crown	Police traffic	375 628	101 621 266
	RTA static speed camera	559 789	65 472 189
	Police radar/lidar	194 173	46 035 650
	Failure to nominate	12 389	12 706 725
	Police general	55 988	12 595 218
	Red light camera	28 205	9 154 049
	RTA bus/TWay camera	28 176	6 842 273
	Police parking	24 645	4 111 153
	Police speed camera	1 559	172 619
Crown total		1 280 552	258 711 142
Commercial	Client agencies	1 539 410	196 740 913
Grand total		2 819 962	455 452 055

Ce tableau montre que les revenus provenant des CFR, CP et des autres types de caméras mesurant la vitesse – excluant les caméras tenues à la main telles que les radar/LIDAR – s'élevaient

⁴⁰⁹ Paul Hayes (24 mars 2010). *Speed and Safety Cameras*, [courrier électronique à Marc Demers], [en ligne], marc.demers@enap.ca

⁴¹⁰ OSR, *Annual Report 2008-09*, p. 28, http://www.osr.nsw.gov.au/lib/doc/ar_annualreport08-09.pdf

⁴¹¹ Colin Harwood (2001). *Speed Enforcement in Australasia*, p. 16.

Cette étude indique qu'en 2011 les frais d'exploitation étaient de 1 \$ A (0,94 \$ CA) par infraction.

⁴¹² OSR, *Annual Report 2008-09*, p. 28, http://www.osr.nsw.gov.au/lib/doc/ar_annualreport08-09.pdf

à 81 641 130 \$ A (76 742 622 \$ CA). Les revenus provenant uniquement des CFR et des CP (fixes et mobiles) se montaient à 74 798 857 \$ A (70 310 926 \$ CA).

Le tableau suivant présente les revenus générés par les CP fixes et mobiles pour 2008-2009.

TABLEAU 19 : NOMBRE ET VALEUR DES INFRACTION POUR EXCÈS DE VITESSE CONSTATÉES PAR LES CP MOBILES ET FIXES, 2008-2009

Infringement type	School zone speeding offence		Other speeding offences		Total number of penalty notices	Total value (\$)
	Number of penalty notices	Value (\$)	Number of penalty notices	Value (\$)		
RTA static speed camera	148 124	23 297 872	411 665	42 174 317	559 789	65 472 189
Police speed camera	38	6 591	1 521	166 028	1 559	172 619
Total	148 162	23 304 463	413 186	42 340 345	561 348	65 644 808

Ce tableau montre les revenus suivant les zones où les CP sont installés. Les CP en zone scolaire représentent près de 36 % des revenus totaux générés pour 26 % des infractions constatées.

Le tableau suivant présente les revenus générés par les CP fixes et mobiles pour 2007-2008⁴¹³.

TABLEAU 20 : NOMBRE ET VALEUR DES INFRACTION POUR EXCÈS DE VITESSE CONSTATÉES LES CP MOBILES ET FIXES, 2007-2008

Infringement type	School zone speeding offence		Other camera detected speeding offences		Total number of penalty notices	Total value \$m
	Number of penalty notices	Value \$m	Number of penalty notices	Value \$m		
Police speed camera	850	0.2	19 327	2.2	20 177	2.4
RTA static speed camera	192 717	30.5	485 446	49.3	678 163	79.8
Grand total	193 567	30.7	504 773	51.5	698 340	82.2

À la comparaison des tableaux, il est possible de constater une baisse des revenus ainsi qu'une diminution des constats délivrés de 2008 à 2009. Cette tendance est probablement représentative de l'efficacité et de l'efficience des CFR et des CP dans la diminution observée des excès de vitesse.

Par ailleurs, le nombre d'infractions constatées par des CP mobiles accuse une forte régression passant de 20 177 en 2008 à seulement 1 559 en 2009. Cette baisse s'explique en partie par le remplacement des CP mobiles au profit des caméras radars de type LIDAR.

Une demande a été faite auprès de l'*Office of State Revenue* afin d'obtenir la ventilation des revenus générés par les CP (fixes et mobiles) et les CFR (en séparant les infractions de vitesse de

⁴¹³ OSR, *Annual Report 2007-08*, p.29, <http://www.osr.nsw.gov.au/lib/doc/reports/annrep2007-08.pdf>

celles d'un passage sur un feu rouge). Toutefois, au moment de finaliser cette étude, l'information n'avait pas été obtenue.

6 SUIVIS ET ÉVALUATIONS

6.1 Études

Plusieurs études ont été menées sur l'efficacité des CP et des CFR au NSW. Ainsi, en 1995, une vaste étude a été réalisée par *Austraroads*, une association regroupant les principaux acteurs gouvernementaux australiens et néozélandais (ministères des Transports, association de gouvernements locaux, etc.), sur la gestion de la vitesse. Cette étude démontrait qu'entre 1994 et 1995 les accidents avaient chuté de 22 % en moyenne sur l'ensemble du réseau du NSW⁴¹⁴. Pour les chercheurs, le vecteur principal de cette baisse était le déploiement des 20 CP mobiles en 1991⁴¹⁵.

En 2005, une étude commandée à l'ARRB sur l'efficacité des CP fixes par la RTA faisait état d'une réduction de⁴¹⁶ :

- 19,7 % de tous les types d'accidents;
- 22,8 % des accidents avec blessures;
- 89,8 % des accidents mortels;
- 4,4 km/h de la vitesse moyenne de circulation des véhicules.

L'étude de l'ARRB a aussi évalué les bénéfices réalisés sur les coûts d'exploitation et les coûts sociaux. En effet, les chercheurs ont estimé que, sur un horizon de six ans, le ratio coûts/bénéfices était d'environ 3,5 pour un système de CP fixes. Ainsi, un CP fixe rapporte trois fois et demie plus qu'il ne coûte. Le calcul du ratio coûts/bénéfices incluait⁴¹⁷ :

- les coûts :
 - d'installation (installation initiale et remplacement);
 - d'entretien (incluant le *resurfaçage* des tronçons de route où les CP fixes sont installés);
 - d'opération (incluant le traitement des infractions ainsi que tous les coûts de gestion et d'administration).
- les bénéfices⁴¹⁸ :
 - la réduction des coûts sociaux engendrés par les accidents (hospitalisation, perte de revenus, etc.).

⁴¹⁴ Colin Harwood, *Speed Enforcement in Australiasia*, p. 16.

⁴¹⁵ *Ibid.*, p. 4.

⁴¹⁶ ARRB, *Evaluation of the Fixed Digital Speed Camera Program in NSW*, p. viii et 8, http://www.rta.nsw.gov.au/roadsafety/downloads/2005_05_speedcamera_evaluation_dl1.html
L'étude a été menée de 2002 à 2004 et comptait 28 sites (tronçon de route variant de 1,0 à 3,3 kilomètres et où un CP fixe était en fonction 24 heures sur 24).

⁴¹⁷ ARRB, *Evaluation of the Fixed Digital Speed Camera Program in NSW*, p. 10, http://www.rta.nsw.gov.au/roadsafety/downloads/2005_05_speedcamera_evaluation_dl1.html

⁴¹⁸ *Ibid.*, p. 35. Par ailleurs, les chercheurs n'ont pas inclus les sommes provenant des amendes dans le calcul des bénéfices comme le stipule le *RTA Economic Analysis Manual Version 2, 2003*.

Aussi, les chercheurs ont calculé que le déploiement de CP fixes réduisait de 70 % à 90 % le nombre total d'incidents routiers⁴¹⁹ et que, par conséquent, ils recommandaient d'augmenter leur nombre. Lors de la parution de l'étude, le NSW comptait 81 CP fixes. Les résultats de cette étude ont incité la RTA à augmenter progressivement le nombre de CP fixes déployés.

Enfin, les études statistiques menées depuis 2007 par le CRS⁴²⁰ montrent clairement que le déploiement des CFR et des CP fixes, à compter de 1988, a grandement contribué à réduire le nombre de décès sur les routes et à faire économiser des milliards de dollars à l'État⁴²¹.

6.2 Communication

Dès le début de l'implantation des CFR et des CP au NSW, la RTA a réalisé plusieurs sondages auprès des usagers de la route et des policiers sur leur perception de ces appareils. Ces sondages montrent que l'utilisation des CP et des CFR comme outils de contrôle de la vitesse est perçue de façon positive par les trois quarts des répondants des deux groupes⁴²².

Par ailleurs, le plan stratégique *Road Strategy 2000* prévoyait la mise en œuvre d'un plan de communication où trois groupes cibles étaient visés⁴²³ :

- Le public en général – Mise en œuvre de campagnes de sensibilisation et de prévention où l'accent était mis sur les « gens ordinaires »;
- Les policiers – Intégration de la NSWPF à toutes les campagnes de sensibilisation et de prévention;
- Les médias – Mise en place d'un bureau de liaison pour les journalistes.

Cette approche a été conservée par la RTA lors de la publication du plan stratégique *Road Safety 2010*. Ce dernier contient un plan de communication où les communautés et les gouvernements locaux sont appelés à jouer un rôle important auprès des trois groupes cibles⁴²⁴. Par ailleurs, la RTA préfère miser sur des campagnes positives où les contrevenants ne sont pas dépeints comme des *bloody idiot*⁴²⁵.

Le *Road Safety 2010* incite aussi à la mise en œuvre d'initiatives à l'échelle locale. À titre d'exemple, 53 gouvernements locaux du NSW ont conjugué leurs efforts pour mettre sur pied un programme de prévention en sécurité routière pour leurs juridictions.

Enfin, au niveau de l'État, le CRS est la direction qui élabore et coordonne les campagnes de sensibilisation et de prévention. Lors des dernières campagnes, l'accent a été mis sur le non-respect des limites de vitesse par les jeunes conducteurs (17-25 ans)⁴²⁶. Le CRS mentionne que

⁴¹⁹ C'est-à-dire : accident mineur sans dommage matériel ou corporel, accident avec dommage matériel seulement, accidents avec blessure (mineure, majeure ou fatale) et accident avec décès.

⁴²⁰ RTA, *Latest Statistical Reports*, http://www.rta.nsw.gov.au/roadsafety/downloads/accident_statistics_dl4.html

⁴²¹ RTA, *Road Safety 2010*, p. 2, <http://www.rta.nsw.gov.au/roadsafety/downloads/rs2010.pdf>

⁴²² ARRB, *Evaluation of the Fixed Digital Speed Camera Program in NSW*, p. 22, http://www.rta.nsw.gov.au/roadsafety/downloads/2005_05_speedcamera_evaluation_dl1.html

⁴²³ *Ibid.*, p. 96-98.

⁴²⁴ RTA, *Road Safety 2010*, p. 12-13, <http://www.rta.nsw.gov.au/roadsafety/downloads/rs2010.pdf>

⁴²⁵ Colin Harwood, *Speed Enforcement in Australasia*, p. 10.

⁴²⁶ CRS, *Advertising campaigns*, <http://www.rta.nsw.gov.au/roadsafety/youngdrivers/campaigns/index.html>

les messages publicitaires sobres mais percutants dans des magazines, au cinéma (avant le programme principal) et à la télévision sont ceux qui donnent les meilleurs résultats⁴²⁷.

En terminant, le représentant de la RTA mentionne que la centralisation de la gestion et de l'exploitation des caméras au niveau du RTA est bien acceptée par les autorités de la NSWPF. Il ajoute toutefois que la gestion de la vitesse n'est pas une priorité pour la direction de la NSWPF, mais qu'il en va tout autrement pour les policiers sur le terrain. En effet, toujours selon le représentant de la RTA, ces derniers ne partagent pas l'opinion de leur état-major en ce qui concerne l'utilisation des CP (fixes et mobiles) et des CFR pour contrer la vitesse⁴²⁸.

⁴²⁷ CRS, *Notes youth road safety advertising campaign*,
<http://www.rta.nsw.gov.au/roadsafety/youngdrivers/campaigns/index.html>

⁴²⁸ Paul Hayes (24 mars 2010). *Speed and Safety Cameras*, [courrier électronique à Marc Demers], [en ligne],
marc.demers@enap.ca

BIBLIOGRAPHIE

- ARRB GROUP (page consultée le 18 février 2010). *Evaluation of the Fixed Digital Speed Camera Program in NSW*, [en ligne], http://www.rta.nsw.gov.au/roadsafety/downloads/2005_05_speedcamera_evaluation_DL1.HTML
- AUSTRAROADS (Page consultée le 5 mars 2010). *About Austraroads*, [en ligne], http://www.austraroads.com.au/about_us.html
- BANQUE DU CANADA (Page consultée le 18 février 2010). *Taux de change*, [en ligne], <http://www.bankofcanada.ca/fr/taux/convertisseur.html>
- CENTRE FOR ROAD SAFETY (Page consultée le 18 février 2010). *About the NSW Centre for Road Safety*, [en ligne], <http://www.rta.nsw.gov.au/roadsafety/aboutthecentre.html>
- CENTRE FOR ROAD SAFETY (Page consultée le 18 février 2010). *Advertising campaigns*, [en ligne], <http://www.rta.nsw.gov.au/roadsafety/youngdrivers/campaigns/index.html>
- CENTRE FOR ROAD SAFETY (Page consultée le 18 février 2010). *Notes youth road safety advertising campaign*, [en ligne], <http://www.rta.nsw.gov.au/roadsafety/youngdrivers/campaigns/index.html>
- DEPARTMENT OF INFRASTRUCTURE, TRANSPORT, REGIONAL DEVELOPMENT AND LOCAL GOVERNMENT (Page consultée le 24 février 2010). *Our Role, Responsibilities and Services*, [en ligne], <http://www.infrastructure.gov.au/department/about/about.aspx>
- DEPARTMENT OF LOCAL GOVERNMENT (Page consultée le 11 mars 2010). *Local Government Directory - Regional Organisations of Councils*, [en ligne], http://www.dlg.nsw.gov.au/dlg/dlghome/dlg_LocalGovDirectory.asp?index=3&mi=2&ml=4#Top
- HARWOOD, Colin (2001). *Speed Enforcement in Australiasia*, Sydney, Austroads.
- LOCAL TRAFFIC COMMITTEES (Page consultée le 23 février 2010). *Traffic Committees*, [en ligne], http://www.rta.nsw.gov.au/doingbusinesswithus/lgr/downloads/information/committees/traffic_committees.html
- NATIONAL ROAD & MOTORISTS' ASSOCIATION (Page consultée le 1^{er} mars 2010). *Road Safety*, [en ligne], http://www.mynrma.com.au/cps/rde/xchg/mynrma/hs.xsl/road_safety.htm
- NATIONAL TRANSPORT COMMISSION (Page consultée le 15 mars 2010). *About the National Transport Commission*, [en ligne], <http://www.ntc.gov.au/ViewPage.aspx?documentid=44>
- NATIONAL TRANSPORT COMMISSION (Page consultée le 11 mars 2010). *Australian Road Rules*, [en ligne], http://www.ntc.gov.au/filemedia/Reports/ARR_February_2009_final.pdf

- NATIONAL TRANSPORT COMMISSION (Page consultée le 15 mars 2010). *Inter-Governmental Agreement*, [en ligne], <http://www.ntc.gov.au/filemedia/general/NTCIGA.pdf>
- NEW SOUTH WALES CONSOLIDATED ACTS (Page consultée le 23 février 2010). *Fines Act 1996*, [en ligne], http://www.austlii.edu.au/au/legis/nsw/consol_act/fa199669/
- NEW SOUTH WALES CONSOLIDATED ACTS (Page consultée le 23 février 2010). *Road Rules 2008*, [en ligne], <http://www.legislation.nsw.gov.au/fullhtml/inforce/subordleg+179+2008+cd+0+N>
- NEW SOUTH WALES CONSOLIDATED ACTS (Page consultée le 23 février 2010). *Transport Administration Act 1988*, [en ligne], http://www.austlii.edu.au/au/legis/nsw/consol_act/taa1988305/
- NEW SOUTH WALES GOVERNMENT (Page consultée le 18 février 2010). *Constitution Act 1902 No 32*, [en ligne], <http://www.legislation.nsw.gov.au/viewtop/inforce/act+32+1902+FIRST+0+N/>
- NEW SOUTH WALES GOVERNMENT (Page consultée le 18 février 2010). *NSW Economy*, [en ligne], <http://www.business.nsw.gov.au/investment/economy/>
- NEW SOUTH WALES GOVERNMENT (Page consultée le 23 février 2010). *NSW Legislation*, [en ligne], <http://www.legislation.nsw.gov.au/>
- NEW SOUTH WALES LEGISLATION (Page consultée le 18 février 2010). *Motor Vehicles Taxation Act 1988*, [en ligne], <http://www.legislation.nsw.gov.au/maintop/view/inforce/act+111+1988+cd+0+N>
- NEW SOUTH WALES LEGISLATION (Page consultée le 18 février 2010). *Roads Act 1993*, [en ligne], <http://www.legislation.nsw.gov.au/viewtop/inforce/act+33+1993+first+0+N>
- NEW SOUTH WALES LEGISLATION (Page consultée le 18 février 2010). *Road Transport (General) Act 2005*, [en ligne], <http://www.legislation.nsw.gov.au/maintop/view/inforce/act+11+2005+cd+0+N>
- NEW SOUTH WALES LEGISLATION (Page consultée le 18 février 2010). *Road Transport (Heavy Vehicles Registration Charges) Act 1995*, [en ligne], <http://www.legislation.nsw.gov.au/maintop/view/repealed/act+72+1995+cd+0+Y>
- NEW SOUTH WALES LEGISLATION (Page consultée le 18 février 2010). *Road Transport (Safety and Traffic Management) Act 1999*, [en ligne], <http://www.legislation.nsw.gov.au/maintop/view/inforce/act+20+1999+cd+0+N>
- NEW SOUTH WALES LEGISLATION (Page consultée le 18 février 2010). *Transport Administration Act 1988*, [en ligne], <http://www.legislation.nsw.gov.au/maintop/view/inforce/act+109+1988+cd+0+N>
- NEW SOUTH WALES POLICE FORCE (Page consultée le 18 février 2010). *DEC 09*, [en ligne], http://www.police.nsw.gov.au/news/police_number/last_6_months/dec_09

- NEW SOUTH WALES POLICE FORCE (Page consultée le 22 février 2010). *Traffic Services*, [en ligne], http://www.police.nsw.gov.au/about_us/structure/operations_command/traffic_services
- NEW SOUTH WALES TRANSPORT & INFRASTRUCTURE (Page consultée le 22 février 2010). *Welcome to NSW Transport and Infrastructure*, [en ligne], <http://www.transport.nsw.gov.au/>
- OFFICE OF STATE REVENUE (Page consultée le 5 mars 2010). *Annual Report 2007-08*, [en ligne], <http://www.osr.nsw.gov.au/lib/doc/reports/annrep2007-08.pdf>
- OFFICE OF STATE REVENUE (Page consultée le 5 mars 2010). *Annual Report 2008-09*, [en ligne], http://www.osr.nsw.gov.au/lib/doc/ar_annualreport08-09.pdf
- PARLIAMENT OF AUSTRALIA (Page consultée le 22 février 2010). *Commonwealth Of Australia Constitution Act*, [en ligne], <http://www.aph.gov.au/SEnate/general/constitution/chapter5.htm>
- PARLIAMENT OF NEW SOUTH WALES (Page consultée le 18 février 2010). *Government in NSW*, [en ligne], <http://www.parliament.nsw.gov.au/prod/web/common.nsf/key/ResourcesSystemADemocraticSystem>
- ROAD & TRAFFIC ADVISORY COUNCIL (Page consultée le 18 février 2010). *Roads and Traffic Advisory Council*, [en ligne], <http://www1.rta.nsw.gov.au/aboutus/committees/roadsandtrafficadvisorycouncil.html>
- ROAD & TRAFFIC AUTHORITY (Page consultée le 18 février 2010). *Annual Report 2008-09*, [en ligne], http://www.rta.nsw.gov.au/publicationsstatisticsforms/downloads/rta_annualreport_2009_complete.pdf
- ROAD & TRAFFIC AUTHORITY (Page consultée le 18 février 2010). *Camera Detected Penalty Notices*, [en ligne], <http://www.rta.nsw.gov.au/roadsafety/speedandspeedcameras/fixeddigitalspeedcameras/fixedspeedcameralocations/>
- ROAD & TRAFFIC AUTHORITY (Page consultée le 18 février 2010). *Crash Statistics*, [en ligne], http://www.rta.nsw.gov.au/roadsafety/downloads/fatality_rate_1908_to_2009.pdf
- ROAD & TRAFFIC AUTHORITY (Page consultée le 18 février 2010). *Crash Statistics*, [en ligne], <http://www.rta.nsw.gov.au/roadsafety/statistics/index.html>
- ROAD & TRAFFIC AUTHORITY (Page consultée le 18 février 2010). *Fatality Rates 1908-2009*, [en ligne], http://www.rta.nsw.gov.au/roadsafety/downloads/fatality_rate_1908_to_2009.pdf
- ROAD & TRAFFIC AUTHORITY (Page consultée le 18 février 2010). *Fixed digital speed cameras*, [en ligne], <http://www.rta.nsw.gov.au/roadsafety/speedandspeedcameras/fixeddigitalspeedcameras/index.html>

- ROAD & TRAFFIC AUTHORITY (Page consultée le 25 février 2010). *Fixed speed camera locations in NSW maps*, [en ligne], http://www.rta.nsw.gov.au/roadsafety/downloads/speed_camera_location_maps_dl1.html
- ROAD & TRAFFIC AUTHORITY (Page consultée le 18 février 2010). *Going to court*, [en ligne], <http://www.rta.nsw.gov.au/rulesregulations/speedcameraoffences/faqs.html>
- ROAD & TRAFFIC AUTHORITY (Page consultée le 18 février 2010). *Identifying fixed speed camera locations*, [en ligne], <http://www.rta.nsw.gov.au/roadsafety/speedandspeedcameras/fixeddigitalspeedcameras/identifyingfixedspeedcameralocations.html>
- ROAD & TRAFFIC AUTHORITY (Page consultée le 18 février 2010). *Latest Statistical Reports*, [en ligne], http://www.rta.nsw.gov.au/roadsafety/downloads/accident_statistics_dl4.html
- ROAD & TRAFFIC AUTHORITY (Page consultée le 18 février 2010). *Legislation*, [en ligne], <http://163.189.7.150/aboutus/howweareandwhatwedo/legislation/index.html>
- ROAD & TRAFFIC AUTHORITY (Page consultée le 18 février 2010). *Problem definition and countermeasures*, [en ligne], <http://www.rta.nsw.gov.au/roadsafety/speedandspeedcameras/problemdefinitionandcountermeasures.html>
- ROAD & TRAFFIC AUTHORITY (Page consultée le 23 février 2010). *Regional Traffic Committee*, [en ligne], http://www.rta.nsw.gov.au/doingbusinesswithus/lgr/downloads/information/committees/traffic_committees.html
- ROAD & TRAFFIC AUTHORITY (Page consultée le 18 février 2010). *Road Safety 2010*, [en ligne], <http://www.rta.nsw.gov.au/roadsafety/downloads/rs2010.pdf>
- ROAD & TRAFFIC AUTHORITY (Page consultée le 18 février 2010). *Road Traffic Crashes in New South Wales, 2008*, [en ligne], <http://www.rta.nsw.gov.au/roadsafety/downloads/accidentstats2008.pdf>
- ROAD & TRAFFIC AUTHORITY (Page consultée le 18 février 2010). *Safety cameras*, [en ligne], <http://www.rta.nsw.gov.au/roadsafety/speedandspeedcameras/safetycameras/index.html>
- ROAD & TRAFFIC AUTHORITY (Page consultée le 23 février 2010). *Safety camera FAQs*, [en ligne], http://www.rta.nsw.gov.au/roadsafety/speedandspeedcameras/safetycameras/safety_camera_faqs.html
- ROAD & TRAFFIC AUTHORITY (Page consultée le 18 février 2010). *Speed Problem Definition and Countermeasure Summary*, [en ligne], <http://www.rta.nsw.gov.au/roadsafety/downloads/speedprobdefcountv2.pdf>

- ROAD & TRAFFIC AUTHORITY (Page consultée le 2 mars 2010). *Speeding penalties*, [en ligne], <http://www.rta.nsw.gov.au/rulesregulations/penalties/speeding.html>
- STATE DEBT RECOVERY OFFICE (Page consultée le 23 février 2010). *A Guide to the Fine Processing and Enforcement System*, [en ligne], http://www.sdro.nsw.gov.au/lib/docs/forms/fl_gfes.pdf
- STATE DEBT RECOVERY OFFICE (Page consultée le 23 février 2010). *About us*, [en ligne], <http://www.sdro.nsw.gov.au/aboutus.html>
- STATE DEBT RECOVERY OFFICE (Page consultée le 23 février 2010). *Camera Detected Penalty Notices*, [en ligne], http://www.sdro.nsw.gov.au/lib/docs/forms/sfs_cdpn.pdf
- STATE DEBT RECOVERY OFFICE (Page consultée le 23 février 2010). *Examples of penalty notices*, [en ligne], http://www.sdro.nsw.gov.au/lib/docs/misc/new_pn.pdf
- STATE DEBT RECOVERY OFFICE (Page consultée le 23 février 2010). *Fines Process*, [en ligne], http://www.sdro.nsw.gov.au/fine_process.html

PERSONNES-RESSOURCES

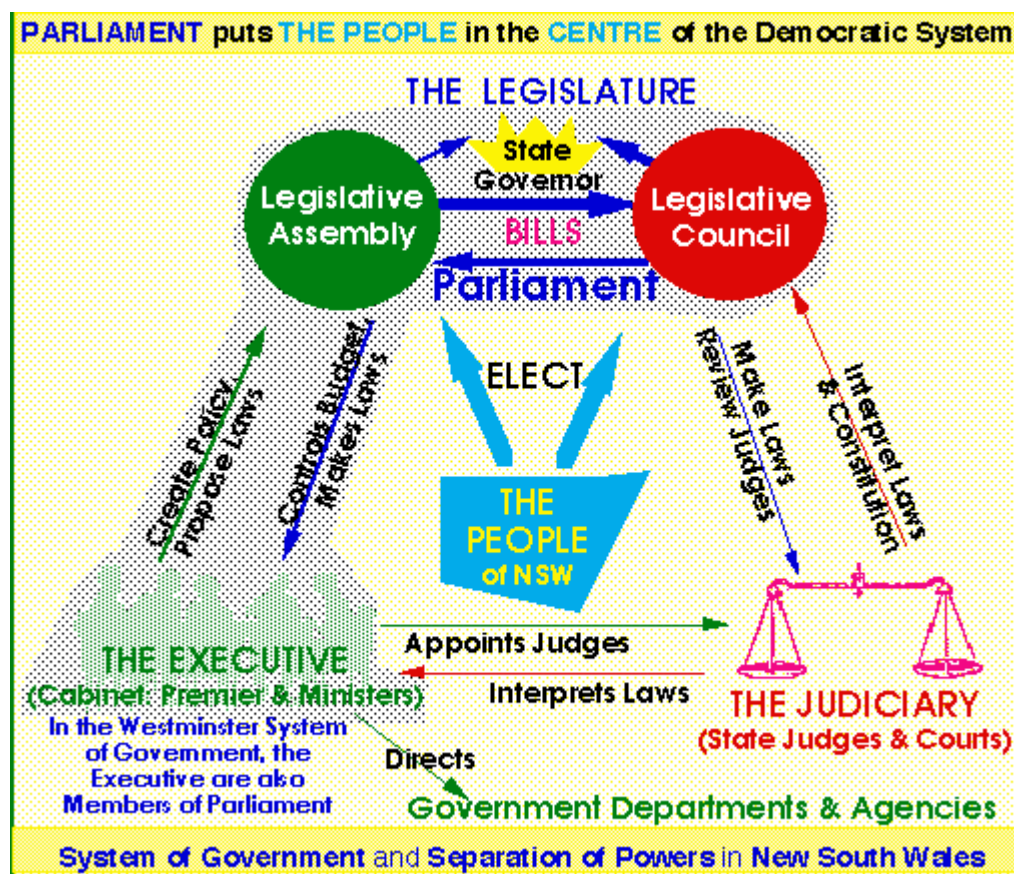
Paul P. Hayes
Manager Strategic Projects
Camera Enforcement Branch
Roads and Traffic Authority
Téléphone : +61 (02) 8814 2094
Cellulaire : +61 (4) 1336 8251
Télécopieur : +61 (02) 8814 2159
paul_hayes@rta.nsw.gov.au

Elizabeth Maher
Customer Service Centre
City of Sydney – Level 2
456 Kent Street GPO Box 1591
Sydney, NSW 2000
Téléphone : (02) 9265 9333
Télécopieur : (02) 9265 9222
council@cityofsydney.nsw.gov.au

New South Wales Police Force
Customer Assistance Unit
Police Head quarters
1 Charles Street
Parramatta, NSW 2150
Australia

Mick Roelandts
Senior Manager
Business Relationships & Development
Office of State Revenue
Téléphone : (02) 9761 9331
Mick.Roelandts@osr.nsw.gov.au

ANNEXE I : ORGANISATION POLITIQUE ET ADMINISTRATIVE DU NSW⁴²⁹



⁴²⁹ Parliament of New South Wales, *Government in NSW*, <http://www.parliament.nsw.gov.au/prod/web/common.nsf/key/ResourcesSystemADemocraticSystem>

ANNEXE II : ORGANIGRAMME DE LA ROAD & TRAFFIC AUTHORITY⁴³⁰



⁴³⁰ RTA, *Annual Report 2008-09*, p. 10, http://www.rta.nsw.gov.au/publicationsstatisticsforms/downloads/rta_annualreport_2009_complete.pdf



ROYAUME-UNI

Au Royaume-Uni, les termes génériques qui désignent les appareils utilisés pour contrôler le respect des limites de vitesse et des feux rouges sont *speed cameras* et *red-light enforcement cameras*. Les deux types d'appareils sont connus généralement sous le nom de « caméras de sécurité routière » (*safety cameras*). Dans la présente étude, les termes suivants seront retenus :

- Cinémomètres photographiques (CP);
- Caméras aux feux rouges⁴³¹ (CFR).

1 MISE EN CONTEXTE

1.1 Organisation politique et administrative

Le système politique du Royaume-Uni repose sur une monarchie constitutionnelle. Le pouvoir législatif est exercé par le Parlement, qui comprend la Chambre des lords et la Chambre des communes. Le pouvoir exécutif est exercé, au nom de la reine, par le gouvernement (*Cabinet*), qui est composé de ministres dirigés par un premier ministre. Ce dernier, nommé par la reine, est le dirigeant du parti ayant gagné les élections législatives.

Trois principaux ordres de gouvernement existent au Royaume-Uni : État central, collectivités locales et gouvernements délégués (*devolved governments*), à savoir le pays de Galles, l'Écosse et l'Irlande du Nord. Depuis la mise en œuvre du programme de dévolution en 1997, ces gouvernements délégués se sont vu offrir différents statuts d'autonomie politique. Ils disposent de compétences, notamment en matière de santé et de services sociaux, d'éducation, d'administration locale, de développement économique, de maintien de l'ordre et de transport (*voir la section 1.2*)⁴³².

La présente fiche portera principalement sur le programme national des caméras de sécurité routière mis en place en 2000 par le gouvernement du Royaume-Uni. Bien qu'appelé « national », ce programme a consisté dans l'installation de caméras sur le territoire de l'Angleterre et du pays de Galles. Des programmes similaires ont été mis en place en Écosse (à partir de 2002) et en Irlande du Nord (à partir de 2003). Ces programmes s'inspiraient des orientations définies par le programme national, mais ont été déployés indépendamment, compte tenu des compétences des gouvernements délégués, des différences sur le plan législatif et d'autres éléments particuliers. Pour ne pas alourdir la présente fiche, le programme écossais sera présenté, à titre d'exemple, à l'annexe II.

⁴³¹ Aussi appelées « appareils photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges ». Voir le projet de loi n° 42 (2007, chapitre 40) du gouvernement du Québec, *Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitude*,

<http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=5&file=2007C40F.PDF>

⁴³² DirectGov, *Devolved government in the UK*,

http://direct.gov.uk/en/Governmentcitizensandrights/UKgovernment/Devolvedgovernment/DG_073306

1.2 Partage des responsabilités en matière de sécurité routière

Au Royaume-Uni, les responsabilités en matière de sécurité routière sont partagées entre le gouvernement central, les gouvernements délégués, les services de police et les autorités locales dans chacune des entités administratives (Angleterre, pays de Galles, Écosse et Irlande du Nord).

1.2.1 Gouvernement central

Le *Department for Transport* (DfT) détient la responsabilité globale des politiques routières du gouvernement du Royaume-Uni. Certaines matières sont déléguées aux gouvernements du pays de Galles, de l'Écosse et de l'Irlande du Nord. Ainsi, au sein de ces gouvernements délégués, il y a des ministères et des organismes (MO) responsables de la gestion du réseau routier et de la sécurité routière dans leurs juridictions respectives.

1.2.2 Angleterre et gouvernements délégués

■ Angleterre

◆ Department for Transport

En Angleterre, le DfT édicte des normes en matière de gestion des infrastructures et de circulation routières et confère à ses agences la responsabilité d'appliquer ces normes dans leurs secteurs de compétence. Il est également responsable de l'élaboration et de la mise en œuvre de la stratégie nationale de sécurité routière, qui consiste en un ensemble de programmes d'éducation, d'amélioration des infrastructures (*engineering*) et d'application de la loi. Cette stratégie nationale contient des orientations qui se trouvent dans les stratégies de sécurité routière adoptées par les gouvernements délégués.

