

GUIDE VISANT

À DÉTERMINER LE NIVEAU
DE PRÉPARATION AUX

RADARS

ET AUTRES DISPOSITIFS DE
CONTRÔLE AUTOMATIQUE

Guide visant à déterminer le niveau de préparation aux radars et autres dispositifs de contrôle automatique

© 2020 GRSF (Banque mondiale) et GRSP (Partenariat mondial pour la sécurité routière)
Certains droits réservés.

Clause de non-responsabilité standard.

Le présent ouvrage a été réalisé par le personnel du Fonds mondial de la Banque mondiale pour la sécurité routière (GRSF) et du Partenariat mondial pour la sécurité routière (GRSP). Les résultats, interprétations et conclusions présentés dans le présent ouvrage ne reflètent pas nécessairement les points de vue des directeurs exécutifs de la Banque mondiale ou des gouvernements qu'ils représentent. La Banque mondiale et le GRSP ne garantissent en rien l'exactitude des données reprises dans le présent document. Les frontières, couleurs, dénominations et autres informations figurant sur les cartes de cet ouvrage n'impliquent aucun jugement de la part du GRSP ou de la Banque mondiale concernant le statut juridique d'un territoire ou l'approbation ou l'acceptation de ces frontières.

Droits et autorisations

Le contenu de ce document fait l'objet de droits d'auteur. Le GRSF (Banque mondiale) et le GRSP encouragent la diffusion de sa connaissance, le présent document peut donc être reproduit, en tout ou en partie, à des fins non commerciales pour autant qu'il soit fait mention de ce document.

Remerciements

Ce document d'orientation a été rédigé conjointement par Soames Job (chef du Fonds mondial pour la sécurité routière, GRSF, et directeur mondial de la sécurité routière, Banque mondiale) et David Cliff, Judy Fleiter, Marcin Flieger ainsi que Brett Harman (Partenariat mondial pour la sécurité routière, GRSP).

Il a fait l'objet d'un examen collégial réalisé par Blair Turner et Sven-Olof Hassel (réviseurs externes), Sudesha Mitra et Juan Velasquez (GRSF). Aurelio Menendez, Chris Bennett, l'équipe du GRSF (Banque mondiale), Robert Susanj et Malcolm Lilley du GRSP ont également apporté une précieuse contribution.

Le GRSF a été soutenu dans ce projet par des financements de UK Aid et des œuvres de charité Bloomberg. Les œuvres de charité Bloomberg ont apporté leur appui au GRSP.

Citation recommandée :

Job, S., Cliff, D., Fleiter, J.J., Flieger, M., & Harman, B. (2020). Guide for Determining Readiness for Speed Cameras and Other Automated Enforcement. Fonds mondial pour la sécurité routière et Partenariat mondial pour la sécurité routière, Genève, Suisse.



Glossaire

Contrôle automatique : terme général pour toutes les technologies permettant de détecter et d'enregistrer une violation du Code de la route sans participation humaine directe.

Radars fixe : Appareil installé de manière permanente sur le bas-côté ou au-dessus d'une route afin de vérifier la vitesse des véhicules qui y passent qui photographie les véhicules roulant au-delà de la vitesse autorisée. Le véhicule en excès de vitesse apparaît assez nettement sur la photo prise pour que la plaque d'immatriculation du véhicule en excès de vitesse soit clairement lisible. L'appareil doit également enregistrer l'heure, la date, le lieu, la vitesse maximale autorisée, le sens du trajet et la vitesse du véhicule détectée.

Radars mobile ou embarqué sur un véhicule : Radar tel que décrit ci-dessus qui est installé sur un véhicule motorisé ou sur le bas-côté de la route et qui peut être déplacé d'un emplacement à un autre.

Radars tronçon : Contrôle automatique de la vitesse sur une portion de route (ou contrôle de la vitesse moyenne ou radar tronçon), comportant au moins deux radars mesurant la vitesse moyenne entre les radars, sur la base du temps écoulé pour parcourir une distance déterminée. La vitesse moyenne peut également être détectée grâce aux plaques d'immatriculation détectées aux points d'entrée et de sortie des routes à péage (p. ex. système de péage, à noter que les dispositifs des péages doivent être calibrés correctement).

Contrôle automatisé du franchissement de feux rouges : Appareil installé de façon permanente à côté ou au-dessus d'une route afin de détecter les véhicules qui franchissent un feu rouge.

Radars double franchissement de feu rouge/vitesse : Appareil installé de manière permanente sur le bas-côté ou au-dessus d'une route pour détecter les véhicules qui franchissent le feu rouge et/ou qui sont en excès de vitesse, tel que décrit ci-avant.

Seuil de tolérance : Marge au-dessus de la vitesse limite autorisée dans laquelle les automobilistes ne seront pas verbalisés pour un excès de vitesse. Le seuil de tolérance est utilisé pour tenir compte de facteurs tels que la non-uniformité des compteurs des véhicules et le calibrage des dispositifs de détection de la vitesse.

Dissuasion générale : Ce principe repose sur l'impression qu'il est possible d'être détecté et appréhendé à tout moment, ce qui a un effet dissuasif.

Dissuasion spécifique : Ce principe concerne les contrevenants qui ont déjà été arrêtés et qui ont fait l'objet d'une sanction pour un délit, ce qui a ensuite un effet dissuasif contre la récidive.

Lecture automatique des plaques d'immatriculation (LAPI) : Cette technologie permet d'identifier automatiquement un véhicule par la lecture d'une image de la plaque d'immatriculation grâce à une reconnaissance optique des caractères.

Plaques minéralogiques : Également connues sous le nom de plaques d'immatriculation, ces plaques sont délivrées par une autorité compétente et sont fixées sur les véhicules qui ont ainsi un identifiant unique.

1 Introduction et objet

Le présent guide a été rédigé afin d'aider les juridictions à déterminer si elles sont prêtes à passer au contrôle automatique (CA). Les radars qui contrôlent la vitesse sont une application courante du CA et de nombreux éléments juridiques et opérationnels liés au système doivent être mis en place avant que le CA puisse être efficace. Par exemple, en l'absence d'un système solide d'octroi de permis de conduire ou d'immatriculation des véhicules, une bonne image d'un véhicule en excès de vitesse est de peu d'utilité pour la sécurité routière. Il est important de comprendre que les contrôles automatiques de vitesse doivent être envisagés comme l'un des volets d'une approche globale de la gestion de la vitesse, qui comprend l'infrastructure ainsi que la surveillance en bordure des routes. La gestion de la vitesse est un élément fondamental du système de sécurité (Safe System)¹.

Objectifs de ce document :

1. Identifier brièvement l'utilité pratique puissante du CA pour sauver des vies et réduire le nombre de blessés.
2. Identifier les éléments et les critères à prendre en compte avant de procéder à des contrôles automatiques.
3. Identifier les mesures à prendre pour être prêt à passer au contrôle automatique.
4. Identifier les éléments permettant d'améliorer les systèmes de contrôle automatique existants.
5. Fournir une liste de vérification garantissant qu'une attention adéquate a été portée aux éléments permettant d'évaluer le niveau de préparation à la mise en œuvre d'un système de CA ou d'améliorer un système existant.

D'autres comportements illicites, comme ne pas respecter un feu rouge, l'utilisation d'un téléphone mobile ou cellulaire, l'utilisation incorrecte des voies de circulation et leur utilisation sans retenue peuvent également être détectés grâce à une approche de contrôle automatique. Ce document s'applique toutefois de manière spécifique aux **contrôles automatiques de la vitesse**, car la gestion de la vitesse doit faire l'objet d'une grande attention à l'échelle mondiale et joue un rôle essentiel dans la réduction du nombre de décès et de blessés sur les routes.



