

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 III – Synthèse et comparaisons

Ministère des Transports du Québec
Avril 2010

AVANT-PROPOS

Le ministère des Transports du Québec a confié à L'Observatoire de l'administration publique de l'ENAP (L'Observatoire) le mandat d'effectuer une étude comparative des modes de gouvernance liés à l'utilisation des cinémomètres photographiques et des systèmes de contrôle de la circulation aux feux rouges et à 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 touchant 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 six administrations choisies;
- Volet III – Rapport de synthèse et d'analyse de l'ensemble des résultats.

Le présent rapport fait état des résultats du Volet III de l'étude, soit la synthèse et l'analyse de l'ensemble des résultats.

Les travaux ont été réalisés sous la supervision de Michelle Jacob, chef de l'équipe de recherche. La synthèse et l'analyse ont été effectuées par Estelle Mongbé, agente de recherche. Patricia Pelletier a procédé à la révision linguistique du rapport et Corinne Sarian en a effectué la mise en page définitive.

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	V
PRÉCISIONS MÉTHODOLOGIQUES	VII
CONSTATS ET ANALYSE.....	1
1 DIVERSITÉ DES CONTEXTES POLITIQUES ET ORGANISATIONNELS	1
2 UTILISATION DES CINÉMOMÈTRES PHOTOGRAPHIQUES ET DES CAMÉRAS AUX FEUX ROUGES.....	2
3 MODE DE GOUVERNANCE	4
3.1 ASPECTS STRATÉGIQUES	4
3.2 ASPECTS TACTIQUES ET OPÉRATIONNELS.....	6
3.3 ASPECTS FINANCIERS.....	7
4 DÉPLOIEMENT DES SYSTÈMES.....	9
4.1 APPROCHE NORMATIVE	9
4.2 PLACE DES ACTEURS DANS LE PROCESSUS DE DÉPLOIEMENT DES SYSTÈMES.....	10
5 ACCEPTABILITÉ SOCIALE	11
6 DISCUSSION.....	12
6.1 FACTEURS DE SUCCÈS	12
6.2 ASPECTS PROBLÉMATIQUES	14
TABLEAUX SYNTHÉTIQUES.....	19
1 UTILISATION DES CINÉMOMÈTRES PHOTOGRAPHIQUES ET DES CAMÉRAS AUX FEUX ROUGES.....	19
2 GOUVERNANCE.....	22
3 DÉPLOIEMENT DES SYSTÈMES.....	30

LISTE DES SIGLES ET ACRONYMES

SYNTHÈSE ET ANALYSE

A.R.S.	<i>Arizona Revised Statutes</i>
ATC Council	<i>Automated Traffic Control Council (Suède)</i>
CFR	Caméras feux rouges
CISR	Comité interministériel de la sécurité routière (France)
CP	Cinémomètre photographique
ISD	<i>Intersection safety devices</i>
MEEDDM	Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer (France)
Miomct	Ministère de l'Intérieur, de l'Outre-mer et des Collectivités territoriales (France)
NPB	<i>National Police Board (Suède)</i>
NSW	New South Wales
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
PN	Programme national (Royaume-Uni)
RTA	<i>Road and Transport Administration (Nouvelle-Galles du Sud)</i>
SCP	<i>Safety Camera Partnership (Royaume-Uni)</i> du PN sont devenus, dans certains cas, des <i>Road Safety Partnership (RSP)</i> une fois le PN terminé
SRA	<i>Swedish Road Administration (Suède)</i>

ABRÉVIATIONS

Info	information
n. d.	non disponible

PRÉCISIONS MÉTHODOLOGIQUES

Le mandat de L'Observatoire consistait à examiner l'utilisation des cinémomètres photographiques (CP) et des caméras aux feux rouges (CFR) au sein de six administrations de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), à savoir l'Alberta, l'Arizona, la France, le New South Wales, le Royaume-Uni et la Suède.

L'information a été colligée dans les sites officiels des administrations concernées, les sites d'organisations internationales telles que l'OCDE et l'Union européenne, diverses banques de données, des articles et livres scientifiques, etc. Des compléments d'information et des précisions ont également été fournis par des personnes-ressources au sein des administrations. Toutefois, malgré la richesse de l'information recueillie, la présente étude n'a pas la prétention à l'exhaustivité et l'absence de certaines données ne signifie nullement que les réalités auxquelles elles réfèrent n'existent pas dans les administrations concernées. Cette situation est simplement attribuable à des éléments tels que :

- la barrière linguistique (ex. : Suède);
- la nouveauté de la politique ou de la structure de gouvernance (ex. : l'Alberta en ce qui a trait au programme provincial);
- la disponibilité de l'information (ex. : la France concernant les CFR ou le Royaume-Uni depuis la fin du programme national en 2007);
- les délais impartis (une dizaine de jours par administration), etc.

Néanmoins, l'information colligée est suffisamment riche, détaillée et précise pour permettre de faire des constats sur la gestion des CP et des CFR dans les six administrations étudiées.

Le présent rapport est subdivisé en deux parties :

- La première partie, *Constats et analyse*, présente succinctement les principaux constats qui ressortent de l'étude des six administrations étudiées. Les éléments qui font l'objet de cette discussion sont présentés sous forme synthétique dans les tableaux présentés dans la seconde partie du rapport;
- La seconde partie du rapport, *Tableaux synthétiques*, résume sous forme de tableaux comparatifs les éléments caractéristiques de l'utilisation des CP et des CFR au sein des six administrations, de leur gouvernance et de leur déploiement.



CONSTATS ET ANALYSE

CONSTATS ET ANALYSE

Les principaux constats porteront sur les éléments suivants :

- La diversité des contextes politiques et organisationnels;
- Les raisons, les modalités et les résultats de l'utilisation des CP et des CFR;
- La diversité des modèles de gouvernance;
- Les modes de déploiement des systèmes;
- L'acceptabilité sociale, y compris l'importance de la communication dans la réussite des programmes.

1 DIVERSITÉ DES CONTEXTES POLITIQUES ET ORGANISATIONNELS

Afin de mettre en contexte et d'interpréter judicieusement l'information présentée dans le cadre de la présente synthèse et analyse, il importe de souligner que les administrations choisies présentent des profils très diversifiés sur les plans politique, administratif et de la culture organisationnelle.

Le choix de modèles aussi variés est délibéré, car l'objectif de la recherche était d'obtenir une vue d'ensemble des divers modèles de gouvernance de l'utilisation des CP et des CFR. Ainsi, il convient de rappeler les éléments suivants :

◆ Organisation politique et administrative

Sur le plan de l'organisation politique et administrative, trois administrations sont des États fédérés. Il s'agit de l'Alberta, de l'Arizona et du New South Wales (NSW). Les trois autres sont des États unitaires (France, Royaume-Uni et Suède). Parmi les six administrations étudiées, le NSW, la France et la Suède se distinguent par la présence d'un pouvoir central fort. Le Royaume-Uni se caractérise généralement par une décentralisation vers les administrations locales sur le plan de la prestation des services publics.

◆ Organisation de la sécurité routière

En ce qui concerne l'organisation de la sécurité routière, il existe un partage de responsabilités entre l'État central et les gouvernements locaux selon la nature des routes en Alberta, en Arizona et au Royaume-Uni (par exemple, les municipalités détiennent la responsabilité des routes locales et rurales en Arizona). Par contre, dans des pays comme la France ou la Suède, l'État central est responsable de la sécurité routière sur l'ensemble du territoire national.

◆ Culture organisationnelle

La culture organisationnelle est également différente. Dans un pays comme la Suède, grand promoteur du modèle de l'État-providence, il apparaît tout à fait normal que le gouvernement national centralise toute l'action sur les plans stratégique, tactique et opérationnel. Les personnes-ressources contactées par L'Observatoire ont confirmé ce constat. Par ailleurs, les ministères suédois ont une certaine expérience du travail en commun, car ils ont l'obligation de collaborer étroitement.

tement et lorsqu'un dossier relève de la compétence de plusieurs ministères, ils doivent le prendre en charge conjointement. L'Arizona, quant à elle, évolue dans une culture où la privatisation des services publics (services correctionnels, éducation, services d'incendie, etc.) n'est pas inhabituelle.

Il résulte de ce qui précède que le modèle de gouvernance adopté par chaque administration est fonction d'un contexte particulier. Il répond à des caractéristiques et à des exigences propres à chacune.

2 UTILISATION DES CINÉMOMÈTRES PHOTOGRAPHIQUES ET DES CAMÉRAS AUX FEUX ROUGES

Par rapport à l'utilisation des CP/CFR, quatre constats se dégagent des administrations étudiées :

- Elles poursuivent un objectif commun d'amélioration de la sécurité routière;
- Elles ont toutes opté pour un déploiement axé sur l'expérimentation ou l'expérience;
- Le nombre et les types d'appareils sont variables d'une administration à une autre et il est possible de remarquer une évolution vers les technologies mixtes;
- Il y a une amélioration du bilan routier dans les zones surveillées.

■ Objectif commun d'amélioration de la sécurité routière

À l'instar du projet pilote du Québec, l'objectif premier exprimé par toutes les administrations étudiées est de réduire le nombre de morts et de blessés sur les routes par un contrôle du respect des limites de vitesse, des feux rouges, ou les deux. Ainsi, les indicateurs pour mesurer le succès des programmes s'expriment généralement en « nombre de blessés », « nombre de morts », « nombre d'accidents graves », « cas d'excès de vitesse », « nombre d'infractions », etc. Cet objectif est cohérent avec la pratique généralement observée dans les administrations qui est de considérer l'utilisation des CP et des CFR comme un moyen de mettre en œuvre une stratégie plus globale de sécurité routière. Cet aspect sera discuté plus en détail dans la section 3.2 sur les moyens favorisant la cohésion des systèmes.

■ Calendrier de déploiement variable, mais axé sur l'expérimentation ou l'expérience

Dans toutes les administrations étudiées, les premières utilisations de CP/CFR se situent en général dans les années 1990, sauf pour la France où l'utilisation a débuté plus tardivement, soit en 2003.

Le calendrier de déploiement des appareils à l'échelle nationale (État ou province) est très variable : dans certains cas, il se fait à la suite de projets pilotes (Suède, France). Dans d'autres cas, ce déploiement se fait sur la base de l'expérience antérieure des gouvernements locaux (NSW, Alberta), ou encore, on retrouve une combinaison des deux modes de déploiement (expérience à l'échelon local suivie de projets pilotes à l'échelon national, par exemple, en Arizona et au Royaume-Uni). Malgré cette variété, la constante est que l'utilisation des CP/CFR à l'échelle nationale a toujours été précédée d'une période d'expérience ou d'apprentissage.

Ainsi, bien que le Québec figure parmi les administrations ayant débuté plus tardivement l'utilisation de CP/CFR, le fait que les autorités aient choisi de procéder par un projet pilote afin d'évaluer des éléments tels que leurs effets, le mode de gouvernance à privilégier et l'acceptabilité avant d'envisager un déploiement à l'échelle provinciale s'inscrit en harmonie avec ce qui a été observé ailleurs et fait partie des bonnes pratiques à cet égard.

