

MÉMOIRE

Sécurité routière

Projet de loi n° 48 – Loi modifiant principalement le Code de la sécurité routière afin d'introduire des dispositions relatives aux systèmes de détection et d'autres dispositions en matière de sécurité routière



TABLE DES MATIÈRES

Introduction	4
1. Les municipalités, des partenaires essentiels	5
2. Des moyens financiers et du temps pour aménager de manière sécuritaire	5
3. Les systèmes de détection : un déploiement accéléré souhaité	8
3.1 Le nouveau régime de sanctions administratives pécuniaires	8
3.2 Désignation des endroits contrôlés	9
3.3 La propriété des systèmes de détection pouvant être utilisés	10
3.4 Les sommes découlant de l'utilisation des systèmes de détection	11
4. Encadrement de la circulation des véhicules hors route sur les chemins publics du réseau routier municipal	13
Synthèse des recommandations	15

La voix des gouvernements de proximité

Depuis maintenant 100 ans, l'Union des municipalités du Québec (UMQ) rassemble les gouvernements de proximité de toutes les régions du Québec. Sa mission est d'exercer un leadership fort pour des gouvernements de proximité autonomes et efficaces. Elle mobilise l'expertise municipale, accompagne ses membres dans l'exercice de leurs compétences et valorise la démocratie municipale. Ses membres, qui représentent plus de 85 % de la population et du territoire du Québec, sont regroupés en caucus d'affinité : municipalités locales, municipalités de centralité, cités régionales, grandes villes et municipalités de la Métropole.

Introduction

Le présent mémoire vise à faire part des commentaires de l'Union des municipalités du Québec (UMQ) à l'égard du projet n° 48, *Loi modifiant principalement le Code de la sécurité routière afin d'introduire des dispositions relatives aux systèmes de détection et d'autres dispositions en matière de sécurité routière* (projet de loi n° 48).

L'UMQ accueille favorablement ce projet de loi qui vise l'atteinte de la Vision zéro. Elle considère toutefois que le projet de loi n° 48 ne permet pas aux municipalités de jouer leur plein rôle de partenaire essentiel de la sécurité routière.

Les nouvelles mesures concernant les zones scolaires, telles que l'obligation d'aménager ces zones de manière sécuritaire et de fixer la limite de vitesse de base à 30 km/h, auront assurément pour effet d'améliorer la sécurité des enfants aux abords des écoles. Le financement et l'entrée en vigueur de ces mesures posent toutefois des enjeux pour les municipalités. L'Union s'inscrit dans une logique de collaboration et offre des pistes de solutions quant à ces enjeux.

Le projet de loi n° 48 doit en faire plus pour accélérer le déploiement des systèmes de détection sur le réseau routier municipal. Ces appareils, qui ont largement fait leurs preuves, peuvent devenir une pièce maîtresse du contrôle des infractions et des manquements au Code de la sécurité routière tout en représentant une source de financement des initiatives municipales en sécurité routière. Des pistes d'amélioration sont donc proposées pour que les municipalités puissent participer pleinement au déploiement des systèmes de détection.

L'Union pointe finalement certains ajouts à l'encadrement par les municipalités de la circulation des véhicules hors route sur les chemins publics du réseau routier municipal qui augmenteront la charge administrative des municipalités sans gain supplémentaire en matière de sécurité routière.

1. Les municipalités, des partenaires essentiels

D'entrée de jeu, l'UMQ souhaite rappeler son soutien au Plan d'action en sécurité routière 2023-2028 (Plan d'action) dévoilé le 22 août 2023 par le gouvernement du Québec. Les municipalités y sont désignées, à juste titre, comme étant des partenaires essentielles dans l'atteinte de l'objectif central du Plan d'action, soit la Vision zéro. Les municipalités, à titre de gestionnaires d'un réseau routier de 107 000 kilomètres, sont incontournables dans la mise en place de l'approche du Système sûr ; approche sur laquelle repose le Plan d'action.

2. Des moyens financiers et du temps pour aménager de manière sécuritaire

Une des composantes centrales de l'approche du Système sûr est l'aménagement des voies de circulation. La configuration du réseau routier exerce une influence majeure sur le comportement des différents usagers, sur l'interaction entre ceux-ci ainsi que sur le respect des dispositions du *Code de la sécurité routière* (CSR). À cet effet, le Plan d'action spécifie que « dans plusieurs milieux, la forme urbaine est héritée d'une époque où la mobilité motorisée était priorisée au détriment des autres formes de mobilité ». Les municipalités du Québec sont déjà en action pour améliorer l'aménagement du réseau routier, mais cela nécessite à la fois du temps et des moyens financiers. Rappelons à cet effet que le Plan d'action pose un constat clair : **les moyens financiers parfois limités des municipalités peuvent constituer un obstacle à la construction et à l'amélioration d'infrastructures de transport, notamment celles destinées aux déplacements d'usagers plus vulnérables.**

L'Union accueille favorablement l'obligation pour une personne responsable de l'entretien d'un chemin public, que celle-ci soit une municipalité ou le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD), d'aménager de façon sécuritaire la zone scolaire. Elle soutient également la fixation de la limite de vitesse de base dans une zone scolaire à 30 km/h. À cet effet, les municipalités auront l'obligation d'installer une signalisation indiquant cette nouvelle limite de vitesse dans les zones scolaires comprises sur leur réseau. Ces deux mesures auront nécessairement pour effet d'améliorer la sécurité des usagers des zones scolaires, au premier titre les enfants. L'Union s'interroge toutefois sur le financement de ces deux obligations ainsi que sur leur entrée en vigueur respective.