2 Contexte La réelle nécessité de gérer la vitesse et l'utilité pratique puissante des contrôles automatiques

La vitesse est un facteur clé dans la survenue des accidents et leur gravité². Une vitesse plus élevée augmente le nombre d'accidents en raison de plusieurs mécanismes : en réduisant la capacité de s'arrêter à temps, en réduisant la capacité à manœuvrer pour éviter un problème, en rendant impossible de négocier les virages et les angles à des vitesses trop élevées pour la friction existante, et en empêchant les autres de bien juger les distances. Par exemple, un véhicule roulant au-dessus de la limitation de vitesse laisse moins de temps aux piétons pour traverser la route que ce qui est initialement estimé pour la distance entre le piéton et le véhicule. Une synthèse reprenant de multiples études menées dans de nombreux pays indique que chaque diminution de la vitesse de 1 % se traduit par une diminution du nombre de décès d'environ 4 % (voir Schéma 1)³. Des études plus récentes soutiennent largement le modèle de puissance, avec une distinction plus appuyée entre les environnements à faible et grande vitesse⁴. Il est dès lors vital de gérer la vitesse pour parvenir à de véritables améliorations en matière de sécurité routière⁵, et d'obtenir d'autres retombées positives telles que la réduction des impacts sur le changement climatique et des nuisances sonores du transport routier⁶.

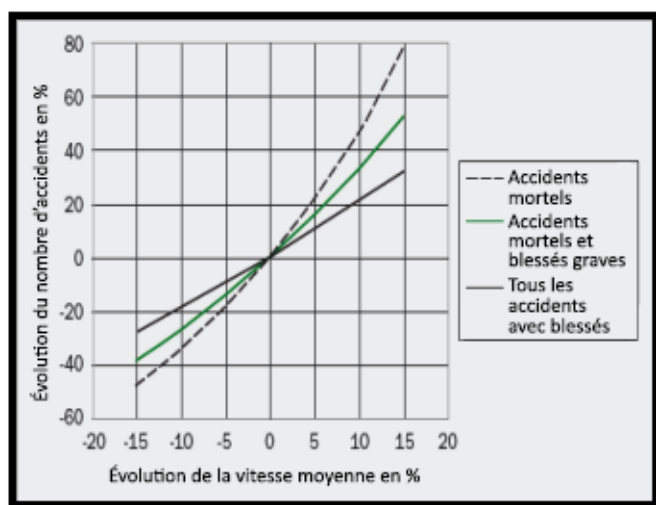


Schéma 1 : Lien entre la vitesse, les décès, les blessures et le risque d'accident, montrant que pour chaque augmentation de la vitesse de 1 %, le nombre de décès augmente de 4 % (Source : Synthèse de nombreuses études internationales par Nilsson, 2004).

À l'échelle internationale, une série d'éléments probants irréfutables indique que plusieurs moyens de réduire la vitesse ont mené à des réductions significatives du nombre de décès et de blessés. Inversement, permettre l'augmentation de la vitesse en l'absence d'amélioration majeure de la sécurité routière génère davantage de décès et de blessés. Parmi les interventions qui génèrent des retombées positives pour la sécurité routière, l'on peut citer : la réduction des limitations de vitesse⁷, la gestion de la vitesse au niveau du véhicule⁸, et les aménagements routiers visant à réduire la vitesse⁹.

Toutefois, l'une des manières les plus efficaces, prouvées et rentables de réduire la vitesse, et donc de sauver des vies, et éviter des blessures est le déploiement de radars combiné à la promotion des mesures de contrôle.¹⁰ Par exemple, l'évaluation des 28 premiers radars mis en place dans l'État de Nouvelle-Galles-du-Sud, en Australie, a révélé une réduction des excès de vitesse de 71 %, ce qui a donné lieu à une réduction du nombre de décès de 89 % aux emplacements où ils ont été installés¹¹. D'autres études indiquent des diminutions stables, mais moindres au niveau des traumatismes. Des vitesses moindres permettent également de diminuer significativement le nombre de décès et de blessés parmi les piétons.¹²

L'un des types de contrôles de vitesse les plus efficaces est le radar tronçon ou contrôle de la vitesse moyenne, qui mesure la vitesse moyenne des véhicules sur de longues distances, allant d'un kilomètre à 100 kilomètres. Cette technologie est la plus adaptée à des portions de routes, comme des voies rapides ou des autoroutes, qui ne permettent pas aux automobilistes de sortir ou d'entrer sur la route entre deux points de contrôle. Cette forme de CA s'est révélée efficace pour réduire la vitesse ainsi que pour réduire les émissions et les nuisances sonores des véhicules¹³.

3 Éléments à prendre en compte pour le contrôle automatique de la vitesse

Pour être efficace, le contrôle automatique de la vitesse nécessite des capacités de base dans le domaine et des niveaux de détection fonctionnels. Cela est nécessaire pour garantir que les mesures essentielles visant à mettre en place une séquence de contrôle automatique sont possibles. D'autres éléments ont une incidence plus large, notamment l'étendue de la corruption dans un système, et la mesure dans laquelle les sanctions dissuadent réellement les conducteurs, mais l'accent est mis tout particulièrement ici sur les contrôles automatiques.

Il est crucial que les occasions d'améliorer la sécurité routière par le biais du CA ne soient pas retardées par l'attente d'un environnement idéal ou presque idéal. Les pays à revenu élevé ou intermédiaire dont les systèmes ne sont pas précis à 100 % (p. ex. immatriculation du véhicule, identification de la plaque minéralogique, et archives des permis de conduire) ont toutefois des systèmes de CA très efficaces. Attendre que les systèmes fonctionnent extrêmement bien, plutôt que de continuer avec des systèmes raisonnables, peut retarder des mesures pouvant sauver des vies. Il existe cependant des éléments fondamentaux qui doivent être gérés à un degré de performance raisonnable pour assurer la solidité d'un système de CA.

Les 11 facteurs suivants identifient les points vitaux et les exemples dont il convient de tenir compte au cours de l'élaboration ou de la révision d'un système de CA.

A. Politiques

Parvenir à un degré raisonnable d'acceptation politique de l'importance de la gestion de la vitesse et du CA en matière de sécurité routière est important. L'instauration du CA ne devrait pas être reportée en raison d'un accord incomplet. Dans de nombreux pays, des programmes de contrôles de la vitesse par des radars continuent de sauver des vies et d'éviter des blessures malgré une vive opposition. Des recommandations sont disponibles quant à la manière de gérer les oppositions aux CA et de contrer les mythes associés à la gestion de la vitesse et au CA, notamment grâce à l'utilisation des médias pour promouvoir l'utilité des CA pour sauver des vies, et à des politiques comme allouer toute ou une proportion des revenus issus des sanctions financières (amendes) à des travaux visant à améliorer la sécurité routière¹⁴.

Parvenir à une entente ou à une acceptation politique des besoins administratifs et de gestion est nécessaire pour permettre d'établir un système de contrôle efficace. Il est important que les décideurs politiques comprennent le rôle de la législation pour contribuer à l'identification des contrevenants. Un exemple clé est d'utiliser le concept de la responsabilité des propriétaires afin de s'assurer que le conducteur en excès de vitesse est identifié. La loi sur la responsabilité du propriétaire stipule que le propriétaire enregistré du véhicule est supposé être le conducteur au moment de l'infraction, ou qu'il doit nommer le conducteur ayant commis l'infraction par le biais d'une déclaration juridique. Informer correctement les décideurs politiques concernés et les médias est une mesure importante pour

asseoir la volonté politique nécessaire pour instaurer le CA. Les informations transmises doivent inclure des preuves scientifiques, le nombre de vies, la souffrance et les pertes économiques qui peuvent être épargnés, et indiquer les évaluations futures qui seront les prochaines mesures visant à démontrer l'importance de la sécurité routière pour la communauté.