■ Nombre et types d'appareils variables avec une évolution vers les technologies mixtes

Les statistiques relatives aux CP, CFR et appareils mixtes (vitesse et feux rouges) utilisés dans les États et les municipalités étudiées¹ révèlent différentes combinaisons pour l'utilisation de ces appareils. Ainsi :

- Toutes les administrations étudiées ont recours à la fois aux CP et aux CFR, sauf la ville d'Edmonton qui n'utilise pas de CP² et la Suède qui n'utilise pas de CFR;
- Quatre administrations ont recours aux appareils mixtes en plus des CP et des CFR. De plus, l'Alberta se distingue par le fait qu'elle utilise les appareils mixtes en combinaison avec les CFR et des radars mobiles, mais pas de CP fixes;
- La France et la Suède n'ont pas recours aux appareils mixtes. La Suède n'utilise que les CP (fixes et mobiles), excluant ainsi tout autre type d'appareil;
- La majorité des administrations combine l'utilisation des appareils fixes avec celle des mobiles.
- L'élément commun à toutes ces administrations est qu'aucune n'a recours à l'utilisation d'une technologie unique (CP, CFR ou mixte) et que la quasi-totalité allie l'utilisation des appareils fixes à celle des mobiles.

Il faut toutefois souligner que le déploiement des appareils ne se fait pas toujours simultanément. Ainsi, la France a débuté l'utilisation des CP dès 2003 et ce n'est qu'en 2009 qu'elle a commencé le déploiement des CFR. Aucune utilisation des appareils mixtes n'est encore en cours dans cette administration. De même, le NSW a commencé à utiliser des CFR en 1988, des CP mobiles en 1991 et des CP fixes en 1997.

■ Amélioration du bilan routier dans les zones surveillées

Dans toutes les administrations étudiées, les études d'impact réalisées révèlent une amélioration de la sécurité routière depuis le début de l'utilisation des CP/CFR. Étant donné que les méthodes de calcul et d'interprétation divergent d'une étude à l'autre, il n'est pas possible d'établir une comparaison chiffrée du bilan routier.

Toutefois, le même constat positif est celui de la diminution du nombre de morts et de blessés sur les routes. À ce sujet, il faut toutefois signaler que dans la plupart des cas, l'utilisation des CP/CFR se fait dans le cadre d'un programme plus vaste de sécurité routière qui fait intervenir d'autres mé-

¹ L'Alberta n'a pas de données sur le nombre d'appareils utilisés à travers la province. Seules les données des municipalités sont disponibles. Dans la présente analyse, seules les données de la ville d'Edmonton sont fournies, et ce, étant donné que cette ville a été choisie comme illustration.

² Edmonton utilise uniquement des CFR et certaines d'entre elles sont également équipées d'une technologie qui permet de mesurer la vitesse. Elle appelle ses appareils *Intersections safety devices* (ISD). Il s'agit, aux fins de la présente étude, d'appareils mixtes.

thodes telles que le contrôle du port de la ceinture de sécurité, l'interdiction d'alcool au volant, etc. Il est donc difficile d'attribuer aux seuls CP/CFR le mérite de l'amélioration du bilan routier. Cependant, le fait que la diminution de la vitesse soit généralement plus significative dans les zones surveillées par CP/CFR est un indice de l'efficacité de ces systèmes pour changer le comportement des conducteurs, du moins, dans les zones surveillées.

3 MODE DE GOUVERNANCE

L'analyse des modes de gouvernance adoptés par les administrations étudiées révèle que le partage des responsabilités entre les acteurs est très variable selon que l'on se situe au plan stratégique, tactique / opérationnel ou financier.

Aux fins de simplifier la compréhension, il faut noter que l'expression « gouvernement central » a été choisie pour déterminer l'échelon politique le plus élevé au sein des administrations à l'étude. Ainsi, « gouvernement central » désigne, selon le cas, le gouvernement national, le gouvernement de l'État ou le gouvernement provincial.

3.1 Aspects stratégiques

L'examen des différents modèles de gouvernance utilisés par les administrations à l'étude révèle qu'il y a une nette tendance à la centralisation en ce qui a trait aux aspects stratégiques. Or, cette centralisation n'est pas absolue en ce sens qu'elle est partagée ou tempérée, selon le cas. Par ailleurs, même au sein des administrations où il y a une décentralisation, celle-ci est sous le contrôle plus ou moins strict des autorités centrales.

■ Tendances dominantes de centralisation au plan stratégique

L'analyse des modèles de gouvernance des administrations étudiées fait ressortir les éléments suivants :

- Quatre administrations (cinq, si on considère le projet pilote du Québec) présentent un modèle centralisé au plan stratégique. Il s'agit de la France, du NSW, du Royaume-Uni (pendant le programme national – PN) et de la Suède;
- L'Arizona présente un modèle de décentralisation vers les municipalités pour les routes sous leur responsabilité, mais encadre l'action stratégique de ces dernières par des normes techniques adoptées à l'échelon du gouvernement central;
- L'Alberta, quant à elle, adopte un modèle de responsabilité partagée entre la province et les municipalités, au plan stratégique;
- Le Royaume-Uni se distingue par l'évolution de son modèle de gouvernance. En effet, dans un premier temps, les décisions stratégiques étaient centralisées par le gouvernement central, avec une participation des partenariats locaux. Depuis la fin du programme national en 2007, on assiste à une « décentralisation contrôlée » vers les gouvernements locaux. En effet, ces derniers ont à présent la responsabilité 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 intervenants dans le cadre de cette stratégie. Toutefois, leur action se fait conformément aux orientations, normes et procédures définies dans la circulaire émise par le gouvernement

central dans le cadre du programme national (2007), qui sont encore en vigueur même si le programme national est terminé.

Il s'ensuit que le modèle dominant, dans le cadre de cette étude, est celui de la centralisation des décisions stratégiques par le gouvernement central. Toutefois, il est intéressant de constater que cette centralisation n'est jamais absolue.

♦ Centralisation « partagée » ou « tempérée »

Dans les administrations ayant adopté un modèle centralisé au plan stratégique, le mode de décision repose, dans tous les cas, sur la participation de plusieurs entités du gouvernement central, du gouvernement local ou du secteur privé, ou des deux. Ainsi, deux modèles apparaissent globalement.

▪ Centralisation « partagée »

Le premier modèle est celui d'une centralisation « partagée » entre plusieurs entités du gouvernement central, par exemple des ministères. C'est le cas de la France où les décisions stratégiques reviennent à un comité interministériel composé de tous les ministères concernés. C'est aussi le cas de la Suède, où un conseil paritaire, composé des hauts dirigeants des deux ministères chefs de file, détermine les grandes orientations stratégiques. Même si, dans l'absolu, ce conseil n'est pas un organe décisionnel, sa composition fait que les propositions formulées en son sein sont d'office adoptées par les deux ministères. L'Arizona fait également partie de cette catégorie de centralisation « partagée » en ce qui concerne les routes sous la responsabilité de l'État. En effet, pour ces routes étatiques, les décisions stratégiques sur l'utilisation des CP/CFR sont prises par le gouverneur de l'État à la suite des rapports présentés par la *Governor's Office of Highway Safety*. Cet organisme central est secondé dans sa tâche par un conseil consultatif qui est le véritable concepteur de la stratégie sur la sécurité routière. Ce conseil est composé d'experts du ministère des Transports et du ministère de la Sécurité publique³.

▪ Centralisation « tempérée »

Le second modèle est celui d'une centralisation « tempérée » par la participation d'organes consultatifs de composition mixte. C'est le cas du NSW, où l'agence responsable du programme est secondée par un organe consultatif composé des principaux acteurs du gouvernement central, du gouvernement local, d'associations professionnelles et du secteur privé concernés par la sécurité routière. C'est également le cas du Royaume-Uni (pendant le PN) où les partenariats locaux composés d'acteurs régionaux et locaux participent à la prise de décision stratégique dont la responsabilité finale revient au ministère du Transport.

Le mode de gouvernance choisi pour le projet pilote du Québec s'inscrit également dans ce modèle. En effet, le comité directeur du projet est composé des trois sous-ministres (Transport, Sécurité publique et Justice) dont l'organisation est concernée par le déploiement d'un système de CP/CFR. Par ailleurs, celui-ci bénéficie de l'apport d'un comité consultatif composé de représentants prove-

³ Il s'agit de l'*Arizona Department of Public Safety* qui n'est pas techniquement un véritable ministère (il est dirigé par un directeur, et non par un ministre). Toutefois, sa mission et ses responsabilités sont les mêmes que celles d'un ministère. Par conséquent, la dénomination « ministère de la Sécurité publique » sera utilisée pour faciliter la lecture.

nant de plusieurs associations et partenaires interpellés par le projet (ex. : Service de police de la ville de Montréal, Table québécoise de sécurité routière, l'Association canadienne des automobilistes, etc.).

■ Décentralisation sous contrôle plus ou moins strict

Dans les administrations qui présentent un modèle de gouvernance stratégique décentralisé, le champ d'action des gouvernements locaux est néanmoins circonscrit dans un cadre plus ou moins flexible défini par le gouvernement central. Ainsi :

- au Royaume-Uni, le gouvernement central a mis fin au programme national sur l'utilisation des CP/CFR afin de permettre aux autorités locales d'inclure cette utilisation dans des stratégies de sécurité routière locales intégrées et conformes à leurs besoins. Malgré cette liberté accordée aux gouvernements locaux, le gouvernement central a émis des lignes directrices dans le but, clairement exprimé, de maintenir l'objectif qu'il s'était fixé pendant le programme national, à savoir diminuer le nombre de morts et de blessés par un contrôle efficace de la vitesse et du respect des feux rouges. Bien que ces lignes directrices ne soient pas juridiquement contraignantes, elles contiennent des références à des normes légales (code de sécurité routière, normes techniques, etc.) qui obligent les gouvernements locaux à se conformer à un minimum de règles communes;
- en Arizona, les municipalités doivent veiller à ce que les appareils utilisés soient conformes aux normes techniques définies par l'État;
- en Alberta, la gouvernance stratégique est décentralisée vers les municipalités dans la mesure où celles-ci élaborent leurs propres stratégies de sécurité routière, en prenant pour référence les orientations et les cibles définies dans les stratégies provinciales de sécurité routière. Toutefois, il serait plus exact d'ajouter que la gouvernance stratégique en matière d'utilisation des CP/CFR est aussi partagée entre le gouvernement provincial et les municipalités dans la mesure où les orientations et les normes concernant l'utilisation des CFR et des ISD (*intersection safety devices* – soit des CFR équipées pour mesurer la vitesse) sont définies par le ministère du Procureur général et de la Sécurité publique en collaboration avec les services de police des municipalités⁴.