◆ Highways Agency

La *Highways Agency* est une agence du DfT. Créée en 1994, elle est responsable de la gestion, de l'entretien et de l'amélioration du réseau routier stratégique en Angleterre, qui comprend les autoroutes (*motorways*) et les routes nationales (*all purpose trunk roads*). Elle est structurée en huit bureaux régionaux et plusieurs centres de contrôle locaux. Outre les fonctions liées à l'entretien et à l'amélioration de l'infrastructure, la Highways Agency a la responsabilité d'établir des limites de vitesse et d'installer la signalisation appropriée sur ces types de routes, en conformité avec les normes établies par le DfT et dans le but d'assurer et d'améliorer constamment la sécurité routière⁴³³.

Les agents de la *Highways Agency* (*Traffic Officers*) informent les conducteurs de l'état des routes et des conditions de la circulation, gèrent le trafic et assurent la coordination des services d'urgence lorsque des accidents se produisent et accordent de l'assistance aux conducteurs impliqués dans des événements routiers⁴³⁴.

⁴³³ Highways Agency, *About Us*, <http://www.highways.gov.uk/aboutus/about.aspx>

⁴³⁴ Highways Agency, *Highways Agency Traffic Officers*, <http://www.highways.gov.uk/knowledge/601.aspx>

La *Highways Agency* conçoit et met en œuvre des plans stratégiques en matière de sécurité routière qui s'insèrent dans la stratégie nationale formulée par le DfT⁴³⁵.

Les autorités locales et les services de police détiennent également des responsabilités en matière de sécurité routière (voir la section 1.2.3).

■ Écosse

En Écosse, les responsabilités liées à la gestion du réseau routier sont partagées entre deux entités du gouvernement écossais : le *Transport Scotland* et le *Transport Directorate*. Le *Transport Scotland*, agence créée en 2006, coordonne notamment les projets majeurs d'investissement en infrastructures routières et gère le réseau des routes nationales. Le *Transport Directorate* est responsable de l'élaboration de la politique de gestion des routes locales et de la politique en matière de sécurité routière⁴³⁶ (voir l'annexe II).

■ Pays de Galles

La gestion du réseau d'autoroutes et de routes nationales est confiée au *Transport and Strategic Regeneration Directorate* au sein du ministère de l'Économie et du Transport, qui fait partie du gouvernement du pays de Galles (*Welsh Assembly Government*). Le *Directorate* offre des orientations et des conseils aux autorités locales, qui sont responsables de la gestion du réseau routier local. Il est également responsable des questions de sécurité routière⁴³⁷.

■ Irlande du Nord

En Irlande du Nord, l'ensemble du réseau routier est géré par le *Roads Service*, une agence du *Department for Regional Development*. L'amélioration de la sécurité routière est un des objectifs clés de cet organisme⁴³⁸.

1.2.3 Autorités locales

Les autorités locales en Angleterre, au pays de Galles et en Écosse ont des responsabilités similaires en matière de gestion du réseau routier local et de sécurité routière (celles de l'Irlande du Nord n'ont pas de compétence dans ce secteur).

À titre d'illustration, en Angleterre, la gestion des routes qui ne sont pas sous la responsabilité de la *Highways Agency* est confiée aux autorités locales, généralement aux *County Councils*⁴³⁹.

⁴³⁵ Highways Agency, *Safer Roads*, <http://www.highways.gov.uk/knowledge/336.aspx>

⁴³⁶ Transport Scotland, *About Us*, <http://www.transportscotland.gov.uk/about-us>

Le *Transport Directorate* finance le *Road Safety Scotland*, une entité publique responsable de la coordination de l'ensemble des initiatives d'éducation et de sensibilisation aux questions de sécurité routière en Écosse. Cette entité agit par l'intermédiaire de plusieurs comités qui réunissent des représentants du gouvernement, des services de police, des communautés locales, des services de santé et d'autres organisations concernées par la sécurité routière. Le directeur du *Transport Directorate* siège au comité exécutif du *Road Safety Scotland*.

Road Safety Scotland, About Road Safety Scotland, <http://www.srsc.org.uk/about/index.asp> ainsi que l'annexe II de la présente étude.

⁴³⁷ Plus précisément, les responsabilités liées à la sécurité routière sont confiées à la *Roads and Projects Division*, une direction au sein du *Directorate*.

⁴³⁸ Welsh Assembly Government, *Transport – Who are we?*, <http://new.wales.gov.uk/topics/transport/who/?lang=en>

⁴³⁹ Northern Ireland Roads Service, *Annual Report and Accounts 2008-2009*, p. 9, http://www.roadsni.gov.uk/ar_acs_08-09.pdf

Pour cette raison, les autorités locales en Angleterre sont désignées comme *local highway authorities*. Elles ont le pouvoir d'établir des limites de vitesse sur les routes relevant de leur juridiction ainsi que de demander la révision des limites de vitesse nationales sur certains segments de route si elles estiment que les limites en vigueur représentent un risque pour la sécurité routière⁴⁴⁰. Les autorités locales ont aussi le pouvoir d'installer des signes routiers, en respectant les normes nationales établies par le DfT.

À titre de *local highway authorities*, les autorités locales anglaises ont la responsabilité de préparer et de mettre en œuvre des programmes destinés à améliorer et à promouvoir la sécurité routière. Ces programmes incluent la réalisation de recherches sur la fréquence et les causes des accidents sur les routes locales, l'adoption de mesures de prévention, des initiatives en matière d'éducation et de sensibilisation, etc. La plupart des autorités locales conçoivent, en collaboration avec d'autres partenaires locaux, des stratégies de sécurité routière qui s'alignent sur la stratégie nationale élaborée par le DfT⁴⁴¹.

1.2.4 Services de police

L'Angleterre et les gouvernements délégués ont des services de police indépendants. Étant donné que les responsabilités des services de police en matière de sécurité routière sont similaires à travers le Royaume-Uni, seules celles des services de police d'Angleterre seront présentées dans cette section, à titre d'illustration.

Les services de police en Angleterre sont organisés sur une base régionale. Il existe actuellement 43 services régionaux de police (*police forces*). Chacun des services régionaux est placé sous la gouvernance d'un comité (*police authority*) composé de plusieurs membres nommés par les autorités locales, dont des conseillers, des magistrats et des membres indépendants. La direction de chacun des services régionaux est assurée par un *chief officer*.

La plupart de ces services sont dotés d'une unité qui s'occupe des problèmes de circulation routière (*Road Policing Unit*), afin notamment de réduire le nombre d'accidents et de combattre les comportements antisociaux sur les routes. Les agents de police de la *Road Policing Unit* sont responsables de patrouiller sur les autoroutes et les routes nationales de leur région et d'effectuer des activités de contrôle et d'application de la loi (demander aux conducteurs ayant commis une infraction routière de leur soumettre leur permis de conduire, le document d'immatriculation du véhicule et leur police d'assurance, donner des avis de contravention, etc.). Ils participent aussi à diverses activités visant à améliorer la sécurité routière sur le plan local.

⁴³⁹ En Angleterre, le gouvernement local était structuré jusqu'à récemment en deux ordres : les comtés (*counties*) et les districts (*districts*); les comtés représentant l'ordre supérieur. À la suite d'une réforme entreprise en 2009, plusieurs comtés et districts ont été regroupés dans des autorités locales unitaires. Cependant, l'ancienne structure à deux ordres subsiste encore dans certaines régions.

Politics.co.uk, *Local government structure*, [http://www.politics.co.uk/briefings-guides/issue-briefs/communities-and-local-government/local-government-structure-\\$366613.htm](http://www.politics.co.uk/briefings-guides/issue-briefs/communities-and-local-government/local-government-structure-$366613.htm)

⁴⁴⁰ DfT, *Advice about Local Road Safety Strategies*, p. 24,

<http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/laguidance/localroadsafetystrategies.pdf>

⁴⁴¹ *Ibid.*, p. 8.

1.3 État de la situation par rapport à la sécurité routière

Le Royaume-Uni détient un des réseaux routiers les plus sécuritaires au monde⁴⁴². La diminution du nombre d'accidents sur les routes et l'élaboration de nouvelles méthodes d'amélioration de la sécurité routière représentent une des priorités du gouvernement britannique⁴⁴³.

En 2000, le DfT a adopté une stratégie nationale en matière de sécurité routière (*Tomorrow's Roads: safer for everyone*) afin de créer un cadre cohérent pour les initiatives déployées par l'ensemble des organisations concernées en Angleterre (il est à rappeler que chacun des gouvernements délégués a adopté sa propre stratégie). À ce moment, sur les routes du Royaume-Uni, on enregistrait annuellement environ 240 000 accidents routiers qui faisaient approximativement 300 000 victimes, dont 3 500 morts et 40 000 blessés graves. Les coûts directs des accidents mortels et avec des blessés graves étaient estimés à 3 G£ (5,03 G\$ CA) annuellement⁴⁴⁴.

La stratégie nationale avait trois objectifs principaux :

- Diminuer de 40 %, sur une période de 10 ans, le nombre total de personnes mortellement et grièvement blessées dans des accidents routiers (*people killed or seriously injured – KSI*), par rapport à la moyenne calculée pour la période 1994-1998;
- Diminuer de 50 % le nombre d'enfants mortellement et grièvement blessés dans des accidents routiers, sur une période de 10 ans, par rapport à la même base de référence;
- Diminuer de 10 % le taux des blessures légères – *slight casualty rate* (c'est-à-dire le nombre de personnes légèrement blessées par 100 millions de kilomètres parcourus), par rapport à la même base de référence.

C'est dans ce contexte stratégique que le programme national d'installation de caméras de sécurité routière (le *National Safety Camera Programme*) a été élaboré et graduellement mis en œuvre en Angleterre et au pays de Galles. Ce programme représentait un des moyens envisagés pour améliorer la sécurité routière et il visait plus précisément la prévention, la détection et la sanction de l'excès de vitesse et de l'omission d'arrêter à un feu rouge. Des programmes d'éducation des conducteurs et d'amélioration de la conception des routes (*road safety engineering*) faisaient également partie de la stratégie gouvernementale.

Le DfT mentionne, dans son rapport statistique annuel sur les accidents de la route publié en 2008, que les cibles fixées pour 2010 ont déjà été atteintes en 2008, alors que le volume du trafic a augmenté de 16 % par rapport à la période 1994-1998⁴⁴⁵.

Par ailleurs, selon la documentation consultée, les *Safety Cameras* ont contribué de façon importante à la diminution des accidents routiers. Cet aspect sera discuté de manière plus détaillée dans la dernière section de la fiche, « Suivis et évaluations ».

⁴⁴² Voir, à titre d'exemple, DfT, *Reported Road Casualties in Great Britain: 2008. Annual Report*, <http://www.dft.gov.uk/adobe/pdf/162469/221412/221549/227755/rrcgb2008.pdf> notamment, « Table 51: International comparisons of road deaths: number and rates for different road users: by selected countries: 2007 and 2008 (provisional) », p. 174.

⁴⁴³ DfT, *Tomorrow's Roads: safer for everyone*, 2000, <http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/strategytargetsperformance/tomorrowsroadssaferforeveryone?page=1#a1000>

⁴⁴⁴ *Ibid.*

⁴⁴⁵ DfT, *Reported Road Casualties in Great Britain: 2008. Annual report*, p. 6, <http://www.dft.gov.uk/adobe/pdf/162469/221412/221549/227755/rrcgb2008.pdf>
Il s'agit du dernier rapport de ce type publié.

En 2009, le DfT a amorcé un vaste processus de consultation afin de concevoir une nouvelle stratégie nationale de sécurité routière pour la période 2010-2020 – *A Safer Way: Consultation on Making Britain's Roads the Safest in the World*. Sur la base d'analyses de données sur les accidents, les priorités suivantes ont été déterminées⁴⁴⁶ :

- Réduire davantage le nombre de décès causés par des accidents;
- Réduire le nombre d'accidents mettant en cause des cyclistes et des piétons;
- Protéger les enfants et les jeunes, qui continuent d'être surreprésentés dans les statistiques sur les accidents;
- Protéger les motocyclistes, qui représentent 20 % des victimes d'accidents, mais seulement 1 % du trafic;
- Améliorer la sécurité sur les routes de campagne, étant donné que 62 % des accidents mortels se sont produits sur ce type de routes, où s'enregistre seulement 42 % du trafic national;
- Prendre des mesures contre la vitesse illégale et inappropriée, étant donné que l'excès de vitesse était, en 2007, un facteur qui contribuait à 26 % des décès causés par des accidents de circulation.

Le projet stratégique propose de nouvelles cibles pour réduire le nombre de victimes d'accidents avec blessures mortelles et graves jusqu'en 2020⁴⁴⁷ :

- Réduire de 33 % le nombre de décès causés par des accidents routiers par rapport à la moyenne enregistrée en 2004-2008;
- Réduire de 33 % le nombre de personnes grièvement blessées dans des accidents routiers par rapport à la même base de référence;
- Réduire de 50 % le nombre d'enfants et de jeunes (personnes âgées de moins de 17 ans) mortellement et grièvement blessés, par rapport à la même base de référence.

Ce projet est en cours d'adoption. Les initiatives futures liées aux caméras de sécurité routière (CP et CFR) devront s'aligner sur les priorités et les cibles mentionnées.

2 UTILISATION DES CINÉMOMÈTRES PHOTOGRAPHIQUES ET DES CAMÉRAS AUX FEUX ROUGES

2.1 Perspective historique

Au Royaume-Uni, l'utilisation des CP et des CFR, généralement connus sous le nom de « caméras de sécurité routière » (*safety cameras*), a commencé au début des années 1990. Le déploiement de ces dispositifs à l'échelle nationale s'est déroulé en plusieurs étapes et a nécessité la modification de certaines dispositions législatives existantes ainsi que l'adoption de nouvelles lois. Plusieurs projets pilotes ont été mis en place afin de tester et d'améliorer les solutions envisagées initialement.

⁴⁴⁶ DfT, *A Safer Way: Consultation on Making Britain's Roads the Safest in the World*, p. 7, <http://www.dft.gov.uk/consultations/closed/roadsafetyconsultation/roadsafetyconsultation.pdf>

⁴⁴⁷ *Ibid.*, p. 11.

Après une période d'essais, le programme « national » pour l'Angleterre et le pays de Galles (*The National Safety Camera Programme*) a été élaboré et mis en œuvre à partir de 2001. Comme mentionné dans la section précédente, ce programme était conçu comme une partie intégrante de la stratégie gouvernementale en matière de sécurité routière (*Tomorrow's Roads: safer for everyone*) adoptée en 2000.

Le déploiement des systèmes a été financé par une portion des revenus provenant des amendes perçues pour les infractions détectées au moyen des caméras de sécurité routière. Le programme s'est terminé en 2007, lorsque les activités liées aux caméras ont été intégrées à des programmes de sécurité routière plus généraux conçus sur le plan local. Ces programmes sont actuellement financés par le DfT à partir d'une enveloppe budgétaire distribuée aux autorités locales.

Ce processus est présenté chronologiquement et de manière plus détaillée dans le tableau suivant.

TABLEAU 21 : HISTORIQUE DE LA MISE EN PLACE DES CAMÉRAS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE AU ROYAUME-UNI

Année	Événement
1991	La <i>Road Traffic Act</i> autorise l'utilisation de dispositifs électroniques (caméras de sécurité routière) pour la détection et la sanction des infractions liées à l'excès de vitesse et à l'omission d'arrêter à un feu rouge.
1992	Le DfT diffuse la <i>Circular Roads 1/92</i> qui établit les règles concernant l'utilisation des caméras de sécurité routière par les autorités locales (choix des sites d'installation et de l'équipement, signalisation, financement, suivi et évaluation, etc.). Ces dernières pouvaient conclure des ententes avec la police afin de financer l'installation et l'entretien des caméras. Les revenus provenant des amendes étaient déposés dans le fonds consolidé.
1995	Les conclusions d'une étude avant-après, réalisée sur un premier projet pilote – <i>West London Speed Camera Demonstration Project</i> ⁴⁴⁸ – afin d'évaluer les effets des caméras de sécurité routière sur le nombre d'accidents, sont publiées. Bien qu'elle confirme l'efficacité des caméras, l'étude considère que le déploiement de cette technologie est limité par le mode de financement existant, tributaire des contraintes budgétaires. Elle recommande que la gestion des caméras soit confiée à des partenariats locaux et que leur exploitation soit financée directement par les revenus provenant des amendes.
1999	Un comité national (<i>National Board</i>) incluant des représentants de plusieurs MO et autorités locales est créé afin d'étudier la viabilité de la modalité de gestion proposée ⁴⁴⁹ .

⁴⁴⁸ DfT, *West London Speed Camera Demonstration Project: Analysis of accident and casualty data 36 months 'after' implementation and comparison with the 36 months 'before' data*, <http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/speedmanagement/nscp/nscp/westlondonspeedcamerademonst4601>

⁴⁴⁹ Le DfT, le Home Office, la Highways Agency, l'Association of Chief Police Officers, le Department for Constitutional Affairs (à l'époque le Lord Chancellor's Department), le Crown Prosecution Service, le Trésor, le County Surveyors Society (une association représentant les autorités locales), le Local Government Technical Advisors Group, ainsi que des représentants des gouvernements de l'Écosse et du pays de Galles.

Année	Événement
2000	Le DfT procède à l'essai de la solution proposée – les <i>Safety Camera Partnerships</i> (SCP) – sur huit projets pilotes, afin d'étudier la possibilité de l'appliquer à l'échelle nationale. Le gouvernement adopte une stratégie nationale en matière de sécurité routière (<i>UK Government's Road Safety Strategy</i>). Le programme national des caméras de sécurité routière s'insérera dans cette stratégie.
2001	Les résultats des essais sont jugés encourageants. Une nouvelle loi est adoptée – <i>Vehicles (Crime) Act</i> – qui modifie la <i>Justice of the Peace Act 1997</i> afin d'autoriser le financement des SCP par les revenus provenant des amendes. Cette modification constitue la base législative du programme national des caméras de sécurité routière, puisqu'elle permet le déploiement graduel des SCP en Angleterre et au pays de Galles.
2003	Un rapport d'évaluation des huit projets pilotes est publié, après deux ans de fonctionnement : <i>A cost recovery system for speed and red-light cameras – two year pilot evaluation</i> .
2004	Le nombre de SCP est de 24. Un nouveau rapport d'évaluation est publié : <i>The National Safety Camera Programme. Three year evaluation report</i> .
2005	Le nombre de SCP est de 38, dont deux au pays de Galles. Un nouveau rapport d'évaluation est publié : <i>The National Safety Camera Programme. Four-year evaluation report</i> . Le 15 décembre 2005, le ministre des Transports annonce qu'à partir de 2007, l'exploitation des caméras de sécurité routière ne sera plus financée par les revenus provenant des amendes et qu'elle sera intégrée à des programmes locaux en matière de sécurité routière. Dans le cadre de ces programmes, l'implantation des caméras sera une mesure parmi d'autres visant à améliorer la sécurité routière (ces mesures peuvent concerner l'éducation, l'aménagement routier, etc.)
2007	Le <i>National Safety Camera Programme</i> prend fin le 1 ^{er} avril 2007. Certains SCP se transforment en <i>Road Safety Partnerships</i> (RSP). Les initiatives des RSP sont dorénavant financées par le DfT à partir d'une enveloppe budgétaire de 110 M£ par année. Les RSP élaborent des projets axés sur les priorités locales et soumettent des demandes de subvention auprès du DfT, qui peut accepter ou refuser les demandes (<i>Road Safety Partnership Grant Scheme</i>).
2009	Le DfT amorce un vaste processus de consultation afin d'élaborer une nouvelle stratégie nationale de sécurité routière – <i>A Safer Way: Consultation on Making Britain's Roads the Safest in the World</i> . De nouvelles cibles sont établies pour réduire le nombre de victimes d'accidents avec blessures mortelles et graves. Les activités des RSP, y compris celles liées aux caméras de sécurité routière, s'insèrent dans cette stratégie.

Les gouvernements de l'Écosse et de l'Irlande du Nord ont mis en place des programmes analogues au *National Safety Camera Programme* et qui s'inspirent des orientations définies par ce dernier. Toutefois, étant donné que la sécurité routière relève de la responsabilité des gouvernements délégués de l'Écosse et de l'Irlande du Nord et que les acteurs concernés sont différents (MO, services de police, autorités locales, tribunaux, etc.), on peut considérer qu'il s'agit de programmes indépendants. Comme mentionné précédemment, la présente fiche traitera seulement du programme mis en place en Angleterre et au pays de Galles. Le programme écossais sera présenté, à titre d'exemple, à l'annexe II.

2.2 Portrait actuel

■ Type de caméras utilisées et données statistiques

Dans le cadre du programme national des caméras de sécurité routière, des CP et des CFR ont été implantés par les SCP sur les autoroutes et les routes nationales et locales. En règle générale, ces caméras ont été installées à des endroits précis ou sur des segments de route où un nombre d'accidents plus élevé que la moyenne était enregistré.

Les CP sont de trois types⁴⁵⁰ :

- Les caméras fixes (*fixed speed cameras*) – Caméras automatiques installées dans des boîtiers et qui fonctionnent continuellement ou pendant des périodes déterminées;
- Les caméras fixes pour mesurer la vitesse moyenne (*average speed cameras* ou *time over distance cameras*) – Système composé de deux ou de plusieurs caméras numériques liées à un lecteur automatique des plaques d'immatriculation. Ce système permet de mesurer la vitesse moyenne d'un véhicule en enregistrant le temps pris pour parcourir la distance entre les caméras. Ces caméras peuvent fonctionner continuellement ou pendant des périodes déterminées;
- Les caméras mobiles (*mobile speed cameras*)⁴⁵¹ – Caméras utilisées lorsque l'installation de caméras fixes n'est pas possible. Elles sont placées sur le bord des routes ou sur des structures qui enjambent les routes et elles sont manipulées par des policiers ou du personnel civil. Ces caméras sont installées sur les segments de route où un nombre élevé d'accidents a été enregistré ou pendant certaines périodes de l'année où une augmentation importante du nombre d'accidents a été observée.

Les CFR fonctionnent de façon analogue aux CP. Elles sont installées aux intersections afin de photographier les véhicules qui omettent de s'arrêter aux feux rouges. À certaines intersections, des caméras de détection de la vitesse et des CFR sont placées dans le même boîtier, afin de détecter les conducteurs qui accélèrent pour éviter de s'arrêter et de les dissuader d'agir ainsi. Il est à noter que la grande majorité des caméras photographient la plaque d'immatriculation située à l'arrière des véhicules.

Le tableau qui suit présente le nombre de sites où des caméras de sécurité routière ont été prévues, par type de caméra, entre 2000 et 2006⁴⁵².

⁴⁵⁰ PA Consulting Group, *The National Safety Camera Programme. Four-year evaluation report*, décembre 2005, p. 14, http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/speedmanagement/nscp/nscp/coll_the_national_safety_camera_programme_for_england_and_wales_for_2006/07, p. 17-18,

<http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/speedmanagement/nscp/bookofrulesandguidancefo4582.pdf>

⁴⁵¹ « The camera is either video based or uses wet film and monitors traffic along a stretch of road ». Voir PA Consulting Group, *The National Safety Camera Programme. Four-year evaluation report*, décembre 2005, p. 14, http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/speedmanagement/nscp/nscp/coll_the_national_safety_camera_programme_for_england_and_wales_for_2006/07, p. 14,

⁴⁵² DfT, *Safety Cameras: Frequently Asked Questions*, <http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/speedmanagement/safetycamerasfrequentlyasked4603?page=1#a1014>
Les sites de type « route » peuvent être surveillés par des caméras fixes et mobiles.

TABLEAU 22 : NOMBRE DE SITES OÙ DES CAMÉRAS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE ONT ÉTÉ PRÉVUES, DE 2000 À 2006

Camera type	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006 *
Fixed	1295	1479	1733	2036	2303	2469	2544
Mobile	173	281	1002	1739	1981	2279	2373
Red-light	464	483	505	539	556	600	600
RL-Speed	2	2	2	2	3	3	3
Route	0	0	1	4	6	6	27
Time over distance	1	2	10	10	14	14	15
Total	1935	2247	3253	4330	4863	5371	5562

En 2007, la dernière année de fonctionnement du programme, les données finales rapportées par les SCP étaient les suivantes : 2 538 sites dotés de CP fixes, 2 387 sites équipés de CP mobiles, 701 intersections surveillées par des CFR, 5 intersections dotées de caméras pour le contrôle du respect des feux rouges et de la vitesse (*speed on green cameras*), 33 CP installés sur des segments de route et 14 CP de type *time over distance*⁴⁵³. Comme il est possible de le constater, il n'y a pas de fluctuation importante du nombre de sites de 2006 à 2007. Après mars 2007, la responsabilité de l'exploitation des CP est déléguée aux autorités locales et le DfT n'effectue plus le suivi du nombre de sites à l'échelle locale et nationale⁴⁵⁴. Chaque SCP (ou autre forme de partenariat) publie sur son site Internet des statistiques sur le nombre de sites de sa responsabilité⁴⁵⁵.

Il est à noter que le DfT recommande aux SCP d'utiliser également d'autres systèmes de détection et de dissuasion de l'excès de vitesse, tels que les *Vehicle activated signs* et les *Speed indicator devices*. Ces systèmes consistent en des panneaux électroniques placés sur le bord des routes qui indiquent la vitesse des véhicules et qui, dans certains cas, affichent des messages à l'intention des conducteurs (ex. : « Ralentissez! »).

Comme présenté dans la section 5 « Déploiement des systèmes », l'utilisation des caméras de sécurité routière est transparente, leur emplacement étant signalé aux conducteurs. Les policiers peuvent toutefois utiliser des systèmes de détection de l'excès de vitesse au cours de contrôles cachés (*covert enforcement*). Ces activités sont effectuées en complémentarité avec celles des SCP et ne font pas partie du programme national.

■ Utilisation des caméras de sécurité routière après la fin du programme national

À partir du 1^{er} avril 2007, les activités liées aux caméras de sécurité routière ne sont plus financées par les revenus provenant des amendes perçues pour les infractions détectées par ces systèmes. Elles sont intégrées à des programmes généraux de sécurité routière mis en place sur le plan local. Par cette mesure, le gouvernement souhaitait créer un cadre où les autorités locales,

⁴⁵³ David Hammond (4 mars 2010). *Research project on behalf of Quebec's Ministry of Transportation*, [courrier électronique à Alexandru Gurau], [en ligne], alexandru.gurau@enap.ca

⁴⁵⁴ *Ibid.*

⁴⁵⁵ DfT, *Who is responsible for the deployment and operation of safety cameras?*, <http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/speedmanagement/safetycamerasfrequentlyasked461>

la police et les autres partenaires bénéficieraient de plus de liberté et de flexibilité sur le plan de l'élaboration de mesures de sécurité routière en fonction des priorités de chaque région. Le DfT encourageait les SCP à se convertir en RSP afin de mieux intégrer les initiatives d'application de la loi à celles en matière d'éducation et d'amélioration du réseau routier. Le choix du mode de gestion des caméras de sécurité routière existantes est du ressort des autorités locales. Ces dernières n'ont plus l'obligation de soumettre au gouvernement central de l'information concernant le déploiement et la gestion des CP (*cette question sera traitée en détail dans la section 4 « Mode de gouvernance »*).

Les RSP reposent sur un mode de financement différent de celui des SCP (*voir notamment la section 4.1.2 « Mode de gouvernance après 2007 »*). Les initiatives des RSP et, plus généralement, les initiatives locales en matière de sécurité routière sont financées à partir d'un fonds spécial géré par le DfT (*Road Safety Grant*). Les projets innovateurs des RSP peuvent avoir recours à un programme de subventions géré également par le DfT (*Road Safety Partnership Grant Scheme*)⁴⁵⁶.

L'objectif fondamental du programme national des caméras de sécurité routière avait été de diminuer le nombre d'accidents aux sites où l'excès de vitesse ou l'omission d'arrêter à un feu rouge était la cause principale de ces accidents. Afin de s'assurer du succès de l'initiative, les SCP ont également mené des campagnes d'information et de sensibilisation auprès des usagers de la route par rapport au rôle des caméras. Les directives publiées par le DfT au début de l'année 2007 recommandaient aux RPS de poursuivre la même approche après la fin du programme national⁴⁵⁷.

3 CADRE LÉGISLATIF ET ADMINISTRATIF

Cette section présente sommairement les lois, les règlements et les politiques ayant une incidence sur l'utilisation des caméras de sécurité routière au Royaume-Uni.

3.1 Cadre législatif

La *Highways Act 1980* définit les pouvoirs et les responsabilités du DfT et des autorités locales en matière de gestion des routes qui forment le réseau routier de l'État⁴⁵⁸. La *Road Traffic Act 1991* (article 40)⁴⁵⁹ a modifié l'article 95A de la *Highways Act 1980* afin de conférer aux autorités routières (*highway authorities*), c'est-à-dire à la Highways Agency et aux autorités locales, le pouvoir d'installer, d'exploiter et d'entretenir sur les routes ou dans leur proximité des structures et des équipements de détection des infractions routières⁴⁶⁰. L'installation de ces dispositifs n'est pas définie comme un « développement », selon la *Town and Country Planning Act 1990*⁴⁶¹. Par

⁴⁵⁶ DfT, *Road safety partnership grant scheme*, <http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/rspg/>

⁴⁵⁷ DfT, « Use of speed and red-light cameras for traffic enforcement: guidance on deployment, visibility and signing », *Circular 01/2007*, 31 janvier 2007, p. 1-2, <http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/speedmanagement/pdfdfcirc0107.pdf>

⁴⁵⁸ Office of Public Sector Information, *Highways Act 1980*, http://www.opsi.gov.uk/RevisedStatutes/Acts/ukpga/1980/plain/cukpga_19800066_en_1

⁴⁵⁹ Office of Public Sector Information, *Road Traffic Act 1991*, http://www.opsi.gov.uk/ACTS/acts1991/plain/ukpga_19910040_en#pt1-pb10-l1q23

⁴⁶⁰ Cette modification a été apportée par l'article 40 de la *Road Traffic Act 1991*.

⁴⁶¹ Office of Public Sector Information, *Town and Country Planning Act 1990*, http://www.opsi.gov.uk/acts/acts1990/UKpga_19900008_en_1.htm

conséquent, il n'est pas nécessaire d'obtenir l'autorisation préalable des organismes responsables de la planification et de l'aménagement du territoire.

La *Road Traffic Regulation Act 1984* contient des dispositions relatives aux pouvoirs et aux responsabilités des autorités routières quant à la signalisation (*section V*) et à l'établissement des limites de vitesse (*section VI et annexe 6*)⁴⁶². En vertu des articles 82 et 84, les autorités locales peuvent imposer des limites de vitesse sur certains types de routes au moyen de *traffic regulation orders*, en conformité avec les directives du DfT⁴⁶³. Elles peuvent installer des signaux de circulation indiquant les limites de vitesse, conformément aux normes prévues par la réglementation afférente, à savoir les *Traffic Signs Regulations and General Direction*⁴⁶⁴.

Plusieurs lois, telles que la *Road Traffic Regulation Act 1984* déjà mentionnée, la *Road Traffic Offenders Act 1988*⁴⁶⁵ et la *Road Traffic Act 1991*⁴⁶⁶, contiennent des dispositions relatives aux infractions aux règles routières, dont l'excès de vitesse et l'omission d'arrêter à un feu rouge, ainsi qu'aux pénalités associées. L'article 23 de la *Road Traffic Act 1991* modifie l'article 20 de la *Road Traffic Offenders Act 1988* afin d'autoriser l'utilisation des données enregistrées par les dispositifs de détection de l'excès de vitesse ou d'autres infractions routières comme preuves (*evidence*) au cours des poursuites judiciaires. Le même article stipule aussi que ces dispositifs doivent être préalablement soumis à une approbation de type de la part du *Home Office*. Ainsi, tous les types de caméras de sécurité routière utilisées au Royaume-Uni sont approuvés par la *Scientific Development Branch* du *Home Office*.

L'article 21 de la *Road Traffic Act 1991* modifie l'article 172 de la *Road Traffic Act 1998* afin d'introduire une obligation pour le propriétaire d'un véhicule de fournir à la police de l'information sur l'identité du conducteur du véhicule, dans le cas où ce dernier fait l'objet d'allégation d'infraction aux règles routières. Il s'agit d'une disposition législative d'une importance particulière pour le processus de sanction des infractions détectées par les caméras de sécurité routière, comme il sera présenté dans la section 5.2 de la fiche.

Comme mentionné précédemment, le programme national des caméras de sécurité routière a été financé à partir des revenus générés par ces dispositifs (amendes). Pour autoriser ce mode de financement, une importante modification législative a été adoptée. Ainsi, l'article 38 (*Unified power for Secretary of State to fund speed cameras*) de la *Vehicles (Crime) Act 2001* a modifié la *Justice of the Peace Act 1997* afin de conférer au DfT le pouvoir d'effectuer des paiements aux autorités locales afin que celles-ci couvrent les sommes liées à l'utilisation des caméras de sécurité routière⁴⁶⁷.