B. Législation et décisions politiques pouvant être légiféré

De nombreux problèmes liés à la législation (donc les lois) et aux politiques (les décisions opérationnelles) doivent être résolus avant de déployer un système de CA.

- Exigences juridiques minimales en matière d'homologation en fonction des types de radars sélectionnés (radars fixes, mobiles, tronçon, contrôle de franchissements de feux rouges/vitesse, système de péage, connus comme homologation par type)
- Calibrage de l'équipement - la législation doit contenir des exigences juridiques minimales requises pour la légalisation/certification ou le calibrage de tous les appareils (p. ex., recalibrage régulier, ou après la réparation d'un appareil). Idéalement, le certificat de calibrage doit avoir le statut juridique d'une preuve d'exactitude du radar pour une période donnée. Ceci pourrait comprendre des calendriers de maintenance, calibrage/test et recertification à réaliser de manière régulière et périodique (au moins annuellement, par exemple) afin de garantir la précision du système et de consolider l'intégrité des poursuites.
- Responsabilité du propriétaire/conducteur (décrit dans la section précédente) et procédures d'enquête pertinentes suite à l'infraction
- Rapidité de traitement de la mesure de contrôle initiale (prescription).
- Quel est l'organisme responsable du financement, de l'installation et de l'entretien des appareils et du système de gestion des infractions ?
- Il arrive que le CA soit présenté de manière négative comme un mécanisme permettant d'augmenter les recettes, au lieu d'être présenté comme une mesure sécuritaire visant à protéger la population, en particulier dans les médias. Cette attitude négative peut être contrée en adoptant une politique qui alloue tout ou une proportion des fonds issus du CA à des mesures de sécurité routière (amélioration des routes, pédagogie) et en diffusant largement cet engagement.

Il est essentiel de s'assurer que le cadre législatif adéquat est en place avant de lancer un système de CA afin d'éviter des conséquences onéreuses et dommageables. L'expérience internationale identifie les exemples suivants qui doivent être pris en compte et qui peuvent être gérés par un cadre législatif adéquat :



- perte de la confiance de la population et de la confiance en l'exactitude des appareils et en l'équité du système, ce problème souligne l'importance de tester de manière exhaustive l'exactitude du système avant de l'acquiescer, le système de CA doit prouver son exactitude à tout moment, dans des environnements et conditions de trafic complexes. Le calibrage continu et la vérification du système doivent être intégrés dans la maintenance du programme ;
 - évitement des sanctions largement relayé - ces récits d'évitement de la sanction minent l'intégrité du système et sa capacité dissuasive auprès du public ;
 - incapacité à identifier le véhicule et le conducteur - il est nécessaire de mettre en place des contrôles et des sanctions dissuasives lorsque les plaques minéralogiques ne sont pas affichées ou sont masquées ou falsifiées ;
 - proportion excessive des recettes issues des infractions d'excès de vitesse allant à des sociétés privées d'exploitation des caméras.
- D'autres aspects sont également à considérer et peuvent être repris dans la législation et gérés grâce à des politiques. Idéalement, ces questions doivent être incluses dans le cadre législatif afin de s'assurer que la confiance du public dans le système est préservée :
- Il convient d'assurer la sécurité des données. Cela couvre un large éventail de sources de données, notamment la capture des données de la route et leur transfert hors site pour être traitées, ainsi que leur stockage sécurisé et l'utilisation des données. Il existe toute une série de façons de recueillir, transférer, stocker et traiter les données de manière sécurisée (p. ex. utilisation d'un cryptage, sécurisation des données par mot de passe ou moyen biométrique) ;
 - Les protocoles de sécurité des données doivent gérer deux risques :
 1. que des personnes non autorisées accèdent aux données
 2. que le personnel autorisé accède aux données et les utilise à des fins inappropriées (p. ex. effacement de sanctions du casier judiciaire). Des protocoles de sécurité des données solides peuvent contribuer à gérer la corruption
 - Seuils de tolérance (c.-à-d. niveau au-delà de la limitation de vitesse prescrite qui sera autorisée par l'organisme de contrôle avant qu'un procès-verbal ne soit délivré)
 - Proportion des contrôles qui sont visibles et dissimulés. Les études ont montré qu'une combinaison de contrôles radar visibles et dissimulés améliore davantage la sécurité routière que si seulement l'un des deux est mis en place seul¹⁵.
 - Information du public concernant l'exploitation des radars. Cela peut par exemple inclure une signalisation prévenant les automobilistes de la présence des radars. La signalisation peut être générale (p. ex. « pour votre sécurité contrôles radars fréquents ») ou spécifique à l'emplacement (p. ex. « pour votre sécurité contrôles automatiques ») ou un pictogramme de radar accompagné d'une distance). Elle pourrait également inclure la publication des noms des rues où des contrôles sont en place (p. ex. via les réseaux sociaux de la police) ;
 - Hypothèque des fonds (p. ex. utilisation des fonds récoltés par le biais des amendes financières aux fins uniques de sécurité routière) ;
 - Plus l'excès de vitesse est élevé, plus la sanction doit être forte. Il est important de ne pas avoir une sanction unique pour les infractions d'excès de vitesse, car cela pourrait encourager les conducteurs à rouler à de très hautes vitesses, car la sanction n'étant plus forte à une vitesse plus élevée.
- Une démarche supplémentaire a été prise à certains endroits pour améliorer la confiance du public et créer un mécanisme de contrôle indépendant des opérations de contrôle automatique. Certaines juridictions ont mis sur pied une commission sur les radars en tant qu'organe indépendant chargé de superviser les plaintes/appels et de garantir que les procédures et pratiques sont conformes à la politique prescrite. Il convient d'étudier la possibilité de créer ce type d'entité.

C. Organisation et financement

Il est nécessaire de déterminer quel(s) organisme(s) est(sont) responsable(s) des aspects discrétionnaires du système (par exemple, la police, la justice, le trésor, les organismes ou les ministères liés à la voirie et au transport). Dans certains pays, la responsabilité des agences

gouvernementales pour toutes les opérations et la gestion du système est inscrite dans la loi. Dans d'autres, il arrive que des sociétés privées exploitent les radars et fournissent les images au gouvernement afin qu'il puisse les traiter. Il arrive également que des sociétés privées se chargent du processus dans son intégralité, de l'exploitation des radars à la délivrance des procès-verbaux. Il convient de réfléchir à l'accès adéquat aux données pertinentes sur la base desquelles chaque agence/organisme est légalement autorisé à engager des poursuites.

Le système de CA doit être viable d'un point de vue économique. Un financement pour la mise en place, la maintenance, et l'exploitation continue est nécessaire. Ceci peut être réalisé grâce à un financement public et/ou un partenariat public-privé (PPP), dans lequel le secteur privé finance l'installation et les coûts opérationnels (y compris la maintenance) du programme tout en recevant une partie des recettes issues des amendes pour excès de vitesse. Si la partie des recettes reversée au privé est trop élevée, cela pourrait générer des protestations et un manque de confiance dans le programme de la part du public.