3.2 Aspects tactiques et opérationnels

■ Tendance vers une décentralisation ou une collaboration entre les acteurs au plan tactique / opérationnel

L'examen des modes de gouvernance au plan tactique / opérationnel révèle que toutes les administrations ont adopté un modèle de gouvernance qui repose sur la décentralisation ou sur la collaboration. Ainsi, trois modèles apparaissent globalement :

- Le premier modèle est illustré par l'Alberta, l'Arizona et le Royaume-Uni (après le PN). Ces administrations ont opté pour une décentralisation vers les gouvernements locaux. Dans le cas de l'Arizona, la décentralisation est encore plus prononcée, car les fonctions opérationnelles sont entièrement confiées à un fournisseur privé. La ville de Scottsdale présente éga-

⁴ À noter que dans les petites municipalités qui ne disposent pas de services de police municipaux, la Gendarmerie royale du Canada assure ce rôle.

lement ce modèle où le secteur privé joue un rôle prépondérant dans les activités opérationnelles;

- Le deuxième modèle est représenté par la France et la Suède. Il s'agit d'un modèle centralisé, mais qui repose sur la collaboration entre deux entités du gouvernement central. Ces entités jouent conjointement le rôle de chef de file dans la mise en œuvre du système de contrôle par CP/CFR. À certains égards, le projet pilote du Québec pourrait s'inscrire dans ce modèle;
- Le troisième modèle se retrouve au NSW et au Royaume-Uni (pendant le PN). Ces administrations ont adopté un mode de gouvernance centralisé entre les mains d'une seule entité du gouvernement central, en l'occurrence le ministère des Transports. Toutefois, cette centralisation est contrebalancée par une collaboration avec divers acteurs du gouvernement central, des gouvernements locaux, de la police et du secteur privé (dans le cas du NSW). Il faut noter que ces acteurs sont regroupés à l'intérieur d'une structure consultative (NSW) ou partenariale nécessitant un mécanisme de reddition de comptes (Royaume-Uni), favorisant ainsi une action concertée entre l'échelon central et l'échelon local.

Une remarque s'impose : la collaboration entre les acteurs du gouvernement central d'une part, et surtout entre les entités centrales et les acteurs locaux, d'autre part, est omniprésente, quel que soit le modèle de gouvernance choisi. Par exemple, en France, la proposition des sites d'implantation des CP se fait par les préfets de départements en collaboration avec des représentants des forces de police et de gendarmerie chargées des contrôles routiers, les maires des communes du département et des sociétés concessionnaires d'autoroutes. De même, en Arizona, le ministère de la Sécurité publique a mis sur pied un comité informel de sécurité représentant ses 15 bureaux régionaux. Ce comité est en contact avec les corps policiers des municipalités et des comtés, ce qui lui permet de recueillir leur avis sur l'emplacement des sites d'installation des appareils sur les routes étatiques.

3.3 Aspects financiers

En ce qui concerne la gouvernance sur le plan financier, deux éléments peuvent être distingués : la destination des recettes issues de l'utilisation des CP/CFR et le financement des programmes de CP/CFR.

■ Destination des recettes

La destination des recettes issues de l'utilisation des CP/CFR varie selon les administrations étudiées :

- Fonds consolidé en Alberta, en France, au Royaume-Uni (après le PN) et en Suède;
- Fonds dédié dans l'État d'Arizona et dans le cadre du projet pilote du Québec;
- Destination mixte :
 - au Royaume-Uni (pendant le PN) : la majeure partie des amendes (celles payées à la réception de l'avis d'infraction) était envoyée au ministère des Transports et redistribuée aux partenariats locaux (donc une sorte de fonds dédié) et l'autre partie des amendes (celles qui ont été contestées et celles qui sont associées aux infractions graves) était envoyée vers le fonds consolidé;

- dans la ville de Scottsdale : les amendes issues d'infractions relevant du Code civil ainsi que les frais de surcharge sont envoyés vers le fonds dédié au programme de la ville tandis que les amendes issues d'infractions relevant du Code criminel ainsi que les frais de surcharge sont envoyés vers le fonds des élections de l'État;
- Compte général pour la sécurité routière au NSW : ce compte administré par l'agence responsable des transports recueille toutes les sommes provenant de l'ensemble de ses services.

■ Financement des programmes de CP/CFR

Le mode de financement est également très diversifié :

- Alberta – Le programme est entièrement financé par une partie des recettes provenant des amendes pour l'ensemble des infractions aux règles de circulation routière en Alberta :
 - environ 55 % des recettes sont transférées aux municipalités ayant délivré les avis d'infraction. Les municipalités utilisent ces sommes pour financer les services de police, les partenaires privés ainsi que l'ensemble de leurs programmes de sécurité routière;
 - environ 30 % des recettes servent à financer les services rendus par la Cour provinciale;
 - 15 % des recettes sont déposées dans un fonds spécial destiné aux victimes d'infractions.
- France – Le programme est entièrement financé par une partie des recettes issues de l'utilisation des CP/CFR. Le reste des recettes est partagé entre les communes (amendes de police rétrocédées), les départements (sécurisation du réseau routier) et le financement des infrastructures de transport;
- Royaume-Uni (après le PN) – Les autorités locales reçoivent un financement du gouvernement central pour l'ensemble de leurs activités en matière de sécurité routière. Les montants sont alloués sur la base des besoins des autorités locales sur le plan de la sécurité routière. Il revient aux autorités locales de décider de l'attribution finale des fonds;
- Suède – Les deux entités centrales responsables du programme des CP financent ce programme, comme tout autre programme, à même le budget qui leur est alloué par l'État pour le fonctionnement de l'ensemble de leurs activités;
- Arizona – L'État et les municipalités gèrent leurs fonds de façon totalement indépendante :
 - En ce qui concerne l'État, le fonds dédié couvre toutes les dépenses occasionnées par le programme, tels salaires des policiers affectés au programme et au centre de traitement, services du fournisseur privé, frais encourus dans la perception et le traitement des amendes, frais juridiques et divers frais administratifs encourus par l'État. Une partie est aussi envoyée vers le Fonds des élections de l'État. De plus, un fonds de prévoyance est prévu et le surplus est envoyé vers le fonds consolidé de l'État. Ce surplus est utilisé pour payer des frais additionnels pouvant être supportés par l'État ou le fournisseur dans le cadre du programme;
 - En ce qui concerne la ville de Scottsdale, le fonds dédié couvre les frais d'exploitation directs (sommes versées au fournisseur et salaires employés affectés au programme), les frais d'exploitation indirects (frais administratifs et judiciaires) et les sommes envoyées au fonds des élections de l'État. Les sommes excédentaires servent pour l'amélioration du programme ainsi que pour des campagnes de sensibilisation aux dangers de la vitesse. Il est intéressant de noter que la ville de Scottsdale (tout comme l'État d'Arizona) ne peut

pas faire de déficit étant donné que le fournisseur est payé selon le nombre de contraventions dont les amendes sont perçues.

- Royaume-Uni (pendant le PN) – Comme mentionné ci-dessus, une partie des amendes envoyées au ministère des Transports était redistribuée vers les partenariats locaux pour le fonctionnement des programmes de CP/CFR.
- NSW – L'information n'est pas disponible quant à la redistribution des recettes recueillies par le compte général de la RTA⁵.

4 DÉPLOIEMENT DES SYSTÈMES

4.1 Approche normative

L'approche normative adoptée au plan national par toutes les administrations (sauf l'Arizona) est globalement la même. Elle s'inscrit dans la démarche adoptée sur le plan de la sécurité routière de manière générale. Ainsi, après une première période dominée par des mesures sectorielles et disjointes en matière de sécurité routière, les administrations tendent à adopter un cadre global d'action qui vise à coordonner et harmoniser l'ensemble des mesures prises ou à prendre pour améliorer la sécurité routière. L'utilisation des CP/CFR figure parmi les mesures visant à ce cadre opérationnel.

De façon générale, les modifications législatives visent à permettre la mise en place et le déploiement des systèmes selon les modalités retenues par chaque administration et en fonction du cadre juridique propre à chacune. Il n'est donc pas forcément utile de tenter d'établir une typologie des modifications législatives réalisées. D'ailleurs, il n'était pas toujours possible d'établir cette liste selon l'administration étudiée. Toutefois, en voici quelques exemples :

- Adoption de nouvelles lois : par exemple, le NSW a adopté une loi en 1999 (*Safety and Traffic Management Act*) pour réglementer l'utilisation des CP et des CFR. De même, le Royaume-Uni a adopté la *Road Safety Act* en 1991 afin d'assurer la cohérence des dispositions législatives ayant une incidence sur l'utilisation des CP et des CFR et de contribuer à l'amélioration de la sécurité routière;
- Amendements pour conférer aux municipalités le pouvoir de choisir les sites d'installation des systèmes (Alberta);
- Amendements permettant l'utilisation des données enregistrées par les appareils pour imposer des amendes (Alberta, France, Royaume-Uni);
- Dispositions législatives permettant à un fournisseur privé d'émettre directement des constats pour certains types d'infraction (Arizona);
- Modifications législatives pour permettre la comparaison des banques de données sur l'identité telles que celles contenant les photos de permis de conduire avec les photos prises par les CP. Cette comparaison est autorisée uniquement aux fins de l'utilisation des CP/CFR (Suède);
- Modifications législatives pour donner le pouvoir aux gouvernements locaux d'utiliser les CP/CFR sans autorisation préalable de l'État (Royaume-Uni), etc.

⁵ Les personnes-ressources ont indiqué que cette information était confidentielle.

Par ailleurs, de nombreux textes administratifs ont été adoptés par les administrations afin d'assurer l'opérationnalisation des systèmes. Ainsi, des normes techniques, des guides sur le déploiement, des directives relatives à la publicité, des procédures d'identification des sites d'installation, etc. ont été adoptés pour guider l'action des acteurs gouvernementaux et privés chargés de mettre en œuvre les programmes d'utilisation des CP/CFR.

4.2 Place des acteurs dans le processus de déploiement des systèmes

■ Place des organismes chefs de file dans le déploiement du système (soit les aspects tactiques et opérationnels)

Le ministère des Transports (ou l'organisme similaire) et l'organisation policière jouent généralement le rôle de chefs de file dans le déploiement des systèmes. Toutefois, la place qui leur est accordée varie selon les administrations.

- Dans les cas de la France et de la Suède, ces deux entités se partagent la direction des activités. C'est également le cas dans le cadre du projet pilote du Québec;
- Dans les cas de l'Alberta et de l'Arizona, les organisations policières (ministère du Procureur général et de la Sécurité publique en Alberta et ministère de la Sécurité publique en Arizona) jouent le rôle de chefs de file. Les ministères des Transports interviennent essentiellement sur les aspects stratégiques;
- Dans le cas du NSW et du Royaume-Uni, le ministère des Transports fait office de chef de file. On notera toutefois, pour le NSW, qu'il existe une forte collaboration entre cette entité et l'organisation policière. Ainsi, les deux choisissent conjointement les emplacements des sites d'installation des CP et des CFR.

Généralement, les entités choisies ont toutes de l'expérience en matière de sécurité routière, ce qui laisse supposer qu'elles disposent de la capacité structurelle et organisationnelle nécessaire pour mener à bien les programmes d'utilisation de CP et de CFR.