⁴⁶² <http://www.statutelaw.gov.uk/content.aspx?activeTextDocId=2223862>

⁴⁶³ Depuis 1999, une directive du ministère des Transports (*Department of Environment, Transport and the Regions, Circular 05/99: 20 mph Speed Limits*) confère aux autorités locales le pouvoir d'établir des limites de vitesse de 20 mi/h (32,2 km/h) dans les zones résidentielles sans demander l'approbation du DfT.
DfT, *20 mph speed limits and zones*,

<http://www.dft.gov.uk/pgr/roads/tpm/tal/trafficmanagement/20mphspeedlimitsandzones?page=7>

⁴⁶⁴ Office of Public Sector Information, *The Traffic Signs Regulations and General Directions 2002*,
<http://www.opsi.gov.uk/SI/si2002/20023113.htm>

⁴⁶⁵ Office of Public Sector Information, *Road Traffic Offenders Act 1988*,
http://www.opsi.gov.uk/ACTS/acts1988/plain/ukpga_19880053_en

⁴⁶⁶ Office of Public Sector Information, *Road Safety Act 2006*,
http://www.opsi.gov.uk/ACTS/acts1991/plain/ukpga_19910040_en#pt1-pb10-l1g23

⁴⁶⁷ House of Commons Library, *Roads: speed cameras*, 2009, <http://www.pacts.org.uk/docs/pdf-bank/snbt-00350.pdf>

En 2006, une loi sur la sécurité routière a été adoptée – la *Road Safety Act* – afin d’assurer la cohérence des dispositions législatives ayant une incidence dans ce domaine et de contribuer à l’amélioration de la sécurité routière. La nouvelle loi modifie certaines dispositions des lois mentionnées précédemment (système de pénalités pour les infractions routières, modalités d’accès au dossier du conducteur, paiement des amendes, etc.). Les articles 1 et 2 de la *Road Safety Act 2006* contiennent de nouvelles dispositions relatives aux modalités de financement des initiatives des autorités locales en matière de sécurité routière (*road safety grants*) qui remplacent les dispositions sur lesquelles le programme national des caméras de sécurité routière⁴⁶⁸ reposait.

3.2 Cadre administratif

Le DfT a publié, depuis le début de l’utilisation des caméras de sécurité routière, une série de documents contenant des orientations et des lignes directrices à l’intention des organisations responsables du déploiement de ces systèmes :

- *Circular Roads 01/92 (Use of Technology for Traffic Enforcement: Guidance on Deployment)*⁴⁶⁹;
- *Circular Roads 01/95 (Traffic Signal and Speed Camera Signing)*⁴⁷⁰;
- *Handbook of Rules and Guidance for the National Safety Camera Programme for England and Wales 2005/2006*⁴⁷¹;
- *Handbook of Rules and Guidance for the National Safety Camera Programme for England and Wales 2006/2007*⁴⁷²;
- *Circular 01/2007: Use of Speed and Red-Light Cameras for Traffic Enforcement: Guidance on Deployment, Visibility and Signing*⁴⁷³.

Ce dernier document fournit aux autorités locales des lignes directrices et des recommandations sur l’utilisation des caméras de sécurité routière après la fin du programme national.

4 MODE DE GOUVERNANCE

Cette section présente le mode de gouvernance du programme national des caméras de sécurité routière en vigueur de 2000 à 2007 ainsi que les transformations survenues après la fin de ce programme. Il est à noter que les changements sur le plan des modes de gouvernance et de financement des caméras de sécurité routière ne représentent pas une rupture, mais, plutôt, une évolution de la politique gouvernementale en cette matière.

⁴⁶⁸ Office of Public Sector Information, *Road Safety Act 2006*,

http://www.opsi.gov.uk/ACTS/acts1991/plain/ukpga_19910040_en#pt1-pb10-1q23

⁴⁶⁹ DfT, *Circular Roads 01/92 (Use of Technology for Traffic Enforcement: Guidance on Deployment)*, <http://www.dft.gov.uk/pgr/roads/tpm/tal/circulars/ular192useoftechnologyfo4041.pdf>

⁴⁷⁰ DfT, *Circular Roads 01/95 (Traffic Signal and Speed Camera Signing)*, <http://www.ukroads.org/webfiles/Circular%201-95%20Traffic%20Signal%20and%20Speed%20Camera%20Signing.pdf>

⁴⁷¹ DfT, *Handbook of Rules and Guidance for the National Safety Camera Programme for England and Wales for 2005/06*, <http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/speedmanagement/nscpb/bookofrulesandguidancefo4581.pdf>

⁴⁷² DfT, *Handbook of Rules and Guidance for the National Safety Camera Programme for England and Wales for 2006/07*, <http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/speedmanagement/nscpb/bookofrulesandguidancefo4582.pdf>

⁴⁷³ DfT, *Circular 01/2007: Use of Speed and Red-Light Cameras for Traffic Enforcement: Guidance on Deployment, Visibility and Signing*, <http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/speedmanagement/pdfdfc0107.pdf>

4.1 Résumé du modèle de gouvernance

4.1.1 Le programme national des caméras de sécurité routière (2000-2007)

Le mode de gouvernance du programme national des caméras de sécurité routière (2000-2007) est mixte, puisqu'il repose sur le partage des rôles et des responsabilités entre plusieurs organisations. Il est structuré sur deux ordres : central et local. Les initiatives du gouvernement central, où le DfT assume le rôle de leader, visent à créer un cadre législatif, politique et administratif cohérent. La participation des autorités locales permet de prendre en considération les besoins locaux au moment de la mise en œuvre du programme.

Le mode de gouvernance du programme en vigueur en Angleterre et au pays de Galles de 2000 à 2007 peut être schématisé de la manière suivante :

- Le ministère des Transports (DfT) était responsable de la supervision d'ensemble du programme au nom de tous les MO concernés (*voir la figure 8 dans la section 4.4 « Interactions entre les différents acteurs »*);
- Un comité intergouvernemental, le *National Safety Camera Board*, jouait un rôle consultatif auprès des MO participant au programme. Il conseillait ces derniers en ce qui concernait l'élaboration de la politique, les orientations, la stratégie, l'évaluation de la performance de l'ensemble du programme et des partenariats locaux (SCP)⁴⁷⁴;
- Un bureau opérationnel, le *Safety Camera Programme Office*, situé au sein de la *Road User Safety Division* du DfT, avait le rôle d'appuyer le comité en supervisant le fonctionnement du programme. Plus précisément, le bureau avait la responsabilité d'offrir du soutien et des conseils aux SCP ainsi que d'effectuer l'évaluation et le suivi de leur performance par rapport aux orientations, aux normes et aux procédures définies par le DfT⁴⁷⁵;
- Les SCP étaient responsables de la gestion des caméras de sécurité routière sur le plan local. En règle générale, ils étaient composés de représentants des organismes suivants : les autorités locales (*City Councils* ou autres), les organisations régionales de la *Highways Agency*, les forces de police locales, les tribunaux (*Her Majesty's Court Service*) et les bureaux du procureur (*Crown Prosecution Service*) – *voir la figure 9*. Dans certains cas, des représentants du réseau des services de santé (*National Health Services*) font partie des SCP. La collaboration entre les partenaires était basée sur un accord (*Memorandum of Understanding*) ou sur une entente de service (*Service Level Agreement*). Les SCP devaient s'assurer d'intégrer l'exploitation des caméras à d'autres activités en matière de sécurité routière telles que l'éducation des conducteurs et l'amélioration des infrastructures. Le suivi et l'évaluation de leur performance étaient effectués principalement par l'intermédiaire de plans d'exploitation (*operational cases*) soumis au *Safety Camera Programme Office*. Ces procédures de suivi et d'évaluation seront présentées dans la section 4.4 « Interactions entre les différents acteurs ».

⁴⁷⁴ Le *National Safety Camera Board* permettait aux représentants des services de police de l'Irlande du Nord et du gouvernement de l'Écosse de prendre part aux consultations. Les réunions du comité avaient lieu sur une base trimestrielle et des rencontres supplémentaires étaient organisées au besoin.

⁴⁷⁵ DfT, *Circular 01/2007: Use of Speed and Red-Light Cameras for Traffic Enforcement: Guidance on Deployment, Visibility and Signing*, <http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/speedmanagement/pdfdfcirc0107.pdf>
Il s'agit de la dernière circulaire publiée à cet effet; elle est encore en vigueur.

4.1.2 Mode de gouvernance après 2007

Après 2007, le mode de gouvernance de l'utilisation des caméras de sécurité routière a connu des modifications importantes. Comme il l'avait fait par le passé, le DfT a recommandé aux autorités locales d'inclure l'utilisation des caméras dans des programmes intégrés de sécurité routière. Ainsi, les autorités locales, la police et les autres intervenants locaux ont été encouragés à collaborer étroitement afin de déterminer les priorités sur le plan de la sécurité routière dans leur région, d'élaborer une stratégie et de définir le rôle de chacun des acteurs dans le cadre de cette stratégie⁴⁷⁶. Dans certains cas, les SCP se sont convertis en RSP⁴⁷⁷.

Le financement, le suivi et l'évaluation des initiatives des autorités locales en matière de sécurité routière s'effectuent par l'intermédiaire des *Local Transport Plans* qu'elles soumettent au DfT. Ces procédures seront présentées dans la section 4.4.2 « Interactions entre les acteurs concernés par l'utilisation des caméras de sécurité routière après 2007 ».

Le DfT n'effectue plus de suivi particulier en ce qui concerne le déploiement et la gestion des CP sur le plan local. L'installation et l'exploitation des caméras se font conformément aux orientations, aux normes et aux procédures définies dans la circulaire publiée par le DfT en 2007 et qui est encore en vigueur⁴⁷⁸. En 2010, le DfT a toutefois commencé à étudier un échantillon de programmes locaux (environ 25 %, soit environ 11 programmes sur 43) afin d'obtenir de l'information sur les changements survenus après 2007⁴⁷⁹.

4.2 Principaux acteurs gouvernementaux

Cette section présente sommairement les rôles des principaux acteurs gouvernementaux dans le cadre du programme national des caméras de sécurité routière, de 2000 à 2007. Après 2007, certains acteurs relevant du gouvernement central ont disparu (ex. : le *Safety Camera Programme Office* au sein du DfT), tandis que les acteurs locaux ont généralement conservé leurs rôles relativement à l'exploitation des caméras. Pour cette raison, l'imparfait et le présent seront utilisés alternativement dans les sections qui suivent.

◆ Department for Transport

Le DfT avait le rôle d'élaborer et de fournir aux SCP des lignes directrices, des orientations et des normes concernant l'utilisation des caméras de sécurité routière. Par l'intermédiaire du *Safety Camera Programme Office*, le DfT effectuait l'évaluation et le suivi de la performance des SCP en fonction des objectifs établis dans le plan d'exploitation des caméras. Il centralisait les données sur les accidents rapportées par les autorités locales afin d'évaluer le progrès par rapport aux cibles fixées par la stratégie nationale de sécurité routière.

⁴⁷⁶ DfT, *Advice about Local Road Safety Strategies*, juin 2009, <http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/laquidance/localroadsafetystrategies.pdf>

⁴⁷⁷ C'est le cas du *London Safety Camera Partnership*. Voir London Councils Transport and Environment Committee, *London Safety Camera Partnership – Operational Case for 2007-8*, http://www.londoncouncils.gov.uk/committees/agenda.htm?pk_agenda_items=940

⁴⁷⁸ DfT, *Circular 01/2007: Use of Speed and Red-Light Cameras for Traffic Enforcement: Guidance on Deployment, Visibility and Signing*, <http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/speedmanagement/pdfdfcirc0107.pdf>

⁴⁷⁹ David Hammond (25 mars 2010). *Research project on behalf of Quebec's Ministry of Transportation*, [courrier électronique à Alexandru Gurau], [en ligne], alexandru_gurau@enap.ca

◆ Autorités locales

Les autorités locales (généralement les *County Councils*) participaient, dans le cadre des SCP, au choix des sites pour l'installation des caméras. À titre d'autorités routières responsables des routes locales, elles vérifient que les limites de vitesse et la signalisation sont appropriées aux sites dotés de caméras et à ceux où l'installation de caméras est envisagée, et peuvent les modifier en conséquence.

◆ Highways Agency

La Highways Agency joue un rôle similaire en ce qui concerne l'installation et l'exploitation des caméras sur le réseau routier sous sa responsabilité, à savoir les autoroutes et les routes nationales.

◆ Police

Les forces de police locales de l'Angleterre et du pays de Galles participent à la détermination des sites et exploitent les caméras de sécurité routière. Les chefs des forces de police (*chief officers*) définissent, en conformité avec les orientations nationales, les seuils (*enforcement thresholds*) à partir desquels la vitesse enregistrée par les CP peut donner lieu à des poursuites. Ce seuil est actuellement de 10 % + 2 mi/h au-dessus de la limite de vitesse en vigueur, soit 35 milles par heure pour une limite de vitesse de 30 milles par heure⁴⁸⁰. Après 2007, ce sont toujours les chefs des forces de police qui définissent ce seuil.

Les forces de police locales ont également le rôle principal dans le processus d'application de la loi : les policiers analysent les données enregistrées par les caméras, déterminent l'identité du propriétaire ou du conducteur du véhicule ayant commis l'infraction, lui envoient un avis d'infraction comprenant une offre de règlement fixe (*Conditional Offer of a Fixed Penalty Notice – COFPN*), procèdent à des enquêtes si le propriétaire ou le conducteur ne peut pas être identifié et, dans les cas où l'infraction est grave ou fait l'objet d'une contestation, ils préparent les dossiers pour les soumettre aux tribunaux.

◆ Her Majesty's Court Service

Her Majesty's Court Service est une agence du ministère de la Justice⁴⁸¹. Au sein du *Her Majesty's Court System*, les tribunaux locaux (*Magistrate's Courts*) entendent les contestations des allégations d'infractions portées par la police sur la base d'information fournie par les caméras de sécurité routière ainsi que les poursuites intentées pour des infractions majeures détectées au moyen de ces dispositifs. Les tribunaux locaux perçoivent les amendes imposées pour les infractions reconnues et prouvées.

⁴⁸⁰ David Hammond (25 mars 2010). *Research project on behalf of Quebec's Ministry of Transportation*, [courrier électronique à Alexandru Gurau], [en ligne], alexandru_gurau@enap.ca

Les orientations nationales ont été élaborées par l'Association of Chief Police Officers.

⁴⁸¹ HMCS, *About Her Majesty's Court Service*, <http://www.hmcourts-service.gov.uk/cms/aboutus.htm>

◆ Crown Prosecution Service

Le *Crown Prosecution Service* est le ministère responsable des poursuites judiciaires dans les cas d'infractions sur lesquels la police enquête en Angleterre et au pays de Galles. Le *Crown Prosecution Service* est organisé sur une base régionale, cette structure correspondant aux juridictions des 43 services régionaux de police⁴⁸². Il collabore étroitement avec la police afin d'examiner les cas qui leur sont soumis; ensemble, ils préparent ces cas pour qu'ils soient entendus et les présentent devant les tribunaux locaux.

◆ Department for Constitutional Affairs

Le *Department for Constitutional Affairs* (actuellement le *Ministry of Justice*) transfère au DfT une partie des recettes provenant des amendes, selon une procédure qui sera décrite de manière détaillée dans la section 5.4 « Flux des revenus générés par les constats d'infraction ».

4.3 Acteurs non gouvernementaux

La documentation consultée ne fait pas mention d'acteurs non gouvernementaux.

4.4 Interactions entre les différents acteurs

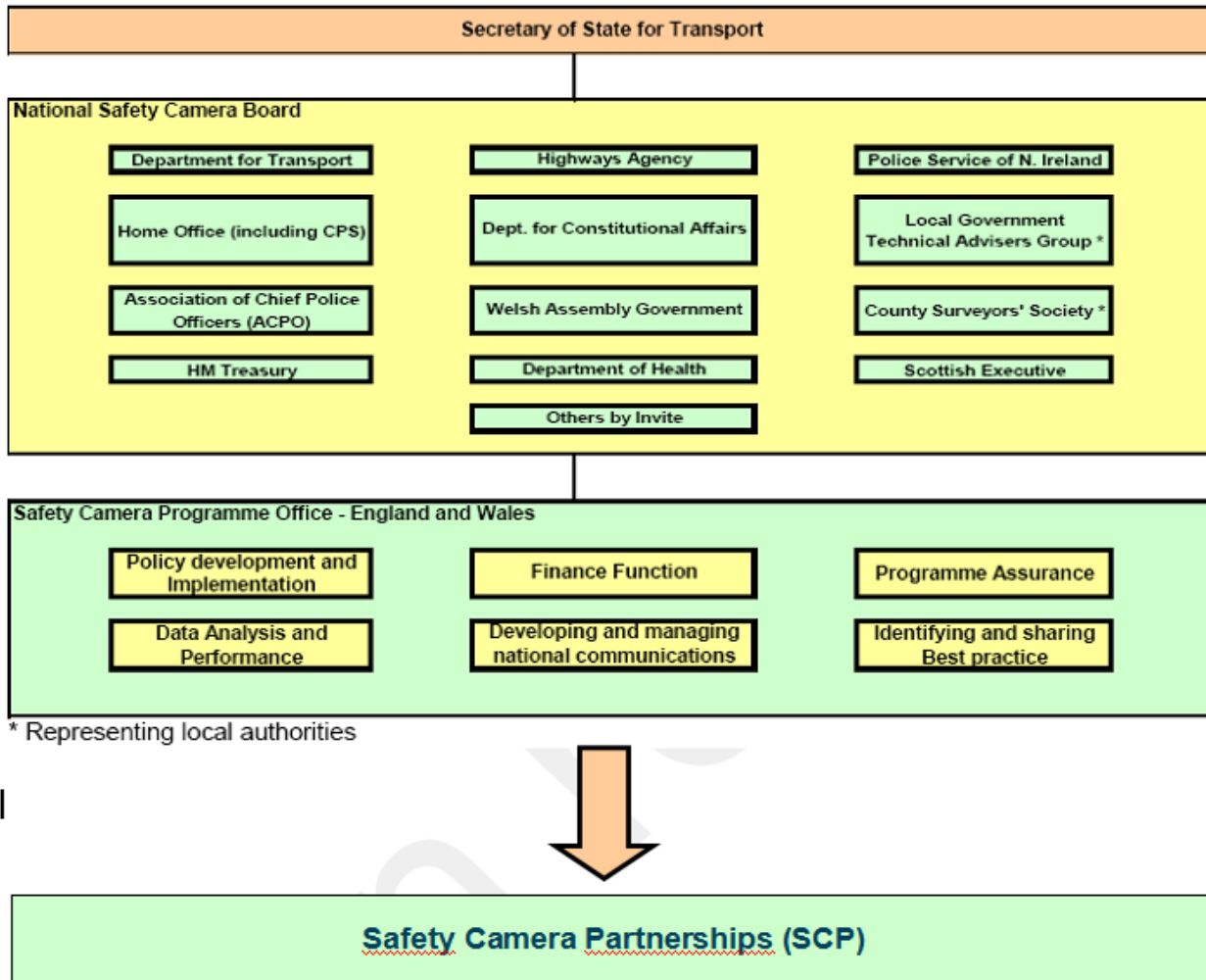
Les interactions entre les acteurs participant au programme national des caméras de sécurité routière (2000-2007) et leur évolution après 2007 feront l'objet de sections distinctes.

4.4.1 Interactions entre les acteurs participant au programme national des caméras de sécurité routière (2000-2007)

Les deux figures suivantes illustrent les interactions entre les différents acteurs participant à la gouvernance du programme national.

⁴⁸² Crown Prosecution Service, *Role of the Crown Prosecution Service*, <http://www.cps.gov.uk/about/role.html>

FIGURE 8 : MODE DE GOUVERNANCE DU PROGRAMME NATIONAL DES CAMÉRAS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE (ORDRE CENTRAL)



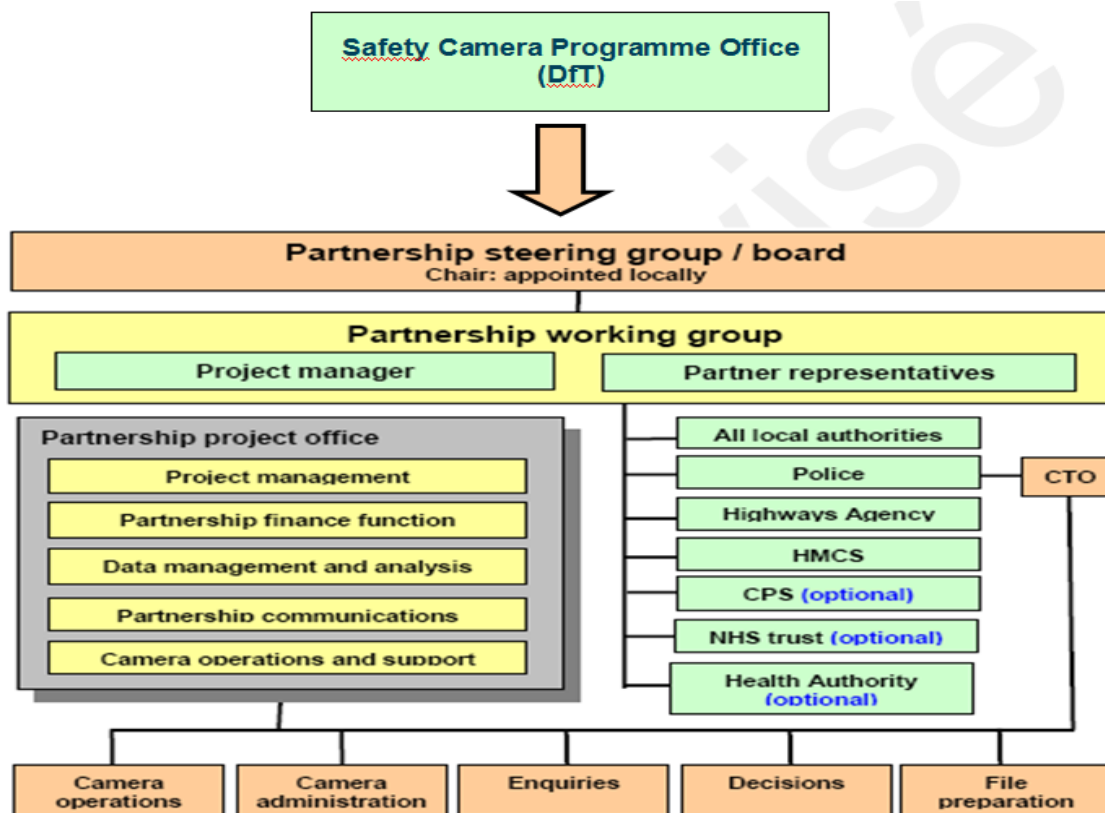
* Representing local authorities

Comme mentionné précédemment, la performance des SCP était évaluée par l'intermédiaire de plans d'exploitation (*operational cases*) soumis au *Safety Camera Programme Office*. Ces plans d'exploitation présentaient en détail la stratégie des SCP, les objectifs en matière de déploiement des caméras, les cibles relatives à la diminution du nombre d'accidents routiers, l'estimation des ressources nécessaires pour atteindre ces objectifs et cibles, etc. C'est sur la base de ces plans que les SCP étaient financés par le DfT. À la fin de chaque année, les états financiers de chacun des SCP étaient vérifiés par le DfT (*voir la section 5 « Déploiement des systèmes » pour plus de détails sur ces éléments*).

La figure suivante présente la structure typique d'un partenariat local (SCP)⁴⁸³.

⁴⁸³ DfT, *Handbook of Rules and Guidance for the National Safety Camera Programme for England and Wales for 2006/07*, p. 14, <http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/speedmanagement/nscp/bookofrulesandguidancefo4582.pdf>

FIGURE 9 : STRUCTURE TYPIQUE D'UN SAFETY CAMERA PARTNERSHIP



Conformément aux directives du DfT, chaque SCP devait avoir la structure suivante :

- Un comité de direction (*partnership steering group / board*), dont le rôle était de définir la direction stratégique, de s'assurer qu'elle était adaptée aux priorités et aux objectifs locaux en matière de sécurité routière et de superviser le fonctionnement d'ensemble du SCP. Ce comité était composé de représentants de la haute direction de chacun des partenaires. Le DfT recommandait que le président fût choisi par rotation parmi les membres du comité. En général, le comité se réunissait sur une base trimestrielle afin de revoir la performance du SCP par rapport aux indicateurs établis dans le plan d'exploitation;
- Un groupe de travail (*partnership working group*) qui avait le rôle d'assurer la cohésion entre les différentes équipes opérationnelles du SCP et de régler tout problème qui pouvait apparaître sur le plan de leur collaboration. Le DfT recommandait que ce groupe inclût au moins un représentant de chacun des partenaires clés. Le groupe de travail était responsable devant le comité de direction et se réunissait généralement sur une base trimestrielle;
- Un comité de gestion (*partnership project office*) qui gérait le fonctionnement concret du SCP. Il était dirigé par un directeur de projet (*Project manager*) qui était responsable de superviser l'élaboration des plans d'exploitation conformément aux directives nationales et de s'assurer que les objectifs fixés étaient atteints. Il devait accorder une attention particulière à l'évaluation de l'incidence des caméras sur le nombre d'accidents et d'autres indicateurs

connexes, au contrôle des ressources financières, aux solutions d'amélioration, etc. Le directeur de projet était appuyé par une équipe de direction dont les membres étaient responsables de la gestion des finances et de l'analyse des données, des communications, et de l'exploitation et du maintien des caméras. Le personnel du comité de gestion était habituellement composé d'employés des organisations partenaires;

- Les activités de traitement des infractions détectées et d'enquête sont menées par une unité organisationnelle appelée *Central Ticket Office*. Elle est située au sein des services de police locaux. (*Pour plus de détails sur le processus qui s'enclenche à partir du moment où une infraction est détectée au moyen d'une caméra de sécurité routière, voir la section 5.2 « Circuit du contrôle-sanction ».*)

De 2001 à 2007, les interactions entre les différentes entités participantes étaient structurées autour du processus d'approbation et de suivi des plans d'exploitation des caméras de sécurité routière élaborés par les SCP. Les SCP avaient l'obligation de soumettre ces plans au *Safety Camera Programme Office* (au sein du DfT).

■ Plan d'exploitation

Chaque SCP devait préparer un plan d'exploitation et le soumettre au *Safety Camera Programme Office* environ un mois avant la fin de chaque année financière (31 mars). Le *Safety Camera Programme Office* en fournissait aux SCP le modèle, les lignes directrices et la documentation d'appui. Il leur offrait également de l'assistance au fil du processus de soumission.

L'objectif de cette procédure était, en premier lieu, de vérifier que l'approche et les stratégies adoptées par les SCP étaient conformes aux règles et aux lignes directrices établies par le DfT. De cette manière, le DfT et les autres MO du comité intergouvernemental (le *National Safety Camera Board*) souhaitaient s'assurer de la cohérence et de la normalisation des initiatives locales. En deuxième lieu, la procédure permettait d'évaluer la performance des SCP, afin de s'assurer que les initiatives préconisées et mises en œuvre sur le plan local contribuaient efficacement à l'atteinte des objectifs du programme national des caméras de sécurité routière, à savoir la diminution du nombre d'accidents et de victimes d'accidents routiers. Enfin, le plan d'exploitation représentait un des mécanismes de suivi et de reddition de comptes sur lesquels reposait le programme national.

En effet, le plan d'exploitation devait présenter les éléments suivants :

- L'analyse des données routières pour les sites existants (résultats obtenus) et pour les nouveaux sites (justification du choix);
- Les recettes et les dépenses estimées pour l'année à venir;
- La stratégie de communication, etc.⁴⁸⁴.

◆ Données routières

Les SCP avaient l'obligation d'effectuer le suivi continu des sites dotés de caméras de sécurité routière pour collecter des données permettant d'évaluer la performance par rapport aux cibles nationales relatives à la diminution du nombre d'accidents et de victimes d'accidents. Les don-

⁴⁸⁴ DfT, *Handbook of Rules and Guidance for the National Safety Camera Programme for England and Wales for 2006/07*, p. 50, <http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/speedmanagement/nscp/bookofrulesandguidancefo4582.pdf>

nées étaient transmises au *National Safety Camera Board* (DfT) sur une base trimestrielle. Ce dernier centralisait les données et utilisait les résultats pour évaluer la performance globale du programme national. Comme mentionné dans la section consacrée au mode de gouvernance, chaque SCP devait avoir un analyste de données.

◆ Données financières

Les SCP étaient financés en fonction des prévisions budgétaires présentées dans le plan d'exploitation. Ils avaient également l'obligation de soumettre des rapports trimestriels exposant les recettes encaissées et les dépenses effectuées en comparaison des prévisions. Enfin, les SCP avaient l'obligation de transmettre au *National Safety Camera Board* (DfT) leurs états financiers annuels vérifiés. Ce mécanisme de reddition de comptes sur le plan financier sera présenté plus en détail dans la section 5.4.1 « Mécanisme de financement des Safety Camera Partnerships (2000-2007) ».

◆ Communications

Chaque SCP devait élaborer une stratégie de communication annuelle pour informer et sensibiliser les conducteurs et l'opinion publique au sujet des visées du programme national des caméras de sécurité routière et des activités locales déployées dans le cadre du programme. Les SCP informaient le DfT des activités de communication qu'ils effectuaient. (*Pour plus de détails sur les stratégies de communication, voir la section 5.3.3 « Ressources informationnelles ».*)

4.4.2 Interactions entre les acteurs concernés par l'utilisation des caméras de sécurité routière après 2007

Après 2007, les initiatives des autorités locales en matière de sécurité routière (y compris celles basées sur l'utilisation des caméras), qu'elles soient ou non déployées en partenariat avec d'autres organisations (RSP), sont financées par le DfT à partir d'une enveloppe budgétaire destinée à soutenir les activités principales en matière de sécurité routière (*core road safety activities*).

Les subventions (*road safety grants*) sont attribuées aux autorités locales par l'intermédiaire des procédures liées aux plans locaux de transport (*Local Transport Plans*). Ces plans stratégiques quinquennaux établissent les priorités des autorités locales relatives aux transports (réduction de la congestion routière, accessibilité, sécurité routière, préservation de la qualité de l'air, etc.), les objectifs, les cibles et les activités envisagées pour atteindre ces cibles. Les *Local Transport Plans* sont soumis au DfT, qui finance les activités prévues et effectue l'évaluation et le suivi de la performance des autorités locales par rapport aux cibles fixées⁴⁸⁵.

Les autorités locales ont la possibilité de conclure des arrangements avec les services de police, les tribunaux et d'autres intervenants locaux afin d'utiliser les caméras de sécurité routière sur le réseau routier de leur juridiction.

⁴⁸⁵ DfT, *Road Safety Grant – the allocation process*, <http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/secroadsafetygrants/secspecificrdsafetygrants/pagerdsafetygrantallocation>
Et DfT, *Full Guidance on Local Transport Plans: Second Edition*, <http://www.dft.gov.uk/pgr/regional/ltp/guidance/fltp/fullguidanceonlocaltransport3657>

5 DÉPLOIEMENT DES SYSTÈMES

5.1 Processus de déploiement

Cette section présente le processus de déploiement des caméras de sécurité routière tel qu'il fonctionnait dans le cadre du programme national. Il est à noter que les orientations, les normes et les procédures relatives à l'installation et à l'exploitation des caméras de sécurité routière n'ont pas connu de modification après la fin du programme national. Elles sont répertoriées dans une circulaire publiée en 2007 par le DfT⁴⁸⁶.

■ Détermination des besoins et choix des sites d'installation

La détermination des besoins en matière d'installation de caméras de sécurité routière et le choix des sites étaient effectués dans le cadre du processus d'élaboration du plan d'exploitation décrit précédemment. Les partenaires qui participaient au processus étaient les autorités locales, la *Health Authority* régionale, les services de police et d'autres représentants de la communauté locale. Les sites étaient choisis selon un ensemble de règles établies par le DfT. Les sites proposés ainsi que les ressources nécessaires pour le déploiement des caméras étaient par la suite approuvés par le *Safety Camera Programme Office* (DfT) lorsque ce dernier sanctionnait les plans d'exploitation.

◆ Classification des sites

Les sites dotés de caméras se regroupent en trois catégories⁴⁸⁷ :

- Les **sites principaux** – Ceux-ci sont proposés par les SCP et approuvés par le DfT par l'intermédiaire de la procédure de soumission des plans d'exploitation. Ces sites étaient déterminés selon un ensemble de critères définis par le DfT, notamment en fonction de la fréquence et de la gravité des accidents routiers (ces critères sont présentés dans la section suivante).
- Les **sites exceptionnels** – Ce sont des endroits qui ne répondent pas aux critères de sélection des sites principaux. Les SCP peuvent décider d'y installer des caméras pour les raisons suivantes :
 - La communauté locale estime que la vitesse des véhicules à cet endroit représente un risque pour la sécurité;
 - La fréquence des accidents avec des blessures graves et mortelles est au-dessous du seuil à partir duquel un site est défini comme site principal (*voir le tableau suivant*), mais la fréquence des accidents avec des blessures légères est importante et on estime qu'en absence de mesures pour sanctionner l'excès de vitesse et l'omission d'arrêter aux feux rouges, il pourrait y avoir une augmentation des accidents mortels et graves;
 - Les collisions enregistrées à cet endroit sont liées à un problème de conception (*engineering problem*) qui ne peut pas être réglé à court terme.
- Les **sites localisés dans les zones de travaux routiers** (*road work sites*) – Il s'agit de sites temporaires situés dans les zones où des limites de vitesse ont été établies à cause de

⁴⁸⁶ DfT, *Circular 01/2007 : Use of Speed and Red-Light Cameras for Traffic Enforcement : Guidance on Deployment, Visibility and Signing*, <http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/speedmanagement/pdfdfcirc0107.pdf>

⁴⁸⁷ DfT, *Handbook of Rules and Guidance for the National Safety Camera Programme for England and Wales for 2006/07*, p. 18, <http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/speedmanagement/nscp/bookofrulesandguidancefo4582.pdf>

travaux routiers. Le rôle des caméras dans ces lieux est d'empêcher que l'excès de vitesse n'entraîne des risques supplémentaires pour les conducteurs et les travailleurs.