Il est essentiel qu'un centre disposant des ressources suffisantes soit établi afin de faire en sorte qu'une grande proportion des infractions soit détectée, que les procès-verbaux soient envoyés et qu'il y ait des poursuites, car c'est cela qui dissuadera les automobilistes de rouler au-delà de la limitation de vitesse. À tout le moins, il convient d'envisager de couvrir les frais courants liés à la maintenance et à la viabilité de l'exploitation du système et du centre de traitement.

D. Sélection des sites et installation des radars

Sélection des sites : Il est nécessaire de tenir compte d'une série d'éléments lors de la sélection des sites pour l'installation des dispositifs de CA. Il faut avant tout veiller à maximiser les résultats en matière de sécurité routière, lesquels doivent inclure :

- les sites ayant connu des accidents graves (à l'appui de données pertinentes sur les accidents),
- des profils de vitesse élevés ou excessifs (à l'appui de données pertinentes sur la vitesse), et
- l'identification proactive/prédictive d'éventuels sites d'accidents.

Installer des radars là où des accidents graves sont survenus est un bon début ; améliorer la réduction du nombre d'accidents dans un délai relativement court peut contribuer à asseoir la crédibilité du CA, à obtenir l'acceptation du public et constituer une justification politique, ainsi qu'à faciliter les évaluations visant à montrer l'impact sur la sécurité routière, en particulier à court terme. Se concentrer sur des emplacements où des accidents graves se sont déjà produits est important, mais il ne faut pas que cela soit le seul indicateur utilisé pour sélectionner des sites d'installation de radars. Par exemple, les voies rapides construites récemment devraient disposer de CA intégrés au moment de la construction afin de prévenir les accidents en garantissant une vitesse des automobilistes modérée dès le départ.

Le radar doit être adapté à l'emplacement où il est installé. La décision concernant le type de radar à utiliser est liée à l'infrastructure et au tracé routier, à l'accès au bas-côté de la route, au type de technologie choisie pour détecter la vitesse (p. ex. radar, laser, boucle à induction), et à la combinaison voulue de contrôles de vitesse mobiles et fixes.

Le site idéal pour placer un radar doit :

- avoir connu des accidents graves, mais il ne faut pas non plus attendre que des accidents graves se produisent sur des routes nouvellement construites comme décrit précédemment. Il est important de ne pas se concentrer *uniquement* sur les accidents graves *liés à la vitesse*, car de nombreuses juridictions ont du mal à identifier la vitesse comme facteur contributif majeur à un accident, car la formation suivie pour mener des enquêtes sur les accidents est minime.
- avoir un historique d'excès de vitesse/de comportements à haut risque (comme mentionné précédemment - les nouvelles routes doivent intégrer des CA dès le départ) ;
- permettre une mesure précise de la vitesse à cet emplacement
- faciliter la dissuasion générale (c.-à-d. dissuader le plus de personnes possible de commettre des excès de vitesse) - les radars devraient être déployés/exploités pour un nombre d'heures déterminé afin de garantir qu'ils fonctionnent de manière suffisamment régulière pour optimiser la dissuasion de commettre des excès de vitesse. Lorsque c'est possible d'un point de vue législatif, des contrôles doivent être déployés sur l'ensemble du réseau routier de manière aléatoire. Cette répartition aléatoire des contrôles contribuera à renforcer la perception de la détection, parce que les conducteurs sont moins susceptibles de deviner où sont les radars, ce qui maximise l'effet dissuasif. L'inclusion de lieux ayant connu des accidents graves est néanmoins importante pour permettre d'obtenir des résultats positifs grâce à une réduction du nombre d'accidents, de blessés et de décès ;
- permettre une exploitation sécurisée (notamment pour la sécurité du personnel qui procède au calibrage, à la maintenance et à la récupération des données, le cas échéant) ;
- fournir un accès à une source d'électricité et les moyens adéquats pour les transferts de données ;
- permettre une mesure précise de la vitesse et que des images lisibles soient recueillies (tenir compte de la position par rapport au soleil levant/couchant, des barrières le long des routes, de la trajectoire des véhicules, etc.) ;



- permettre une mesure de la vitesse incontestable (envisager de positionner le radar à une distance adaptée des panneaux de limitation de vitesse après un changement de la limitation de vitesse)
- permettre la détection et l'enregistrement des excès de vitesse des motos et de l'immatriculation des motos
- assurer la sécurité des radars contre le vandalisme, laquelle peut inclure l'installation d'un équipement de surveillance donnant sur les radars
- assurer la poursuite du déclin du nombre d'accidents graves, mais en conservant les radars aux emplacements où ils fonctionnent et où le nombre d'accidents graves est en diminution. Des radars peuvent également être installés temporairement pour contrôler la vitesse à des emplacements spécifiques, comme dans les zones de travaux routiers.

Pour les pays à forte proportion de deux roues (p. ex. motos/scooters), les sites doivent permettre des possibilités de détection correctes, notamment l'utilisation de radars capables de détecter les motos parmi les autres véhicules dans la circulation.

E. Maintenance et calibrage des radars

Une évaluation, une validation et une maintenance régulières de l'équipement/de la technologie doivent être réalisées (p. ex. radars à inspecter physiquement toutes les quatre semaines) et financées par des budgets opérationnels ou requis dans le cadre d'un contrat conclu avec un partenaire privé. Un calibrage de bonnes pratiques doit être réalisé de manière sécurisée et régulière (au moins annuellement) ou après une réparation et devrait être fait par une institution indépendante (p. ex. bureau principal des Mesures ou bureau de Métrologie). Les exigences en matière de calibrage doivent être inscrites dans la loi et des preuves de ces calibrages doivent constituer des preuves légales de l'exactitude de l'appareil. Dans certains pays par exemple, lorsqu'un CA est vérifié et calibré, un certificat d'exactitude est délivré pour l'appareil, lequel comprend une date d'expiration. La présentation de ce certificat à un tribunal constitue une preuve légale de l'appareil.

F. Identification unique du véhicule à partir d'une image (immatriculation/identification du véhicule)

Un système de CA doit pouvoir fournir l'identification unique de chaque véhicule, y compris pour les motos (ce qui peut nécessiter une technologie ou un montage particuliers), afin qu'un procès-verbal puisse être délivré. Pour ce faire, une photographie de la plaque d'immatriculation ou minéralogique est prise et cette image est reliée à un registre des véhicules immatriculés. Pour y parvenir, il doit y avoir une forte proportion de véhicules immatriculés dont les plaques d'immatriculation correspondent exactement au véhicule associé et qui sont lisibles sur l'image prise par le radar. Il est possible que cela soit fait par une personne qui statue sur l'image, ou grâce à l'utilisation de la LAPI. L'efficacité de ce processus nécessite qu'une proportion raisonnable de tous les véhicules soit immatriculée et que les véhicules portent les plaques d'immatriculation autorisées. Il convient de mettre en place un cadre législatif suffisant pour dissuader l'usage frauduleux ou incorrect des plaques d'immatriculation ou minéralogiques.

Il est essentiel que ce cadre législatif oblige tous les véhicules à être immatriculés, que les plaques d'immatriculation soient correctement fixées et qu'elles soient visibles et lisibles. L'expérience de certains pays montre que si des personnes réalisent qu'il existe une forte probabilité qu'elles soient prises sur le fait d'excès de vitesse par un CA, il peut y avoir une augmentation du nombre de véhicules non immatriculés ou de véhicules ayant de fausses plaques d'immatriculation. Ce risque peut être géré en garantissant des contrôles renforcés et visibles du non-respect de l'immatriculation des véhicules sur la route, notamment des sanctions suffisantes pour dissuader les comportements délictueux.