■ Place de la police locale dans le déploiement du système

La place de la police locale dans le déploiement du système est très variable selon les administrations :

- En Alberta, les municipalités décident des modalités du déploiement et des entités (ville, police, les deux) qui en assument la responsabilité. Ainsi, à Edmonton, cette responsabilité est confiée à une agence créée par un partenariat entre le département des Transports de la Ville et la police locale. Toutefois, le choix du site est toujours une prérogative de la police;
- En Arizona, les corps policiers municipaux et ceux des comtés participent au choix des sites d'installation en collaboration avec le comité de sécurité informel mis en place par le ministère de la Sécurité publique. Par ailleurs, dans la ville de Scottsdale, la police municipale est responsable du déploiement du système. Une unité spéciale (*Photo Enforcement Unit*) a même été créée en son sein pour superviser les opérations quotidiennes du fournisseur privé et pour traiter certains types d'infractions;
- En France, le Centre automatisé de constatation des infractions routières est composé, à parts égales, de fonctionnaires de la police et de la gendarmerie. Il a une compétence nationale;

- Au NSW, la police est associée au choix des sites;
- Au Royaume-Uni, pendant le PN, la police locale faisait partie des partenariats locaux responsables de la mise en œuvre des programmes de CP/CFR. Depuis la fin du programme national, elle fait toujours partie des nouveaux partenariats responsables de la mise en œuvre intégrée des programmes de sécurité routière;
- En Suède, le rôle des districts de police relativement au déploiement des CP se limite à faire des propositions quant à l'emplacement des sites; la décision revient à l'organisation policière centrale (le *National Police Board*, NPB). Il peut toutefois arriver que les districts de police interviennent, de manière ponctuelle, à la demande du NPB, par exemple, pour apporter un soutien lors d'une enquête relative à une infraction qui ne peut être résolue à partir du centre de traitement des infractions.

■ Place du secteur privé dans le déploiement des systèmes

Toutes les administrations ont fait appel à des fournisseurs privés. Toutefois, hormis en Arizona à qui la majeure partie des activités opérationnelles a été confiée au privé, ces fournisseurs jouent un rôle purement technique et de soutien dans le déploiement.

Le cas de la ville d'Edmonton est intéressant dans la mesure où, jusqu'en 2006, le fournisseur privé détenait et gérait les équipements ainsi que les systèmes informatiques liés au traitement des données et à la délivrance des avis d'infraction. Depuis 2006, tout cela est progressivement repris par la Ville qui est maintenant propriétaire unique des équipements. À présent, le privé s'occupe uniquement de la délivrance des avis d'infraction et de la conservation des données, et ce, sur la base d'un contrat qui prendra fin dès que la Ville d'Edmonton mettra en place son propre centre de traitement des avis d'infraction. Ce changement de mode de gestion a été décidé à la suite d'une étude montrant qu'il serait plus avantageux pour la ville d'Edmonton d'être propriétaire des équipements et d'assurer la gestion du système.

5 ACCEPTABILITÉ SOCIALE

La question de l'acceptabilité sociale n'a pas été examinée en profondeur dans le cadre de l'étude (le mandat confié à L'Observatoire étant axé sur la gouvernance des systèmes). Toutefois, certaines remarques peuvent être faites à partir des études et des sondages réalisés à ce sujet.

■ Bonne acceptabilité des programmes de contrôle par CP/CFR

Dans toutes les administrations étudiées⁶, les sondages et les études d'évaluation des programmes de CP/CFR révèlent une bonne acceptabilité sociale. Bien que les méthodes de calcul et les paramètres utilisés pour mesurer l'acceptabilité sociale diffèrent d'une étude à l'autre, les résultats montrent qu'elle est, dans tous les cas, supérieure à 60 %.

Il est intéressant de noter que le taux d'acceptabilité semble augmenter avec le temps. Bien que le seul exemple chiffré recueilli au cours de la présente étude soit celui de la Suède, où la confiance des citoyens dans l'efficacité du système a augmenté entre 2006 et 2008, passant de 70 % à 75 %,

⁶ Sauf l'Alberta, pour laquelle nous ne disposons pas de résultats d'études sur l'acceptation sociale.

la longévité des programmes en cours dans les administrations étudiées témoigne d'un renforcement de l'acceptabilité au fil du temps.

■ **Importance de la communication par rapport à l'acceptabilité sociale**

L'acceptabilité sociale est centrale pour la réussite et la pérennité des systèmes de contrôle mis en place par les administrations. Ainsi, la Suède a dû suspendre en 2003 ses premières expériences d'utilisation de CP à cause de la faible acceptabilité de la population. Les efforts en matière de communication, de sensibilisation et d'éducation du public déployés par les administrations témoignent de la place qu'ils accordent à l'adhésion du public.

D'après l'expérience vécue par les administrations étudiées, il est possible de déceler quelques facteurs pouvant expliquer le bon taux d'acceptabilité et son évolution positive dans le temps. Il repose essentiellement sur une bonne communication avec le public :

- Au fil des années, les CP/CFR font progressivement leur preuve en matière de gain sur la sécurité routière et ces résultats sont communiqués au public;
- Les administrations mettent sur place une bonne stratégie de communication. La plupart des administrations étudiées déterminent, au plan national, les orientations qui doivent guider l'action des gouvernements locaux en matière de communication;
- La transparence de l'action gouvernementale (signalisation des appareils, indication de leur emplacement sur les sites des organisations responsables, publication des rapports d'évaluation des programmes, etc.);
- L'association des usagers à la gouvernance du système (ex. : NSW).

6 DISCUSSION

6.1 Facteurs de succès

Comme le montre la présente analyse, les modèles de gouvernance mis en place par les administrations étudiées sont très variés. Nonobstant cette diversité, les éléments qui semblent avoir concouru à leur succès sont pratiquement les mêmes et se résument en ces termes :

- Volonté politique;
- Cohérence de l'action gouvernementale;
- Déploiement graduel;
- Suivi continu;
- Communication.

Ce constat laisse supposer que le mode de gouvernance (centralisé ou décentralisé) ne suffit pas en lui-même à garantir la réussite des programmes de contrôle par CP/CFR. Quel que soit le mode de gouvernance adopté, la clé du succès semble avoir pour noms « adhésion et collaboration ».

■ **Volonté politique**

Dans l'ensemble des administrations étudiées, les programmes, au plan national, sont issus de la volonté politique des dirigeants de mettre en place une stratégie de sécurité routière et d'y inclure

l'utilisation des CP/CFR comme un moyen de mise en œuvre. Dans le cas de la France, cette décision provient de la plus haute sphère politique de l'État, le président de la République.

Dans tous les cas, les décisions stratégiques sont prises par des instances dont la nature ou la composition révèle l'importance politique accordée au programme :

- Structures interministérielles rattachées ou non à un organisme central en Arizona, en France et en Suède;
- Structures consultatives réunissant les acteurs des divers paliers gouvernementaux au Royaume-Uni et au NSW;
- Agence autonome dédiée aux questions de sécurité routière au NSW.

La volonté politique se manifeste aussi dans les actions entreprises par les administrations :

- Au plan législatif et administratif : modification ou adoption de textes législatifs et administratifs afin de donner une assise législative au programme (toutes les administrations);
- Au plan organisationnel : création de structures dédiées au programme. À titre d'exemple, le Centre national de traitement en France et la Direction spécialisée créée au sein du service de police en Arizona (*Photo Enforcement Program*) et de la *Safety Camera Program Office* au Royaume-Uni (pendant le PN).

La volonté politique s'affirme également à travers le leadership exercé par les ministères et organismes chefs de file pour la mise en œuvre des programmes :

- Élaboration de plans de mise en œuvre, d'orientations, de guides opérationnels, de directives mis à la disposition des gouvernements locaux;
- Prise en charge de la publicité, de l'information et de la sensibilisation du public;
- Mise en place de mécanismes d'évaluation ou de reddition de comptes, etc.

■ Cohérence de l'action gouvernementale

La recherche de la cohérence de l'action gouvernementale est manifeste dans toutes les administrations étudiées. Cela se traduit par :

- L'inscription des programmes d'utilisation de CP/CFR dans une stratégie globale sur la sécurité routière;
- L'adoption de normes et de politiques cohérentes ainsi que l'établissement de normes encadrant l'action des gouvernements locaux dans le but d'uniformiser les pratiques locales. Ces constats s'appliquent même aux modèles décentralisés comme ceux de l'Alberta, de l'Arizona et du Royaume-Uni (après le PN);
- La mise en place de structures favorisant la collaboration et la communication entre les divers paliers de gouvernement;
- La répartition des responsabilités sur la base d'ententes interministérielles (cas de l'entente entre les deux organisations responsables de la mise en œuvre du programme d'utilisation des CP/CFR en Suède).

■ Évaluation et suivi continu

Divers mécanismes d'évaluation et de suivi ont été mis en place par les administrations pour contrôler l'efficacité et l'efficacité des programmes. La publication des résultats de ces évaluations a également contribué à la consolidation de la légitimité du programme.

■ Déploiement graduel

Dans toutes les administrations étudiées, le déploiement des appareils s'est fait graduellement. Ainsi, des projets pilotes, ou des déploiements partiels, ont permis de déterminer les obstacles au déploiement du programme, de cerner les besoins, de trouver des solutions et de faire des ajustements, si nécessaire.

■ Communication / acceptabilité sociale

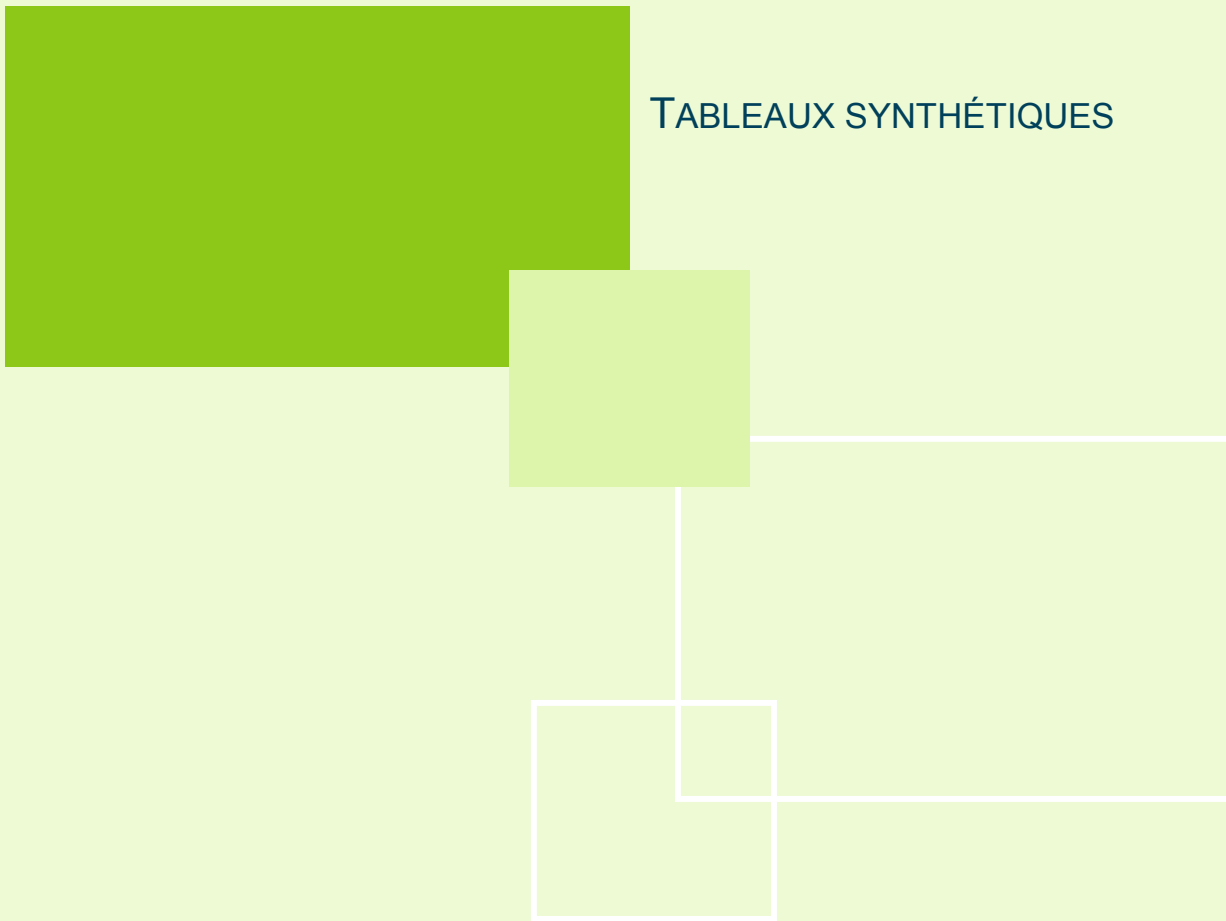
Dans toutes les administrations, la mise en œuvre du programme a été accompagnée d'une stratégie de communication énergique et cohérente, tant sur le plan national que sur le plan local. Les stratégies de communication ont consisté en des activités visant à informer le public sur les objectifs du programme, l'emplacement des appareils et leur contribution concrète à la réduction du nombre d'accidents sur les routes. Des activités de sensibilisation et d'information, des périodes transitoires favorisant l'apprentissage des conducteurs, la signalisation des appareils sont autant d'actions qui ont favorisé la communication et l'acceptabilité sociale.