Il est à noter que le DfT recommandait aux SCP de concentrer leurs efforts sur les sites principaux. Ainsi, le nombre d'heures de fonctionnement des caméras installées aux sites exceptionnels ne doit pas excéder 15 % du nombre d'heures de fonctionnement des caméras situées aux sites principaux. Afin de se conformer à cette règle, les SCP doivent effectuer le suivi du temps de fonctionnement des caméras installées à tous les types de sites.

◆ Détermination des sites principaux

Comme mentionné dans la section 2.2 « Portrait actuel », les caméras utilisées dans le cadre du programme national des caméras de sécurité routière étaient des CP fixes ou mobiles et des CFR. En fonction des caméras utilisées et de leur emplacement, il y avait plusieurs types de sites principaux :

- Sites où des caméras fixes ont été prévues (*Fixed speed camera sites*) – Segment de route de 0,4 km à 1,5 km;
- Sites où des caméras mobiles ont été prévues (*Mobile speed camera sites*) – Segment de route de 0,4 km à 5 km;
- Routes – Plusieurs caméras fixes et mobiles sur un tronçon routier de 5 km à 20 km;
- Sites où ont été prévus une CFR ou une CFR **et** un CP (*red-light or combined red-light speed*).

Conformément aux règles du DfT, les nouveaux sites principaux sont généralement choisis au moyen d'un système d'évaluation qui prend en considération plusieurs éléments :

- Le nombre d'accidents avec blessures mortelles et graves (KSI) et le nombre d'accidents avec blessures légères (*slight injury collisions* – SIC) au cours des trois dernières années; une valeur numérique est attribuée aux KSI et aux SIC et chaque type de site doit accumuler un certain pointage pour être approuvé, le pointage total requis variant en fonction des limites de vitesse en vigueur aux sites proposés;
- La vitesse moyenne enregistrée aux sites proposés par rapport aux limites de vitesse en vigueur;
- Les caractéristiques des sites et leur adéquation aux normes liées au fonctionnement des caméras (facilité d'installation et d'exploitation, sécurité des opérateurs, visibilité, etc.);
- Pertinence des caméras de sécurité routière par rapport à d'autres solutions envisageables.

TABLEAU 23 : RÈGLES UTILISÉES AFIN DE SÉLECTIONNER LES SITES PRINCIPAUX (CORE SITES) OÙ INSTALLER DES CAMÉRAS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE⁴⁸⁸

Règle	Site avec caméra fixe		Sites avec caméra mobile		Route		Sites avec CFR ou caméras combinées
Exigences relatives au site	0,4 km à 1,5 km		0,4 km à 5 km		5 km à 20 km		Intersection ⁴⁸⁹
Nombre de KSI	Au moins 3 KSI/km au cours des 3 dernières années		Au moins 1 KSI/km au cours des 3 dernières années		Au moins 1 KSI/km au cours des 3 dernières années		Au moins 1 KSI causé par l'omission d'arrêter au feu rouge
Limite de vitesse / total des points (p) exigés*	64 km/h ou moins	80 km/h ou plus	64 km/h ou moins	80 km/h ou plus	64 km/h ou moins	80 km/h ou plus	10 p
	22 p/km	18 p/km	11 p/km	9 p/km	8 p/km	6 p/km	
Vitesse moyenne	<ul style="list-style-type: none"> - 85 % des véhicules roulent à la limite de vitesse permise ou au-dessus de celle-ci dans les zones où cette limite est de 64 km/h. - 85 % des véhicules roulent à 5 km/h au-dessus de la limite de vitesse permise dans les zones où celle-ci est de 80 km/h. Ces moyennes sont calculées sur la base d'analyses du flux de circulation sur des périodes déterminées ⁴⁹⁰ .						Non applicable
Caractéristiques du site	L'installation et la désinstallation des caméras peuvent se faire en toute sécurité		L'emplacement pour la caméra mobile est facile d'accès, sécuritaire et conforme aux normes de visibilité		Les caméras seront installées sur le segment de route où une fréquence d'accidents élevée a été observée		L'installation et la désinstallation des caméras peuvent se faire en toute sécurité
Pertinence	Les autorités locales responsables des routes (<i>local highway authorities</i>) doivent effectuer une évaluation afin de démontrer : <ul style="list-style-type: none"> - Que les limites de vitesse ont été vérifiées et que l'installation des caméras de sécurité routière est la solution la plus pertinente pour s'assurer qu'elles seront respectées; - Qu'il n'y a pas de solution d'aménagement routier (<i>engineering solution</i>) plus efficace que l'installation des caméras de sécurité routière; - Que les codes routiers locaux (<i>Traffic Regulation Order</i>) et la signalisation routière sont corrects et conformes à la législation. 						

* Le système de pointage attribue 5 points à un KSI et 1 point à un SIC. Par exemple, un site où il y a eu 3 KSI et 7 SIC se voit attribuer $3 \times 5 + 7 \times 1 = 22$ points.
 Pour les sites dont la longueur est de moins de 1 km et les intersections, le nombre total de points requis n'est pas calculé par kilomètre. Pour les autres sites, il s'agit d'une moyenne par kilomètre.

⁴⁸⁸ Ces règles continuent d'être en vigueur après 2007.

⁴⁸⁹ Les CFR couvrent la zone qui s'étend de la ligne d'arrêt jusqu'à l'autre ligne d'arrêt dans la direction du déplacement.

⁴⁹⁰ Cette moyenne est obtenue en mesurant les vitesses d'un échantillon de véhicules, une proportion de 15 % des vitesses les plus élevées étant enlevée de l'échantillon.

Pour plus de détails sur la méthode de calcul de cette moyenne, voir DfT, *Handbook of Rules and Guidance for the National Safety Camera Programme for England and Wales for 2006/07*, notamment la section 6.3 « Guidelines for conducting speed surveys », p. 30, <http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/speedmanagement/nscp/bookofrulesandguidancefo4582.pdf>

- ◆ Signalisation et visibilité des caméras de sécurité routière

Une étape importante dans le déploiement des caméras est la signalisation des sites. Tous les types de site (principaux, exceptionnels et situés dans les zones de travaux routiers) doivent respecter les règles établies par le DfT en matière de signalisation des endroits où des caméras ont été prévues. L'objectif de ces règles est de s'assurer que les caméras sont pleinement visibles et que tous les conducteurs sont avisés de leur présence⁴⁹¹. Il est à noter que la signalisation des sites n'est pas une obligation légale, mais une mesure visant à assurer la transparence de l'utilisation des caméras de sécurité routière. Les règles concernant la signalisation et la visibilité sont présentées à l'annexe I.

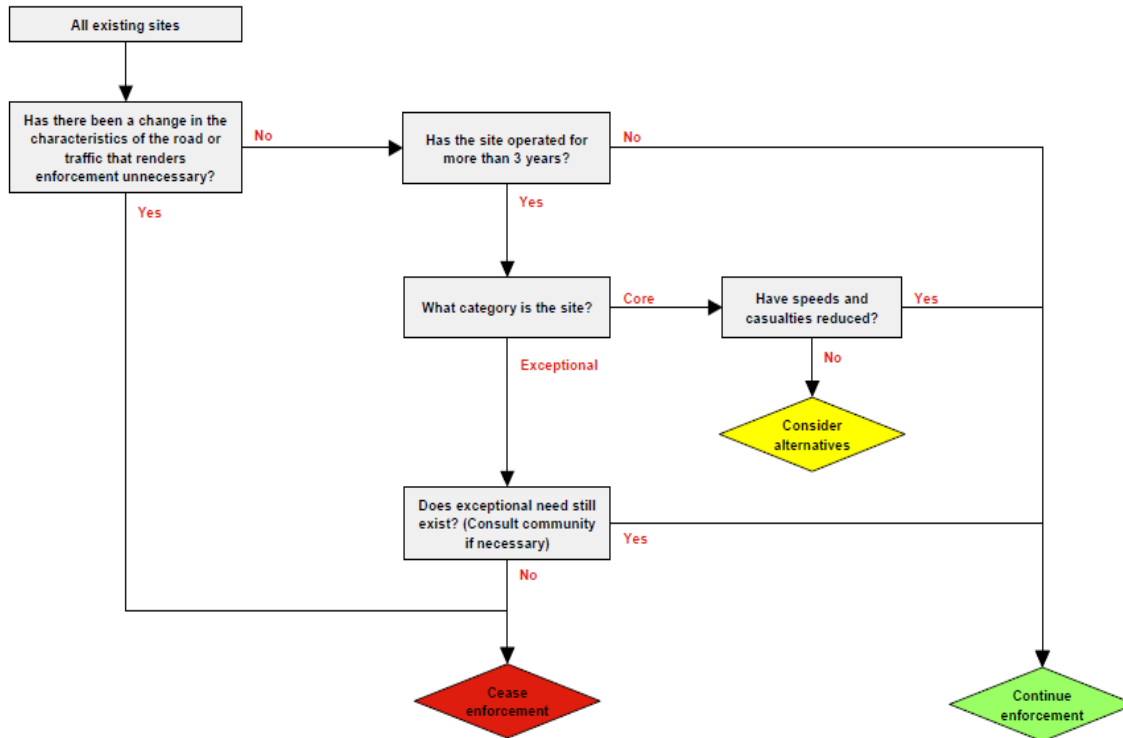
- ◆ Suivi des sites

Tous les SCP avaient l'obligation de déterminer, au moins sur une base annuelle, les sites où l'on enregistrait une augmentation importante du nombre d'accidents, afin d'étudier la possibilité qu'ils soient inclus dans le programme. Comme présenté précédemment, les nouveaux sites étaient choisis en fonction de plusieurs critères, puis ils étaient soumis à l'approbation du DfT. De plus, les SCP devaient effectuer un suivi continu des événements routiers survenus aux sites dotés de caméras. Le processus de suivi consistait essentiellement à collecter des données sur les accidents enregistrés afin de déterminer si l'utilisation des caméras était efficace ou si d'autres options devaient être prises en considération.

La figure qui suit présente le processus de suivi des sites existants (*review of existing sites*).

⁴⁹¹ DfT, *Handbook of Rules and Guidance for the National Safety Camera Programme for England and Wales for 2006/07*, p. 21-22, <http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/speedmanagement/nscp/bookofrulesandguidancefo4582.pdf>

**FIGURE 10 : PROCESSUS DE RÉVISION DES SITES DOTÉS DE CAMÉ-
RAS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE⁴⁹²**



À la suite du processus de suivi des sites, les SCP pouvaient décider :

- de continuer l'utilisation des caméras et d'élaborer une stratégie appropriée pour chaque site, sur la base des données collectées;
- de chercher des solutions de rechange pour les sites où un taux élevé d'accidents continue d'être enregistré malgré l'utilisation des caméras;
- de cesser l'utilisation des caméras pour les sites où il est estimé que cette solution n'est plus nécessaire pour assurer le respect des règles de circulation.

Ce processus de révision continue d'être utilisé par les autorités et les partenaires locaux qui exploitent des CP et des CFR.

◆ Communication

Comme les règles du DfT le requièrent, le déploiement des caméras sur le plan local a été accompagné d'une stratégie de communication visant à assurer la transparence du processus et à informer les conducteurs et l'opinion publique sur les objectifs de l'installation des caméras. La

⁴⁹² DfT, *Handbook of Rules and Guidance for the National Safety Camera Programme for England and Wales for 2006/07*, p. 24-25, <http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/speedmanagement/nscp/bookofrulesandguidancefo4582.pdf>

stratégie de communication est présentée en détail dans la section 5.3.3 « Ressources informationnelles ».

5.2 Circuit du contrôle-sanction

Lorsqu'un véhicule commettant une infraction d'excès de vitesse ou d'omission d'arrêter à un feu rouge est enregistré par une caméra de sécurité, les policiers établissent l'identité de son propriétaire par l'intermédiaire des banques de données de la *Driver and Vehicle Licensing Agency*. Un avis – *Notice of Intended Prosecution (NIP)* – est envoyé au propriétaire du véhicule dans un délai de 14 jours à partir de l'enregistrement de l'infraction. Le NIP comprend une section où le propriétaire doit inscrire qui était le conducteur du véhicule au moment de l'infraction. Si une personne autre que le propriétaire conduisait le véhicule, le propriétaire a l'obligation de fournir le nom et l'adresse de cette personne. Il doit retourner le NIP rempli dans un délai de 28 jours. Dans le cas où il ne respecte pas ce délai, une lettre de rappel lui est envoyée et un délai supplémentaire de 7 jours lui est accordé.

Si le propriétaire du véhicule souhaite voir les photographies prises au moment de l'infraction, il peut en obtenir des copies en adressant une demande écrite aux services de police. Cependant, même s'il a l'intention de contester l'allégation d'infraction, il a l'obligation de donner suite au NIP.

Si le propriétaire du véhicule ne répond pas à cet avis ou qu'il n'est pas en mesure d'identifier le conducteur, le bureau d'amendes au sein de la police locale – *Central Ticket Office* – avise l'agent (*enforcement officer*) qui avait enregistré l'infraction alléguée. L'agent revoit la preuve vidéo et cherche à obtenir une entrevue avec le propriétaire du véhicule afin de préparer un dossier pour que la police puisse amorcer le processus de poursuite judiciaire. Si le propriétaire du véhicule identifie la personne qui conduisait le véhicule au moment de l'infraction, le NIP est envoyé à cette dernière.

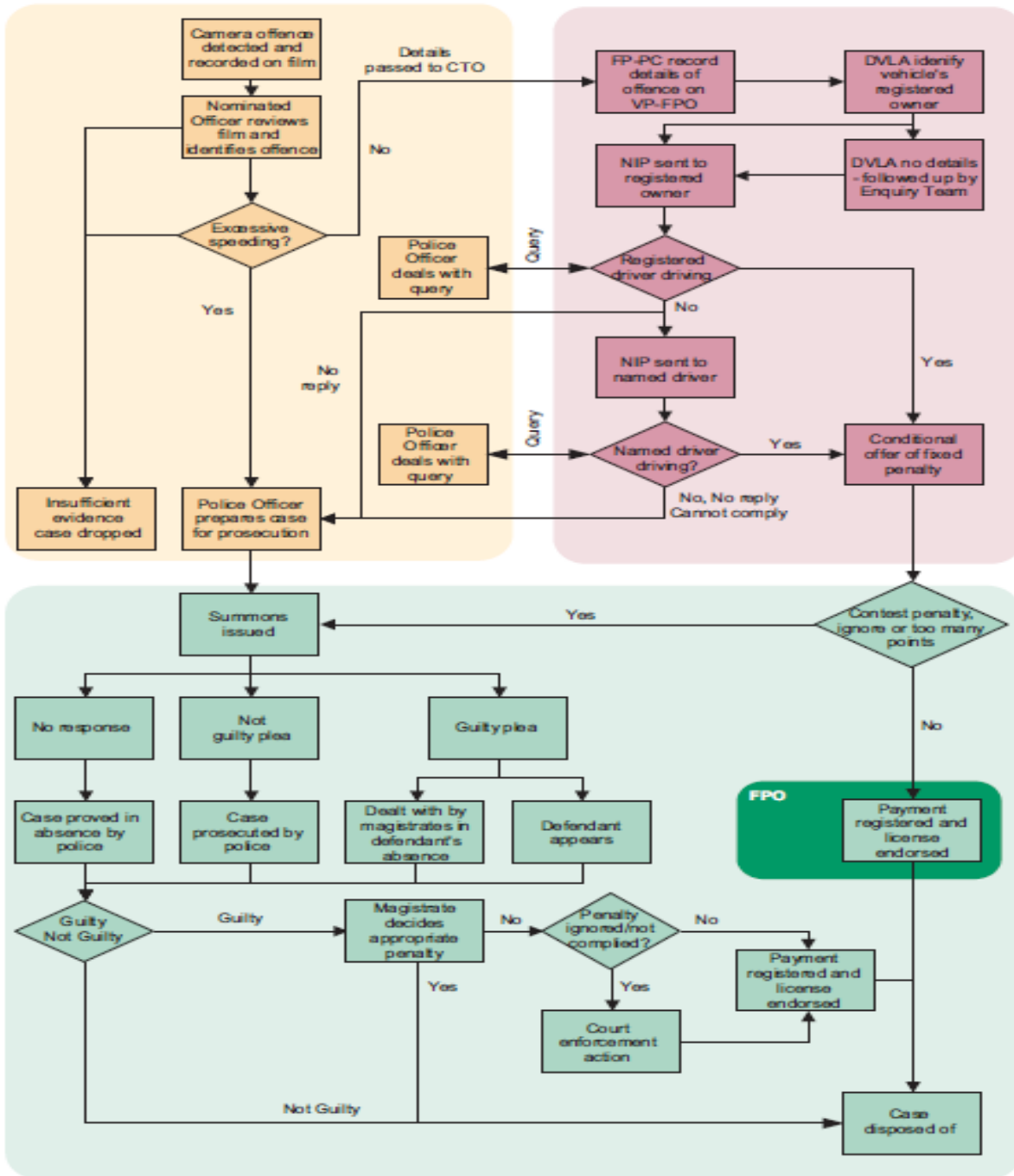
Une fois que l'identité du conducteur fautif est établie, le *Central Ticket Office* lui envoie une *Conditional Offer of a Fixed Penalty (COFP)* si la vitesse est au-dessous de la limite à partir de laquelle des poursuites judiciaires sont engagées. Le conducteur a la possibilité de payer une amende fixe d'un montant de 60 £ (environ 100 \$ CA) et d'accepter trois points d'inaptitude sur son permis ou bien de contester l'allégation devant un tribunal local (*Magistrate's Court*). S'il accepte la COFP, il doit envoyer (habituellement par la poste) le montant de l'amende au *Central Ticket Office*.

Si le conducteur conteste l'allégation d'infraction ou ne paie pas l'amende, la police amorce le processus de poursuite devant le tribunal local. Tous les cas où l'ajout de points d'inaptitude conduit à la suspension du permis de conduire du conducteur fautif (par exemple, s'il a déjà accumulé neuf points d'inaptitude ou plus) sont administrés par le tribunal local⁴⁹³.

La figure suivante illustre le circuit du contrôle-sanction.

⁴⁹³ PA Consulting Group, *The National Safety Camera Programme. Four-year evaluation report*, décembre 2005, p. 95-96, http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/speedmanagement/nscp/nscp/coll_the_national_safety_camera_programme/ational_safety_camera_programme_4598.pdf

FIGURE 11 : CIRCUIT DU CONTRÔLE-SANCTION⁴⁹⁴



⁴⁹⁴ PA Consulting Group, *The National Safety Camera Programme. Four-year evaluation report*, décembre 2005, p. 96, http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/speedmanagement/nscp/nscp/coll_the Nationalsafetycameraprogram/ationalafetycameraprogr4598.pdf

Ce schéma pourrait être traduit en français si le ministère des Transports du Québec le souhaitait.

5.3 Ressources affectées à la gestion et à l'exploitation

5.3.1 Ressources humaines

Le modèle de gestion est trop éclaté pour qu'il soit possible d'avoir une idée du volume total des ressources humaines affectées à la gestion et à l'exploitation. De plus, la documentation accessible sur Internet ne contient pas d'information sur le nombre d'employés des SCP.

Par contre, selon les manuels rédigés par le DfT à l'intention des SCP, la composition typique d'un partenariat serait la suivante⁴⁹⁵ :

- Le personnel permanent était le personnel du bureau de projet (*Partnership project office*), à savoir le directeur de projet, l'assistant du directeur de projet, le directeur des communications, le directeur à la gestion des données, les agents d'application de la loi (*enforcement officers*, y compris les agents qui effectuent le suivi dans le cas des conducteurs qui ne répondaient pas aux NIP ou ne payaient pas les amendes à la suite des FPO), les agents responsables des enquêtes (*enquiry team staff* – dans le cas où un propriétaire ou un conducteur ne reconnaît pas l'infraction détectée par une caméra), les employés qui travaillent sur le terrain pour effectuer le suivi du flux de circulation, pour installer des panneaux routiers, etc., le personnel responsable de la gestion financière;
- Le personnel temporaire : par exemple, les agents du *Central Ticket Office* qui s'occupaient du traitement des paiements des amendes (payés sur une base horaire).

5.3.2 Ressources financières

Le rapport d'évaluation publié en 2005, après quatre ans de fonctionnement du programme national, mentionnait que les coûts du programme en 2005 avaient été de 96 M£ (160,89 M\$ CA) et que les bénéfices réalisés grâce à l'évitement des accidents avaient été de 258 M£ (432,38 M\$ CA), le ratio coût-bénéfice étant de 2,7:1.

En faisant le bilan de 2000 à 2004, la même étude de 2005 mentionne que les recettes du programme au cours de cette période avaient été de 217,5 M£ (362,2 \$ CA), tandis que les coûts se chiffraient à 175 M£ (291,4 M\$ CA), un surplus de 42,3 M£ (70,4 M\$ CA) étant enregistré. Ces données sont présentées dans le tableau suivant.

⁴⁹⁵ Voir par exemple les dépenses en personnel admissibles, telles que présentées dans le manuel 2006-2007 du DfT. DfT, *Handbook of Rules and Guidance for the National Safety Camera Programme for England and Wales for 2006/07*, p. 41, <http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/speedmanagement/hscp/bookofrulesandguidancefo4582.pdf>

TABLEAU 24 : RECETTES ET COÛTS DU PROGRAMME NATIONAL DES CAMÉRAS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE (ANGLETERRE ET PAYS DE GALLES), DE 2000 À 2004⁴⁹⁶

Financial year	Receipts	Costs incurred	Surplus/deficit
2000/1	£10,352,440	£ 8,985,247	£ 1,367,193
2001/2	£19,660,780	£16,106,559	£ 3,554,221
2002/3	£68,872,320	£54,256,502	£14,615,818
2003/4	£118,652,704	£95,820,870	£22,831,834
Four year total	£217,538,244	£175,169,178	£42,369,066

Un indicateur de rentabilité était également utilisé : le coût par amende fixe payée (*fixed penalty notice*). Ces coûts avaient augmenté de 19,83 £ (32,71 \$ CA) en 2000-2001 à 33,06 £ (54,53 \$ CA) en 2003-2004⁴⁹⁷.

La personne-ressource a été jointe afin d'obtenir les données financières complètes sur le programme (2000-2007), mais il n'a pas été possible d'obtenir ces données.

5.3.3 Ressources informationnelles

■ Communication entre les entités concernées

Le DfT a élaboré, depuis le début du programme national des caméras de sécurité routière, plusieurs outils afin d'assurer la communication entre les entités centrales responsables et les SCP locaux.

Ainsi, les « manuels » contenant des lignes directrices, des règles et des recommandations couvrant l'ensemble des aspects liés à l'exploitation des caméras de sécurité routière (du choix des sites jusqu'aux stratégies de communication) ont permis l'adoption de pratiques uniformes à l'échelle nationale. De plus, l'entité responsable de la surveillance des activités des SCP – le *Safety Camera Programme Office* – était également chargée d'assurer la communication entre les ordres central et local de la gouvernance du programme.

Les mécanismes de reddition de comptes, notamment les plans d'exploitation que les SCP étaient obligés de soumettre annuellement au *Safety Camera Programme Office*, ont aussi servi à assurer la communication entre les deux ordres de gouvernance. Ainsi, par l'intermédiaire de ces plans, les SCP fournissaient au DfT et aux autres MO concernés de l'information sur l'état du déploiement des caméras de sécurité routière, les résultats obtenus sur le plan de la diminution du nombre d'accidents routiers, les revenus encaissés et les dépenses effectuées, les obstacles rencontrés, etc. L'information provenant des SCP était analysée par les autorités centrales, afin d'évaluer la performance globale du programme par rapport aux objectifs établis.

⁴⁹⁶ PA Consulting Group, *The National Safety Camera Programme. Four-year evaluation report*, décembre 2005, p. 81, http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/speedmanagement/nscp/nscp/coll_the Nationalsafetycameraprogram/ationalafetycameraprogram4598.pdf

⁴⁹⁷ *Ibid.*, p. 82.

Enfin, sur le plan local, rappelons que chaque SCP était doté d'un groupe de travail (*partnership working group*), dont le rôle était d'assurer la communication entre les différentes équipes opérationnelles du partenariat et de régler tout problème qui pouvait apparaître sur le plan de leur collaboration.

■ Communication avec la population

Sur le plan national, le DfT est responsable des activités de communication et de promotion du programme national des caméras de sécurité routière. Ces activités sont conçues en complémentarité avec d'autres campagnes de sensibilisation, telles que THINK!, qui visent à modifier les attitudes des conducteurs envers l'excès de vitesse et d'autres facteurs susceptibles de produire des accidents routiers.

Une importance particulière a été accordée aux activités de communication effectuées sur le plan local. Comme mentionné précédemment, le DfT demandait à chaque SCP de désigner un gestionnaire responsable des communications au sein de son bureau de gestion (*Partnership project office*). Le rôle de ce gestionnaire était d'élaborer et de mettre en œuvre une stratégie de communication annuelle visant à informer, à éduquer et à sensibiliser les conducteurs et l'opinion publique au sujet des objectifs du programme local de déploiement des caméras, à savoir la réduction des infractions liées à l'excès de vitesse et à l'omission d'arrêter à un feu rouge et la diminution des accidents produits à cause de ce type d'infractions.

Sur le plan de l'éducation et de la sensibilisation, les activités menées par les SCP ont visé à modifier les attitudes des conducteurs par rapport à l'excès de vitesse et à l'omission de s'arrêter aux feux rouges afin de diminuer le nombre d'accidents causés par ce type d'infractions. Plus précisément, le DfT recommandait aux SCP⁴⁹⁸ :

- de mener des campagnes de sensibilisation en complémentarité avec les événements organisés dans le cadre de la campagne nationale THINK!;
- d'utiliser sur le plan local le matériel de la campagne nationale THINK!;
- de s'inspirer des activités d'éducation et de sensibilisation des SCP voisins et d'autres entités concernées par la sécurité routière;
- de travailler en collaboration avec les partenaires locaux et les autres intervenants afin d'assurer la coordination et la cohérence de l'ensemble des activités de communication.

Conformément aux lignes directrices du DfT, les SCP ont informé l'opinion publique sur plusieurs aspects de leur fonctionnement, notamment⁴⁹⁹ :

- l'emplacement des caméras et le type de caméras utilisées;
- la diminution du nombre de victimes d'accidents routiers à la suite de l'installation des caméras sur le réseau routier local;
- les raisons de l'installation de caméras dans des sites exceptionnels;
- les états financiers vérifiés des SCP.

⁴⁹⁸ DfT, *Handbook of Rules and Guidance for the National Safety Camera Programme for England and Wales for 2006/07*, p. 32, <http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/speedmanagement/nscp/bookofrulesandguidancefo4582.pdf>

⁴⁹⁹ *Ibid.*, p. 32-33.

Les sites Internet ont été un des moyens de communication privilégiés utilisés par les SCP. Par ailleurs, le DfT encourageait les SCP à collaborer avec les médias locaux pour diffuser des messages au sujet de leurs initiatives en matière de sécurité routière.

5.4 Flux des revenus générés par les constats d'infraction

Comme précisé à plusieurs reprises dans la présente fiche, le mode de financement de l'exploitation des caméras de sécurité routière en Angleterre et au pays de Galles a connu plusieurs changements au cours des 20 dernières années. Cette section présente le mécanisme de financement des SCP dans le cadre du programme national (2000-2007) ainsi que les changements ultérieurs.

5.4.1 Mécanisme de financement des Safety Camera Partnerships (2000-2007)

■ Circulation des revenus

Comme mentionné dans la partie introductive de la fiche, dans les années 1990, les activités liées aux caméras de sécurité routière étaient financées à partir des fonds des organisations de police locales. Les amendes perçues pour les infractions détectées au moyen des caméras de sécurité routière étaient déposées, par l'intermédiaire du *Department for Constitutional Affairs*, dans le fonds consolidé. Les études d'évaluation effectuées par le DfT avaient montré que ce mode de financement empêchait, en raison des contraintes budgétaires, le déploiement efficace des caméras de sécurité routière.

Pour cette raison, un autre mode de financement a été proposé et, après avoir été testé au cours de plusieurs projets pilotes, a été adopté à l'échelle nationale : les revenus provenant des amendes perçues pour les infractions détectées par les caméras, au lieu d'être déposés dans le fonds consolidé, ont été transférés au DfT, qui les distribuait ensuite aux partenaires locaux. Pour que ce transfert soit autorisé, il a fallu apporter, en 2001, une modification à la *Justice of the Peace Act 1997*⁵⁰⁰. Cette modification représente la base législative du programme national des caméras de sécurité routière.

Ainsi, de 2001 à 2007, les activités des SCP dans le cadre du programme national ont été financées par l'intermédiaire des revenus provenant des amendes pour les infractions détectées par les caméras aux sites approuvés par le DfT (excès de vitesse et omission d'arrêter aux feux rouges). Plus précisément, il s'agit **seulement** d'une partie de ces revenus, à savoir les recettes provenant des COFP acceptées par les conducteurs coupables de ces infractions. Rappelons que la COFP consiste à proposer au conducteur fautif de payer une amende fixe d'un montant de 60 £ (environ 100 \$ CA) et à supprimer 3 points d'inaptitude de son permis.

Les conducteurs ont également la possibilité de ne pas accepter les COFP et de contester l'allégation devant un tribunal (*Magistrate's Court*). S'ils sont reconnus coupables par le tribunal, ils doivent payer une amende dont le montant peut varier. Les recettes provenant de ces amendes sont déposées, par l'intermédiaire du *Department for Constitutional Affairs*, dans le fonds

⁵⁰⁰ La section 38 de la *Vehicles (Crime) Act 2001* modifie la *Justice of the Peace Act 1997* afin d'autoriser le *Lord Chancellor* (ministre de la Justice) d'effectuer des paiements permettant aux autorités locales de recouvrer les sommes investies dans l'exploitation des *Safety Cameras*.

Voir House of Commons Library, *Roads: speed cameras*, 2009, <http://www.pacts.org.uk/docs/pdf-bank/snbt-00350.pdf>

consolidé. Elles n'ont pas été utilisées pour financer les activités du programme national des caméras de sécurité routière.

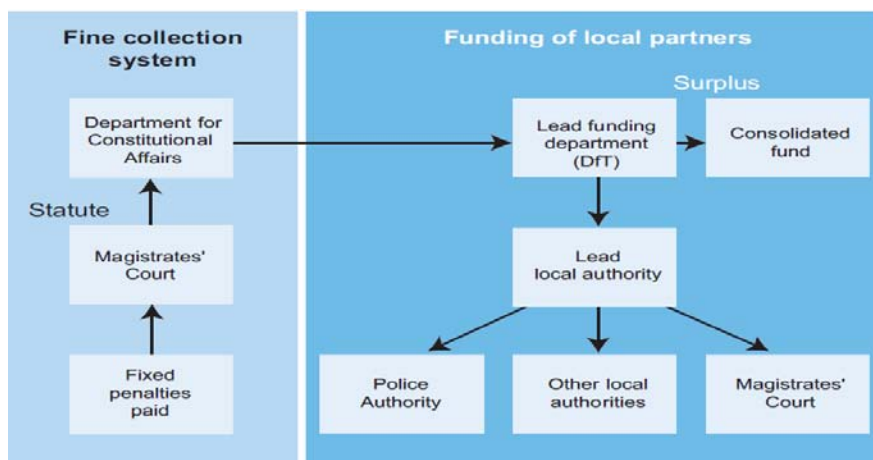
Le flux des revenus générés par les constats d'infraction au moyen des caméras de sécurité routière peut être schématisé comme suit :

- Les montants provenant des COFP acceptées étaient perçus par les tribunaux locaux et, conformément à la *Justice of the Peace Act 1997*, étaient transmis au ministère de la Justice (auparavant le *Department for Constitutional Affairs*). Ce dernier les envoyait au DfT, puisque celui-ci assumait le leadership du programme national;
- Le DfT distribuait les fonds aux SCP, selon une procédure décrite dans la section suivante. Il transférait ces fonds à l'autorité locale qui agissait à titre de trésorier du SCP et qui, à son tour, les redistribuait aux partenaires (police, tribunal, etc.) afin de rembourser les dépenses engagées par chacun d'entre eux;
- À la fin de chaque année, les états financiers des SCP étaient vérifiés pour s'assurer que les recettes avaient été utilisées comme prévu. Le surplus était retourné au fonds consolidé.

La vérification annuelle et le maintien de l'obligation de transférer les recettes par l'intermédiaire d'un ministère central visaient à empêcher que les fonds ne soient « recyclés » localement dans des projets autres que ceux liés à l'amélioration de la sécurité routière.

La figure suivante illustre le mécanisme de financement des SCP dans le cadre du programme national (2000-2007).

FIGURE 12 : MÉCANISME DE FINANCEMENT DES PARTENARIATS LOCAUX ENTRE 2000 ET 2007⁵⁰¹



⁵⁰¹ PA Consulting Group, *The National Safety Camera Programme. Four-year evaluation report*, décembre 2005, p. 17, http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/speedmanagement/nscp/nscp/coll_the_national_safety_camera_programme/ational_safety_camera_programme_4598.pdf

■ Procédure d'allocation des fonds aux Safety Camera Partnerships

Les SCP recevaient leur financement par l'intermédiaire du processus de soumission des plans d'exploitation (*operational case*) au *Safety Camera Programme Office*, au sein du DfT, qui se déroulait autour du 31 mars, soit un mois avant le début d'une nouvelle année financière. Chaque plan d'exploitation devait contenir une section « budget de dépenses ».

Il est à noter que seules les dépenses d'investissement (*capital spend*) et les dépenses d'exploitation (*revenue spend*) directement liées au programme étaient admissibles à ce mode de financement⁵⁰².