G. Associer le véhicule à un propriétaire enregistré et contacter le propriétaire officiel lors de la délivrance d'un procès-verbal

Un système doit être en place pour faire le lien entre un véhicule détecté et le propriétaire officiel du véhicule. La législation doit garantir que le propriétaire officiel du véhicule fournisse son nom complet et ses coordonnées aux autorités compétentes en matière d'immatriculation, et qu'il la notifie de toute modification de ces données (p. ex. obliger les propriétaires de véhicules à actualiser les données en cas de changement d'adresse ou de transfert de propriété du véhicule). La bonne pratique montre qu'il doit y avoir un délai (p. ex. entre une semaine et un mois) pour notifier l'autorité qu'un changement est survenu et des sanctions doivent être en place afin de garantir et d'appuyer le respect de ce délai.

H. Délivrer un procès-verbal au bon contrevenant (enquête/jugement)

Une fois que le propriétaire du véhicule a été identifié et que l'infraction a été validée, un procès-verbal peut être envoyé. Cette procédure peut se dérouler de diverses manières (p. ex. par courrier postal, courriel, sms). Idéalement, la délivrance du procès-verbal devrait inclure un mécanisme qui permette de confirmer que le propriétaire a bien reçu le procès-verbal. Dans certains cas, il se peut que le propriétaire officiel ne soit pas le conducteur en infraction. Il convient donc de disposer d'un processus pour identifier le conducteur. En général, les juridictions utilisent l'une des deux méthodes suivantes pour gérer cette situation :

1. La reconnaissance faciale est utilisée pour identifier le conducteur et délivrer le procès-verbal.
2. La législation sur la responsabilité du propriétaire.

Un système de reconnaissance faciale nécessite une vaste base de données reprenant tous les conducteurs enregistrés ainsi qu'une photo de leur visage. Il faut également disposer de radars de face, qui prennent des photos du visage du conducteur et de la plaque d'immatriculation du véhicule. Cela peut impliquer d'installer deux caméras différentes sur chaque site de contrôle. Ce système requiert un processus au cours duquel l'image du visage du contrevenant est comparée aux visages de tous les conducteurs enregistrés dans la base de données afin de trouver une correspondance avec le conducteur en infraction. Ce système s'accompagne de difficultés : 1) il peut se révéler impossible d'identifier des conducteurs enregistrés dans une autre juridiction, 2) le fait de photographier les visages peut poser des problèmes de protection de la vie privée, et 3) identifier les conducteurs de motos qui portent des casques intégraux ou les conducteurs qui portent d'autres couvre-chefs comme des coiffes culturelles ou religieuses, ou un conducteur portant des lunettes de soleil.

Au vu de ces difficultés, les dispositions concernant la responsabilité du propriétaire sont considérées comme étant une option plus judicieuse et doivent être adoptées dans la politique et la législation pour permettre une meilleure identification des conducteurs en infraction. Ces dispositions permettent au propriétaire du véhicule, si ce n'est pas lui qui conduisait le véhicule au moment de l'infraction, de désigner le conducteur ayant commis l'infraction par le biais d'une déclaration juridique. Par la suite, le procès-verbal est annulé et redélivré au conducteur désigné. La législation doit inclure une sanction grave en cas de fausse déclaration par les propriétaires enregistrés et obliger le propriétaire enregistré à désigner/signaler la personne qui conduisait le véhicule au moment de l'infraction.

Identifier les conducteurs de véhicules de société, de leasing ou de location peut se révéler complexe. Des solutions existent, lesquelles ont été mises en œuvre dans diverses juridictions afin de surmonter ces difficultés, notamment que l'immatriculation de chaque véhicule mentionne le nom de la personne désignée par une entreprise comme étant le détenteur officiel du véhicule, ou qu'il existe des registres officiels (un registre électronique ou papier) indiquant quand un véhicule a été alloué à un employé ou est loué par un tiers. Les dispositions relatives à la responsabilité du propriétaire peuvent s'appliquer aux entreprises, avec des sanctions sensiblement plus élevées si elles manquent à leur obligation de désigner un conducteur (dans le cas des entreprises).

I. Système de gestion des contestations des infractions

La justice procédurale est un élément fondamental d'un système de CA. Un système judiciaire doit exister au sein du cadre législatif et permettre à un conducteur accusé d'excès de vitesse ou de tout autre comportement illégal de contester l'infraction. Celui-ci peut comprendre un système par lequel il est possible de se défendre par écrit auprès de la police ou de l'autorité compétente et par lequel le conducteur accusé peut être entendu par un officier judiciaire, comme un juge ou un magistrat dans un tribunal. Il convient d'identifier ou d'inclure une disposition autorisant la contestation ou la révision de l'infraction supposée sur le procès-verbal. Il est également important de s'assurer que les preuves sur lesquelles reposent les poursuites judiciaires sont solides, car lorsque les poursuites n'aboutissent pas en raison d'une collecte et d'une présentation de preuves défaillantes, cela peut compromettre le programme de CA. Par exemple, il est utile d'envisager de fournir une photo de l'infraction (ainsi qu'un rapport sur l'infraction ou à tout moment au cours de la procédure) au propriétaire du véhicule afin d'éviter les plaintes et les contestations juridiques.



J. Procédure visant la mise en œuvre des sanctions et la gestion des récidivistes

Il convient de disposer d'un système qui assure le suivi et la régularisation rapide des amendes impayées. Cela peut se faire de diverses manières. Certaines juridictions proposent une incitation au paiement d'une amende, comme une réduction si elle est payée dans le mois. D'autres juridictions appliquent une amende supplémentaire pour paiement tardif. Si un conducteur néglige de payer l'amende, la loi doit comprendre une disposition permettant d'exiger le paiement. Cela peut inclure une convocation de l'accusé au tribunal assortie de sanctions graves pour défaut de comparution (p. ex. un mandat d'arrêt). Dans certaines juridictions, les amendes impayées interdisent les transactions avec des agences gouvernementales (p. ex. impossibilité d'immatriculer un véhicule ou de renouveler un permis de conduire tant que les amendes n'ont pas été acquittées).

Les bonnes pratiques incluent un mécanisme visant à gérer les contrevenants récidivistes. Les récidivistes ne doivent pas être autorisés à continuer de payer la même amende (minimale) à chaque infraction. La sanction doit augmenter pour dissuader les prochaines infractions et être proportionnelle à la gravité de l'infraction (p. ex. des amendes financières croissantes, une perte de points [points associés à un permis de conduire et qui peuvent mener à une suspension du permis lorsqu'un certain nombre de points sont cumulés], la perte du permis, la mise à la fourrière du véhicule ou la prison). Des études prouvent que les personnes qui commettent des excès de vitesse sont également susceptibles de commettre d'autres infractions routières et d'autres crimes, et présentent un risque plus élevé d'être impliqués ultérieurement dans des accidents graves¹⁶.

Pour parvenir à une dissuasion générale (et donc améliorer le comportement des usagers de la route), les sanctions imposées doivent être fixées de manière adéquate. Cette question n'est pas abordée ici, mais fait l'objet d'un autre guide en cours d'élaboration par le GRSP.

K. Évaluation visant à montrer les améliorations de la sécurité routière

Un programme de contrôle automatique de la vitesse bien géré aura des incidences positives sur la sécurité routière, notamment des résultats concrets importants par rapport à l'investissement réalisé grâce à la diminution du nombre de décès et de blessés, et des risques encourus. Pouvoir présenter les résultats positifs découlant de la mise en place d'un système de CA est important pour plusieurs raisons :

1. Convaincre les décideurs politiques de l'utilité de la gestion de la vitesse et du CA ;
2. Informer le public des améliorations en matière de sécurité ;
3. Élargir et affiner le système de CA.