6.2 Aspects problématiques

Quelques exemples peuvent être fournis en ce qui concerne les difficultés rencontrées par les administrations étudiées :

- Arizona :
 - Manque de ressources humaines et financières. En 2008-2009, un total de 262 000 constats n'a pas pu être acheminé aux contrevenants parce que l'organisation policière responsable manquait de personnel et de moyens financiers nécessaires pour valider toutes les infractions transmises par le fournisseur dans les délais impartis par la loi;
 - Le régime de responsabilité (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 d'identifier adéquatement le conducteur;
 - Diminution du nombre d'infractions, donc de recettes. Le nombre d'infractions commises diminue, ce qui en soi est une preuve du succès du programme. Mais le fournisseur privé, qui est payé sur la base des amendes perçues, se retrouvera probablement en situation de non-rentabilité. Cela pourrait avoir un impact sur le renouvellement du contrat. Cette situation se retrouve également à Scottsdale, ne semble pas inquiéter les responsables pour qui l'amélioration de la sécurité publique – et non la rentabilité – est le principal objectif du programme.
- France :
 - Le succès du programme laisse prévoir une diminution des recettes sans pour autant que les coûts d'exploitation baissent. Cette perspective est problématique dans la mesure où le modèle actuellement en vigueur est celui de l'autofinancement du programme;

- Le déploiement des CFR soulève un enjeu politique, car les maires, responsables de la désignation des sites d'installations, craignent de se heurter à une éventuelle désapprobation de la population locale, ce qui pourrait remettre en question leur avenir politique;
- L'impunité des véhicules immatriculés à l'étranger constitue un obstacle à l'acceptabilité sociale et entraîne des pertes de revenus.



TABLEAUX SYNTHÉTIQUES

TABLEAUX SYNTHÉTIQUES

1 UTILISATION DES CINÉMOMÈTRES PHOTOGRAPHIQUES ET DES CAMÉRAS AUX FEUX ROUGES

Le tableau 1 présente une synthèse des différentes données historiques, factuelles et sociales sur l'utilisation des CP et des CFR. Il permet notamment d'effectuer une lecture horizontale de ces renseignements afin de comparer l'état de la situation entre les six administrations étudiées.

TABLEAU 1 : UTILISATION DES CINÉMOMÈTRES PHOTOGRAPHIQUES ET DES CAMÉRAS AUX FEUX ROUGES

		Alberta	Arizona	France	NSW (Australie)	Royaume-Uni	Suède
Historique	Date d'introduction	<ul style="list-style-type: none"> 1^{res} utilisations par les municipalités dès 1999 Déploiement à Edmonton dès 1999 de CFR et modification des appareils pour contrôler aussi la vitesse en 2009 Stratégie provinciale en 2006 	<ul style="list-style-type: none"> 1^{res} utilisations par les municipalités dès 1987 Déploiement à Scottsdale dès 1996 2 projets pilotes sur le plan étatique de 2006 à 2009 Début du déploiement sur le plan étatique en 2008 	<ul style="list-style-type: none"> Projet pilote (2001-2002) Début du déploiement : 2003 pour les CP et 2009 pour les CFR 	<ul style="list-style-type: none"> Début d'utilisation des CFR en 1988 Début d'utilisation des CP mobiles en 1991 Début d'utilisation des CP fixes en 1997 	<ul style="list-style-type: none"> Début des CP et CFR par autorités locales : 1991 1^{er} projet pilote pour programme national (PN) : 1992 8 projets pilotes dès 2000 Fin du PN. Intégration des CP et CFR aux programmes locaux de sécurité (2007) 	<ul style="list-style-type: none"> 1^{er} projet pilote de 2 ans à partir de 1990 2^e projet pilote de 3 ans à partir de 1998 3^e projet pilote de 2 ans à partir de 2001 Début du déploiement : 2003

		Alberta	Arizona	France	NSW (Australie)	Royaume-Uni	Suède
Situation actuelle	Nombre et types d'appareils	Province : n. d. Edmonton : <ul style="list-style-type: none"> 50 sites dotés de CFR et d'appareils mixtes (vitesse et feux rouges), selon les prévisions pour fin 2010 14 radars mobiles 	État : <ul style="list-style-type: none"> Pour fin 2010, prévision <ul style="list-style-type: none"> 90 CP fixes 40 CP mobiles 10 CFR mobiles 30 appareils mixtes Scottsdale : <ul style="list-style-type: none"> 2 CP fixes 4 CP mobiles 7 appareils mixtes 	<ul style="list-style-type: none"> 1473 CP fixes 827 CP mobiles Prévision de 350 CFR en 2009-2010 	<ul style="list-style-type: none"> 172 CP fixes 171 CFR 29 appareils mixtes Il n'y a plus de CP mobiles depuis 2008. Ils sont remplacés par des radars manuels. 	Lors du PN (chiffres de 2006) <ul style="list-style-type: none"> 2 544 CP fixes 2 373 CP mobiles 600 CFR 3 appareils mixtes 	<ul style="list-style-type: none"> 1 077 CP fixes 30 CP mobiles Aucune CFR
	Signalisation des appareils	Province : <ul style="list-style-type: none"> Normes définies par le ministère des Transports Signalisation : à l'entrée des municipalités, sur les routes surveillées, avant des intersections surveillées Edmonton : <ul style="list-style-type: none"> conforme aux normes provinciales 	État : <ul style="list-style-type: none"> Signalisation des CP fixes et mobiles Indications sur Internet pour les CP fixes Scottsdale : <ul style="list-style-type: none"> Signalisation des CP fixes et mobiles Indications sur Internet pour les CP fixes et mobiles 	Oui	<ul style="list-style-type: none"> Signalisation des CP fixes (le NSW n'utilise plus de CP mobiles depuis 2008) 	<ul style="list-style-type: none"> Oui Emplacement des sites sur Internet Opérations policières de détection non signalées (occasionnellement). Ne font pas partie du PN 	Oui pour les fixes
	Types de routes	<ul style="list-style-type: none"> Autoroutes Routes principales Autres : n. d. 	<ul style="list-style-type: none"> Autoroutes Routes nationales Portions d'autoroutes traversant les comtés (à leur demande) 	<ul style="list-style-type: none"> Autoroutes Routes nationales, départementales et régionales 	<ul style="list-style-type: none"> Autoroutes Routes nationales Routes urbaines Routes rurales 	<ul style="list-style-type: none"> Autoroutes Routes nationales Routes locales 	<ul style="list-style-type: none"> Routes nationales Routes urbaines et rurales

	Alberta	Arizona	France	NSW (Australie)	Royaume-Uni	Suède
Bilan routier	<p>À l'échelle de la province : n. d. (programme trop récent)</p> <p>Edmonton : études d'impact avant-après (2004, 2006) : les infractions liées aux feux rouges ont diminué, de même que les accidents. Le contrôle de vitesse s'effectue depuis 2009 seulement, donc aucune donnée à ce sujet</p>	<p>État :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Diminution des excès de vitesse aux endroits où les CP sont installés ▪ Diminution du nombre de décès et de blessés graves <p>Scottsdale :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Même bilan positif que pour l'État 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Diminution significative de la vitesse sur les sites ▪ Diminution des accidents graves ▪ Diminution du nombre de décès et de blessés graves 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Diminution significative du nombre de décès sur la route depuis l'introduction des CFR et des CP 	<p>L'un des réseaux routiers les plus sécuritaires au monde</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Diminution significative de la vitesse sur les sites ▪ Diminution du nombre d'accidents graves ▪ Diminution du nombre de décès et de blessés graves 	<p>L'un des meilleurs bilans routiers de l'Europe</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Diminution de la vitesse moyenne surtout sur les routes limitées à 70 km/h (vs 90 km/h) ▪ Diminution des excès de vitesse ▪ Diminution du nombre de décès et de blessés graves
Acceptabilité sociale	n. d.	<p>État :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Acceptabilité (2009) : 66 % des répondants à un sondage approuvent l'utilisation des CFR et des CP pour attraper ceux qui dépassent les vitesses permises ou n'arrêtent pas aux feux rouges. Or, ce sondage montre aussi que 55 % des répondants s'opposent à l'utilisation des CFR et des CP en général <p>Scottsdale :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Acceptabilité et confiance en l'efficacité du système : 75 % en 2009 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Confiance dans l'efficacité du système : 76 % en 2006 ▪ Adhésion au renforcement des sanctions : 64 % en 2009 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Perception positive des systèmes chez les usagers de la route et les policiers (2005) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Adhésion à l'utilisation des systèmes et confiance dans leur efficacité : 85 % (2005) ▪ Perception des systèmes comme moyens de sauver des vies : 71 % (2005) ▪ Perception des systèmes comme moyens de s'enrichir au détriment des conducteurs (proportion importante, chiffres n. d.) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La confiance des citoyens est passée de 70 % en 2006 à 75 % en 2008 ▪ La faible acceptabilité sociale avait causé l'abandon des premières expériences en 1993

2 GOUVERNANCE

Cette section présente, sous forme de tableaux comparatifs et synthétiques, les principaux éléments de gouvernance au sein des six administrations étudiées.