Conformément aux lignes directrices du DfT, les dépenses d'investissement étaient ventilées selon cinq catégories :

- Achat des caméras et installation des caméras aux sites;
- Véhicules (il s'agit de véhicules utilisés pour les besoins du programme seulement);
- Technologies d'information et de communication (équipement informatique, logiciels, appareils téléphoniques, connexions Internet, etc.);
- Amélioration des locaux et de l'équipement de bureau – *Refurbishments* (il était recommandé toutefois que les SCP diminuent le plus possible ces dépenses);
- Autres dépenses d'investissement (protection des caméras et signalisation des endroits où elles sont installées, équipement de mesure de la vitesse aux sites sujets à l'étude, équipement de bureau, équipement pour le traitement des photos, l'archivage, etc.).

Les dépenses d'exploitation étaient également ventilées selon cinq catégories :

- Personnel;
 - salaires et avantages sociaux pour le personnel permanent du SCP (les employés qui forment le bureau de projet) et rémunération des employés qui travaillent sur une base horaire⁵⁰³;
 - formation concernant les caméras de sécurité routière;
 - participation à des conférences et à des séminaires sur les caméras de sécurité routière.
- Entretien de l'équipement (caméras, véhicules, licences pour les logiciels, etc.);
- Locaux, équipement de bureau et ameublement (*Accommodation*);
- Communications (activités d'éducation, de sensibilisation et d'information liées aux caméras de sécurité routière);
- Autres dépenses (dépenses engagées par le SCP pour la préparation des dossiers soumis aux tribunaux locaux⁵⁰⁴, collecte et traitement des données sur les accidents routiers, recherches, réparation des dégâts causés par le vandalisme, etc.).

⁵⁰² DfT, *Handbook of Rules and Guidance for the National Safety Camera Programme for England and Wales for 2006/07*, p. 36-45,

<http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/speedmanagement/nscp/bookofrulesandguidancefo4582.pdf>

⁵⁰³ Par exemple, les agents du *Central Ticket Office* qui s'occupent du traitement des paiements des amendes. Les salaires des membres des structures de direction et de supervision des SCP (*partnership steering group/board*) ne peuvent pas être réclamés par ce mécanisme.

⁵⁰⁴ Les dépenses engagées par les tribunaux (HMCS) eux-mêmes et par les *Crown Prosecution Services* ne sont pas admissibles puisqu'ils sont financés par le *Department for Constitutional Affairs*.

Lorsque le budget de dépenses était approuvé par le *Safety Camera Programme Office* (DfT), une lettre d'approbation était envoyée aux SCP. Le financement leur était versé par la suite en quatre tranches trimestrielles. Il est à noter que les SCP avaient l'obligation de soumettre au *Safety Camera Programme Office* (DfT), sur une base trimestrielle, des rapports financiers présentant les dépenses effectuées, les recettes encaissées et les projections – dépenses et recettes – pour le reste de l'année financière. Ces rapports devaient être soumis à l'intérieur d'un délai de six semaines à partir de la fin de chaque trimestre. Les tranches de financement étaient ajustées en fonction des dépenses effectuées. À la fin de chaque année financière, les SCP avaient l'obligation de soumettre au *Safety Camera Programme Office* leurs états financiers vérifiés⁵⁰⁵.

Il est à noter que les tribunaux locaux (*Her Majesty's Court System*) sont responsables de percevoir les montants des amendes payées pour les COFP et de tenir le compte de ces recettes.

■ Procédure de distribution des fonds au sein des Safety Camera Partnerships

Le DfT versait les tranches de financement à l'entité qui assumait la fonction de trésorier au sein du partenariat local (*lead local authority*). Cette entité avait la responsabilité de distribuer les fonds aux autres partenaires sur la base des dépenses effectuées par ces derniers (*invoiced expenditures*). Avant d'effectuer ces transferts, elle devait s'assurer que ces dépenses⁵⁰⁶ :

- avaient été effectuées pour le compte du SCP;
- étaient conformes aux projections établies dans le plan d'exploitation;
- étaient conformes aux règles et aux lignes directrices du programme;
- étaient valides et correctement calculées.

Afin d'être en mesure de faire ces vérifications, l'entité responsable pouvait exiger que les partenaires soumettent des preuves et des documents à l'appui (ex. : factures).

5.4.2 Mécanisme de financement des initiatives en matière de sécurité routière après 2007

À partir de 2007, les amendes provenant des COFP sont déposées dans le fonds consolidé et ne servent plus à financer les activités des SCP.

Comme mentionné dans la section 4.4.2 « Interactions entre les acteurs concernés par l'utilisation des caméras de sécurité routière après 2007 », les activités des autorités locales en matière de sécurité routière, dont celles basées sur l'utilisation des caméras, peuvent être déployées indépendamment ou en partenariat avec d'autres organisations (RSP). Dans les deux cas, elles sont financées par le DfT à partir d'une enveloppe budgétaire de 110 M£ (184,35 M\$ CA) par année destinée à soutenir les activités principales en matière de sécurité routière (*core road safety activities*).

Les subventions (*road safety grants*) sont attribuées aux autorités locales par l'intermédiaire des procédures liées aux plans locaux de transport (*Local Transport Plans*). Il est à noter que les fonds consacrés à la sécurité routière représentent seulement une partie du financement des Lo-

⁵⁰⁵ DfT, *Handbook of Rules and Guidance for the National Safety Camera Programme for England and Wales for 2006/07*, p. 47, <http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/speedmanagement/nscp/bookofrulesandguidancefo4582.pdf>

⁵⁰⁶ *Ibid.*, p. 46.

cal Transport Plan. Ces fonds sont attribués selon les besoins des autorités locales en matière de sécurité routière ainsi qu'en fonction de leur performance⁵⁰⁷.

En complémentarité avec le mode de financement précédemment décrit, le DfT gère un programme de subventions des partenariats (RSP) qui proposent des initiatives innovatrices en matière de sécurité routière (*Road Safety Partnership Grant Scheme*). Une somme totale de 11 M£ (18,43 M\$ CA) a été distribuée à 56 projets pour la période 2007-2011⁵⁰⁸.

6 SUIVIS ET ÉVALUATIONS

6.1 Résultats obtenus

Les résultats du programme national des caméras de sécurité routière ont fait l'objet de plusieurs méthodes de suivi et d'évaluation (*voir la section 6.2*). Cette section présente les conclusions d'une évaluation d'étape effectuée, à la demande du DfT, par une firme indépendante. Elle fait partie d'une série de 3 études : la première a été réalisée en 2003 sur les 8 SCP pilotes mis en place au début du programme, la deuxième a été faite en 2004 sur les 24 SCP existant à l'époque et cette dernière, effectuée en 2005, porte sur les 38 SCP déployés à l'échelle nationale. Les trois études ont été réalisées sur la base des données soumises par les SCP au *Safety Camera Programme Office* (DfT)⁵⁰⁹.

La performance des SCP a été évaluée selon les quatre critères suivants :

- Diminution importante de la vitesse aux sites dotés de caméras;
- Diminution importante du nombre d'accidents aux sites dotés de caméras;
- Niveau d'acceptabilité publique (*general public acceptance of the road safety benefits*);
- Fonctionnement satisfaisant du mode de financement et des ententes partenariales.

■ Diminution de la vitesse et du nombre d'accidents

Selon le premier critère utilisé, les résultats suivants ont été enregistrés⁵¹⁰ :

- Diminution de 6 % de la vitesse pour l'ensemble des sites (soit de 2,2 mi/h ou 3,5 km/h);
- Diminution de 31 % de la proportion des véhicules dépassant les limites de vitesse permises. Cette diminution a été plus importante aux sites dotés de caméras fixes (70 %), en comparaison de celle enregistrée aux sites dotés de caméras mobiles (18 %);

⁵⁰⁷ DfT, *Road Safety Grant – the allocation process*, <http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/secroadsafetygrants/secspecificrdsafetygrants/pagerdsafetygrantallocation>.

Voir aussi DfT, *Full Guidance on Local Transport Plans: Second Edition*, <http://www.dft.gov.uk/pgr/regional/ltpl/guidance/fltp/fullguidanceonlocaltransport3657>

⁵⁰⁸ DfT, *Review of the Road Safety Partnership Grant Scheme*, novembre 2009, <http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/rspg/rspg.pdf>

⁵⁰⁹ PA Consulting Group, *The National Safety Camera Programme. Four-year evaluation report*, décembre 2005, http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/speedmanagement/nscp/nscp/coll_the nationalsafetycameraprogram/ationalafetycamera/ameraprogr4598.pdf

Ces résultats sont calculés par rapport aux moyennes enregistrées au cours des trois années précédentes.

⁵¹⁰ *Ibid.*, p. 5-6.

- Diminution de 51 % de la proportion des véhicules en excès de vitesse⁵¹¹. Cette diminution a été plus importante aux sites dotés de caméras fixes (91 %), en comparaison des résultats enregistrés aux sites dotés de caméras mobiles (36 %).
- Diminution de 42 % du nombre de victimes d'accidents avec blessures graves et mortelles aux sites dotés de caméras. Cette diminution a été de 50 % aux sites équipés de caméras fixes et de 35 % à ceux dotés de caméras mobiles.
- Diminution de 32 % du nombre d'enfants décédés et grièvement blessés aux sites dotés de caméras;
- Diminution de 22 % des accidents avec blessures enregistrée aux sites après l'introduction des caméras.

Il est nécessaire de rappeler que les caméras de sécurité routière ont été installées aux sites où une augmentation exceptionnelle du nombre d'accidents avait été enregistrée au cours des trois dernières années. Après l'installation des caméras, la diminution du nombre d'accidents peut être attribuable à cette mesure, mais aussi à un effet statistique de régression vers la moyenne, à savoir la tendance des résultats ultérieurs à s'éloigner des extrêmes enregistrés initialement. L'influence de la régression vers la moyenne a commencé à être prise en considération au cours des débats scientifiques sur les résultats du programme national. Il est toutefois difficile de pondérer cette influence afin d'isoler l'effet des caméras sur la diminution du nombre d'accidents. Les résultats ci-dessus ne prennent pas en considération l'effet de régression vers la moyenne.

L'étude constate que, même si l'effet de la régression vers la moyenne est pris en considération, il existe une corrélation entre la diminution de la vitesse et la diminution des accidents avec blessures et que, par conséquent, les caméras ont contribué à réduire le nombre d'accidents et de personnes mortellement et grièvement blessées.

Comme mentionné dans la section 1.3 « État de la situation par rapport à la sécurité routière », l'objectif de la stratégie nationale de sécurité routière adoptée en 2000 était de réduire de 40 %, jusqu'en 2010, le nombre de victimes d'accidents avec blessures mortelles et graves, et de 50 % le nombre d'enfants mortellement et grièvement blessés, par rapport à la moyenne enregistrée de 1994 à 1998 (*voir le tableau suivant*). Le DfT rapportait que ces réductions avaient déjà été enregistrées en 2008. Les caméras de sécurité routière ont contribué de façon importante à l'atteinte de ces cibles, selon l'étude d'évaluation mentionnée.

Le tableau suivant présente les statistiques sur les accidents routiers enregistrés au Royaume-Uni de 2006 à 2008.

⁵¹¹ L'excès de vitesse est défini comme une vitesse supérieure de 15 mi/h, soit 24 km/h, à la limite permise.

TABLEAU 25 : STATISTIQUES SUR LES ACCIDENTS ROUTIERS AU ROYAUME-UNI, DE 2006 À 2008⁵¹²

Table 1a: Reported road accident casualties by severity: GB 2008

	Number			2008 Percentage change over:		
	1994-98 average	2006	2007	2008	2007	1994-98 average
Killed	3,578	3,172	2,946	2,538	-14	-29
of which children	260	169	121	124	2	-52
Seriously injured	44,078	28,673	27,774	26,034	-6	-41
Killed or seriously injured	47,656	31,845	30,720	28,572	-7	-40
of which children	6,860	3,294	3,090	2,807	-9	-59
Slightly injured	272,272	226,559	217,060	202,333	-7	-26
All severities	319,928	258,404	247,780	230,905	-7	-28
Traffic ¹	4,443	5,121	5,172	5,137	-1	16
KSI rate ¹	11	6	6	6	-6	-48
Slight casualty rate ¹	61	44	42	39	-6	-36

¹ Traffic in 100 million vehicle kilometres; rates per 100 million vehicle kilometres.

■ **Acceptabilité publique**

Conformément aux directives du DfT, tous les SCP ont fait des efforts considérables pour informer les conducteurs et l'opinion publique en général des objectifs de l'installation des caméras de sécurité routière ainsi que pour changer l'attitude des conducteurs envers l'excès de vitesse et d'autres infractions routières. À la demande des SCP, des enquêtes indépendantes ont été réalisées sur une base régulière afin d'évaluer les perceptions envers les caméras.

Sur la base de la centralisation des résultats de ces enquêtes locales, l'étude indépendante de 2005 constatait que le niveau d'acceptabilité sociale des caméras était élevé, 82 % des personnes questionnées étant d'accord que « l'utilisation des caméras de sécurité routière doit être soutenue puisqu'elle est une méthode de réduction des accidents » et 71 % considérant que « l'objectif principal des caméras est de sauver des vies⁵¹³ ». Cependant, une proportion importante des personnes sondées étaient d'accord avec l'affirmation que « les caméras de sécurité routière sont un moyen facile de faire de l'argent sur le compte des conducteurs » (« *cameras are an easy way of making money out of the motorists* »)⁵¹⁴. Il est à noter que la proportion de la couverture favorable, défavorable et neutre des caméras dans la presse locale faisait également l'objet d'un suivi par les partenaires et le DfT⁵¹⁵.

⁵¹² DfT, *Reported Road Casualties in Great Britain: 2008. Annual report*, p. 6, <http://www.dft.gov.uk/adobepdf/162469/221412/221549/227755/rcgb2008.pdf>

C'est le dernier rapport de ce type publié jusqu'à cette date.

⁵¹³ PA Consulting Group, *The National Safety Camera Programme. Four-year evaluation report*, décembre 2005, p. 7, http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/speedmanagement/nscp/nscp/coll_thenationalsafetycameraprogram/ationalsafetycameraprogr4598.pdf

⁵¹⁴ *Ibid.*, p. 68.

⁵¹⁵ *Ibid.*, p. 76.

■ Performance financière

L'étude mentionnée met l'accent, dans l'évaluation de la performance des ententes partenariales au sein du programme, sur les indicateurs financiers. Il est toutefois à noter que la performance des SCP était évaluée trimestriellement et annuellement au moyen des mécanismes de reddition de comptes mis en place par le DfT.

L'étude de 2005 mentionne que les recettes du programme, de 2000 à 2004, avaient été de 217,5 M£ (362,2 M\$ CA), tandis que les coûts du programme avaient été de 175 M£ (291,4 M\$ CA), un surplus de 42,3 M£ (70,4 M\$ CA) étant enregistré au cours de cette période. Un indicateur de rentabilité était également utilisé : le coût par amende fixe payée (*fixed penalty notice*). Ces coûts avaient augmenté de 19,83 £ (32,71 \$ CA) en 2000-2001 à 33,06 £ (54,53 \$ CA) en 2003-2004⁵¹⁶.

Chaque année, les bénéfices réalisés grâce à l'évitement des accidents ont également été évalués. Par exemple, ces bénéfices avaient été de 258 M£ (432,38 M\$ CA) en 2003-2004, pour un coût de 96 M£ (160,89 M\$ CA), le ratio coût-bénéfice étant de 2,7:1⁵¹⁷. L'étude constatait que les recettes provenant des amendes avaient permis de financer adéquatement le déploiement et l'exploitation des caméras ainsi que des activités de communication (*voir le tableau 24*).

Rappelons que L'Observatoire est en attente d'information financière couvrant toute la période où le programme a été en vigueur (2000-2007).

6.2 Modes de suivi et d'évaluation

Le programme des caméras de sécurité routière a fait, depuis son début en 2000, l'objet d'évaluations et de suivis permanents. Il est possible de distinguer trois types de suivis et d'évaluations : internes (effectués par le DfT), externes (faits par la firme indépendante à la demande du DfT) et universitaires.

■ Suivis et évaluations internes

Premièrement, l'évaluation et le suivi des projets pilotes ont permis de déterminer les obstacles au déploiement du programme national. C'est sur la base des conclusions de ces évaluations préliminaires que le mode de fonctionnement et notamment le mode de financement du programme ont été choisis.

Ensuite, le mécanisme de reddition de comptes mis en place par le DfT (notamment le plan d'exploitation, les rapports trimestriels et les rapports annuels vérifiés) a permis d'effectuer le suivi **continu** de la performance des SCP participant au programme, et ce, sur plusieurs dimensions et en fonction de nombreux critères :

- Déploiement (nombre de caméras installées et nombre de sites dotés de caméras);

⁵¹⁶ PA Consulting Group, *The National Safety Camera Programme. Four-year evaluation report*, décembre 2005, p. 82, http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/speedmanagement/nscp/nscp/coll_the_national_safety_camera_prog/at_ional_safetycameraprogr4598.pdf

⁵¹⁷ *Ibid.*, p. 8.

- Efficacité des caméras selon des indicateurs de sécurité routière (diminution du nombre d'accidents, diminution du nombre de victimes d'accidents, diminution de la vitesse aux sites, etc.);
- Efficience (dépenses effectuées par les SCP par rapport aux recettes, coût par *fixed penalty notice*).

Le DfT centralisait les données rapportées par les autorités locales, ce qui permettait d'évaluer la performance du programme national et d'en effectuer le suivi **continu**.

■ Suivis et évaluations externes

Comme mentionné dans la section 6.1, à la demande du DfT, une firme privée (PA Consulting Group), en collaboration avec des chercheurs de plusieurs universités, a réalisé trois rapports d'évaluation d'étape du programme national (en 2003⁵¹⁸, en 2004⁵¹⁹ et en 2005). La performance du programme a été évaluée en fonction d'indicateurs financiers, économiques, de sécurité routière et d'acceptabilité publique.

■ Recherches universitaires

Le programme national des caméras de sécurité routière a suscité l'intérêt de plusieurs chercheurs universitaires.

Certaines études se penchent sur le processus mis en place, le mode de financement et le mode de gouvernance du programme. À titre d'exemple, un article publié par Laurent Carnis en 2007 examine le mode de gouvernance du programme dans le cadre plus général de la dissémination des pratiques relevant de la nouvelle gestion publique, tels les mécanismes de gestion de la performance. Il constate que la structuration sur deux ordres (national et local) de ce mode de gouvernance a permis, d'une part, d'assurer l'homogénéité des initiatives du programme et, d'autre part, de les ancrer sur le plan local, les autorités locales ayant un rôle important à jouer dans l'élaboration et la mise en œuvre des stratégies de sécurité routière⁵²⁰.

D'autres recherches s'intéressent à l'évaluation quantitative de l'efficacité des caméras. Elles constatent que, même si l'effet de régression vers la moyenne est pris en considération, les caméras ont contribué de façon importante à la diminution du nombre d'accidents⁵²¹. Enfin, quelques études se sont penchées sur les controverses autour de l'utilisation des caméras de sécurité routière.

⁵¹⁸ PA Consulting Group, *A cost recovery system for speed and red-light cameras – two year pilot evaluation. Research paper*, février 2003, <http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/speedmanagement/nscp/nscp/recoverysystemforspeedan4596.pdf>

⁵¹⁹ PA Consulting Group, *The national safety camera programme. Three-year evaluation report*, juin 2004, http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/speedmanagement/nscp/nscp/coll_thenationalsafetycameraprogramationalsafetycameraprogr4600.pdf

⁵²⁰ Laurent Carnis, « The automated speed enforcement system in Great Britain: between a technical revolution and administrative continuity », p. 597-610.

⁵²¹ Voir notamment Andrew P. Jones et autres, « The effects of mobile speed camera introduction on road traffic crashes and casualties in a rural county of England », p. 101-110, et Linda Mountain, « Safety Cameras: stealth tax or life-savers? », p. 111-113, <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/18325421>

Enfin, une attention particulière a été accordée aux stratégies visant à contrer les perceptions défavorables des caméras⁵²², notamment aux mesures pour assurer la visibilité des caméras et la signalisation des lieux où elles sont situées et aux activités de communication. Les initiatives des principaux groupes de pression pour ou contre les caméras ont également été étudiées⁵²³.

6.3 Facteurs de succès

Le programme d'implantation des caméras de sécurité routière en Angleterre et au pays de Galles a mis à contribution un nombre important d'acteurs gouvernementaux tout au long de son existence (élaboration, projets pilotes, mise en œuvre à l'échelle nationale, évaluation, etc.). Il a été soutenu par l'adoption de nouvelles dispositions législatives et par la création d'un cadre stratégique et administratif cohérent (stratégie nationale, directives et orientations ministérielles pour appuyer la mise en œuvre de la stratégie sur le plan local, mécanisme de reddition de comptes, etc.). Enfin, son fonctionnement a reposé sur un modèle de gouvernance complexe. Pour ces raisons, il est possible d'affirmer que le programme représente une véritable **politique publique**.

Les facteurs de succès du programme ont été les suivants :

■ Volonté politique

La volonté politique s'est manifestée par la création d'un comité intergouvernemental réunissant des acteurs de tous les ordres gouvernementaux afin de promouvoir et de superviser le programme. Ce comité a contribué à l'adoption de nouvelles lois et à la modification des lois existantes afin de donner une base législative au programme.

■ Déploiement graduel

Le programme a été implanté par étapes. Ainsi, les projets pilotes ont permis de déterminer les obstacles au déploiement du programme, de trouver des solutions et, si nécessaire, de faire des ajustements.

■ Cohérence stratégique et administrative

Le programme s'insérait dans le cadre de la stratégie nationale de sécurité routière. Le DfT a soutenu continuellement la mise en œuvre de la stratégie en offrant aux partenaires locaux des normes, des orientations et des directives. Des mécanismes de reddition de comptes standardisés ont également été implantés. Cela a contribué à assurer la cohérence de la mise en œuvre à l'échelle nationale et à uniformiser les pratiques des autorités locales.

De plus, le programme national a représenté pour les autorités locales un **cadre d'apprentissage** pour l'utilisation des caméras de sécurité routière. Tout au long du programme, les intervenants locaux se sont approprié des façons de faire sur tous les aspects liés à l'utilisation des caméras, de l'installation jusqu'à l'évaluation des résultats.

⁵²² Parmi les perceptions négatives, on peut mentionner que l'installation des caméras a été considérée comme un moyen d'introduire une taxe cachée, en raison notamment d'une augmentation des FPO de 40 £ à 60 £ en 2000 et du fait que tous les revenus provenant des amendes étaient utilisés pour financer le déploiement des caméras.

⁵²³ Voir notamment Amanda Delaney et autres, « Controversies and Speed Camera: Lessons Learnt Internationally », p. 409-411, <http://www.palgrave-journals.com/jphp/journal/v26/n4/abs/3200044a.html>
Et Amanda Delaney et autres, *The History and Development of Speed Camera Use*, p. 31-43, <http://www.monash.edu.au/muarc/reports/muarc242.pdf>

C'est probablement dans cette perspective qu'il faut interpréter la décision du gouvernement de mettre fin au programme national en 2007. Puisque le programme avait atteint sa maturité, qu'un cadre normatif et administratif cohérent était mis en place et que des modes d'interaction entre les acteurs et des pratiques s'étaient institutionnalisés au cours du processus d'apprentissage, il n'était plus nécessaire d'avoir un programme spécifiquement consacré aux caméras.

L'utilisation des caméras a ainsi pu être insérée par la suite dans des programmes locaux de sécurité routière, la nouvelle priorité étant l'**intégration** des initiatives adoptées. Ces initiatives relèvent de trois volets : éducation, amélioration des infrastructures (*engineering*) et application de la loi. De plus, la nouvelle formule est censée offrir plus de liberté aux autorités locales dans le choix des stratégies appropriées en fonction des priorités juridiction.

■ Évaluation et suivi continu

Les mécanismes d'évaluation et de suivi mis en place (décrits précédemment) ont permis de contrôler l'efficacité et l'efficience du programme. La publication des résultats de ces évaluations a contribué à la consolidation de la légitimité du programme.

■ Communication

La mise en œuvre du programme a été accompagnée d'une stratégie de communication énergique et cohérente, tant sur le plan national que sur le plan local. Celle-ci a consisté en des activités visant à informer l'opinion publique sur les objectifs du programme national, les activités des partenaires, l'emplacement des caméras et leur contribution concrète à la réduction du nombre d'accidents dans les communautés locales. Les activités d'information étaient déployées en complémentarité avec d'autres pratiques d'éducation et de sensibilisation des conducteurs et du public aux risques générés par l'excès de vitesse et d'autres infractions routières. La communication a donc assuré la transparence des activités du programme et a contribué à consolider l'acceptabilité sociale des caméras de sécurité routière.

BIBLIOGRAPHIE

- CARNIS, Laurent (2007). « The automated speed enforcement system in Great Britain: between a technical revolution and administrative continuity », *International Review of Administrative Sciences*, vol. 73, n° 4, p. 597-610.
- CENTRAL SCOTLAND SAFETY CAMERA PARTNERSHIP (Page consultée le 15 février 2010). *How the process works*, [en ligne], http://www.centernalsafetycameras.co.uk/images/uploads/how_process_works.pdf
- CENTRAL SCOTLAND SAFETY CAMERA PARTNERSHIP (Page consultée le 15 février 2010). *Statistics*, [en ligne], http://www.centernalsafetycameras.co.uk/index.php/safety/about_us/C7/
- CROWN PROSECUTION SERVICE (Page consultée le 11 février 2010). *Role of the Crown Prosecution Service*, [en ligne], <http://www.cps.gov.uk/about/role.html>
- DELANEY, Amanda et autres (Page consultée le 15 février 2010). « Controversies and Speed Camera: Lessons Learnt Internationally », *Journal of Public Health Policy*, vol. 26, n° 4, 2005, p. 404-415, [en ligne], <http://www.palgrave-journals.com/jphp/journal/v26/n4/abs/3200044a.html>
- DELANEY, Amanda et autres (Page consultée le 15 février 2010). « The History and Development of Speed Camera Use – Report N° 242 », dans *Monash University – Accident Research Centre*, [en ligne], <http://www.monash.edu.au/muarc/reports/muarc242.pdf>
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT (Page consultée le 2 février 2010). *Advice about Local Road Safety Strategies*, [en ligne], <http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/laquidance/localroadsafetystrategies.pdf>
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT (Page consultée le 3 février 2010). *A Safer Way: Consultation on Making Britain's Roads the Safest in the World*, [en ligne], <http://www.dft.gov.uk/consultations/closed/roadsafetyconsultation/roadsafetyconsultation.pdf>
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT (Page consultée le 10 février 2010). *Circular 01/2007: Use of Speed and Red-Light Cameras for Traffic Enforcement: Guidance on Deployment, Visibility and Signing*, [en ligne], <http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/speedmanagement/pdfdfcirc0107.pdf>
- DEPARTMENT OF TRANSPORT (Page consultée le 10 février 2010). *Circular Roads 01/92 (Use of Technology for Traffic Enforcement: Guidance on Deployment)*, [en ligne], <http://www.dft.gov.uk/pgr/roads/tpm/tal/circulars/ular192useoftechnologyfo4041.pdf>
- DEPARTMENT OF TRANSPORT (Page consultée le 10 février 2010). *Circular Roads 01/95 (Traffic Signal and Speed Camera Signing)*, [en ligne], <http://www.ukroads.org/webfiles/Circular%201-95%20Traffic%20Signal%20and%20Speed%20Camera%20Signing.pdf>

- DEPARTMENT FOR TRANSPORT (Page consultée le 10 février 2010). *Full Guidance on Local Transport Plans: Second Edition*, [en ligne], <http://www.dft.gov.uk/pgr/regional/ltp/guidance/fltp/fullguidanceonlocaltransport3657>
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT (Page consultée le 10 février 2010). *Handbook of Rules and Guidance for the National Safety Camera Programme for England and Wales for 2006/07*, [en ligne], <http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/speedmanagement/nscp/bookofrulesandguidancefo4582.pdf>
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT (Page consultée le 5 février 2010). *Handbook of Rules and Guidance for the National Safety Camera Programme for England and Wales for 2005/06*, [en ligne], <http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/speedmanagement/nscp/bookofrulesandguidancefo4581.pdf>
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT (Page consultée le 3 février 2010). *Reported Road Casualties in Great Britain: 2008. Annual Report*, [en ligne], <http://www.dft.gov.uk/adobepdf/162469/221412/221549/227755/rrcgb2008.pdf>
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT (Page consultée le 11 février 2010). *Review of the Road Safety Partnership Grant Scheme*, novembre 2009, [en ligne], <http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/rspg/rspg.pdf>
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT (Page consultée le 15 février 2010). *Road Casualties Great Britain, 2001*, [en ligne], <http://www.dft.gov.uk/pgr/statistics/datatablespublications/accidents/casualtiesgbar/adcasualtiesgreatbritain2001.pdf>
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT (Page consultée le 10 février 2010). *Road Safety Grant – the allocation process*, [en ligne], <http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/secroadsafetygrants/secspecificrdsafetygrants/pagerdsafetygrantallocation>
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT (Page consultée le 9 février 2010). *Road safety partnership grant scheme*, [en ligne], <http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/rspg/>
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT (Page consultée le 1^{er} février 2010). *Safety Cameras: Frequently Asked Questions*, [en ligne], <http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/speedmanagement/safetycamerasfrequentlyasked4603?page=1#a1014>
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT (Page consultée le 3 février 2010). *Tomorrow's Roads: safer for everyone*, [en ligne], <http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/strategytargetsperformance/tomorrowsroadssaferforeveryone?page=1#a1000>

- DEPARTMENT FOR TRANSPORT (Page consultée le 17 février 2010). *20 mph speed limits and zones*, [en ligne], <http://www.dft.gov.uk/pgr/roads/tpm/tal/trafficmanagement/20mphspeedlimitsandzones?page=7>
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT (Page consultée le 5 février 2010). *West London Speed Camera Demonstration Project: Analysis of accident and casualty data 36 months 'after' implementation and comparison with the 36 months 'before' data*, [en ligne], <http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/speedmanagement/nscp/nscp/westlondonspeedcameraademonst4601>
- DIRECTGOV, *Devolved government in the UK*, (Page consultée le 1^{er} février 2010). http://direct.gov.uk/en/Governmentcitizensandrights/UKgovernment/Devolvedgovernment/DG_073306
- HER MAJESTY'S COURT SYSTEM (Page consultée le 11 février 2010). *About Her Majesty's Court Service*, [en ligne], <http://www.hmcourts-service.gov.uk/cms/aboutus.htm>
- HIGHWAYS AGENCY (Page consultée le 1^{er} février 2010). *About Us*, [en ligne], <http://www.highways.gov.uk/aboutus/about.aspx>
- HIGHWAYS AGENCY (Page consultée le 1^{er} février 2010). *Highways Agency Traffic Officers*, [en ligne], <http://www.highways.gov.uk/knowledge/601.aspx>
- HIGHWAYS AGENCY (Page consultée le 1^{er} février 2010). *Safer Roads*, [en ligne], <http://www.highways.gov.uk/knowledge/336.aspx>
- HOUSE OF COMMONS LIBRARY (Page consultée le 10 février 2010). *Roads: speed cameras, 2009*, [en ligne], <http://www.pacts.org.uk/docs/pdf-bank/snbt-00350.pdf>
- JONES, Andrew P. et autres (Page consultée le 10 février 2010). « The effects of mobile speed camera introduction on road traffic crashes and casualties in a rural county of England », *Journal of Safety Research*, vol. 39, n° 1, 2008, [en ligne], <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/18325421>
- LONDON COUNCILS TRANSPORT AND ENVIRONMENT COMMITTEE (Page consultée le 5 février 2010). *London Safety Camera Partnership – Operational Case for 2007-8*, [en ligne], http://www.londoncouncils.gov.uk/committees/agenda.htm?pk_agenda_items=940
- MOUNTAIN, Linda (2006). « Safety Cameras: stealth tax or life-savers? », *Significance*, vol. 3, n° 3 (september), p. 111-113.
- NORTHERN IRELAND ROADS SERVICE (Page consultée le 1^{er} février 2010). *Annual Report and Accounts 2008-2009*, [en ligne], http://www.roadsni.gov.uk/ar_acs_08-09.pdf
- OFFICE OF PUBLIC SECTOR INFORMATION (Page consultée le 10 février 2010). *Highways Act 1980*, [en ligne], http://www.opsi.gov.uk/RevisedStatutes/Acts/ukpga/1980/plain/cukpga_19800066_en_1

- OFFICE OF PUBLIC SECTOR INFORMATION (Page consultée le 10 février 2010). *Road Safety Act 2006*, [en ligne], http://www.opsi.gov.uk/ACTS/acts1991/plain/ukpga_19910040_en#pt1-pb10-l1g23
- OFFICE OF PUBLIC SECTOR INFORMATION (Page consultée le 10 février 2010). *Road Traffic Act 1991*, [en ligne], http://www.opsi.gov.uk/ACTS/acts1991/plain/ukpga_19910040_en#pt1-pb10-l1g23
- OFFICE OF PUBLIC SECTOR INFORMATION (Page consultée le 10 février 2010). *Road Traffic Offenders Act 1988*, [en ligne], http://www.opsi.gov.uk/ACTS/acts1988/plain/ukpga_19880053_en
- OFFICE OF PUBLIC SECTOR INFORMATION (Page consultée le 10 février 2010). *The Traffic Signs Regulations and General Directions 2002*, [en ligne], <http://www.opsi.gov.uk/SI/si2002/20023113.htm>
- OFFICE OF PUBLIC SECTOR INFORMATION (Page consultée le 10 février 2010). *Town and Country Planning Act 1990*, [en ligne], http://www.opsi.gov.uk/acts/acts1990/UKpga_19900008_en_1.htm
- PA CONSULTING GROUP (Page consultée le 1^{er} février 2010). *A cost recovery system for speed and red-light cameras – two year pilot evaluation. Research paper*, february 2003, [en ligne], <http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/speedmanagement/nscp/nscp/recoverysystemforspeedan4596.pdf>
- PA CONSULTING GROUP (Page consultée le 1^{er} février 2010). *The national safety camera programme: Four-year evaluation report, december 2005*, [en ligne], http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/speedmanagement/nscp/nscp/coll_the_national_safety_camera_program_evaluation_report_december_2005.pdf
- PA CONSULTING GROUP (Page consultée le 1^{er} février 2010). *The national safety camera programme: Three-year evaluation report, june 2004*, [en ligne], http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/speedmanagement/nscp/nscp/coll_the_national_safety_camera_program_evaluation_report_june_2004.pdf
- POLITICS.CO.UK (Page consultée le 2 février 2010). *Local government structure*, [en ligne], [http://www.politics.co.uk/briefings-guides/issue-briefs/communities-and-local-government/local-government-structure-\\$366613.htm](http://www.politics.co.uk/briefings-guides/issue-briefs/communities-and-local-government/local-government-structure-$366613.htm)
- ROAD SAFETY SCOTLAND (Page consultée le 1^{er} février 2010). *About Road Safety Scotland*, [en ligne], <http://www.srsc.org.uk/about/index.asp>
- SCOTTISH GOVERNMENT (Page consultée le 15 février 2010). *Road Accidents Scotland 2005*, [en ligne], <http://www.scotland.gov.uk/Publications/2006/11/22093058/6>
- SCOTTISH OFFICE (Page consultée le 15 février 2010). *Factsheet 23: The Police in Scotland*, [en ligne], <http://www.scotland.gov.uk/library/documents/police.htm>

- SCOTTISH SAFETY CAMERA PROGRAMME (Page consultée le 15 février 2010). *Aims and objectives*, [en ligne], <http://www.scottishsafetycameras.com/Aims-And-Objectives.aspx>
- SCOTTISH SAFETY CAMERA PROGRAMME (Page consultée le 15 février 2010). *Cost recovery system for speed and red light camera enforcement. Handbook of Rules and Guidance*, 2004, [en ligne], <http://www.scottishsafetycameras.com/GetFile.aspx?ItemId=35>
- SCOTTISH SAFETY CAMERA PROGRAMME (Page consultée le 15 février 2010). *Handbook*, 2008, [en ligne], <http://www.scottishsafetycameras.com/GetFile.aspx?ItemId=50>
- SCOTTISH SAFETY CAMERA PROGRAMME (Page consultée le 16 février 2010). *Handbook*, 2007, [en ligne], <http://www.scottishsafetycameras.com/GetFile.aspx?ItemId=49>
- TRANSPORT SCOTLAND (Page consultée le 1^{er} février 2010). *About Us*, [en ligne], <http://www.transportscotland.gov.uk/about-us>
- WELSH ASSEMBLY GOVERNMENT (Page consultée le 1^{er} février 2010). *Transport – Who are we?*, [en ligne], <http://new.wales.gov.uk/topics/transport/who/?lang=en>

PERSONNE-RESSOURCE

Department for Transport

David Hammond
Manager, Road Safety Delivery Team
Téléphone : 020 7944 6436
David.Hammond@dft.gsi.gov.uk

ANNEXE I : RÈGLES CONCERNANT LA SIGNALISATION, LA VISIBILITÉ ET LA PERCEPTIBILITÉ DES CAMÉRAS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

■ Signalisation

Les signes indiquant la présence des caméras fixes peuvent être installés, si cela est possible, sur les panneaux routiers indiquant les limites de vitesse, dans un même diagramme ou dans des diagrammes séparés. Dans les deux cas, les deux types de signes doivent être entièrement visibles pour les conducteurs. Les signes pour les caméras combinées fixes (excès de vitesse et omission d'arrêter aux feux rouges) doivent être placés à une distance maximale de 1 km de l'endroit où les caméras sont situées.