Dès le lancement du programme de contrôles radar, des évaluations doivent être prévues, afin de garantir que la vitesse de référence et les données relatives aux accidents peuvent être recueillies et que des fonds sont mis à disposition pour les recherches liées aux évaluations¹⁷.

4 Références

¹ Tingvall, C., & Haworth, N. (1999). Vision Zero—An ethical approach to safety and mobility. Document présenté lors de la 6^e Conférence internationale sur la Sécurité routière et les contrôles routiers (International Conference Road Safety & Traffic Enforcement: Beyond 2000).

Job, RFS. Re-invigorating and refining Safe System advocacy. Journal of the Australasian College of Road Safety, 28 (1), 64-68.

² Elvik, R. (2005). Speed and Road Safety: Synthesis of evidence from evaluation studies. Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board, 1908, 59-69.

Job, RFS & Sakashita, S. (2016). Management of speed: The low-cost, rapidly implementable effective road safety action to deliver the 2020 road safety targets. Journal of the Australasian College of Road Safety, mai 2016, 65-70.

³ Nilsson, G. (2004). Traffic Safety Dimension and the Power Model to describe the Effect of Speed on Safety. Institut de technologie Lund, Suède.

⁴ Elvik, R. (2009). The Power Model of the relationship between speed and road safety: Update and new analyses. Rapport n° 1034/2009. ARRB Group Limited, Melbourne.

⁵ Partenariat mondial pour la sécurité routière (2008). Gestion de la vitesse : Manuel de sécurité routière à l'intention des décideurs et des intervenants. Genève : Organisation mondiale de la santé/Partenariat mondial pour la sécurité routière (OMS/GRSP), 2008.

Job, RFS & Sakashita, S. (2016). Management of speed: The low-cost, rapidly implementable effective road safety action to deliver the 2020 road safety targets. Journal of the Australasian College of Road Safety, 72 (2), 65-70.

Organisation mondiale de la santé (OMS) (2010) Systèmes de données : Manuel de sécurité routière à l'intention des décideurs et des intervenants. OMS : Genève.

⁶ Cameron, M. (2003). Potential benefits and costs of speed changes on rural roads. Report CR216. Centre de recherche sur les accidents de l'université Monash, État de Victoria, Australie.

Job, RFS & Sakashita, S. (2016). Management of speed: The low-cost, rapidly implementable effective road safety action to deliver the 2020 road safety targets. Journal of the Australasian College of Road Safety, mai 2016, 65-70.

Gomez H.M., Job S, Adriazola-Steil, C., Wegman F., Bezabeh G., Bradford J., et al. (2017). Chapter 4: Safety, in Global Mobility Report 2017. Washington, DC: Sustainable Mobility for All.

⁷ de Roos, M. and Marsh, F. (2017). Speed limits: Getting the limit right – the first step in effective Speed Management. Journal of the Australasian College of Road Safety, 28(2), 55-59

Graham, A. & Sparkes, P. (2010). Casualty reductions in NSW associated with the 40 km/h school zone initiative. 2^e Conférence d'Australasie sur la sécurité routière, la recherche, le contrôle et la sensibilisation de 2010 (2010 Australasian Road Safety, Research, Policing and Education Conference 2), 31 août – 3 septembre 2010, Canberra, Territoire de la Capitale australienne.

Sliogeris, J. (1992). 110 kilometre per hour speed limit-evaluation of road safety effects.

Stuster, J., Coffman, Z. & Warren, D. (1998). Synthesis of safety research related to speed and speed management. Publication n° FHWA-RD-98-154.

⁸ Carsten, OMJ., Fowkes, M., Lai, F., Chorlton, K., Jamson, S., Tate, FN., Simpkin, R. (2008). Intelligent speed adaptation: Final report to Department for Transport. Juin 2008. University of Leeds et MIRA Ltd.

Varhelyi, A. (2002). Speed management via in-car devices : effects, implications, perspectives. Transportation 29, 237-252.

⁹ Huang, J., Liu, P., Zhang, X., Wan, J., and Li, Z. (2011). Evaluating the Speed Reduction Effectiveness of Speed Bump on Local Streets. ICCTP 2011: pp. 2348-2357.

[http://ascelibrary.org/doi/abs/10.1061/41186\(421\)234](http://ascelibrary.org/doi/abs/10.1061/41186(421)234)

Makwasha, T. and Turner, B. (2017). Safety of raised platforms on urban roads. Journal of the Australasian College of Road Safety, 28(2), 20-27.

Mountain, L.J., Hirst, W.M., and Maher, M.J. (2005). Are speed enforcement cameras more effective than other speed management measures?: The impact of speed management schemes on 30 mph roads". Accident Analysis & Prevention. 37(4), 742-754.

Turner, B., Makwasha, T. and Hillier, P. (2017). Infrastructure treatments for managing speeds on rural and urban arterial roads. *Journal of the Australasian College of Road Safety*, 28(2), 13-20.

¹⁰ Wilson, C., Willis, C., Hendrikz, J.K., Le Brocq, R., Bellamy, N. Speed cameras for the prevention of road traffic injuries and deaths. *Cochrane Database of Systematic Reviews* 2010, Issue 11. Art. No. : CD004607. DOI: 10.1002/14651858.CD004607.pub4.

Li, R., El-Basyouny, K., Kim, A., and Gargoum, S. (2017). Relationship between road safety and mobile photo enforcement performance indicators: A case study of the city of Edmonton. *Journal of Transportation Safety & Security*, 9(2):195-215,

Partenariat mondial pour la sécurité routière (2008). *Gestion de la vitesse : Manuel de sécurité routière à l'intention des décideurs et des intervenants*. Genève : Organisation mondiale de la santé/Partenariat mondial pour la sécurité routière (OMS/GRSP), 2008.

Soole, D.W., Watson, B.C., & Fleiter, J.J. (2014). A review of international speed enforcement policies and practices: Evidence-based recommendations for best practice. In Ahram, T., Karwowski, W., & Marek, T. (Eds.) *Actes de la 5^e Conférence internationale sur les facteurs humains appliqués et l'ergonomie (International Conference on Applied Human Factors and Ergonomics)*, AHFE International, Cracovie, Pologne. <https://eprints.qut.edu.au/75877/2/75877.pdf>

¹¹ Job, RFS & Sakashita, S. (2016). Management of speed: The low-cost, rapidly implementable effective road safety action to deliver the 2020 road safety targets. *Journal of the Australasian College of Road Safety*, mai 2016, 65-70.

¹² Organisation mondiale de la santé (OMS) (2013). *Sécurité des piétons : manuel pour les décideurs et les intervenants* OMS : Genève.

¹³ Soole, D.W., Watson, B.C., & Fleiter, J.J. (2013). Effects of average speed enforcement on speed compliance and crashes: A review of the literature. *Accident Analysis & Prevention*, 54, 46-56.

Montella, A., Imbriani, L. L., Marzano, V., & Mauriello, F. (2015). Effects on speed and safety of point-to-point speed enforcement systems: evaluation on the urban motorway A56 Tangenziale di Napoli. *Accident Analysis & Prevention*, 75, 164-178.

¹⁴ Fleiter, J.J. & Watson, B. (2012). Automated speed enforcement in Australia: Recent examples of the influence of public opinion on program sustainability. *Journal of the Australasian College of Road Safety*, 23(3), pp. 59-66. <https://eprints.qut.edu.au/56151/2/56151.pdf>.

Fleiter, J.J., Lewis, I., Kaye, S., Soole, D., Rakotonirainy, A., & Debnath, A. (2016) *Public Demand for Safer Speeds: Identification of Interventions for Trial*. Austroads Ltd., Sydney, N.S.W.