TABLEAU 2 : GOUVERNANCE LIÉE À L'UTILISATION DES CINÉMOMÈTRES PHOTOGRAPHIQUES ET DES CAMÉRAS AUX FEUX ROUGES

		Alberta	Arizona	France	NSW (Australie)	Royaume-Uni	Suède
Mode de gouvernance	Stratégique	Partagé entre la province et les municipalités (participation des organisations policières à l'établissement des guides)	Décentralisé vers les municipalités pour les routes sous leur responsabilité. Toutefois, encadré par des normes étatiques Centralisé pour les routes étatiques	Centralisé par un Comité interministériel de la sécurité routière (CISR), présidé par le premier ministre	Centralisé par une agence publique autonome (<i>Road and Transport Administration, RTA</i>) rattachée au ministère des Infrastructures et du Transport Rôle consultatif du <i>Road and traffic advisory council</i> , composé des principaux acteurs gouvernementaux, locaux et professionnels	Pendant le PN <ul style="list-style-type: none"> Centralisé par le ministère des Transports Participation des <i>Safety Camera partnerships</i> (SCP) composés des principaux acteurs locaux et régionaux Après le PN <ul style="list-style-type: none"> Décentralisé vers les gouvernements locaux sous contrôle financier du gouvernement national. Budget alloué à des plans de transport qui incluent des programmes de sécurité routière utilisant des caméras 	Centralisé entre les mains d'un conseil paritaire, l' <i>ATC Council</i> , composé de hauts dirigeants des deux principaux acteurs

	Alberta	Arizona	France	NSW (Australie)	Royaume-Uni	Suède	
Mode de gouvernance (suite)	Tactique/opérationnel	Décentralisé vers les municipalités	Décentralisé vers les municipalités pour les routes sous leur responsabilité	<ul style="list-style-type: none"> Centralisé mais partagé entre les deux ministères chefs de file 	<ul style="list-style-type: none"> Centralisé par la RTA Collaboration des acteurs locaux 	Pendant le PN <ul style="list-style-type: none"> Partagé entre le gouvernement national et les partenariats locaux Après le PN <ul style="list-style-type: none"> Décentralisé vers les gouvernements locaux 	Centralisé, mais partagé entre deux principaux acteurs : la <i>Swedish Road Administration</i> (SRA) et le NPB, selon les termes d'une entente entre les deux
	Finances	Décentralisé vers les municipalités	Centralisé par l'État pour les routes étatiques Décentralisé vers les municipalités pour les routes sous leur responsabilité	Centralisé par le gouvernement national	Centralisé par l'État	Pendant le PN <ul style="list-style-type: none"> Centralisé par le gouvernement national Après le PN <ul style="list-style-type: none"> Pouvoir décisionnel des gouvernements locaux sur l'attribution finale des fonds 	Centralisé par le gouvernement national
Ministère / agence / organisme chef de file	Province : ministère du Procureur général et de la Sécurité publique Edmonton : <i>Office of Traffic Safety</i> d'Edmonton, agence créée par un partenariat entre le département des transports de la ville et le Service de police d'Edmonton	État : ministère de la Sécurité publique Scottsdale : Police	<ul style="list-style-type: none"> Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer (MEEDDM) Ministère de l'Intérieur, de l'Outre-mer et des Collectivités territoriales (MIOMCT). 	<ul style="list-style-type: none"> RTA, agence autonome rattachée au ministère des Infrastructures et du Transport 	Pendant le PN <ul style="list-style-type: none"> Ministère des Transports Après le PN <ul style="list-style-type: none"> Municipalités 	<ul style="list-style-type: none"> SRA au sein du <i>Ministry of Enterprise, Energy and Communications</i> (transport) NPB au sein du ministère de la Justice (police) 	

	Alberta	Arizona	France	NSW (Australie)	Royaume-Uni	Suède
Rôle du secteur national ou fédéral	s. o.	<ul style="list-style-type: none"> Établit des normes nationales et publie des guides Réalise des campagnes de sensibilisation et des programmes d'éducation au plan national Joue un rôle consultatif auprès des États 	<ul style="list-style-type: none"> Définit les orientations générales Assure le pilotage tactique et opérationnel, à l'échelon national, du déploiement du système Centralise les infractions et gère la procédure jusqu'au traitement de l'amende Finance Fait le suivi de la mise en œuvre Perçoit et redistribue les recettes 	<ul style="list-style-type: none"> Propose des orientations nationales visant à favoriser l'harmonisation des politiques des gouvernements régionaux en matière de sécurité routière 	<p>Pendant le PN</p> <ul style="list-style-type: none"> Définit la stratégie nationale et ses objectifs Participe à la mise en œuvre Accompagne les SPC et favorise la cohésion de l'action Contrôle et évalue la performance des SCP Perçoit et redistribue les recettes <p>Après le PN</p> <ul style="list-style-type: none"> Finance les programmes de sécurité routière 	<ul style="list-style-type: none"> Définit les règles et objectifs Finance Met en œuvre (incluant toute la chaîne de contrôle-sanction) Fait le suivi de la mise en œuvre Perçoit et réutilise les recettes
Rôle de l'État fédéré, de la province ou de la région	<ul style="list-style-type: none"> Définit les normes provinciales qui autorisent l'utilisation des CFR et des appareils mixtes En collaboration avec les organisations policières, établit et met à jour les guides Autorise les municipalités à utiliser les CFR et les appareils mixtes Réalise les vérifications des programmes de CFR et d'appareils mixtes pour s'assurer de leur conformité aux normes provinciales 	<ul style="list-style-type: none"> Définit les normes techniques applicables par l'État et les municipalités Définit les règles et les objectifs pour le programme étatique Assure le pilotage tactique opérationnel et le déploiement du système pour les routes étatiques Finance Fait le suivi de la mise en œuvre du programme étatique Perçoit et redistribue les recettes 	Contrôle réglementaire : vérification des CP	<ul style="list-style-type: none"> Définit les règles et les objectifs Assure le pilotage tactique et opérationnel, à l'échelon régional, du déploiement du système Finance Fait le suivi de la mise en œuvre Perçoit et redistribue les recettes 	s. o.	s. o.

	Alberta	Arizona	France	NSW (Australie)	Royaume-Uni	Suède
Rôle du secteur local	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Décide s'il souhaite utiliser des CFR et des appareils mixtes dans sa juridiction ▪ Décide des modalités du service (par contrat avec le privé, par la police, modèle mixte, etc.) ▪ Assure le pilotage tactique et opérationnel du déploiement du système. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Définit les règles et objectifs du programme local ▪ Assure le pilotage tactique opérationnel du déploiement du système ▪ Finance ▪ Fait le suivi de la mise en œuvre ▪ Perçoit et redistribue les recettes 	<p>Met en œuvre la politique de sécurité routière à l'échelon local :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Définit les politiques locales ▪ Définit les objectifs locaux ▪ Participe au déploiement des systèmes 	<p>Participe à la proposition des sites d'installation</p>	<p>Pendant le PN</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Définit les politiques et les objectifs locaux ▪ Assure le déploiement des systèmes <p>Après le PN</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rôle similaire 	<p>Rôle des 21 districts de police :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ CP mobiles ▪ Intervenir, à la demande du NPB, dans certains cas de violations non résolus par le centre de traitement
Rôle du psecteur rivé	<ul style="list-style-type: none"> ▪ À Edmonton, de 1999 à 2006, le partenaire privé détenait et gérait les équipements (y compris les systèmes informatiques liés au traitement des photos et à la délivrance des avis d'infraction). Depuis 2006, cela est repris graduellement par la ville, qui est maintenant propriétaire des équipements. À présent, le secteur privé s'occupe uniquement de la délivrance des avis d'infraction et conserve les données sur la base d'un contrat temporaire qui prendra fin lorsque la ville mettra en place son propre centre de traitement des avis d'infraction. 	<p>État</p> <p>Même rôle du secteur privé qu'à Scottsdale</p> <p>Scottsdale</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Fabrication, installation et maintenance des CP et CFR ▪ Exploitation du système de CP et de CFR ▪ Gestion et traitement des données sur les infractions ▪ Envoi des constats ▪ Présentation d'un rapport annuel de gestion et d'un rapport d'activité devant le conseil municipal ▪ Centre d'appels 	<p>Huit prestataires privés :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Fabrication, installation et maintenance des CP et des CFR ▪ Télécommunications ▪ Exploitation informatique du centre de traitement ▪ Dématérialisation des documents papier ▪ Centre d'appels 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fabrication des appareils par le secteur privé ▪ Participation de l'association des conducteurs à la structure consultative pour la détermination des besoins. 	<p>Fabrication des appareils (devant respecter les normes nationales)</p> <p>Pendant le PN : appel d'offres par SCP</p> <p>Après le PN : appel d'offres par les municipalités</p>	<p>Appel d'offres par la SRA :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Fabrication et installation des appareils ▪ Inspection et contrôle des CP

	Alberta	Arizona	France	NSW (Australie)	Royaume-Uni	Suède
Coordination / cohérence / adhésion	<p>Structure ministérielle à l'échelon provincial : sa mission est d'assurer la cohérence de l'action des municipalités</p> <p>À Edmonton, une nouvelle structure (<i>Office of Traffic Safety</i>), consiste en un partenariat entre la ville et les services de police, assure la cohérence des initiatives dans cette ville.</p>	<p>Structure interministérielle rattachée à un organisme central :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Governor's Traffic Safety Advisory Council</i> – Composé d'experts des ministères du Transport et de la Sécurité publique ▪ Structure consultative informelle (comité de sécurité) composée de représentants de bureaux régionaux du ministère de la Sécurité publique. Ces bureaux sont en contact avec la police municipale et de comté 	<p>Structure interministérielle rattachée à un organisme central :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ CISR – Présidé par le premier ministre, composé des principaux ministères intervenant en sécurité routière <p>Entité d'un ministère chef de file rattachée à un organisme central :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Délégué interministériel de la sécurité routière nommé par le premier ministre : <ul style="list-style-type: none"> - Gère le Secrétariat du CISR et fait partie du MEEDDM - Chargé du suivi de la mise en œuvre et de la réalisation du rapport annuel - Assisté par des conseillers techniques provenant des principaux ministères concernés <p>Organisme centralisateur :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Centre national de traitement des infractions. Composition mixte : police, gendarmerie, justice 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Structure consultative composée des autorités locales, régionales et de l'association des conducteurs ▪ Structure interétatique permettant l'harmonisation des réglementations des États et des territoires en matière de sécurité routière 	<p>Pendant le PN</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Structure intergouvernementale consultative : <i>National safety camera board</i> composée de ministères, organisations policières des gouvernements délégués, autorités locales ▪ Structure interorganisationnelle : SCP – Composé des principaux acteurs locaux et régionaux ▪ Groupe de travail chargé d'assurer la cohésion entre les équipes opérationnelles du SCP ▪ Bureau d'opérations au sein du ministère des Transports – Soutien, conseille et évalue les SCP <p>Après le PN</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ SCP, dans certains cas, devenues des <i>Road safety partnerships</i>. Aucune autre information disponible sur les structures 	<p>Structure interministérielle :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ATC Council – Composé de hauts dirigeants des deux principaux acteurs
STRUCTURES						