Les signes indiquant la présence de caméras mobiles utilisées pour couvrir un segment de route doivent être placés avant le début du segment de route et à des intervalles de 1 km sur le segment de route couvert.

La signalisation des caméras doit être conforme aux dispositions des lois et des règlements en matière de signalisation routière⁵²⁴.

■ Visibilité et perceptibilité

Plusieurs règles concernant la visibilité des caméras s'ajoutent à celles relatives à la signalisation. Ainsi, les boîtiers où sont placées les caméras doivent être peints en jaune ou couverts de matériaux rétro réfléchissants, en fonction du système d'éclairage des routes où les dispositifs sont installés. Les véhicules utilisés pour exploiter une caméra mobile et leur opérateur doivent être pleinement visibles pour les conducteurs. L'aspect extérieur du véhicule (couleurs, inscriptions) doit indiquer clairement qu'il s'agit d'un véhicule servant à l'exploitation d'une caméra.

En fonction du type de caméra utilisé, les boîtiers, l'opérateur d'une caméra ou le véhicule pour l'exploitation d'une caméra mobile doivent être visibles pour les conducteurs à partir d'une distance minimale de 60 m dans les zones où la limite de vitesse est de 64 km/h ou moins et de 100 m dans les autres zones.

⁵²⁴ DfT, *Circular 01/2007: Use of Speed and Red-Light Cameras for Traffic Enforcement: Guidance on Deployment, Visibility and Signing*, <http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/speedmanagement/pdfdfcirc0107.pdf>

ANNEXE II : ÉCOSSE – SCOTTISH SAFETY CAMERA PROGRAMME

Le programme écossais de caméras de sécurité routière repose sur un mode de gouvernance dont la structure est analogue à celui mis en place en Angleterre et au pays de Galles. Il a d'ailleurs été déployé en conformité avec les orientations nationales définies par le DfT du Royaume-Uni. Les entités concernées sont différentes, étant donné que le gouvernement écossais, en tant que gouvernement délégué (*devolved government*), a des compétences en matière de transport, de maintien de l'ordre, de finances et d'administration locale. Il est à noter que la sécurité routière est une compétence relevant du gouvernement écossais.

■ Partage des responsabilités

En Écosse, les responsabilités liées à la gestion du réseau routier sont partagées entre deux entités du gouvernement écossais : le *Transport Scotland* et le *Transport Directorate*. Le *Transport Scotland*, une agence créée en 2006, coordonne notamment les projets majeurs d'investissement en infrastructures routières et gère le réseau des routes nationales (*trunk road network*). Le *Transport Directorate* est responsable de l'élaboration de la politique de gestion des routes locales et de la politique en matière de sécurité routière⁵²⁵.

Les autorités locales (*councils*) ont des responsabilités analogues à celles détenues par leurs homologues en Angleterre et au pays de Galles, à savoir la gestion des routes locales, l'établissement de limites de vitesse sur certaines routes de leur juridiction, l'installation de signes routiers et l'élaboration et la mise en œuvre de programmes locaux de sécurité routière. Les services de police écossais ont, sur le plan de la sécurité routière, des pouvoirs d'application de la loi.

■ Historique

Le programme écossais des caméras de sécurité routière a été déployé graduellement, en conformité avec les orientations nationales définies par le DfT. En 2000, un projet pilote mis en place dans la région de Strathclyde (Écosse) faisait partie des huit projets pilotes implantés par le DfT afin de tester l'efficacité de la solution de la gestion des caméras par des partenariats locaux (*safety camera partnerships*). Le programme compte actuellement huit partenariats correspondant à l'organisation géographique des services de police écossais, qui sont structurés en huit bureaux de police régionale (*police forces*)⁵²⁶.

Le programme écossais a deux objectifs principaux⁵²⁷ :

⁵²⁵ Transport Scotland, *About Us*, <http://www.transportscotland.gov.uk/about-us>

⁵²⁶ The Scottish Office, *Factsheet 23: The Police in Scotland*, <http://www.scotland.gov.uk/library/documents/police.htm>

⁵²⁷ The Scottish Safety Camera Programme, *Aims and objectives*, <http://www.scottishsafetycameras.com/Aims-And-Objectives.aspx>

Voir aussi Scottish Safety Camera Programme, *Handbook*, 2008, p. vi, <http://www.scottishsafetycameras.com/GetFile.aspx?ItemId=50>

- Réduire le nombre de victimes d'accidents avec blessures graves et mortelles sur les routes de l'Écosse par l'intermédiaire de sites dotés de caméras de sécurité routière (CP et CFR);
- Créer une culture de respect des limites de vitesse et de conformité avec les règles routières en utilisant les caméras de sécurité routière comme un outil visible et efficace de dissuasion.

En ce qui concerne les indicateurs de sécurité routière, le gouvernement écossais a décidé de suivre les objectifs établis dans la stratégie nationale adoptée par le DfT en 2000, soit une réduction, jusqu'en 2010, de :

- 40 % du nombre de victimes d'accidents avec blessures graves et mortelles;
- 50 % du nombre d'enfants mortellement et grièvement blessés;
- 10 % du nombre de blessures légères⁵²⁸.

Les statistiques publiées par le gouvernement écossais montrent que ces cibles avaient déjà été atteintes à la fin de l'année 2005. Comparativement à 2000, il y avait déjà une réduction de⁵²⁹ :

- 39 % du nombre de victimes d'accidents avec blessures graves et mortelles;
- 56 % du nombre d'enfants mortellement et grièvement blessés;
- 25 % du nombre de blessures graves.

Par ailleurs, comme l'indique le tableau suivant, le nombre de victimes d'accidents routiers avec blessures graves et mortelles est plus élevé en Écosse qu'en Angleterre et au pays de Galles, et ce, compte tenu des populations respectives de ces entités administratives⁵³⁰.

TABLEAU 26 : NOMBRE DE VICTIMES D'ACCIDENTS PAR 100 000 HABITANTS (ANGLETERRE, PAYS DE GALLES ET ÉCOSSE), EN 2001 ET 2008

Administration	Morts ou blessés graves				Morts			
	2001		2008		2001		2008	
	Nombre	Taux	Nombre	Taux	Nombre	Taux	Nombre	Taux
Angleterre	35 092	70,2	24 369	47,4	2 916	5,8	2 123	4,1
Pays de Galles	1 722	58,5	1 396	46,6	187	6,3	143	4,8
Écosse	3 746	73,2	2 807	54,3	347	6,8	272	5,3

⁵²⁸ Ces objectifs sont calculés par rapport à la moyenne enregistrée en 1994-1998, comme c'était le cas pour les objectifs nationaux.

⁵²⁹ The Scottish Government, *Road Accidents Scotland 2005*, <http://www.scotland.gov.uk/Publications/2006/11/22093058/6>

⁵³⁰ Cette comparaison a été faite sur la base de deux rapports statistiques : DfT, *Road Casualties Great Britain 2001*, « Table 47: Casualties: by Government Office Region, Country and Severity:1994-98 average,1994-2001 », <http://www.dft.gov.uk/pgr/statistics/datatablespublications/accidents/casualtiesgbar/adcasualtiesgreatbritain2001.pdf> Et DfT, *Reported Road Casualties: Great Britain 2008*, « Table 48: Reported casualties: by built-up and non built-up roads, road class, Government Office Region and severity: 2008 », p. 171, <http://www.dft.gov.uk/adobe/pdf/162469/221412/221549/227755/rrcgb2008.pdf>

■ Mode de gouvernance

Sur le plan central, il est possible de distinguer trois ordres de gouvernance⁵³¹ :

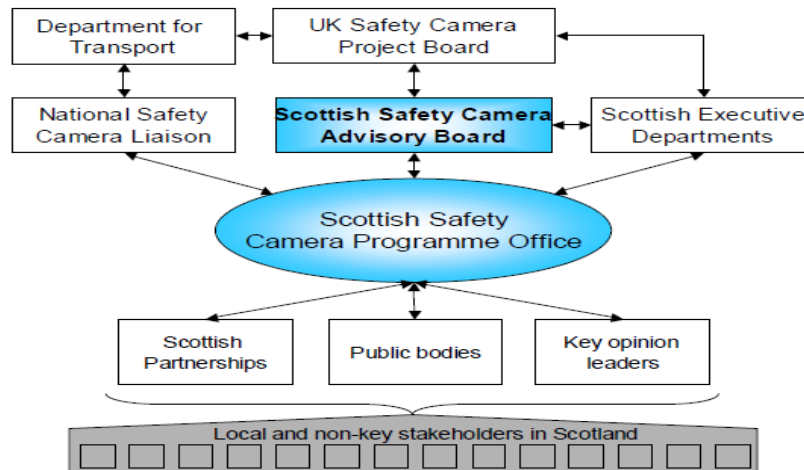
- Le *UK Safety Camera Project Board* supervise l'ensemble des programmes de caméras de sécurité routière implantés au Royaume-Uni;
- Un comité consultatif (*Scottish Safety Camera Advisory Board*) est responsable de la supervision du programme de l'Écosse, en conformité avec les règles et les orientations formulées par le *UK Safety Camera Project Board* (une entité de liaison existe entre les deux ordres – la *National Safety Camera Liaison*);
- Un bureau opérationnel (*Scottish Programme Office*) est chargé d'effectuer l'évaluation et le suivi de la performance des partenariats locaux (réduction des accidents, coûts et revenus, incidence des activités de communication, etc.). Il soutient ces derniers en leur fournissant des guides (*handbooks*) contenant des orientations, des règles et des exemples de pratiques exemplaires.

Sur le plan local, les partenariats sont composés généralement de l'autorité locale (*council*), des services de police, des tribunaux locaux et des bureaux du *Crown Office & Procurator Fiscal Service*, auxquels peuvent s'ajouter d'autres intervenants (services de santé, par exemple). À l'intérieur des partenariats, on peut également distinguer trois ordres de gouvernance. Il s'agit d'une structure analogue à celle des partenariats mis en place en Angleterre et au pays de Galles :

- Un comité de direction (*partnership steering group*), composé des représentants de la haute direction de chaque partenaire, est chargé d'élaborer la stratégie du partenariat;
- Un groupe de travail (*partnership working group*) a le rôle d'assurer la coordination des activités des différents partenaires et de régler tout problème qui peut apparaître sur le plan de leur collaboration. Il se réunit trimestriellement afin d'examiner la performance du partenariat;
- Un comité de gestion (*Project office*), dirigé par un directeur de projet (*Project manager*), est responsable d'élaborer les plans d'exploitation du partenariat (*operational plans*) selon les directives du programme écossais et de s'assurer que les objectifs définis dans ces plans sont atteints. Son équipe est composée de plusieurs gestionnaires responsables des secteurs clés de l'activité du partenariat, à savoir la gestion financière, l'analyse des données et les communications.

⁵³¹ The Scottish Government, *Road Accidents Scotland 2005*, p. iii-iv, <http://www.scotland.gov.uk/Publications/2006/11/22093058/6>

FIGURE 13 : MODE DE GOUVERNANCE DU PROGRAMME ÉCOSSAIS⁵³²



■ Interaction entre les acteurs

◆ Plan d'exploitation

Les partenaires locaux ont l'obligation de soumettre au *Programme Office*, avant le début de chaque année financière, un plan d'exploitation dont les éléments principaux sont les suivants⁵³³ :

- Nombre de sites dotés de caméras de sécurité routière et nombre de sites où l'installation des caméras est envisagée ainsi que les données ayant servi à la détermination de ces derniers;
- Prévisions budgétaires (dépenses d'activité, dépenses d'investissement et recettes provenant des amendes);
- Structure de gouvernance (entente de service ou autre) du partenariat local;
- Stratégie de communication.

◆ Mécanismes de reddition de comptes

Plusieurs mécanismes de reddition de comptes sont définis et structurés autour de l'élaboration et de l'approbation du plan d'exploitation.

Ainsi, les partenaires doivent soumettre au *Programme Office* des rapports financiers trimestriels présentant l'état des dépenses et des recettes par rapport aux estimations budgétaires du plan d'exploitation. Le financement de leurs activités se fait sur la base de ces rapports. À la fin de l'année financière, les partenaires ont l'obligation de soumettre au *Programme Office* des rapports financiers vérifiés.

⁵³² Scottish Safety Camera Programme, *Cost recovery system for speed and red light camera enforcement. Handbook of Rules and Guidance*, p. 59, <http://www.scottishsafetycameras.com/GetFile.aspx?ItemId=35>

⁵³³ Scottish Safety Camera Programme, *Handbook*, 2008, p. 1, <http://www.scottishsafetycameras.com/GetFile.aspx?ItemId=50>

De plus, les partenaires locaux ont l'obligation de collecter des données de sécurité routière sur les sites dotés de caméra et de les soumettre trimestriellement au *Programme Office*, qui effectue la centralisation des données à l'échelle de l'Écosse. Ce suivi sert essentiellement à évaluer l'efficacité du programme et sa contribution à l'atteinte des cibles fixées par la stratégie écossaise de sécurité routière.

Enfin, le *Programme Office* exige que les partenaires locaux lui fournissent de l'information sur l'influence des activités de communication sur les perceptions publiques du programme des caméras.

■ Déploiement des systèmes

Tout comme en Angleterre et au pays de Galles, les caméras de sécurité utilisées sont des caméras de détection de la vitesse (*speed cameras*) et des CFR (*red light cameras*). Les dispositifs utilisés doivent être soumis préalablement au *Home Office* pour une approbation de type.

Les sites où l'implantation de caméras est proposée sont déterminés en fonction d'une série d'éléments analogues à ceux du programme national des caméras de sécurité routière géré par le DfT, à savoir le nombre d'accidents survenus au site au cours des trois dernières années, le type d'accident (avec blessures mortelles, graves ou légères), le type de route, les limites de vitesse en vigueur et la vitesse moyenne enregistrée au site⁵³⁴.

Les acteurs participant à la détermination des sites sont les autorités routières locales ou régionales (les *councils* et les organisations régionales du *Transport Scotland* et du *Transport Directorate*) et la police. Dans certains cas, un site est choisi s'il se révèle une source d'inquiétude ou de préoccupation pour la communauté locale, même s'il n'est pas conforme aux critères susmentionnés. Les autorités routières locales sont également responsables de la signalisation des sites où les caméras sont installées (panneaux routiers) et de s'assurer que les caméras sont visibles pour les conducteurs. Il est à noter que la signalisation des sites et la visibilité des caméras ne sont pas une obligation légale, mais ce sont des mesures adoptées dans une logique de transparence, afin de consolider l'acceptabilité sociale de ces systèmes⁵³⁵. Enfin, la police est chargée de l'exploitation des caméras.

Comme mentionné auparavant, les partenaires ont l'obligation d'effectuer le suivi continu du trafic aux sites dotés de caméras et de transmettre au *Programme Office* des rapports trimestriels sur les données de sécurité routière.

Le déploiement des systèmes est accompagné d'une stratégie de communication énergique, qui comprend des activités d'éducation et de sensibilisation des conducteurs et de l'opinion publique par rapport aux objectifs du programme et au rôle des caméras dans la diminution des accidents routiers. Les activités de communication visent, entre autres, à lutter contre certaines perceptions négatives et idées reçues, selon lesquelles les caméras sont utilisées principalement pour piéger les conducteurs afin de générer des revenus.

⁵³⁴ Il s'agit, tout comme dans le cas du programme national, d'une moyenne calculée par sondages et qui prend en considération plusieurs paramètres. Voir la section 5 « Déploiement des systèmes ».

⁵³⁵ Scottish Safety Camera Programme, *Handbook*, 2008, p. 13-15, <http://www.scottishsafetycameras.com/GetFile.aspx?ItemId=50>

■ Mécanisme de financement

Jusqu'en 2007, le programme écossais a reposé sur un mode de financement analogue à celui du programme d'Angleterre et du pays de Galles. Ainsi, les recettes perçues par les tribunaux locaux (*Scottish Courts Service*) pour les COFPN acceptées⁵³⁶ étaient déposées, par l'intermédiaire du *Crown Office & Procurator Fiscal Service*, dans un fonds spécial. Le gouvernement écossais, par l'intermédiaire du *Programme Office*, distribuait par la suite une partie de ces recettes aux partenaires locaux afin que ceux-ci recouvrent les sommes liées à l'exploitation des caméras et aux processus d'application de la loi afférents. Le surplus était déposé dans le fonds consolidé du gouvernement.

À partir de 2007, les activités des partenariats ne sont plus financées directement par les revenus provenant des amendes. Ainsi, les sommes provenant des FPO, perçues par les tribunaux locaux, ne sont plus déposées dans un fonds spécial. Le financement se fait en quatre versements trimestriels faits par le *Programme Office* sur la base des plans d'exploitation⁵³⁷. Ceci a permis au gouvernement écossais de démontrer que les caméras de sécurité routière ne sont pas utilisées comme une source de revenus.

■ Circuit du contrôle-sanction

Le circuit du contrôle-sanction est analogue à celui existant dans le cadre du programme mis en place en Angleterre et au pays de Galles⁵³⁸, comme présenté dans la section 5.2 « Circuit du contrôle-sanction » de la présente fiche.

■ Suivis et évaluations

L'évaluation et le suivi continu de la performance des partenariats locaux sont effectués par les entités centrales du modèle de gouvernance, comme présenté.

La documentation accessible sur Internet ne fait pas mention d'études d'évaluation de la performance globale du programme écossais. Cependant, chacun des partenariats locaux a un site Internet où sont publiées des statistiques sur la réduction du nombre d'accidents et de la vitesse aux sites dotés de caméras⁵³⁹.

Comme mentionné dans l'introduction de cette annexe (« Historique »), les cibles définies pour 2010 dans la stratégie du gouvernement écossais en matière de sécurité routière ont été déjà atteintes.

⁵³⁶ Il faut rappeler que la police envoie ces COFPN (avis d'infraction comprenant une offre de règlement fixe de 60 £) aux conducteurs faisant l'objet d'une allégation d'une infraction détectée par une caméra de sécurité routière. Les conducteurs ont le choix de payer l'amende ou de contester l'allégation devant un tribunal local.

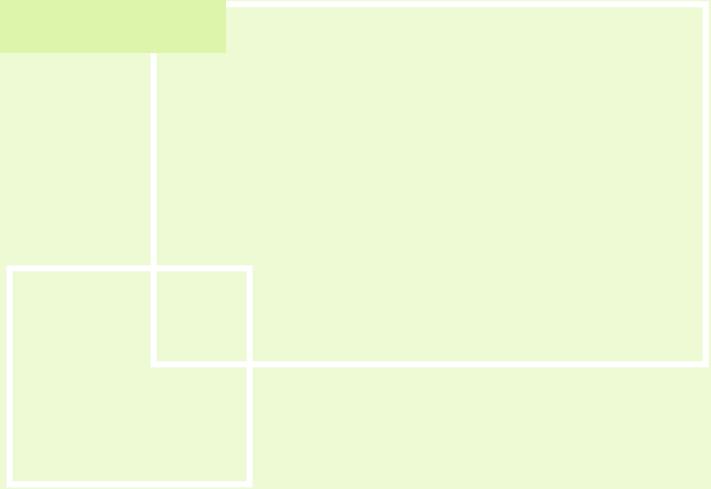
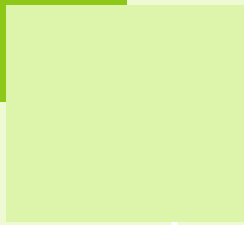
⁵³⁷ Scottish Safety Camera Programme, *Handbook*, 2007, p.25,
<http://www.scottishsafetycameras.com/GetFile.aspx?ItemId=49>

⁵³⁸ Voir, par exemple, Central Scotland Safety Camera Partnership, *How the process works*,
http://www.centralsafetycameras.co.uk/images/uploads/how_process_works.pdf

⁵³⁹ Voir, par exemple, les statistiques publiées sur le site du Central Scotland Safety Camera Partnership, *Statistics*,
http://www.centralsafetycameras.co.uk/index.php/safety/about_us/C7/



SUÈDE



En Suède, les autorités utilisent les termes *Automatic Control System* ou *Road Safety Camera* pour désigner les systèmes automatisés de contrôle de la vitesse à l'aide de cinémomètres photographiques. En Suédois, le système s'appelle *Automatisk trafiksäkerhetskontroll*.

Dans le cadre de cette étude, l'abréviation « CP » sera utilisée pour désigner les cinémomètres photographiques fixes utilisés dans le cadre du système automatisé de contrôle de la vitesse. La distinction entre CP fixes et mobiles sera faite uniquement lorsqu'elle sera pertinente.

Il est à noter que la Suède n'utilise pas de caméras pour détecter les franchissements illégaux aux feux rouges⁵⁴⁰.

1 MISE EN CONTEXTE

1.1 Organisation politique et administrative

La Suède est une monarchie constitutionnelle dirigée par un roi qui occupe une fonction purement honorifique et qui ne possède aucun pouvoir politique⁵⁴¹. Le pouvoir législatif est exercé par un Parlement monocaméral (*Riksdag*) formé de représentants élus pour une période de quatre ans selon les principes de la représentation proportionnelle⁵⁴². Le pouvoir exécutif relève du Cabinet ministériel (*Government Offices*) dirigé par le premier ministre⁵⁴³. Le Bureau du premier ministre (*Prime Minister's Office*) coordonne le travail des différents ministères et veille à l'application des politiques européennes⁵⁴⁴.

L'administration suédoise comprend trois paliers de gouvernement :

- Palier central – Il comprend le Parlement, le gouvernement et les ministères et agences gouvernementales⁵⁴⁵. Il dispose de compétences exclusives dans les matières liées à la souveraineté nationale notamment la justice, les affaires étrangères, les finances et la défense nationale. De plus, il a une responsabilité générale pour le maintien de l'ordre public, l'éducation supérieure, le réseau routier et la politique du marché du travail;

⁵⁴⁰ Anders Drugge (3 mars 2010). *Demande de renseignements*, [courrier électronique à Dolorès Grossemy], [en ligne], dolores_grossemy@enap.ca

Voir aussi Eva Lundberg (31 mars 2010). *SV: Request for information from the ministry of transportation of Quebec*, [courrier électronique à Michelle Jacob], [en ligne], michelle.jacob@enap.ca

⁵⁴¹ Government Offices of Sweden, *The Head of State*, <http://www.sweden.gov.se/sb/d/2853/a/21785>

⁵⁴² Government Offices of Sweden, *Sweden's democratic system*, <http://www.sweden.gov.se/sb/d/2853>

Sur le principe de représentation proportionnelle en vigueur en Suède, voir le site Internet du Parlement suédois : Sveriges Riksdag, *Elections*, http://www.riksdagen.se/templates/R_Page_775.aspx

⁵⁴³ Government Offices of Sweden, *The Government Offices including ministries*, <http://www.sweden.gov.se/sb/d/576>

⁵⁴⁴ Government Offices of Sweden, *Prime Minister's Office*, <http://www.sweden.gov.se/sb/d/2058>

⁵⁴⁵ Matthijs Koornstra et autres, *SUNflower: A comparative study of the development of road safety in Sweden, the United Kingdom, and the Netherlands*, p. 15, http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/sunflower_report.pdf

- Palier régional – Le territoire suédois est divisé en 21 comtés dont chacun possède sa propre assemblée élue (*county councils*). Le conseil d'administration de comté (*county administrative board*) représente le gouvernement central dans chaque région. Ces comtés sont responsables, en autres, des questions de nature policière (*police matters*) et des tâches qui ne peuvent être exercées par les communes seules parce qu'elles demandent une coordination à plus grande échelle. Chaque comté possède son district de police⁵⁴⁶. Chaque région a à sa tête un préfet nommé pour six ans par le gouvernement qui est le représentant de l'État à l'échelon régional. Les préfets statuent sur les affaires concernant, en autres, la circulation (notamment les permis de conduire);
- Palier local – La Suède compte 290 communes. Chacune est dotée d'une assemblée élue, soit un conseil municipal. Elles sont responsables, en autres, de la voirie⁵⁴⁷ et de la sécurité routière à l'intérieur des zones urbaines à l'exception des routes qui sont sous la juridiction de la *Swedish Road Administration (SRA)*⁵⁴⁸.

1.2 Partage des responsabilités en matière de sécurité routière

En matière de sécurité routière en Suède, plusieurs acteurs interviennent à différents échelons de gouvernement.

◆ Échelon national

Sur le plan national, la sécurité routière relève du *Ministry of Enterprise, Energy and Communications*, mais en pratique cette responsabilité relève de la SRA⁵⁴⁹ qui gère le réseau routier national (un réseau qui compte 98 400 km⁵⁵⁰) et qui est globalement responsable de la sécurité routière sur toutes les routes de Suède. En ce qui concerne la gestion des CP, elle relève conjointement de la SRA et du *National Police Board (NPB)*. Le NPB est l'organisation centrale qui établit le lien entre le gouvernement et les 21 districts de police. On le qualifie de *central administrative and supervisory authority of the police service*⁵⁵¹.

Il faut noter qu'à partir du 1^{er} avril 2010, la SRA sera remplacée par une nouvelle entité : la *Swedish Transport Administration*. Ce changement vise, d'abord et avant tout, à regrouper au sein d'une même organisation les entités qui s'occupent du transport routier, du transport maritime et

⁵⁴⁶ Matthijs Koonstra et autres, *SUNflower: A comparative study of the development of road safety in Sweden, the United Kingdom, and the Netherlands*, p. 15,

http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/sunflower_report.pdf

⁵⁴⁷ Institut suédois, *Les institutions politiques et administratives*, p. 4,

http://www.sweden.se/upload/Sweden_se/french/factsheets/SI/Les_institutions_politiques_et_administratives_FD55_p.pdf

⁵⁴⁸ Matthijs Koonstra et autres, *SUNflower: A comparative study of the development of road safety in Sweden, the United Kingdom, and the Netherlands*, p. 16,

http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/sunflower_report.pdf

⁵⁴⁹ Anders Lie et Claes Tingvall, *Governmental Status Report, Sweden*, p. 1, <http://www-nrd.nhtsa.dot.gov/pdf/nrd-01/esv/esv18/cd/files/18esv-000571.pdf>

⁵⁵⁰ SRA, *Pocket Facts 2009 – Swedish Road Administration, Roads and Traffic*, http://publikationswebbutik.vv.se/upload/4785/2009_31_pocket_facts_2009.pdf

Le portrait du réseau routier est présenté à l'annexe V de la présente fiche.

⁵⁵¹ Polisen, *National Police Board*, <http://www.polisen.se/en/English/The-Swedish-Police/Direction-/National-Police-Board/>

Et Polisen, *Tasks and Objectives for the Police*, <http://www.polisen.se/en/English/The-Swedish-Police/Tasks-and-Objectives-for-the-Police-/>

du transport ferroviaire⁵⁵². Ces modifications n'auront pas d'incidence sur le plan de la gouvernance des CP⁵⁵³. Étant donné que la majorité des travaux de recherche ont été effectués avant le 1^{er} avril 2010 et que l'ensemble de l'information accessible à ce jour est liée à la SRA, cette étude de cas ne tiendra pas compte du changement organisationnel, excepté lorsque ce sera pertinent.

◆ Échelons régional et local

Les comtés en tant que tels n'ont pas de responsabilités en ce qui concerne les CP. Toutefois, les 21 districts de police qui s'y trouvent travaillent avec les 7 bureaux régionaux de la SRA pour proposer les sites où seront installés des CP, de même que leur nombre⁵⁵⁴. Comme cela sera expliqué plus loin dans la fiche, ce sont les bureaux régionaux de la SRA qui déterminent où seront installés les CP, et ce, selon des critères élaborés par le bureau national de la SRA. Il s'agit de critères qui ont été approuvés par l'*Automatic Traffic Control Council* (ATC Council⁵⁵⁵). Par ailleurs, c'est ce conseil qui décide, chaque année, du nombre de caméras qui seront installées⁵⁵⁶.

Au quotidien, les 21 districts de police ne jouent aucun rôle dans l'installation des CP et ils n'ont pas de responsabilité à leur égard. Il peut toutefois arriver qu'ils interviennent de manière ponctuelle, comme apporter un soutien lors d'une enquête relative à une infraction qui ne peut être solutionnée à partir de la *Central Investigation Unit* (CIU)⁵⁵⁷. Située à Kiruna, la CIU est l'unité responsable du traitement des infractions au sein du NPB (*la section 4.2.2 explique son rôle*).

Les municipalités gèrent les routes urbaines et rurales (environ 41 000 km⁵⁵⁸) et s'occupent de leur entretien. Elles sont aussi responsables de la réglementation de la circulation (*traffic regulations*) sur ces routes⁵⁵⁹. Toutefois, elles n'interviennent pas sur le plan de l'installation et de la gestion des CP.

1.3 État de la situation par rapport à la sécurité routière

Selon la SRA, environ 450 personnes sont tuées et 4 000 sont sérieusement blessées chaque année lors d'accidents de la route. Une part importante de ces accidents est attribuable à des vitesses excessives. Si les conducteurs suédois respectaient les limites de vitesse, entre 100 et

⁵⁵² SRA, *The Swedish Transport Administration – a new governmental authority*,

http://www.vv.se/PageFiles/9474/the_swedish_transport_administration.doc?epslanguage=sv

⁵⁵³ Eva Lundberg (6 avril 2010). *More information on the safety camera program*, [conversation téléphonique avec Michelle Jacob].

⁵⁵⁴ European Road Safety Observatory, *Speed enforcement*,

http://euroris.swov.nl/knowledge/content/20_speed/speed_enforcement.htm

⁵⁵⁵ Dans certains documents, il est question de l'ATK Board. Il s'agit de la même chose, ATC Council étant la traduction en anglais du nom suédois *Automatisk trafiksäkerhetskontroll Board*. Confirmé par Eva Lundberg (6 avril 2010). *More information on the safety camera program*, [conversation téléphonique avec Michelle Jacob].