Job, RFS., Sakashita, C., Mooren, L., Grzebieta, R. (2013). *Community Perceptions and Beliefs Regarding Low Level Speeding and Suggested Solutions*. Actes de la réunion annuelle du TRB (Transportation Research Board), Washington DC, janvier 2013.

¹⁵ Cameron, M. H. (2008). *Development of Strategies for Best Practice in Speed Enforcement in Western Australia*. Supplementary Report. Melbourne : Centre de recherche sur les accidents de l'université Monash.

Keall, M. Povey, L.J, Frith, WJ. (2001). The relative effectiveness of a hidden versus a visible speed camera programme. *Accident Analysis & Prevention*, 33 (2), 277-284.

¹⁶ Watson, B., Siskind, V., Fleiter, J.J., Watson, A., & Soole, D. (2015) Assessing specific deterrence effects of increased speeding penalties using four measures of recidivism. *Accident Analysis and Prevention*, 84, pp. 27-37.

¹⁷ Partenariat mondial pour la sécurité routière (2008). *Gestion de la vitesse : Manuel de sécurité routière à l'intention des décideurs et des intervenants*. Genève : Organisation mondiale de la santé/Partenariat mondial pour la sécurité routière (OMS/GRSP), 2008.

Organisation mondiale de la santé (OMS) (2010) *Systèmes de données : Manuel de sécurité routière à l'intention des décideurs et des intervenants*. OMS : Genève.

5 Liste de vérification pour déterminer le niveau de préparation aux radars et autres contrôles automatiques

Utilisez cette liste de vérification pour :

- évaluer votre niveau de préparation pour mettre en œuvre le CA, et
- déterminer les mesures à prendre pour améliorer les problèmes identifiés pour permettre la mise en place d'un système efficace.

Éléments à prendre en compte	Exigences minimales	Éléments à prendre en compte dans les étapes suivantes pour améliorer la situation (si possible, ce n'est pas essentiel)	Comment ? Où trouver les informations dans ce guide ?
Politiques	<p>Les décideurs politiques comprennent-ils les retombées positives de la gestion de la vitesse sur la sécurité routière ?</p> <p>Les décideurs politiques acceptent-ils l'utilité du CA ?</p> <p>L'acceptation politique est-elle suffisante pour mettre en place un programme de CA ?</p> <p>Existe-t-il une estimation des recettes potentielles pour le gouvernement (qui peuvent être utilisées pour améliorer encore la sécurité routière) ?</p>	<p>Existe-t-il une politique relative à l'allocation des recettes issues des activités de sécurité routière ?</p>	<p><i>Comment ? Utiliser les éléments probants pour démontrer l'efficacité des contrôles de vitesse pour réduire la vitesse et le nombre d'accidents.</i></p> <p>Se référer à : Section 3. Contexte - La réelle nécessité de gérer la vitesse et l'utilité pratique puissante du CA Section 3A. Politiques</p>
Législation et décisions politiques pouvant être légiféré	<p>La législation identifie-t-elle l'agence ou les agences responsable(s) des diverses parties du système de CA ?</p> <p>Avez-vous l'autorisation d'utiliser un certain type de radars (homologation par type) ?</p> <p>Existe-t-il une procédure légale pour identifier le véhicule et le conducteur ?</p> <p>Existe-t-il une procédure légale pour poursuivre un contrevenant ?</p>	<p>Existe-t-il une disposition relative à la responsabilité du propriétaire dans la loi ?</p> <p>Existe-t-il une politique relative au seuil de tolérance dans les contrôles ?</p> <p>Une partie des contrôles peut-elle être réalisée de manière dissimulée ?</p> <p>Existe-t-il une politique sur la communication relative à l'exploitation du CA (p. ex. promotions dans les médias, signalisation des radars générale ou spécifique au lieu, visibilité des radars) ?</p>	<p><i>Comment ? À traiter dans la législation et les politiques</i></p> <p>Se référer à : Section 3A. Politiques Section 3B. Législation et décisions politiques pouvant être légiféré Se référer à : Section 3F. Identification unique du véhicule à partir d'une image (immatriculation/identification du véhicule)</p>

Éléments à prendre en compte	Exigences minimales	Éléments à prendre en compte dans les étapes suivantes pour améliorer la situation (si possible, ce n'est pas essentiel)	Comment ? Où trouver les informations dans ce guide ?
	<p>Les organisations ayant besoin d'accéder aux données générées par le CA, données sur les permis de conduire, et données relatives à l'immatriculation du véhicule, ont-elles le droit juridique d'y accéder ?</p> <p>Existe-t-il des politiques et des protocoles relatifs à la sécurité des données pour :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. sécuriser la saisie et le transfert de données routières ? 2. sécuriser le stockage et l'utilisation des données ? 3. éviter les accès non autorisés ? <p>Existe-t-il une politique relative au fait que les radars doivent être adaptés à leur utilisation (p. ex. pour qu'ils fonctionnent efficacement dans l'environnement où ils seront utilisés, comme des conditions de chaleur extrême, de froid ou d'humidité ?</p> <p>Les plaques d'immatriculation sont-elles, globalement, visibles clairement à une vitesse élevée ou en cas de faible luminosité ?</p>	<p>Un certificat d'exactitude de l'équipement est-il prévu pour passer outre aux contestations judiciaires fondées sur un équipement inexact ?</p> <p>Une décision a-t-elle été prise quant à l'allocation des recettes issues des amendes imposées suite à une détection par radar à la sécurité routière ?</p> <p>Existe-t-il des sanctions pour la conduite d'un véhicule non immatriculé ? Existe-t-il des sanctions pour ne pas avoir une plaque d'immatriculation visible et lisible ?</p>	
<p>Éléments relatifs à l'organisation et au financement</p>	<p>Existe-t-il des financements publics pour développer et entretenir un programme de CA, ou un partenariat conclu avec le secteur privé grâce auquel les financements publics ne sont pas nécessaires ? (Il suffit que l'une des deux propositions soit vraie pour répondre « oui »)</p> <p>Les organisations qui ont besoin d'accéder à des données générées par le CA, aux données relatives aux permis de conduire, et aux données relatives à l'immatriculation des véhicules disposent-elles des moyens pour y accéder ?</p> <p>La capacité de traitement des infractions est-elle suffisante pour gérer le volume d'infractions dans un délai raisonnable ?</p>	<p>Le montant recueilli à partir du paiement des excès de vitesse à des sociétés privées est-il proportionnel aux services fournis par cette société ?</p>	<p><i>Comment ? À traiter dans la législation et les politiques</i></p> <p>Se référer à : Section 3C. Organisation et financement</p>