	Alberta	Arizona	France	NSW (Australie)	Royaume-Uni	Suède
Coordination / cohérence / adhésion	CADRE NORMATIF <i>Alberta Traffic Safety Plan</i> : l'objectif est d'assurer la cohérence de l'action des municipalités	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lignes directrices fédérales sur le déploiement des systèmes. Inspirent l'action des États et des municipalités ▪ Normes techniques adoptées par l'État et obligatoires pour toutes les municipalités 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Politique nationale de sécurité routière dont l'un des programmes est consacré au déploiement des CP et des CFR ▪ Plans départementaux permettant d'opérationnaliser la politique nationale à l'échelon local ▪ Circulaire interministérielle précisant les critères de choix de sites 	<i>Road Transport (Safety and Traffic Management) Act</i> : établit un code de la route étatique cohérent et harmonisé sur la législation fédérale. Réglemente l'utilisation des CP et des CFR dans tous ses aspects	<p>Pendant le PN</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Stratégie nationale sur la sécurité routière dont un des programmes est consacré aux CP et CFR ▪ Orientations et normes définies par le ministère des Transports au moyen de circulaires ▪ Plans locaux d'exploitation soumis annuellement par les SCP au ministère des Transports pour approbation préalable et suivi ▪ Entente de partenariat entre les membres des SCP <p>Après le PN</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Les orientations et les normes définies par le ministère des Transports demeurent en vigueur 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Vision Zéro</i> : Stratégie nationale sur la sécurité routière dont une des mesures prioritaires est l'utilisation des CP ▪ Entente de gestion entre la SRA et le NPB qui établit le partage des responsabilités et définit des objectifs et des stratégies communes
Coordination / cohérence / adhésion	DÉTERMINATION DES BESOINS Stratégie nationale (<i>Traffic Safety Plan</i>) élaborée avec la participation des principaux acteurs concernés (gouvernementaux et industrie).	État : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Détermination des sites sur proposition du comité informel de sécurité 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Détermination des sites sur proposition des gouvernements locaux ▪ Propositions locales sur concertation des acteurs locaux et sur la base d'une circulaire interministérielle annuelle provenant des deux ministères chefs de file 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Procédure d'identification des sites élaborée conjointement par la RTA, la police et l'association des conducteurs ▪ Détermination des besoins sur proposition d'une structure consultative ▪ Possibilité pour les citoyens et les organismes locaux de signaler des sites potentiels à la RTA 	Toutes les propositions et décisions relatives au déploiement sont faites par le SCP	Les membres de l'ATC <i>Council</i> s'entendent sur le développement et le nombre de CP. Sa composition fait en sorte que les résultats issus de ces rencontres sont ensuite mis en œuvre par la SRA et le NPB (point important : en ce sens, les personnes-ressources insistent, l'ATC n'est pas un organisme décisionnel)

	Alberta	Arizona	France	NSW (Australie)	Royaume-Uni	Suède
Coordination / cohérence / adhésion	<p>COMMUNICATION</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Transparence ▪ Large médiatisation et éducation du public (local) ▪ Période de familiarisation des conducteurs 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Transparence ▪ Large médiatisation et éducation du public à l'échelon local 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Transparence ▪ Preuves objectives et scientifiques de l'efficacité du système pour réduire la vitesse et sauver des vies ▪ Médiatisation des objectifs et résultats atteints (à l'échelon local) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Publicité positive qui ne diabolise pas les usagers 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Transparence ▪ Médiatisation (local) des objectifs et résultats ▪ Campagnes d'information et de sensibilisation ▪ Stratégies par le ministère des Transports pour favoriser la communication interorganisationnelle et intergouvernementale 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Transparence ▪ Preuves objectives et scientifiques de l'efficacité du système pour réduire la vitesse et sauver des vies ▪ Campagnes d'information et de sensibilisation conjointement signées par la SRA et le NPB
Coordination / cohérence / adhésion	<p>REDDITION DE COMPTES</p> <p>Vérifications réalisées par le ministère du Procureur général et de la Sécurité publique auprès des municipalités</p> <p>Les municipalités qui ont des CFR et appareils mixtes n'ont pas à rendre de comptes au ministère des Transports.</p>	<p>État</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Le fournisseur doit produire un rapport annuel de gestion et un d'activités devant le ministère de la Sécurité publique <p>Scottsdale</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Le fournisseur doit produire un rapport annuel de gestion et un d'activités pour le conseil municipal 	<p>Rapport annuel soumis au parlement par le MEEDDM</p>	<p>Rapport annuel soumis au parlement par le bureau de recouvrement du ministère du Revenu</p>	<p>Pendant le PN</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ États financiers trimestriels soumis par les SCP au ministère des Transports ▪ Rapport financier annuel soumis par les SCP au ministère des Transports ▪ Évaluation de la performance des SCP par les plans d'exploitation soumis au ministère des Transports <p>Après le PN</p> <p>Allocation de budgets par l'intermédiaire de plans de transport locaux soumis au ministère des Transports par les municipalités</p>	

		Alberta	Arizona	France	NSW (Australie)	Royaume-Uni	Suède
Aspects financiers	DESTINATION ET UTILISATION DES AMENDES	<p>Envoyé vers :</p> <ul style="list-style-type: none"> Fonds consolidé de la province (les amendes sont collectées par la Cour provinciale) <p>Redistribué vers :</p> <ul style="list-style-type: none"> Les municipalités Les cours de justice Le fonds pour les victimes 	<p>État</p> <p>Envoyé vers :</p> <ul style="list-style-type: none"> Fonds dédié au programme <p>Réutilisé pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> Les dépenses liées au programme Le fonds des élections de l'État Le fonds de prévoyance Surplus envoyé au fonds consolidé de l'État <p>Scottsdale</p> <p>Envoyé vers :</p> <ul style="list-style-type: none"> Fonds dédié au programme (amendes – Code civil) Fonds des élections de l'État (amendes – Code criminel) <p>Réutilisé pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> Les dépenses liées au programme Le Fonds des élections de l'État Surplus utilisé pour l'amélioration du programme. 	<p>Envoyé vers le budget national</p> <p>Redistribué vers :</p> <ul style="list-style-type: none"> Compte d'affectation spéciale dédié aux dépenses de fonctionnement des systèmes Communes Départements Financement des infrastructures de transport 	<p>Envoyé vers :</p> <ul style="list-style-type: none"> Compte général de la RTA qui recueille toutes les sommes provenant de l'ensemble des services de la RTA <p>Information non disponible quant à la redistribution des revenus</p>	<p>Pendant le PN</p> <ul style="list-style-type: none"> Total des amendes fixes envoyé au ministère des Transports et redistribué aux SCP. Surplus envoyé vers le fonds consolidé Total des amendes variables envoyées vers le fonds consolidé <p>Après le PN</p> <ul style="list-style-type: none"> Totalité des amendes déposée dans le fonds consolidé Amendes ne servent plus à financer directement les programmes de caméras. Les programmes de sécurité routière locaux (s'il y en a) sont financés à même le budget que les municipalités reçoivent sur la base des plans de transports locaux soumis au Transport. Certains programmes de sécurité routière sont subventionnés par une enveloppe spéciale (montants négligeables) 	<ul style="list-style-type: none"> Envoyé vers le Fonds consolidé Pas d'adéquation entre les montants récoltés des contraventions et le budget de la SRA et du PNB. Elles reçoivent l'argent nécessaire au fonctionnement du programme de CP au même titre que tout autre organisme reçoit l'argent nécessaire aux programmes qu'ils administrent

3 DÉPLOIEMENT DES SYSTÈMES

Le tableau 3 présente les principaux aspects liés au déploiement des systèmes de CP et de CFR.

TABLEAU 3 : DÉPLOIEMENT DES SYSTÈMES

		Alberta	Arizona	France	New South Wales	Royaume-Uni	Suède
Approche normative	Modifications législatives	Amendement à la <i>Traffic Safety Act</i> pour permettre d'utiliser les données enregistrées par les appareils mixtes afin d'imposer des amendes Cette disposition s'appliquait au CFR depuis 1998 Adoption de la <i>Highway Act 2000</i> qui confère aux municipalités le pouvoir de choisir les sites d'installation des systèmes	A.R.S. 41-1722 permet : ▪ À l'État d'engager un fournisseur privé pour opérer des CP et des CFR ▪ Au fournisseur d'émettre directement au contrevenant des constats d'infraction pour certaines infractions ▪ La création d'un fonds dédié au programme. A.R.S. 28-654 : normes techniques auxquelles l'État et les municipalités doivent se conformer Scottsdale Le déploiement des CP et des CFR s'inscrit dans le cadre de textes généraux sur la sécurité routière déjà existants à l'échelon municipal	Modifications du Code de procédure pénale notamment pour : ▪ Permettre l'envoi de l'avis de contravention sur la base d'une constatation réalisée par un appareil ▪ Considérer le centre de traitement de l'information comme le lieu de constatation de l'infraction ▪ Textes réglementaires créant diverses entités intervenant dans le système automatisé de contrôle	Adoption de la <i>Road Transport (Safety and Traffic Management)</i> qui réglemente l'utilisation des CP et des CFR.	Modifications législatives (liste non exhaustive) : ▪ <i>Highways Act</i> qui donne à la <i>Highway Agency</i> et aux autorités locales le pouvoir d'utiliser les appareils de détection d'infractions routières sans autorisation préalable ▪ <i>Loi sur la circulation routière</i> qui oblige le propriétaire du véhicule à révéler l'identité du conducteur fautif et autoriser l'utilisation des données enregistrées par les appareils comme moyens de preuves ▪ <i>Justice of the peace Act</i> pour permettre le financement du PN à partir des amendes Adoption de la <i>Road Safety Act</i> qui assure la cohérence entre les dispositions liées à la sécurité routière. Nouvelles modalités de financement des initiatives locales d'utilisation des CP et CFR	Modifications législatives pour permettre : ▪ la comparaison des banques de données (ex. : photos de passeports et de permis de conduire vs photos prises par les CP) ▪ la signature électronique des avis par les policiers

		Alberta	Arizona	France	New South Wales	Royaume-Uni	Suède
Approche normative (suite)	Stratégies et plans	Stratégie provinciale de sécurité routière (<i>Alberta Traffic Safety Plan</i>) qui met l'accent sur l'utilisation des systèmes automatisés de contrôle de la vitesse et de la violation des feux rouges	État <ul style="list-style-type: none"> Plan stratégique de sécurité routière dans lequel s'inscrit le déploiement des CP et des CFR 	Document de politique transversale sur la sécurité routière dont l'un des programmes est la mise en place d'un système de contrôle automatisé	Plan stratégique <i>Road Safety 2010</i> : objectifs généraux sur la sécurité routière, mais sans préciser les moyens <ul style="list-style-type: none"> Procédure d'identification des sites d'installation des CP fixes et des CFR : <i>Fixed Speed Camera Site Selection Criteria</i> 	Stratégie nationale sur la sécurité routière (<i>UK Government's Road Safety Strategy</i>). Le PN s'insère dans cette stratégie. Après le PN, les objectifs de la stratégie demeurent applicables à l'utilisation des CP / CFR par les gouvernements locaux <ul style="list-style-type: none"> Plusieurs circulaires sur l'utilisation des CP et des CFR 	Stratégie <i>Vision Zéro</i>
	Responsabilité et contenu	Nombre d'appareils	Responsables (à travers les provinces) : les municipalités proposent et la police décide. Responsables (Edmonton) <ul style="list-style-type: none"> L'<i>Office of Traffic Safety</i> d'Edmonton propose La police d'Edmonton décide 	Responsables <ul style="list-style-type: none"> n. d. 	Responsables <ul style="list-style-type: none"> CISR 	Responsables <ul style="list-style-type: none"> RTA en collaboration avec la police 	Responsables <ul style="list-style-type: none"> Ministère des Transports SCP