⁵⁵⁶ Eva Lundberg (31 mars 2010). *SV: Request for information from the ministry of transportation of Quebec*, [courrier électronique à Michelle Jacob], [en ligne], michelle.jacob@enap.ca

⁵⁵⁷ Lars-Erik Nilsson (16 mars 2010). *Demande de renseignements*, [courrier électronique à Dolorès Grossemy], [en ligne], dolores_grossemy@enap.ca

⁵⁵⁸ SRA, *Pocket Facts 2009 – Swedish Road Administration, Roads and Traffic*,

http://publikationswebbutik.vv.se/upload/4785/2009_31_pocket_facts_2009.pdf

⁵⁵⁹ Commission européenne, *Road Safety Country Profile (Sweden)*, p. 2,

http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/care/doc/profiles/pdf/countryprofile_sv_en.pdf

150 vies pourraient être sauvées chaque année⁵⁶⁰. Par ailleurs, des recherches ont montré que si la vitesse moyenne était réduite de 10 %, le nombre d'accidents pourrait être réduit de 20 % à 30 %⁵⁶¹.

Selon le rapport annuel de 2008 publié par la SRA et le NPB, il ressort notamment que depuis la mise en place de CP :

- la vitesse moyenne a diminué de 4,3 % sur les routes où des CP ont été installés⁵⁶². Les CP ont eu un effet important sur les routes limitées à 70 km/h et un effet légèrement inférieur sur les routes limitées à 90 km/h⁵⁶³ (voir l'annexe I et le tableau 29);
- les CP ont eu un effet plus important sur les conducteurs de véhicules que sur les conducteurs de poids lourds⁵⁶⁴;
- la proportion de conducteurs excédant la vitesse autorisée a diminué d'environ 34,5 %, durant l'année 2006⁵⁶⁵;
- la mise en place de CP a eu un effet plus important là où les vitesses pratiquées étaient très élevées;
- le nombre de décès lié à des excès de vitesse a diminué d'environ 30 % et le nombre de blessés graves de 20 %;
- la confiance des citoyens à l'égard des CP est passée de 71,6 % en 2007 à 73,4 % en 2008⁵⁶⁶;
- en 2008, la CIU⁵⁶⁷ a reçu un total de 210 000 dossiers (cases) relatifs à des excès de vitesse constatés par CP⁵⁶⁸;
- en 2008, la CIU a délivré environ 60 000 contraventions pour des excès de vitesse constatés par des CP, ce qui représente 30 % des 210 000 dossiers reçus relatifs à des excès de vitesse constatés par CP⁵⁶⁹;

⁵⁶⁰ SRA, *Facts About Road Safety Cameras: "Lifesavers on the road"*, p. 4, http://publikationswebbutik.vv.se/upload/4550/89264_facts_about_road_safety_cameras_lifesavers_on_the_road.pdf

⁵⁶¹ Johan Frilund, *Sensys TrafficAB, Effects of Traffic Enforcement in Sweden Acceptance and Benefits*, p. 6, <http://www.swedishtrade.se/PageFiles/161280/Sensys%20Traffic%20%20Greece%20June%202009.pdf>

⁵⁶² SRA et NPB, *Annual Report 2008 – Road Safety Cameras*, p. 6, http://publikationswebbutik.vv.se/upload/5065/2009_122_annual_report_2008_road_safety_cameras.pdf
Ce résultat demeure en dessous de l'objectif fixé par l'ATC Council, à savoir, diminuer la vitesse moyenne d'au moins 5 % sur les tronçons de route sur lesquels des CP sont installés.

⁵⁶³ SRA, *The effects of automated road safety cameras on speed and road safety*, p. 5, http://publikationswebbutik.vv.se/upload/5366/2009_162_the_effects_of_automated_road_safety_cameras.pdf

⁵⁶⁴ *Ibid.*

⁵⁶⁵ *Ibid.*

En 2004, jusqu'à 50 % des conducteurs conduisaient 5 km/h au dessus de la limite autorisée en campagne et 5 % à 6 % à plus de 25 km/h au-delà de la vitesse autorisée sur des routes limitées à 70 et 90 km/h.

⁵⁶⁶ SRA et NPB, *Annual Report 2008 – Road Safety Cameras*, p. 6, http://publikationswebbutik.vv.se/upload/5065/2009_122_annual_report_2008_road_safety_cameras.pdf

⁵⁶⁷ L'expression utilisée varie d'un document à l'autre. En effet, dans certains documents on parle de *Police investigation Unit*. Le rôle de la CIU est explicité à la section 4.2.2.

⁵⁶⁸ Ce résultat demeure en dessous de l'objectif fixé par l'ATC Council, à savoir : le nombre de dossiers reçus par la CIU doit être d'au moins 230 000. Cela peut s'expliquer par le fait qu'à la fin de l'année 2008 un nouveau système de limite de vitesse a été établi en Suède ce qui a eu une incidence sur le nombre de dossiers reçus. En effet, d'octobre à novembre 2008, jusqu'à 40 % des CP a été affecté par l'introduction de ces nouvelles limites de vitesse.

⁵⁶⁹ Ce résultat demeure en dessous de l'objectif fixé par l'ATC Council, à savoir : la proportion de dossiers (cases) où une enquête préliminaire et poursuite sont engagées ou encore que l'affaire est référée au procureur doit revenir à au moins 50 % du nombre total de cas reçus par la CIU. Ce qui signifie que 50 % de toutes les transgressions en-

- La durée moyenne d'une enquête pour un dossier était de 23 minutes en 2008⁵⁷⁰.

L'annexe VI présente l'évolution au fil des ans (de 1996 à 2008) du pourcentage de voitures qui excèdent les limites de vitesse permises.

2 UTILISATION DES CINÉMOMÈTRES PHOTOGRAPHIQUES ET DES CAMÉRAS AUX FEUX ROUGES

2.1 Perspective historique

Les premières expériences de déploiement de CP sur le territoire suédois ont commencé en avril 1990 et ont duré deux ans. L'expérimentation de CP concernait un total de 16 tronçons de route (8 routes rurales à doubles voies avec vitesse limitée à 90 km/h et 8 routes urbaines à doubles voies avec vitesse à 50 km/h)⁵⁷¹. Les résultats de ces expériences ont été analysés en 1993. Ils démontraient notamment que l'acceptabilité sociale était moins élevée qu'elle ne l'est aujourd'hui et les expériences ont été suspendues⁵⁷². Une deuxième vague d'expérimentation a eu lieu en 1998 dans le nord de la Suède sur une route considérée à risques et où l'utilisation des méthodes traditionnelles de contrôle étaient difficiles. Le projet était conjoint entre la SRA et le NPB. Sept CP ont été installés entre Hudiksvall et Iggesund et les résultats de cette expérience se sont avérés positifs. Presque au même moment, soit en 1999, le gouvernement adoptait une liste de 11 éléments qu'il considérait importants pour améliorer la sécurité routière et l'implantation d'un système automatisé de CP en faisait partie⁵⁷³.

Une nouvelle expérience relative à l'utilisation de CP pour contrôler la vitesse de plus grande envergure a donc été lancée à l'été 2001. Ce projet, toujours conjoint (SRA et NPB) s'est déroulé de 2001 à 2003 et concernait 14 routes. Les résultats se sont avérés positifs et c'est sur la base de ce projet qu'à été élaboré l'actuel programme de contrôle automatisé de la vitesse suédois⁵⁷⁴.

Ainsi, à la fin de l'année 2003, 30 tronçons de route étaient placés sous la surveillance de CP (500 km de route) et le nombre de CP était de 225. La distance moyenne entre les CP était d'environ de 4,5 km dans chaque direction ou de 3 minutes lorsque la vitesse était de 90 km/h⁵⁷⁵.

registrées doivent mener à la délivrance de contraventions pour le conducteur du véhicule. Ce faible taux (30 %) peut s'expliquer par le fait que l'identité du conducteur n'a pu être établie après enquête sur la transgression ou encore que les photographies n'étaient pas suffisamment précises pour commencer une enquête préliminaire.

⁵⁷⁰ SRA et NPB, *Annual Report 2008 – Road Safety Cameras*, p. 7,

http://publikationswebbutik.vv.se/upload/5065/2009_122_annual_report_2008_road_safety_cameras.pdf

Ce résultat demeure en dessous de l'objectif fixé par l'ATC Council, à savoir : la durée moyenne d'une enquête pour un dossier ne doit pas excéder 20 minutes. Afin que cet objectif puisse être atteint au cours des prochaines années, le soutien informatique pour les activités d'enquête devra être amélioré et une meilleure efficacité devra être recherchée dans le traitement des dossiers.

⁵⁷¹ VTI, *Automatic Speed Cameras in Sweden 2002-2003*, p. 7,

http://www.vti.se/templates/Report_2797.aspx?reportid=4852

⁵⁷² Eva Lundberg (31 mars 2010). *SV: Request for information from the ministry of transportation of Quebec*, [courrier électronique à Michelle Jacob], [en ligne], michelle.jacob@enap.ca

⁵⁷³ *Ibid.*

⁵⁷⁴ *Ibid.*

⁵⁷⁵ VTI, *Automatic Speed Cameras in Sweden 2002-2003*, p. 7,

http://www.vti.se/templates/Report_2797.aspx?reportid=4852

En 2004, 250 km s'ajoutaient au réseau surveillé qui comptait alors un total de 335 CP, soit en moyenne un appareil tous les 4,5 km⁵⁷⁶.

Au 31 décembre 2008, 1 187 CP étaient situés le long de 2 630 km de routes, soit 1161 CP fixes et 26 CP mobiles⁵⁷⁷. Durant l'année 2009, environ 100 nouveaux CP fixes devaient être installés sur 250 km de routes dangereuses⁵⁷⁸. Toutefois, en août 2009, la Suède comptait 1 077 CP fixes et 30 mobiles⁵⁷⁹.

L'objectif de la mise en place de CP en Suède est de réduire la vitesse moyenne sur les tronçons de route les plus dangereux et donc de diminuer le nombre d'accidents mortels et de blessés graves.

2.2 Portrait actuel

■ Diversification du parc des cinémomètres photographiques

En Suède, les contrôles effectués par des CP sont exclusivement limités au contrôle de la vitesse. À cette fin, l'administration suédoise utilise deux types de CP : les fixes et les mobiles. Ces derniers sont utilisés en complément des CP fixes et peuvent être placés où il y a des travaux de réfection de la route, près des écoles ou encore à des endroits où il est difficile d'implanter des CP fixes. Les autorités suédoises n'utilisent pas de caméras feux rouges⁵⁸⁰.

■ Types de routes

En Suède, les CP fixes et mobiles sont déployés tant sur le réseau routier national que sur les routes urbaines et rurales. La plupart sont installés sur des tronçons de route pour lesquels il a été estimé qu'il y aurait des retombées positives en termes de sécurité routière⁵⁸¹.

⁵⁷⁶ European Road Safety Observatory, *Speed Enforcement*, http://euroris.swov.nl/knowledge/content/20_speed/speed_enforcement.htm

Les CP étaient installés sur des portions de routes sujettes à accidents et limitées à 90 km/h.

⁵⁷⁷ SRA et NPB, *Annual Report 2008 – Road Safety Cameras*, p. 13,

http://publikationswebbutik.vv.se/upload/5065/2009_122_annual_report_2008_road_safety_cameras.pdf

Voir aussi SRA, *The road to ITS – A guide to the process of introducing road-based ITS solutions, with examples of implemented applications*, p. 79, http://www.vv.se/PageFiles/12005/vv_itshandbok_eng_utg2.pdf?epslanguage=sv

À ce sujet, les chiffres varient quelque peu selon les sources consultées et les données publiées par la SRA diffèrent d'un document à l'autre. Ainsi, dans ce rapport, on indique qu'à la fin de 2008, c'était 980 CP sur 2 630 km de routes.

⁵⁷⁸ SRA, *The road to ITS – A guide to the process of introducing road-based ITS solutions, with examples of implemented applications*, p. 79, http://www.vv.se/PageFiles/12005/vv_itshandbok_eng_utg2.pdf?epslanguage=sv

⁵⁷⁹ Lars-Erik Nilsson (16 mars 2010). *Demande de renseignements*, [courrier électronique à Dolorès Grossemy], [en ligne], dolores_grossemy@enap.ca

⁵⁸⁰ Anders Drugge (3 mars 2010). *Demande de renseignements*, [courrier électronique à Dolorès Grossemy], [en ligne], dolores_grossemy@enap.ca

Voir aussi Eva Lundberg (31 mars 2010). *SV: Request for information from the ministry of transportation of Quebec*, [courrier électronique à Michelle Jacob], [en ligne], michelle.jacob@enap.ca

⁵⁸¹ SRA, *Facts About Road Safety Cameras: "Lifesavers on the road"*, p. 2,

http://publikationswebbutik.vv.se/upload/4550/89264_facts_about_road_safety_cameras_lifesavers_on_the_road.pdf

■ Nombre d'appareils déployés

Comme mentionné précédemment, les chiffres varient quelque peu selon les sources consultées et les données publiées par la SRA diffèrent d'un document à un autre. Toutefois, selon une des personnes ressources consultées, en août 2009, la Suède comptait 1 077 CP fixes et 30 CP mobiles⁵⁸². Ces données sont similaires à celles publiées conjointement par la SRA et le NPB dans leur rapport annuel⁵⁸³.

■ Technologies utilisées

En ce qui concerne le type d'appareils déployés pour le contrôle vitesse, les deux types de CP présentent les mêmes caractéristiques, à l'exception du fait que les CP fixes sont contenus dans une cabine placée en bord de route alors que les CP mobiles sont embarqués dans une fourgonnette ou une remorque de police (*voir l'annexe II*).

L'architecture du système de CP fixes et de CP mobiles comprend⁵⁸⁴:

- un capteur radar RC 240 (*radar sensor*) pour la détection de la vitesse;
- une caméra numérique haute résolution de type Nikon DX 1;
- un flash;
- un ordinateur central pour la surveillance des fonctions du système et le transfert des photos et données. Cet ordinateur est installé à la CIU du NPB situé dans la ville de Kiruna au nord de la Suède⁵⁸⁵.

L'annexe IV illustre le modèle de CP utilisé en Suède et l'annexe III montre un exemple d'une photo prise par l'appareil. L'annexe VII décrit les principales composantes du programme de CP.

■ Signalisation des CP fixes

Les autorités suédoises ont choisi de faire preuve de transparence vis-à-vis des conducteurs. Ainsi, un panneau de circulation comprenant une icône de caméra fournit de l'information sur l'emplacement des caméras. L'emplacement de ce panneau de signalisation varie selon l'année durant laquelle le CP fixe a été installé. Ainsi, sur les tronçons de route sur lesquels des CP fixes ont été installés au cours des années 2006 et 2007, le panneau est généralement associé à un écriteau (*signboard*) avant le premier point de mesure de la vitesse qui identifie la longueur totale du tronçon de route surveillée. Sur les tronçons de route sur lesquels des CP fixes ont été instal-

⁵⁸² Lars-Erik Nilsson (16 mars 2010). *Demande de renseignements*, [courrier électronique à Dolorès Grossemey], [en ligne], dolores_grossemey@enap.ca

Selon une autre source, il est mentionné que 15 CP mobiles ont été fournis à des services de police durant la première moitié de l'année 2008 et que 18 officiers ont reçu la formation nécessaire pour les gérer. Sur les 230 000 cas reçus par la CIU, 8 % (17 479) provenaient de CP mobiles.

Voir SRA et NPB, *Annual Report 2008 – Road Safety Cameras*, p.10,

http://publikationswebbutik.vv.se/upload/5065/2009_122_annual_report_2008_road_safety_cameras.pdf

⁵⁸³ SRA et NPB, *Annual Report 2008 – Road Safety Cameras*, p. 13,

http://publikationswebbutik.vv.se/upload/5065/2009_122_annual_report_2008_road_safety_cameras.pdf

⁵⁸⁴ SRA, *Facts About Road Safety Cameras: "Lifesavers on the road"*, p. 3,

http://publikationswebbutik.vv.se/upload/4550/89264_facts_about_road_safety_cameras_lifesavers_on_the_road.pdf

⁵⁸⁵ Lars-Erik Nilsson (16 mars 2010). *Demande de renseignements*, [courrier électronique à Dolorès Grossemey], [en ligne], dolores_grossemey@enap.ca

lés durant l'année 2008, le panneau de signalisation avec une icône de caméra est placé entre 40 et 300 mètres avant chaque CP fixe.

3 CADRE LÉGISLATIF ET ADMINISTRATIF

3.1 Cadre législatif

L'information concernant les modifications au cadre législatif nécessaire à la mise en œuvre du programme de contrôle automatisé de la vitesse suédois est absente des sources consultées. Toutefois, madame Eva Lundberg de la SRA a indiqué à L'Observatoire que les principaux changements avaient été les suivants⁵⁸⁶ :

- Des changements législatifs ont été nécessaires afin de permettre la comparaison des banques de données (ex. : celles qui contiennent les photos des passeports et des permis de conduire et celles nouvellement créées qui contiennent les photos prises par les CP). Cette modification ne vaut que pour le programme de contrôle automatisé de la vitesse;
- Des changements législatifs ont été effectués pour qu'un avis d'infraction puisse être « signé électroniquement » par un policier.

3.2 Cadre administratif

Le principal élément du cadre administratif pertinent au déploiement du système automatisé de contrôle de la vitesse par des CP est l'adoption de la stratégie Vision Zéro.

■ Stratégie Vision Zéro

La stratégie Vision Zéro est la philosophie globale de la Suède en matière de sécurité routière. Elle a été adoptée par le Parlement suédois en 1997. À long terme, l'objectif de la stratégie Vision Zéro est que personne ne soit tué ni gravement blessé à la suite d'un accident sur le réseau routier suédois. La stratégie fixait comme objectif de réduire le nombre de tués sur les routes de 25 % d'ici 2000 et de 50 % d'ici 2007. Avec la liste des 11 axes présentés par le *Ministry of Industry, Employment and Communications* en 1999, elle constitue le socle des initiatives déployées en matière de sécurité routière.

La stratégie Vision Zéro pose comme principe que chacun a sa part de responsabilité en matière de sécurité sur les routes : les politiciens, les planificateurs, les gestionnaires du réseau routier tels que la SRA, les communes, les constructeurs automobiles, les entreprises de transport et tous les usagers de la route.

Afin de renforcer et de faire avancer l'action de la sécurité routière, le *Ministry of Industry, Employment and Communications* a présenté au printemps 1999, un plan comprenant 11 points sur lesquels il entend concentrer ses efforts, à savoir⁵⁸⁷ :

- Axer l'effort sur les routes les plus dangereuses et sur la suppression des obstacles dangereux au bord des routes⁵⁸⁸;

⁵⁸⁶ Eva Lundberg (31 mars 2010). SV: *Request for information from the ministry of transportation of Quebec*, [courrier électronique à Michelle Jacob], [en ligne], michelle.jacob@enap.ca

⁵⁸⁷ Jeanne Breen et autres, *An independent Review of Road Safety in Sweden, Final report*, p. 39, http://www.vv.se/PageFiles/18739/an_independent_review_of_road_safety_in_sweden.pdf?epslanguage=sv

- Sécuriser la circulation locale;
- Souligner la responsabilité des usagers;
- Sécurité des cyclistes;
- Assurance qualité des transports en matière de sécurité routière;
- Pneus-neige obligatoires;
- Meilleure mise en œuvre des technologies suédoises (système intelligent d'adaptation de la vitesse par exemple);
- Responsabilité des aménageurs;
- Répression des infractions routières;
- Rôle des organisations bénévoles;
- Options de rechange pour le financement des nouvelles routes.

Afin d'atteindre l'objectif de zéro décès sur les routes suédoises, la stratégie Vision Zéro identifie plusieurs mesures prioritaires en matière de sécurité routière parmi lesquelles figure le respect des limitations de vitesse par l'utilisation de CP⁵⁸⁹.

4 MODE DE GOUVERNANCE

4.1 Résumé du modèle de gouvernance

Le modèle de gouvernance se résume comme suit :

- Sur le plan stratégique – Il appartient à l'ATC Council (composé de hauts dirigeants de la SRA et du NPB) de « décider »⁵⁹⁰ des éléments stratégiques liés au programme de contrôle automatisé de la vitesse suédois⁵⁹¹;
- Sur le plan tactique – Les responsabilités et la coordination entre la SRA et le NPB reposent sur une entente signée entre les deux entités⁵⁹²;
- Sur le plan opérationnel – La SRA est principalement chargée de l'installation et de l'entretien des CP alors que le NPB est plutôt responsable des opérations liées aux infractions⁵⁹³.

4.2 Principaux acteurs gouvernementaux

Sur le plan national, les CP en Suède sont gérés conjointement par la SRA et le NPB. La base sur laquelle cette gestion repose est une entente signée le 12 mai 2004 entre le directeur général

⁵⁸⁸ C'est dans le cadre de cet axe qu'ont été installées des barrières centrales afin d'éliminer les collisions frontales graves.

⁵⁸⁹ eSafetySupport, Sweden, http://www.esafetysupport.org/en/esafety_activities/national_level/sweden..htm

⁵⁹⁰ Le mot *décider* est mis entre guillemets car, en tant que tel, l'ATC Council n'a pas de pouvoir de décision. Ce sont les hauts dirigeants qui le composent qui détiennent ce pouvoir. Eva Lundberg (6 avril 2010). *More information on the safety camera program*, [conversation téléphonique avec Michelle Jacob].

⁵⁹¹ Eva Lundberg (31 mars 2010). *SV: Request for information from the ministry of transportation of Quebec*, [courrier électronique à Michelle Jacob], [en ligne], michelle.jacob@enap.ca

⁵⁹² Lars-Erik Nilsson (16 mars 2010). *Demande de renseignements*, [courrier électronique à Dolorès Grossemey], [en ligne], dolores_grossemey@enap.ca

⁵⁹³ *Ibid.*

de la SRA et le commandant en chef du NPB. Les responsabilités des deux acteurs y sont définies⁵⁹⁴.

Par ailleurs, ces deux organismes sont guidés et appuyés par l'ATC Council, un conseil composé de membres provenant à la fois de la SRA et du NPB (voir la section 4.2.3 au sujet de l'ATC Council).

4.2.1 Swedish Road Administration

La SRA est une agence gouvernementale du *Ministry of Enterprise, Energy and Communications*. Elle a une responsabilité sectorielle en ce qui concerne l'ensemble du réseau de transport routier en Suède. Elle est également responsable de l'élaboration et de l'application de la réglementation visant la sécurité routière ainsi que de la planification, la construction, l'exploitation et l'entretien des routes nationales⁵⁹⁵. Elle compte sept bureaux régionaux et un bureau central. En date du 1^{er} janvier 2009, elle employait environ 3 000 personnes⁵⁹⁶ et disposait d'un budget de 31,7 GKr (soit environ 42,5 K\$ CA)⁵⁹⁷.

La figure suivante présente l'organigramme de la SRA⁵⁹⁸ tel qu'il existait au moment de la réalisation de l'étude de cas. Un changement est annoncé pour le 1^{er} avril 2010 et la SRA sera remplacée par une nouvelle entité, soit la *Swedish Transport Administration*.

FIGURE 14 : ORGANIGRAMME DE LA SRA



En ce qui concerne les CP, l'entente conclue entre la SRA et le NPB détermine que la SRA est responsable des éléments suivants⁵⁹⁹ :

⁵⁹⁴ Eva Lundberg (31 mars 2010). SV: Request for information from the ministry of transportation of Quebec, [courrier électronique à Michelle Jacob], [en ligne], michelle.jacob@enap.ca

⁵⁹⁵ Government Offices of Sweden, *Government Agencies*, <http://www.sweden.gov.se/sb/d/3486>

⁵⁹⁶ SRA, *Pocket Facts 2009 – Swedish Road Administration, Roads and Traffic*, p. 45,

http://publikationswebbutik.vv.se/upload/4785/2009_31_pocket_facts_2009.pdf

⁵⁹⁷ XE.com, *Universal Currency Converter*, <http://www.xe.com/ucc/convert.cgi>

⁵⁹⁸ SRA, *Organization*, <http://www.vv.se/Andra-sprak/English-engelska/Organization/>

⁵⁹⁹ Eva Lundberg (31 mars 2010). SV: Request for information from the ministry of transportation of Quebec, [courrier électronique à Michelle Jacob], [en ligne], michelle.jacob@enap.ca

- Conjointement avec le NPB, choisir les moments durant lesquels les CP devraient être activés (l'activation en tant que telle est l'une des responsabilités du centre de contrôle du NPB);
- Déterminer, conjointement avec le NPB, les endroits où les CP devraient être installés. La décision à cet égard est prise par les bureaux régionaux de la SRA en fonction des critères élaborés par le bureau national de la SRA (critères devant être approuvés par l'ATC Council). En l'occurrence, ces critères relèvent de trois éléments : l'accidentologie, la vitesse et la circulation;
- Lancer les appels d'offres pour la sélection du prestataire privé qui sera responsable de la fabrication et de l'installation des CP (cela comprend les cabines où les CP sont installés, les CP et les systèmes technologiques et de communications de la « partie SRA » du système);
- Réaliser les inspections et les contrôles des CP, selon les règles déterminées par le NPB. Dans les faits, ces vérifications sont effectuées par une entreprise privée;
- S'occuper de la signalisation afférente au déploiement des CP;
- Entreposer les données liées à l'information sur la circulation mesurées par les CP;
- Transférer les données liées à la constatation des infractions à la CIU du NPB;
- Conjointement avec le NPB, participer à des activités d'information pour le public et les médias.

4.2.2 National Police Board

Le NPB est une agence gouvernementale du ministère de la Justice. Il est dirigé par un *National Police Commissioner*, nommé par le gouvernement. Le NPB est notamment responsable du développement de nouvelles méthodes de travail et du support technologique et de la formation des policiers⁶⁰⁰.

En ce qui concerne les CP, l'entente conclue entre le NPB et la SRA prévoit que le NPB est responsable des éléments suivants⁶⁰¹ :

- Participer au choix des endroits où les CP devraient être installés;
- Créer, gérer et exploiter une CIU pour mener les enquêtes relatives aux excès de vitesse constatés par des CP (il s'agit en fait d'un centre de traitement);
- Mettre en place, gérer et administrer un centre de contrôle;
- Activer les CP;
- Posséder, gérer et exploiter les systèmes technologiques et communicationnels de la « partie NPB » du système;
- Respecter les normes de mesures établies par la loi;
- Entreposer les données liées à la constatation des infractions;
- Conjointement avec la SRA, participer à des activités d'information pour le public et les médias.

⁶⁰⁰ Polisen, *National Police Board*, <http://www.polisen.se/en/English/The-Swedish-Police/Direction-/National-Police-Board/>

⁶⁰¹ Eva Lundberg (31 mars 2010). *SV: Request for information from the ministry of transportation of Quebec*, [courrier électronique à Michelle Jacob], [en ligne], michelle.jacob@enap.ca

Par ailleurs, le NPB est chargé de déterminer le seuil de déclenchement des CP. En l'occurrence, ce seuil est de 6 km au-dessus de la vitesse permise. Avant l'instauration du système de CP (lorsque le contrôle de la vitesse était assuré par des radars manuels), le seuil de déclenchement était de 3 km. Dès le déploiement du système de CP, il a rapidement été établi à 6 km au-dessus de la vitesse autorisée⁶⁰². Enfin, le NPB est responsable du déploiement des CP mobiles⁶⁰³.

Comme mentionné précédemment, les 21 districts de police ne détiennent pratiquement pas de responsabilités en ce qui concerne les CP. Leur rôle se limite à intervenir à la demande du NPB dans certains cas de violations qui n'ont pu être résolus par la CIU⁶⁰⁴.

■ Central Investigation Unit

La CIU relève du NPB. Ses principales responsabilités ont trait au processus d'enquête à la suite d'un excès de vitesse constaté par un CP. Elle est composée de personnel de la police suédoise et est située à Kiruna.

C'est à la CIU que sont transmis, grâce à un réseau de télécommunications, le cliché photographique et l'information d'un excès de vitesse constaté par CP. Il lui appartiendra alors :

- de masquer le cliché photographique s'il a lieu (*voir la section 5.2.1*);
- de procéder à l'identification du conducteur de la voiture;
- de déterminer s'il existe ou non des preuves suffisantes pour poursuivre le conducteur;
- de délivrer l'avis de contravention.

C'est également à la CIU qu'est installé le centre de contrôle qui permet d'activer à distance les caméras aux moments où les excès de vitesse sont les plus susceptibles d'être perpétrés ou aux moments où les risques d'accident sont exacerbés⁶⁰⁵.

4.2.3 ATC Council

L'ATC Council est un organisme composé de représentants de la SRA et du NPB. Il s'agit d'un organisme au sein duquel les problèmes relatifs à la gestion des CP peuvent être discutés et résolus⁶⁰⁶.

Fait à noter, l'ATC Council n'a pas de pouvoir décisionnel en tant que tel. C'est la composition de l'ATC Council (des hauts dirigeants de la SRA et du NPB) qui fait en sorte que les éléments discutés et les « décisions⁶⁰⁷ » prises au sein de l'ATC Council sont par la suite exécutés ou respectés. En effet, les « décisions » sont prises conjointement par les hauts dirigeants de la SRA et du

⁶⁰² Eva Lundberg (6 avril 2010). *More information on the safety camera program*, [conversation téléphonique avec Michelle Jacob].

⁶⁰³ Lars-Erik Nilsson (16 mars 2010), *Demande de renseignements*, [courrier électronique à Dolorès Grossemy], [en ligne], dolores_grossemy@enap.ca

⁶⁰⁴ *Ibid.*

⁶⁰⁵ SRA, *Facts About Road Safety Cameras: "Lifesavers on the road"*, p. 5, http://publikationswebbutik.vv.se/upload/4550/89264_facts_about_road_safety_cameras_lifesavers_on_the_road.pdf

⁶⁰⁶ *Ibid.*

⁶⁰⁷ Le terme *décisions* est mis entre guillemets car, en tant que tel, l'ATC Council n'a pas de pouvoir de décision. Ce sont les hauts dirigeants qui le composent qui détiennent ce pouvoir. Eva Lundberg (6 avril 2010). *More information on the safety camera program*, [conversation téléphonique avec Michelle Jacob].

NPB à l'intérieur de ce forum et sont considérées être des décisions à la fois de la SRA et du NPB.

L'ATC Council a notamment comme responsabilité de :

- promouvoir une gestion efficace des CP;
- conseiller la NRA et le NPB à ce sujet⁶⁰⁸.

L'ATC Council examine les questions d'intérêt commun soulevées dans le cadre de la gestion du programme de contrôle automatisé de la vitesse. Il prend également des « décisions » relatives au développement et à l'accroissement de CP. À titre d'exemple, l'ACT Council détermine, une fois par an, le nombre de CP qui seront installés. Il approuve aussi les critères devant présider au choix de leur emplacement par les bureaux régionaux de la SRA. Enfin, il suit aussi l'efficacité des CP, par exemple, l'impact de ceux-ci sur les vitesses pratiquées et le nombre d'accidents.

Les membres de l'ATC Council ont, par ailleurs, convenu d'un ensemble d'objectifs relatifs aux CP notamment :

- Réduction de la vitesse moyenne – Le nombre de morts et blessés graves doit diminuer sur les routes sur lesquelles sont installés des CP comparativement aux autres routes sans CP et cela grâce à la diminution de la vitesse moyenne d'au moins 5 %;
- La confiance du public dans les CP – Maintenir et augmenter la confiance du public dans les CP grâce à l'information et à une mise en œuvre fiable des CP;
- La mise en service, dans les deux sens de direction, de CP pour au moins 90 % des tronçons de circulation – En 2008 au moins 90 % des tronçons de route était disponibles pour une mise en service de CP;
- 90 % des CP mis en service – En 2008, la proportion des CP prêts pour une mise en service variait entre 70 % et 80 %;
- Capacité d'enquête - dossiers reçus – Le nombre de dossiers reçus par la CIU doit être d'au moins 230 000 par année;
- Durée moyenne des enquêtes/vérifications (*investigations*) – La durée moyenne des enquêtes ne doit pas excéder 20 minutes;
- Proportion des poursuites engagées – La proportion des dossiers pour lesquels une enquête préliminaire et une poursuite sont initiées ou la proportion pour laquelle le dossier est référé au procureur doit revenir à au moins 50 % du nombre total de dossiers reçus. Cela signifie que 50 % des transgressions enregistrées doivent mener à des contraventions pour les conducteurs.