Éléments à prendre en compte	Exigences minimales	Éléments à prendre en compte dans les étapes suivantes pour améliorer la situation (si possible, ce n'est pas essentiel)	Comment ? Où trouver les informations dans ce guide ?
	Le système de traitement des procès-verbaux est-il compatible avec et apte à traiter les procès-verbaux générés par la technologie automatique dédiée ?		
Sélection des sites et installation des radars	<p>Tous les sites où sont implantés des radars permettent-ils une détection exacte de la vitesse et la capture d'images lisibles ? (tenir compte de la position par rapport au soleil levant/couchant, aux barrières en bordure de route, aux changements de la limitation de vitesse à certains moments de la journée, p. ex. les zones scolaires)</p> <p>Tous les sites où sont implantés des radars permettent-ils une exploitation et une maintenance sécurisées de ceux-ci ?</p> <p>Tous les radars sont-ils placés de manière à ce que le positionnement ne contribue pas à un enregistrement inexact de la vitesse ou de la saisie des données ?</p>	<p>Existe-t-il des données précises sur les accidents mortels et graves pouvant être utilisées pour opérer la sélection des sites ?</p> <p>Les installations des radars ont-elles été gérées de manière à éviter une augmentation du risque d'accident (p. ex. choix d'emplacements qui minimisent les risques, barrières de protection et infrastructure sécuritaire afin d'éviter qu'un véhicule n'entre en collision avec un poteau de radar) ?</p> <p>L'historique des fournisseurs de radars potentiels a-t-il été évalué pour la durabilité et la maintenance du système ? (Cela peut inclure une vérification approfondie des références du fournisseur du système, notamment des visites en personne chez des utilisateurs des produits afin des vérifier les allégations du fabricant).</p> <p>Existe-t-il un système de vérification des appareils à distance pour surveiller l'intégrité des appareils ?</p>	<p><i>Comment ? À traiter dans la législation et les politiques</i></p> <p>Se référer à : Section 3D. Sélection des sites et installation des radars</p>
Entretien et calibrage des radars	<p>Existe-t-il un protocole et des ressources adaptées pour la maintenance des radars ?</p> <p>Existe-t-il un protocole et des ressources adaptées pour le calibrage des radars ?</p>	<p>Le calibrage est-il réalisé par un organisme habilité indépendant ?</p> <p>S'ils sont exploités par une société privée, des exigences en matière de maintenance et de calibrage sont-elles spécifiées ?</p>	<p><i>Comment ? À traiter dans la législation et les politiques</i></p> <p>Se référer à : Section 3C. Organisation et financement Section 3D. Sélection des sites et installation des radars Section 3E. Maintenance et calibrage des radars</p>

Éléments à prendre en compte	Exigences minimales	Éléments à prendre en compte dans les étapes suivantes pour améliorer la situation (si possible, ce n'est pas essentiel)	Comment ? Où trouver les informations dans ce guide ?
Identification unique du véhicule à partir d'une image (immatriculation/identification du véhicule)	<p>Une proportion raisonnable de l'ensemble des véhicules est-elle immatriculée ?</p> <p>Une proportion raisonnable des véhicules immatriculés affichent-ils correctement des plaques d'immatriculation lisibles par le radar qui identifient ce véhicule de manière unique ?</p> <p>La législation en place impose-t-elle que les plaques d'immatriculation du véhicule soient positionnées correctement afin qu'elles puissent être détectées par un radar, claires et lisibles, afin de dissuader les conducteurs d'essayer d'éviter la détection des radars ?</p>	<p>Existe-t-il des contrôles et des sanctions suffisantes pour dissuader les conducteurs de ne pas afficher correctement leurs plaques d'immatriculation ?</p>	<p><i>Comment ? À traiter dans la législation et grâce à des contrôles et à un régime de sanctions bien établi</i></p> <p>Se référer à : Section 3F. Identification unique du véhicule à partir d'une image (immatriculation/identification du véhicule)</p>
Associer le véhicule à un propriétaire enregistré et contacter le propriétaire officiel lors de la délivrance d'un procès-verbal	<p>Une proportion raisonnable des registres de véhicules immatriculés renvoie-t-elle au bon propriétaire ?</p> <p>Existe-t-il un système permettant d'associer un véhicule détecté au propriétaire du véhicule ?</p> <p>Existe-t-il une législation garantissant que les propriétaires de véhicules fournissent leur nom complet et leurs coordonnées aux autorités en charge de l'immatriculation des véhicules ?</p>	<p>Existe-t-il une législation garantissant que les propriétaires de véhicules actualisent rapidement leurs informations lorsqu'un changement survient ou dans le cas d'un transfert de propriété du véhicule ?</p>	<p><i>Comment ? À traiter dans la législation et disposer d'une solide base de données</i></p> <p>Se référer à : Section 3G. Associer le véhicule à un propriétaire enregistré et contacter le propriétaire officiel lors de la délivrance d'un procès-verbal</p>
Délivrer un procès-verbal au bon contrevenant (enquête/jugement)	<p>Existe-t-il un système grâce auquel le propriétaire peut être contacté afin de recevoir le procès-verbal ?</p> <p>Existe-t-il un processus pour identifier le conducteur en infraction si ce dernier n'est pas le propriétaire ?</p>	<p>Existe-t-il des dispositions relatives à la responsabilité du propriétaire permettant au propriétaire du véhicule de désigner le conducteur en infraction par le biais d'une déclaration juridiquement contraignante ?</p> <p>Existe-t-il un cadre législatif, des contrôles et une sanction sévère pour punir les fausses déclarations émises par les propriétaires de véhicules ?</p> <p>Existe-t-il une obligation imposant aux propriétaires de savoir et de signaler la personne qui conduisait au moment de l'infraction ?</p>	<p><i>Comment ? À traiter dans la législation</i></p> <p>Se référer à : Section 3H. Délivrer un procès-verbal au bon contrevenant (enquête/jugement)</p>

Éléments à prendre en compte	Exigences minimales	Éléments à prendre en compte dans les étapes suivantes pour améliorer la situation (si possible, ce n'est pas essentiel)	Comment ? Où trouver les informations dans ce guide ?
Système de gestion des contestations des infractions	Existe-t-il une procédure permettant au conducteur accusé d'excès de vitesse de contester légalement l'infraction ?	La procédure de contestation est-elle bien connue du public ?	<i>Comment ? À traiter dans la législation</i> Se référer à : Section 3I. Système de gestion des contestations des infractions
Procédure visant la mise en œuvre des sanctions et la gestion des récidivistes	Existe-t-il une procédure qui assure le suivi et la régularisation des amendes impayées ?	L'amende augmente-t-elle en cas de retard de paiement ? Existe-t-il une procédure de gestion des récidivistes ?	<i>Comment ? À traiter dans la législation et les politiques.</i> Se référer à : Section 3J. Procédure visant la mise en œuvre des sanctions et la gestion des récidivistes
Les sanctions punissant les excès de vitesse sont adéquates	Les sanctions pour excès de vitesse sont-elles suffisantes pour dissuader de rouler trop vite ? Les sanctions sont-elles plus fortes à mesure que la vitesse détectée augmente ? Les sanctions peuvent être trop élevées, ce qui n'incite pas la police à les appliquer. Ce risque est-il géré ? Existe-t-il un mécanisme pour appliquer une sanction punissant l'acceptation mensongère de la responsabilité de l'infraction (p. ex. utilisation frauduleuse des points d'inaptitude qui appartiennent à une autre personne) ?	Les sanctions augmentent-elles en cas de récidive ? Existe-t-il une sanction plus forte pour les véhicules de société ?	<i>Comment ? À traiter dans la législation et les politiques</i> Se référer à : Section 3J. Procédure visant la mise en œuvre des sanctions et la gestion des récidivistes
Évaluation visant à montrer les améliorations de la sécurité routière	Existe-t-il un plan pour évaluer les incidences du système de CA sur la sécurité ? Des fonds sont-ils disponibles pour réaliser cette évaluation ? La vitesse de référence et les données relatives aux accidents seront-elles recueillies dans le cadre de cette évaluation ?	Quelle est l'opinion de la population sur les contrôles automatiques de la vitesse ? Cette opinion évolue-t-elle (positivement) au fil du temps ? L'évaluation donne-t-elle l'occasion de défendre les radars sur la base des améliorations de la sécurité ?	<i>Comment ? À traiter dans la législation, dans les politiques et par le biais d'enquêtes d'opinion de la population</i> Se référer à : Section 3K. Évaluation visant à montrer les améliorations de la sécurité routière