		Alberta	Arizona	France	New South Wales	Royaume-Uni	Suède
Responsabilité et contenu (suite)	Détermination des critères de choix des sites	<p>Responsables</p> <ul style="list-style-type: none"> Ministère du Procureur général et de la Sécurité publique <p>Critères</p> <ul style="list-style-type: none"> Volume de la circulation Fréquence et nombre d'accidents Préoccupations du public Autres considérations pertinentes 	<p>Responsables</p> <ul style="list-style-type: none"> <i>Arizona Department of Public Safety</i> (ministère de la Sécurité publique) <p>Critères</p> <ul style="list-style-type: none"> Fréquence et nombre d'accidents graves Nombre d'infractions Recommandations des polices étatiques, municipales et de comtés Sécurité des usagers et des opérateurs 	<p>Responsables</p> <ul style="list-style-type: none"> MEEDDM et MIOMCT <p>Critères (CP)</p> <ul style="list-style-type: none"> Fréquence et nombre d'accidents graves Logique d'itinéraire Accessibilité des sites Caractéristiques géométriques des voies Sites particuliers, par ex. tunnels <p>Critères (CFR)</p> <ul style="list-style-type: none"> Géométrie et complexité des intersections Fréquence et nombre d'accidents graves Caractéristiques des feux rouges (ex. visible à 50 mètres) 	<p>Responsables</p> <ul style="list-style-type: none"> RTA (consulte la police et l'association des conducteurs) <p>Critères généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> Niveau du risque d'accidents Taux moyen de circulation Caractéristiques géométriques des voies <p>Critères spécifiques (sites à haut risque)</p> <ul style="list-style-type: none"> Vitesse excessive Impossibilité de contrôle de la vitesse par méthode traditionnelle (tunnels, échangeurs, entrées et sorties d'autoroutes, etc.) 	<p>Responsables</p> <ul style="list-style-type: none"> Ministère des Transports <p>Critères</p> <ul style="list-style-type: none"> Nombre d'accidents graves sur les trois dernières années Vitesse moyenne vs vitesse autorisée Caractéristiques des sites et sécurité des opérateurs et des usagers Pertinence du recours aux CP-CFR par rapport à d'autres solutions 	<p>Responsables</p> <ul style="list-style-type: none"> SRA <i>ACT Council</i> les approuve <p>Critères</p> <ul style="list-style-type: none"> Circulation Fréquence et nombre d'accidents graves Vitesse moyenne pratiquée
	Choix des sites	<p>Responsables : (Edmonton)</p> <ul style="list-style-type: none"> L'<i>Office of Traffic Safety</i> d'Edmonton propose Police d'Edmonton décide 	<p>Responsables :</p> <ul style="list-style-type: none"> Comité informel de sécurité propose Ministère de la Sécurité publique approuve 	<p>Responsables :</p> <ul style="list-style-type: none"> Gouvernements locaux proposent MEEDDM approuve 	<p>Responsables :</p> <ul style="list-style-type: none"> RTA en collaboration avec la police 	<p>Responsables :</p> <p>Pendant PN :</p> <ul style="list-style-type: none"> SCP (approbation du ministère des Transports nécessaire) <p>Après PN :</p> <ul style="list-style-type: none"> Municipalités et/ou SCP 	<p>Responsables :</p> <ul style="list-style-type: none"> Bureaux régionaux de la SRA
	Gestion des équipements	<p>Responsables (Edmonton)</p> <ul style="list-style-type: none"> L'<i>Office of Traffic Safety</i> d'Edmonton 	<p>Responsables État :</p> <ul style="list-style-type: none"> Opérateur privé et MSP Scottsdale : Opérateur privé et service de police 	<p>Responsables : n. d.</p>	<p>Responsable : RTA</p>	<p>Responsable : SCP</p>	<p>Responsables</p> <ul style="list-style-type: none"> SRA et NPB, pour ceux les concernant

		Alberta	Arizona	France	New South Wales	Royaume-Uni	Suède
Contrôle-sanction	Régime de responsabilité	<ul style="list-style-type: none"> Responsabilité du propriétaire Possibilité de contestation devant la Cour provinciale 	État : <ul style="list-style-type: none"> Responsabilité du conducteur Possibilité de contestation devant la cour civile ou la cour criminelle, selon le cas Scottsdale : <ul style="list-style-type: none"> Responsabilité du conducteur Possibilité de contestation devant la cour municipale ou la cour criminelle, selon le cas 	<ul style="list-style-type: none"> Responsabilité du propriétaire Possibilité de contestation devant le centre national de traitement. 	<ul style="list-style-type: none"> Responsabilité du propriétaire Possibilité de contestation devant le bureau de recouvrement du ministère de Revenu (SRO) ou devant les cours de justice, dans certains cas Obligation de désigner le conducteur délinquant sous peine d'amende 	<ul style="list-style-type: none"> Responsabilité du propriétaire Possibilité de contestation Obligation légale du propriétaire de désigner le conducteur fautif 	<ul style="list-style-type: none"> Responsabilité du conducteur Possibilité de contestation
	Photo	<ul style="list-style-type: none"> Plaque d'immatriculation 	État : <ul style="list-style-type: none"> Conducteur et plaque d'immatriculation Scottsdale : <i>Ibid.</i>	<ul style="list-style-type: none"> Plaque d'immatriculation Conducteur (passager aussi pris en photo, mais données non exploitées) 	<ul style="list-style-type: none"> Plaque d'immatriculation 	<ul style="list-style-type: none"> Plaque d'immatriculation 	<ul style="list-style-type: none"> Conducteur et plaque d'immatriculation
	Fixation du seuil de déclenchement	<ul style="list-style-type: none"> Loi Police 	Responsable : <ul style="list-style-type: none"> Information non disponible pour l'État ni pour Scottsdale Seuil : <ul style="list-style-type: none"> État : 17,6 km/h Scottsdale : 9,6 km/h en zone urbaine et 4,8 km/h en zone scolaire 	Responsable : <ul style="list-style-type: none"> Loi Seuil : <ul style="list-style-type: none"> En dessous de 100 km/h, un dépassement de 5 km/h est admis Au-dessus de 100 km/h, un dépassement de 5 % de la vitesse limite est admis 	Responsable : <ul style="list-style-type: none"> RTA Seuil : <ul style="list-style-type: none"> Confidentiel 	Police	Responsable : <ul style="list-style-type: none"> NPB Seuil : <ul style="list-style-type: none"> + 6 km/h

	Alberta	Arizona	France	New South Wales	Royaume-Uni	Suède
Traitement, conservation des données	Edmonton : pour le moment, le fournisseur privé	Fournisseur privé (État et Scottsdale)	Centre national de traitement	n. d.	n. d.	Circulation : ▪ SRA Infraction : ▪ NPB
Contrôle-sanction (suite) Délivrance du constat d'infraction	Edmonton Responsable : ▪ Fournisseur privé (le contrat prendra bientôt fin et les constats seront dès lors délivrés par la Ville) ▪ Constatation de l'infraction réalisée par la police Avis envoyé au : ▪ Propriétaire	État Responsables : ▪ Fournisseur privé pour infractions – Code civil ▪ Sécurité publique pour infractions multiples et infractions – Code criminel ▪ Constatation de l'infraction réalisée par un employé assermenté auprès du MSP Avis envoyé au : ▪ conducteur Scottsdale : Responsables ▪ Fournisseur privé pour infractions – Code civil ▪ Police pour infractions multiples et infractions – Code criminel ▪ Constatation de l'infraction par la police (signature électronique) après validation par un centre de traitement	Responsable : ▪ Centre national de traitement ▪ Constatation de l'infraction réalisée automatiquement par le CP et validée manuellement par un officier de police judiciaire Avis envoyé au : ▪ Propriétaire	Responsable : ▪ Bureau de recouvrement (SDRO) après validation de l'infraction par le personnel du RTA Avis envoyé au : ▪ Propriétaire	Responsable : ▪ Police Avis envoyé au : ▪ Propriétaire	Responsable : ▪ Centre de traitement du NPB Avis envoyé au : ▪ Conducteur

		Alberta	Arizona	France	New South Wales	Royaume-Uni	Suède
Contrôle sanction (suite)			Avis envoyé au : ▪ conducteur				
	Pénalités	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Amendes ▪ Pas de retrait de points 	<p>État</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Amendes ▪ Retrait de points pour les conducteurs commerciaux <p>Scottsdale</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Amendes ▪ Retrait de points ▪ Dans certains cas, suspension ou révocation de permis (commerciaux) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Amendes + retrait de points ▪ Amendes + suspension de permis et confiscation du véhicule 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Amendes + retrait de points ▪ Suspension de permis / d'immatriculation ou saisie de biens en cas de non-paiement ▪ Possibilité d'exécuter des travaux communautaires en remplacement de paiement 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Amendes + retrait de points 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Amendes ▪ Amendes + retrait du permis de conduire dans certains cas
Stratégie de communication		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lignes directrices sur les stratégies de communication fournies par le ministère des Transports ▪ Campagnes d'information et de sensibilisation ▪ Distribution d'information 3 mois avant l'installation des appareils ▪ Période de familiarisation sans amende pour les conducteurs ▪ Information sur les lieux des sites publiée dans les médias locaux et les sites Internet 	<p>État</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Site Internet permet à la population de faire des commentaires ▪ Sondages auprès de la population ▪ Campagnes d'info et de sensibilisation <p>Scottsdale</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Site Internet présentant : <ul style="list-style-type: none"> - programme et différentes études sur efficacité - sondages périodiques auprès des usagers du site - données statistiques - hyperlien vers le site de la cour municipale (payer en ligne les contraventions et s'informer sur procédures de contestation) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Politiques de communication définies dans les plans départementaux de contrôles routiers ▪ Communication sur les objectifs et les résultats des plans départementaux ▪ Recours à la presse locale et institutionnelle ▪ Publicité lors d'événements locaux ▪ Carte d'implantation des CP rendue publique et régulièrement mise à jour ▪ Rapport annuel 	<p>Plan de communication défini dans le plan stratégique sur la sécurité routière, axé sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sensibilisation et prévention destinées au grand public ▪ Participation de la police aux campagnes ▪ Mise en place d'un bureau de liaison pour les journalistes ▪ Campagnes positives, sobres et percutantes <p>Programmes de prévention aux échelons local et national</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stratégies de communication à l'échelle nationale. Menées par le ministère des Transports ▪ Stratégies de communication définies dans les plans d'exploitation de SCP. Basées sur les lignes directrices du ministère des Transports ▪ Activités locales de sensibilisation et d'information réalisées en association avec des activités nationales sur la sécurité routière en général ▪ Accent sur la transparence de l'information et les objectifs 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Activités de sensibilisation et d'information réalisées conjointement par la SRA et le NPB ▪ Utilisation de canaux d'information variés ▪ Accent sur la transparence et les données objectives

	Alberta	Arizona	France	New South Wales	Royaume-Uni	Suède
Stratégie de communication		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Campagnes d'information menées par la police auprès du public et des médias pour montrer les avantages des CFR et des CP. Le fournisseur de la ville participe à ces campagnes 				