4.3 Acteurs non gouvernementaux

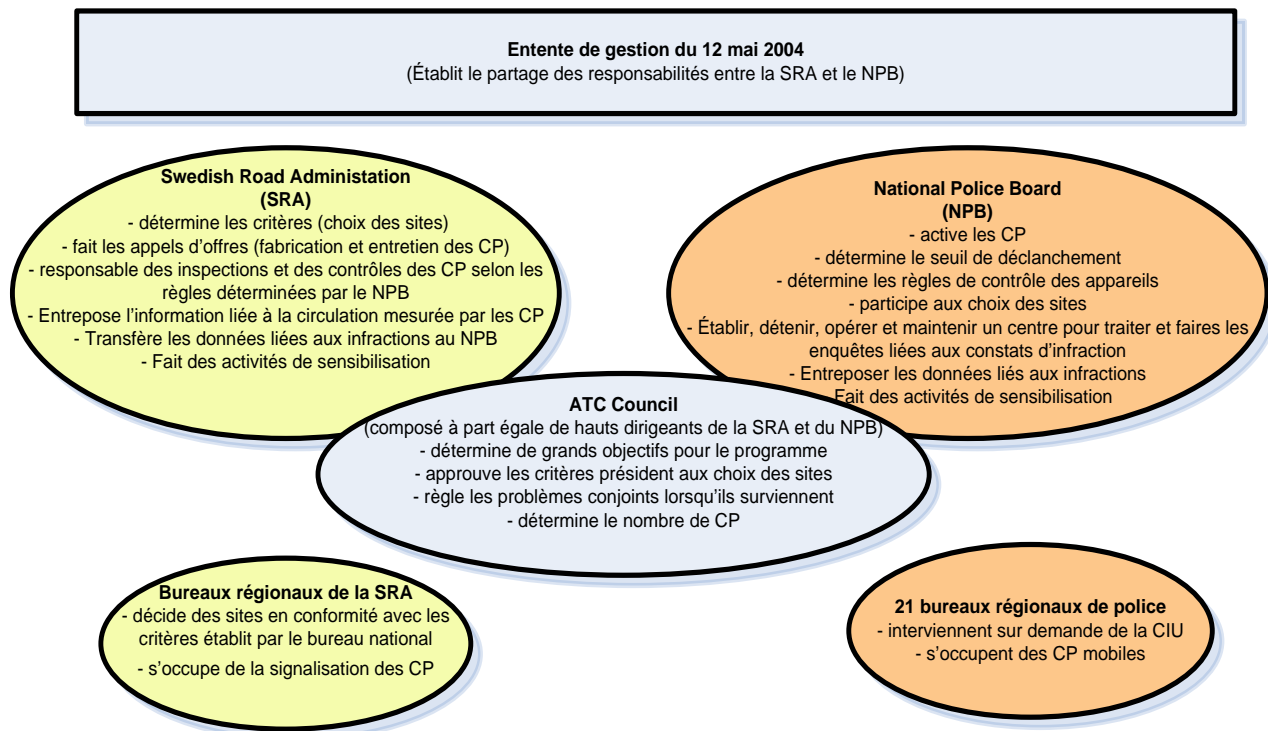
En Suède, la fabrication et l'installation des CP appartiennent au prestataire privé Unitraffic AB qui a été sélectionné par la SRA. En 2008, Unitraffic AB a obtenu un nouveau marché d'une valeur de 28 MKr pour la fabrication et l'installation de CP⁶⁰⁹.

⁶⁰⁸ SRA et SNB, *Annual Report 2008 – Road Safety Cameras*, p. 4, http://publikationswebbutik.vv.se/upload/5065/2009_122_annual_report_2008_road_safety_cameras.pdf

4.4 Interactions entre les différents acteurs

La figure suivante illustre les interactions entre les différents acteurs du modèle suédois.

FIGURE 15 : INTERACTIONS ENTRE LES DIFFERENTS ACTEURS DU MODELE SUEDOIS



Comme l'illustre la figure ci-dessus, l'ATC Council n'est pas une entité ayant un lien hiérarchique sur la SRA et le NPB; les personnes-ressources insistent sur ce point. C'est la composition de l'ATC Council (des hauts dirigeants de la SRA et du NPB) qui fait en sorte que les éléments discutés et les « décisions » prises au sein de l'ATC Council sont par la suite exécutés ou respectés, car l'ATC Council n'a pas de pouvoir décisionnel. Les décisions sont prises conjointement par les hauts dirigeants de la SRA et du NPB à l'intérieur de ce forum et sont par conséquent considérées être des décisions à la fois de la SRA et du NPB⁶¹⁰.

⁶⁰⁹ Sensys, *Sensys obtains additional order for speed cameras from the Swedish Road Administration*, http://www.sensys.se/web/Sensys_obtains_additional_order_for_speed_cameras_from_the_Swedish_Road_Administration.aspx

⁶¹⁰ Eva Lundberg (6 avril 2010). *More information on the safety camera program*, [conversation téléphonique avec Michelle Jacob].

5 DÉPLOIEMENT DES SYSTÈMES

5.1 Processus de déploiement

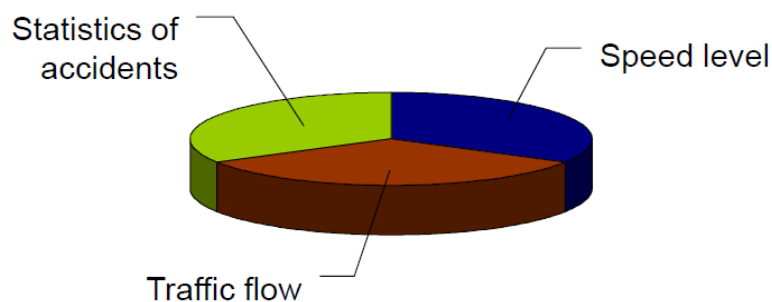
◆ Critères d'implantation des CP

En Suède, les sites sur lesquels sont installés des CP sont choisis par la SRA. Ils sont en fait choisis par les bureaux régionaux de la SRA en fonction des critères suivants :

- La circulation;
- La fréquence élevée des accidents (plus de 0,08 décès et blessures graves par kilomètre annuellement);
- La vitesse moyenne doit être au moins de 5 km/h au dessus de la vitesse autorisée⁶¹¹.

Ces critères ont été déterminés par le Bureau national de la SRA et approuvés par l'ATC Council. L'importance accordée à chacun des critères est plus ou moins proportionnelle comme l'illustre la figure suivante.

FIGURE 16 : IMPORTANCE ACCORDÉE AUX CRITÈRES DE CHOIX DES SITES⁶¹²



De nombreux CP sont installés près d'une intersection qui, pour être équipée, doit satisfaire les critères suivants :

- Le site doit être sujet à de fréquents accidents (plus de 0,2 décès et blessures graves à une vitesse limite de 50 km/h et 0,3 décès et blessures graves à une vitesse limite de 70 km/h);
- La vitesse moyenne pratiquée doit être au moins de 5 km/h au dessus de la vitesse autorisée⁶¹³.

⁶¹¹ SRA, *The effects of automated road safety cameras on speed and road safety*, p. 8, http://publikationswebbutik.vv.se/upload/5366/2009_162_the_effects_of_automated_road_safety_cameras.pdf

⁶¹² Sweden's Automatic Safety Camera System, présentation Power Point, document transmis par courriel. Eva Lundberg (6 avril 2010). SV: *Request for information from the ministry of transportation of Quebec*, [courrier électronique à Michelle Jacob], [en ligne], michelle.jacob@enap.ca

⁶¹³ SRA, *The effects of automated road safety cameras on speed and road safety*, p. 8, http://publikationswebbutik.vv.se/upload/5366/2009_162_the_effects_of_automated_road_safety_cameras.pdf

D'autres éléments sont pris en considération :

- Accès à l'électricité et aux télécommunications (poser de nouveaux câbles est très coûteux);
- Risques estimés de vandalisme.

Depuis 2006, les sites et les sections sont classés en neuf catégories :

- Route rurale, aucune barrière centrale, au moins deux stations de mesures (*measurement sites*) par direction avec une distance entre les sites de 3 km ou plus;
- Route rurale, aucune barrière centrale, au moins deux stations de mesures par direction avec une distance entre les sites de moins de 3 km;
- Route rurale, aucune barrière centrale, au moins deux stations de mesures par direction;
- Route rurale, aucune barrière centrale, au moins deux stations de mesures par voie et direction;
- Route urbaine, aucune barrière centrale, au moins deux stations de mesures par direction;
- Route urbaine, aucune barrière centrale, au moins deux stations de mesures par voie et direction;
- Route urbaine, aucune barrière centrale, moins de deux stations de mesures par direction;
- Intersection;
- Route située dans un tunnel, barrière centrale.

5.2 Circuit du contrôle-sanction

5.2.1 Constatation de l'infraction

Dès que le véhicule dépasse la vitesse autorisée, le CP fixe ou mobile de contrôle de la vitesse décèle l'excès de vitesse et prend automatiquement une photo du véhicule (conducteur et plaque d'immatriculation) (*voir l'annexe III à ce sujet*). Il est à noter que le dispositif photo du CP se déclenche uniquement quand le véhicule dépasse de 6 km/h la limite de vitesse permise⁶¹⁴. Le cliché est complété par des renseignements tels que l'heure, la date, l'endroit et la vitesse pratiquée. Ces données apparaissent généralement clairement sur la photo, car le véhicule fautif est situé à seulement 15 mètres de la caméra lorsque le cliché est pris⁶¹⁵. Le cliché photographique et les renseignements sont automatiquement envoyés grâce à un réseau de télécommunications à la CIU qui analysera l'information. Le conducteur pourra alors être condamné à une amende ou l'affaire pourra être transmise au bureau du procureur⁶¹⁶.

Lorsque la CIU reçoit le cliché photographique, ce dernier est dans un premier temps traité manuellement : le côté passager du véhicule est masqué lorsqu'un passager y figure ainsi que toute personne qui pourrait apparaître sur la photo en dehors du véhicule. Une fois que le cliché est masqué (si nécessaire), il servira à la procédure d'enquête. La photo originale sera alors effacée.

⁶¹⁴ Lars-Erik Nilsson (16 mars 2010). *Demande de renseignements*, [courrier électronique à Dolorès Grossemy], [en ligne], dolores_grossemy@enap.ca

⁶¹⁵ *Ibid.*

⁶¹⁶ SRA, *Facts About Road Safety Cameras: "Lifesavers on the road"*, p. 4-5, http://publikationswebbutik.vv.se/upload/4550/89264_facts_about_road_safety_cameras_lifesavers_on_the_road.pdf

L'enquête préliminaire commence par le contrôle de l'identité du conducteur. Pour ce faire, différents registres sont consultés comme le registre des passeports, le registre des permis de conduire ou encore le *road traffic register*. La CIU est connectée avec le centre national des permis de conduire et de passeport (*passport and drivers license national center*). Elle transfère la photo au centre afin de procéder à l'identification du conducteur⁶¹⁷. Le cliché du conducteur est alors comparé à la photo du passeport ou du permis de conduire. Lorsque la photo du conducteur correspond, la CIU détermine s'il existe ou non des preuves suffisantes pour le poursuivre.

Un avis de contravention⁶¹⁸ avec la photo et les données relatives à la vitesse constatée par le CP est alors envoyé au conducteur de la voiture pour qu'il reconnaisse ou qu'il conteste ladite infraction. Il est à noter que la législation suédoise énonce que c'est le conducteur de la voiture qui est responsable en cas d'excès de vitesse et non le propriétaire du véhicule.

Si le conducteur de la voiture ne peut être identifié à partir de la photographie, une demande est envoyée au propriétaire du véhicule afin d'obtenir des renseignements relatifs à la personne qui conduisait la voiture le jour de l'infraction.

Si le conducteur est déclaré coupable, la pénalité est alors une amende. Dans certains cas, les excès de vitesse sont transférés au *County Administrative Board* qui décidera s'il y a lieu ou non de procéder au retrait du permis de conduire.

5.2.2 Types de sanctions

Les types de sanctions appliquées pour les excès de vitesse varient selon la vitesse relevée. En général, l'excès de vitesse sera sanctionné par une amende et dans certains cas par un retrait du permis de conduire. En Suède, il n'existe pas de permis de conduire à point. Le tableau qui suit présente les principales sanctions.

TABLEAU 27 : PRINCIPALES SANCTIONS (JUSQU'À... AU DESSUS DE LA LIMITE DE VITESSE)⁶¹⁹

	Jusqu'à 10 km/h	Jusqu'à 11 km/h à 15 Km/h	Jusqu'à 16 km/h à 20 Km/h	Jusqu'à 21 km/h à 25 Km/h	Jusqu'à 26 km/h à 30 Km/h	Jusqu'à 31 km/h à 35 Km/h	Jusqu'à 36 km/h à 40 Km/h	Plus de 40 km/h
Limite de 50 km/h et moins	2 000 Kr	2 400 Kr	2 800 Kr	3 200 Kr	3 600 Kr	4 000 Kr	4 000 Kr	Envoyé au procureur
Limite de 60 km/h et plus	1 500 Kr	2 000 Kr	2 400 Kr	2 800 Kr	3 200 Kr	3 600 Kr	4 000 Kr	Envoyé au procureur

⁶¹⁷ Anders Drugge (3 mars 2010). *Demande de renseignements*, [courrier électronique à Dolorès Grossemey], [en ligne], dolores_grossemey@enap.ca

⁶¹⁸ Dans les documents consultés, l'expression utilisée est « *intelligence document* », une traduction anglaise de l'expression originale suédoise. L'Observatoire a traduit cette expression par « avis de contravention ». SRA, *Facts About Road Safety Cameras: "Lifesavers on the road"*, p. 6, http://publikationswebbutik.vv.se/upload/4550/89264_facts_about_road_safety_cameras_lifesavers_on_the_road.pdf

⁶¹⁹ Logitravel, *Complete Guide to Speed Limits and Speeding Fines for Europe*, <http://www.logitravel.com/blog/english/2008/06/04/complete-guide-to-speed-limits-and-speeding-fines-for-europe.aspx>

Il est à noter que tout excès de vitesse :

- de 21 km/h et plus dans des zones limitées à 50 km/h et moins sera sanctionné par un retrait du permis de conduire pouvant aller de 2 à 6 mois;
- de 31 km/h et plus dans des zones limitées à 60 km/h et plus sera sanctionné par un retrait du permis de conduire pouvant aller de 2 à 8 mois.

5.3 Ressources affectées à la gestion et à l'opération

Aucune information à ce sujet n'a pu être obtenue et les démarches effectuées auprès de différentes personnes-ressources sont demeurées vaines.

5.4 Flux des revenus générés par les constats d'infractions

Il n'existe pas de différence entre le flux de l'argent recueilli à la suite des contraventions déli- vrées pour des excès de vitesse constatés par des CP et celui recueilli par des moyens tradition- nels de contrôle de la vitesse.

L'argent est perçu par l'État suédois⁶²⁰ et transféré au fonds consolidé. Il est par la suite redistri- bué à la SRA et au NPB comme pour le fonctionnement de tout autre programme⁶²¹.

6 SUIVIS ET ÉVALUATIONS

Sur le plan de la sécurité routière, les données sont éloquentes : l'installation de CP a contribué à réduire la vitesse et le nombre de morts sur les routes. En effet, comme mentionné précédem- ment, selon le rapport annuel de 2008 publié par la SRA et le NPB⁶²², depuis la mise en place de CP :

- la vitesse moyenne a diminué de 4,3 % sur les routes où des CP ont été installés;
- la mise en place de CP a eu un effet plus important là où les vitesses pratiquées étaient très élevées;
- le nombre de décès attribuable à des excès de vitesse a diminué d'environ 30 % et le nombre de blessés graves de 20 %;
- la confiance des citoyens à l'égard des CP est passée de 71,6 % en 2007 à 73,4 % en 2008.

⁶²⁰ Anders Drugge (3 mars 2010). *Demande de renseignements*, [courrier électronique à Dolorès Grossemy], [en ligne], dolores_grossemy@enap.ca

Lars-Erik Nilsson (16 mars 2010). *Demande de renseignements*, [courrier électronique à Dolorès Grossemy], [en ligne], dolores_grossemy@enap.ca

⁶²¹ Eva Lundberg (6 avril 2010). *More information on the safety camera program*, [conversation téléphonique avec Mi- chelle Jacob].

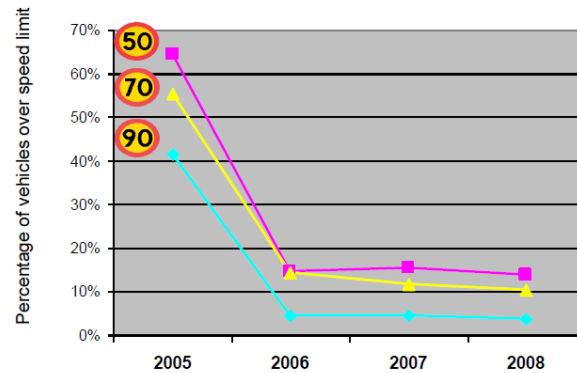
⁶²² SRA et NPB, *Annual Report 2008 Road Safety Cameras*, p. 6,

http://publikationswebbutik.vv.se/upload/5065/2009_122_annual_report_2008_road_safety_cameras.pdf

Ce résultat demeure en dessous de l'objectif fixé par l'*ATC Council* qui est de diminuer la vitesse moyenne d'au- moins 5 % sur les tronçons de route sur lesquels sont déployés des CP.

TABLEAU 28 : EFFET DES CP SUR LA RÉDUCTION DE LA VITESSE⁶²³

Positive effects



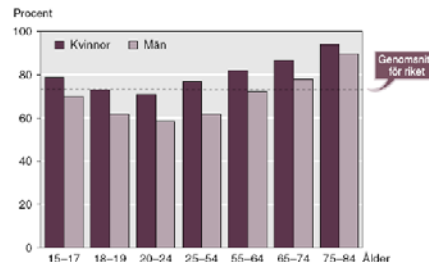
Sur le plan de l'acceptabilité sociale, les données sont également positives. En effet, depuis 2006, celle-ci a augmenté de 5 %. Dans toutes les tranches d'âge, elle est plus élevée chez les femmes que chez les hommes.

TABLEAU 29 : ÉVOLUTION DE L'ACCEPTABILITÉ SOCIALE⁶²⁴

Road users acceptance

-> "Traffic Safety Cameras are a good way to avoid speeding"

2006 70 % are positive
 2007 72 %
 2008 75 %



Le déploiement du système de CP suédois a fait l'objet (et continue de le faire), de nombreuses campagnes de sensibilisation et d'information. Elles ont mis à profit des canaux d'information variés et présentaient une source d'information unique, soit celle du programme (en d'autres termes, les campagnes étaient signées à la fois par la SRA et le NPB et présentaient un « front commun »).

⁶²³ Sweden's Automatic Safety Camera System, présentation Power Point, document transmis par courriel. Eva Lundberg (6 avril 2010). SV: Request for information from the ministry of transportation of Quebec, [courrier électronique à Michelle Jacob], [en ligne], michelle.jacob@enap.ca

⁶²⁴ Ibid.

Par ailleurs, les points forts du système suédois, selon les personnes ressources consultées, reposent sur les éléments suivants⁶²⁵ :

- l'entente de gestion qui établit le partage des responsabilités;
- des objectifs et des stratégies communes entre la SRA et le NPB;
- l'établissement d'un seul système de CP à l'échelle nationale;
- l'inclusion de ce système au sein d'une stratégie de sécurité plus large (Vision zéro);
- la transparence et l'information auprès du public (pourquoi, quand et comment);
- la démonstration du fait que le déploiement des CP contribue vraiment à réduire la vitesse et à sauver des vies.

⁶²⁵ Eva Lundberg (6 avril 2010). *More information on the safety camera program*, [conversation téléphonique avec Michelle Jacob].

BIBLIOGRAPHIE

- BREEN, Jeanne et autres (Page consultée le 24 février 2010). *An independent Review of Road Safety in Sweden, Final report*, [en ligne], http://www.vv.se/PageFiles/18739/an_independent_review_of_road_safety_in_sweden.pdf?epslanguage=sv
- COMMISSION EUROPÉENNE (Page consultée le 2 mars 2010). *Road Safety Country Profile (Sweden)*, p. 2, [en ligne], http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/care/doc/profiles/pdf/countryprofile_sv_en.pdf
- ESAFETYSUPPORT, (Page consultée le 25 février 2010). *Sweden*, [en ligne], http://www.esafetysupport.org/en/esafety_activities/national_level/sweden.htm
- EUROPEAN ROAD SAFETY OBSERVATORY (Page consultée le 18 février 2010). *Speed enforcement*, [en ligne], http://euroris.swov.nl/knowledge/content/20_speed/speed_enforcement.htm
- FRILUND, Johan (Page consultée le 23 février 2010). *Sensys TrafficAB, Effects of Traffic Enforcement in Sweden Acceptance and Benefits*, [en ligne], <http://www.swedishtrade.se/PageFiles/161280/Sensys%20Traffic%20%20Greece%20June%202009.pdf>
- GOVERNMENT OFFICES OF SWEDEN (Page consultée le 25 février 2010). *Government Agencies*, [en ligne], <http://www.sweden.gov.se/sb/d/3486>
- GOVERNMENT OFFICES OF SWEDEN (Page consultée le 15 février 2010). *Prime Minister's Office*, [en ligne], <http://www.sweden.gov.se/sb/d/2058>
- GOVERNMENT OFFICES OF SWEDEN (Page consultée le 15 février 2010). *Sweden's democratic system*, [en ligne], <http://www.sweden.gov.se/sb/d/2853>
- GOVERNMENT OFFICES OF SWEDEN (Page consultée le 15 février 2010). *The Government Offices including ministries*, [en ligne], <http://www.sweden.gov.se/sb/d/576>
- GOVERNMENT OFFICES OF SWEDEN (Page consultée le 15 février 2010). *The Head of State*, [en ligne], <http://www.sweden.gov.se/sb/d/2853/a/21785>
- INSTITUT SUÉDOIS (Page consultée le 16 février 2010). *Les institutions politiques et administratives*, [en ligne], http://www.sweden.se/upload/Sweden_se/french/factsheets/SI/Les_institutions_politiques_et_administratives_FD55p.pdf
- KOORNSTRA, Matthijs et autres (Page consultée le 16 février 2010). *SUNflower: A comparative study of the development of road safety in Sweden, the United Kingdom, and the Netherlands*, [en ligne], http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/sunflower_report.pdf

- LIE, Anders et Claes TINGVALL (Page consultée le 17 février 2010). *Governmental Status Report, Sweden*, [en ligne], <http://www-nrd.nhtsa.dot.gov/pdf/nrd-01/esv/esv18/cd/files/18esv-000571.pdf>
- LOGITRAVEL (Page consultée le 2 mars 2010). *Complete Guide to Speed Limits and Speeding Fines for Europe*, [en ligne], <http://www.logitravel.com/blog/english/2008/06/04/complete-guide-to-speed-limits-and-speeding-fines-for-europe.aspx>
- POLISEN (Page consultée le 16 février 2010). *National Police Board*, [en ligne], <http://www.polisen.se/en/English/The-Swedish-Police/Direction-/National-Police-Board/>
- POLISEN (Page consultée le 16 février 2010). *Tasks and Objectives for the Police*, [en ligne], <http://www.polisen.se/en/English/The-Swedish-Police/Tasks-and-Objectives-for-the-Police-/>
- SENSYS (Page consultée le 1^{er} mars 2010). *Sensys obtains additional order for speed cameras from the Swedish Road Administration*, [en ligne], http://www.sensys.se/web/Sensys_obtains_additional_order_for_speed_cameras_from_the_Swedish_Road_Administration.aspx
- SWEDISH ROAD ADMINISTRATION (Page consultée le 22 février 2010). *About Road Safety Cameras: Lifesavers on the road*, [en ligne], http://publikationswebbutik.vv.se/upload/4550/89264_facts_about_road_safety_cameras_as_lifesavers_on_the_road.pdf
- SWEDISH ROAD ADMINISTRATION (Page consultée le 22 février 2010). *Facts About Road Safety Cameras: "Lifesavers on the road"*, [en ligne], http://publikationswebbutik.vv.se/upload/4550/89264_facts_about_road_safety_cameras_as_lifesavers_on_the_road.pdf
- SWEDISH ROAD ADMINISTRATION (Page consultée le 24 février 2010). *Organization*, [en ligne], <http://www.vv.se/Andra-sprak/English-engelska/Organization/>
- SWEDISH ROAD ADMINISTRATION (Page consultée le 24 février 2010). *Pocket Facts 2009 – Swedish Road Administration, Roads and Traffic*, [en ligne], http://publikationswebbutik.vv.se/upload/4785/2009_31_pocket_facts_2009.pdf
- SWEDISH ROAD ADMINISTRATION (Page consultée le 24 février 2010). *The effects of automated road safety cameras on speed and road safety*, [en ligne], http://publikationswebbutik.vv.se/upload/5366/2009_162_the_effects_of_automated_road_safety_cameras.pdf
- SWEDISH ROAD ADMINISTRATION (Page consultée le 24 février 2010). *The road to ITS – A guide to the process of introducing road-based ITS solutions, with examples of implemented applications*, [en ligne], http://www.vv.se/PageFiles/12005/vv_itshandbok_eng_utg2.pdf?epslanguage=sv

- SWEDISH ROAD ADMINISTRATION (Page consultée le 24 février 2010). *The Swedish Transport Administration – a new governmental authority*, [en ligne], http://www.vv.se/PageFiles/9474/the_swedish_transport_administration.doc?epslanguage=sv
- SWEDISH ROAD ADMINISTRATION et SWEDISH NATIONAL POLICE BOARD (Page consultée le 23 février 2010). *Annual Report 2008 – Road Safety Cameras*, [en ligne], http://publikationswebbutik.vv.se/upload/5065/2009_122_annual_report_2008_road_safety_cameras.pdf
- SVERIGES RIKSDAG (Page consultée le 15 février 2010). *Elections*, [en ligne], http://www.riksdagen.se/templates/R_Page_775.aspx
- VTI (Page consultée le 16 février 2010). *Automatic Speed Cameras in Sweden 2002-2003*, [en ligne], http://www.vti.se/templates/Report_2796.aspx?reportid=5901
- XE.COM (Page consultée le 22 février 2010). *Universal Currency Converter*, [en ligne], <http://www.xe.com/ucc/convert.cgi>

PERSONNES-RESSOURCES

Anders Drugge
Head of Section
Traffic Safety Camera Section
Téléphone : +46 8 504 452 80
anders.drugge@rps.police.se

Eva Lundberg
Projektledare, IPMA-certified
Division Society
Vägverket
S-781 87 Borlänge
Téléphone : +46 243 756 84
Eva.Lundberg@vv.se

Lars-Erik Nilsson
Superintendent
Chief Traffic Unit
Kronoberg County Police, Sweden
Lars-Erik.Nilsson@polisen.se

ANNEXE I : IMPACT DES CINÉMOMÈTRES PHOTOGRAPHIQUES SUR LA VITESSE



Changes in average speed

Speed	50			70			90		
	Before	After	%	Before	After	%	Before	After	%
Cars	54,3	47,3	-12,9	72,5	62,8	-13,4	89,6	82,1	-8,3
Trucks	55,7	49,6	-10,9	73,0	65,5	-10,4	85,4	82,0	-4,0
Total	54,4	47,6	-12,6	72,5	63,1	-13,0	88,9	82,0	-7,8

20100304 / 28

ANNEXE II : CINÉMOMÈTRES PHOTOGRAPHIQUES MOBILES



2010-03-04 14

Mobile safety cameras



2010-03-04 / 14

ANNEXE III : EXEMPLE DE PHOTO



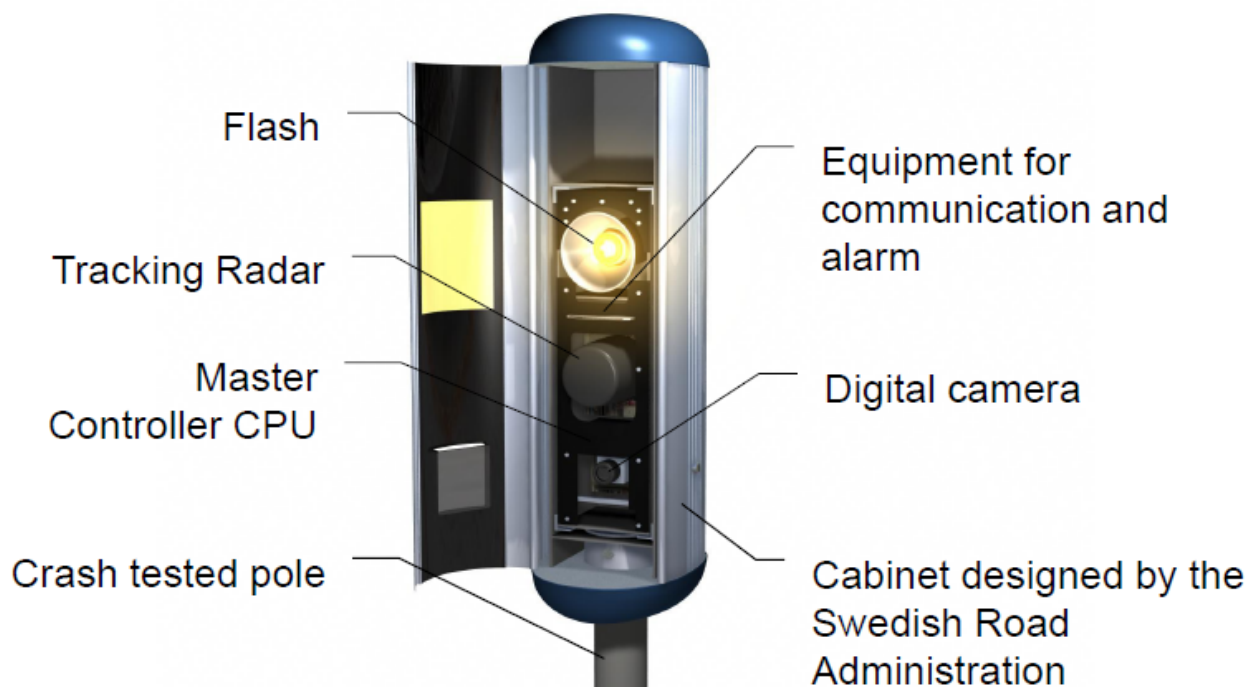
2010-03-04 7

Föraransvar



2010-03-04 / 7

Spot safety cameras



⁶²⁶ Sweden's Automatic Safety Camera System, présentation Power Point, document transmis par courriel. Eva Lundberg (6 avril 2010). SV: Request for information from the ministry of transportation of Quebec, [courrier électronique à Michelle Jacob], [en ligne], michelle.jacob@enap.ca

ANNEXE V : PORTRAIT DU RÉSEAU ROUTIER⁶²⁷

[Fig. 1] ROAD LENGTH AND VEHICLE MILEAGE 2008

Category	Road length, km*	Number of vehicle km (billions)
State roads	98 400	52
Road category		
European highways	6 400	20
Other national roads	8 900	13
Primary county roads	11 000	8
Other county roads	72 100	11
Road type		
Motorways	1 860	14
Undivided motorways	360	1
<i>of which traffic flow separated</i>	330	1
4-lane roads	200	1
Ordinary roads	96 020	36
<i>of which traffic flow separated</i>	1 660	3
Local authority streets	41 000**	22

Source: Swedish Association of Local Authorities and Regions (SKL), Swedish National Road and Transport Research Institute (VTI) and SRA.

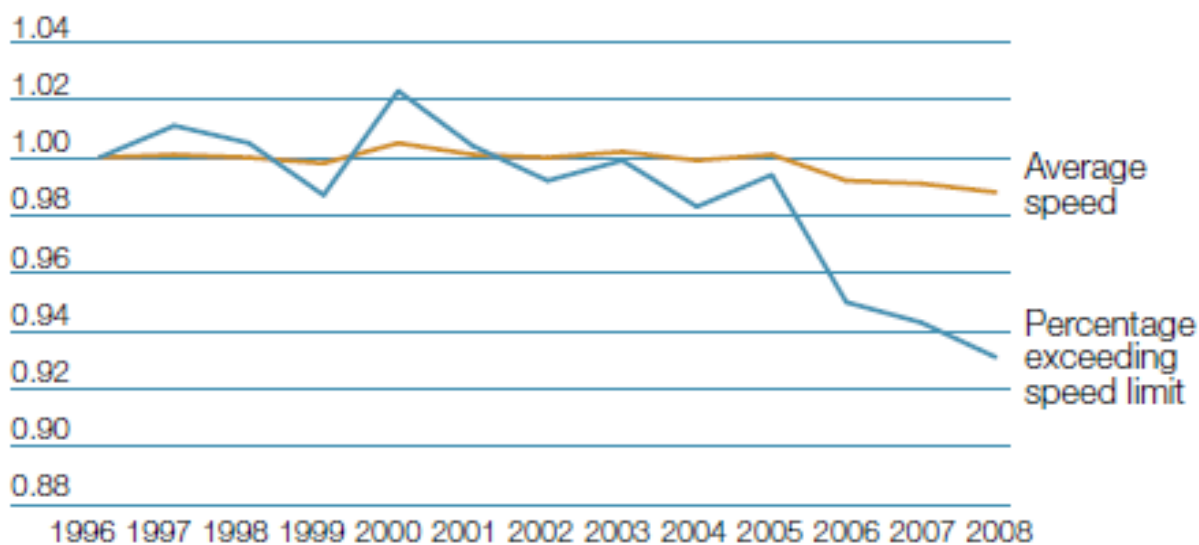
* Rounded figures.

** Figures for 2005.

⁶²⁷ SRA, *Pocket Facts 2009 – Swedish Road Administration, Roads and Traffic*, p. 9, http://publikationswebbutik.vv.se/upload/4785/2009_31_pocket_facts_2009.pdf

ANNEXE VI : EXCÈS DE VITESSE ENTRE 1996 ET 2008⁶²⁸

[Fig.27] PERCENTAGE OF VEHICLE MILEAGE EXCEEDING SPEED LIMIT AND AVERAGE SPEED, INDEX 1996 = 1



⁶²⁸ SRA, *Pocket Facts 2009 – Swedish Road Administration, Roads and Traffic*, p. 37, http://publikationswebbutik.vv.se/upload/4785/2009_31_pocket_facts_2009.pdf

ANNEXE VII : PRINCIPALES COMPOSANTES DU SYSTÈME DE CP⁶²⁹

Main functions

- Police administration and investigation unit
- System Control Center
- Communication link
- Roadside cameras with cameras in all cabinets



⁶²⁹ Sweden's Automatic Safety Camera System, présentation Power Point, document transmis par courriel. Eva Lundberg (6 avril 2010). SV: Request for information from the ministry of transportation of Quebec, [courrier électronique à Michelle Jacob], [en ligne], michelle.jacob@enap.ca