En août 2023, le Québec comptait 2725 écoles primaires et secondaires, dont 323 jouxtaient en partie le réseau routier du MTMD. À ce moment, le réseau routier municipal desservait donc minimalement plus de 88 % des écoles québécoises. Le Plan d'action du gouvernement du Québec est doté de 186 millions sur cinq ans, dont une bonification de 68 millions de dollars pour le Programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains (TAPU). La bonification du TAPU était une demande de l'UMQ et cet investissement supplémentaire a donc été accueilli positivement. Toutefois, force est de constater que les investissements nécessaires à l'aménagement sécuritaire et à la révision des limites de vitesse des zones scolaires prévus par le projet de loi n° 48 nécessiteront des investissements beaucoup plus importants. Ces investissements incomberont, dans la grande majorité, aux municipalités.

Recommandation 1 : Prévoir un financement substantiellement plus important du gouvernement du Québec pour l'aménagement sécuritaire et la révision des limites de vitesse des zones scolaires.

En ce qui a trait à l'entrée en vigueur de ces obligations, l'article 87 du projet de loi n° 48 prévoit que l'obligation d'aménager de façon sécuritaire la zone scolaire entrera en vigueur à la date ou aux dates déterminées par le gouvernement. Le Plan d'action prévoit que le guide *Redécouvrir le chemin de l'école*, produit par le MTMD, sera actualisé et publié en 2024. L'article 52 du projet de loi n° 48 prévoit d'ailleurs que ce guide d'application devra être pris en compte dans l'aménagement sécuritaire des zones scolaires. Le Plan d'action s'étendant jusqu'en 2028, il est raisonnable de croire que le gouvernement du Québec décrètera l'entrée en vigueur de cette obligation dans un futur rapproché. L'Union souhaite que le gouvernement du Québec prenne en compte les délais de planification et de réalisation des travaux de réaménagement ainsi que le fait que les exigences permettant de remplir cette obligation ne sont pas encore connues pour fixer la date d'entrée en vigueur. Elle invite également le gouvernement du Québec à la consulter au préalable.

L'article 87 du projet de loi n° 48 prévoit que l'entrée en vigueur du changement de limite de vitesse maximale dans une zone scolaire correspondra à la date d'entrée en vigueur du premier règlement pris en application du nouvel article 329.1 du CSR, tel qu'introduit par l'article 57 du projet de loi n° 48. L'Union invite le gouvernement du Québec à offrir la plus grande prévisibilité possible aux municipalités du Québec quant à l'entrée en vigueur de la limite de vitesse de 30 km/h en zone scolaire considérant l'obligation qu'elles auront dès la sanction du projet de loi n° 48 d'installer une signalisation indiquant cette limite de vitesse.

Recommandation 2 : Offrir une prévisibilité aux municipalités du Québec quant à l'entrée en vigueur de l'obligation d'aménager de façon sécuritaire les zones scolaires et du changement de limite de vitesse maximale en zone scolaire.

Cette prévisibilité est d'autant plus importante qu'une municipalité pourra décider de fixer une limite de vitesse différente des 30 km/h prévus. Cette possibilité est primordiale puisque le respect d'une limite de vitesse dépend notamment de l'aménagement de la voie de circulation. De fait, **la vitesse moyenne sur une voie de circulation peut être plus grande dans une zone scolaire à 30 km/h que lorsque la limite de vitesse y est de 40 km/h.** Cela démontre toute l'importance de l'aménagement des voies de circulation et de la capacité de contrôle de la limite de vitesse. L'article 57 du projet de loi n° 48 prévoit que le gouvernement fixera des conditions par règlement pour que les municipalités puissent fixer une limite de vitesse différente. Or, les municipalités sont les plus à même d'établir la limite de vitesse, qu'elle soit en deçà ou au-dessus de 30 km/h, en fonction des caractéristiques des voies de circulation dont elles ont la responsabilité. Le principe de subsidiarité milite donc pour un maintien de la procédure actuelle, prévue par l'article 299 du CSR, plutôt que pour l'imposition de conditions par règlement. Actuellement, les municipalités doivent d'abord déterminer la limite de vitesse alternative à l'aide d'une analyse tenant compte de la circulation et de la sécurité routière et des documents techniques élaborés par le MTMD, adopter un règlement et installer une signalisation indiquant la limite de vitesse modifiée. Depuis la sanction de la *Loi visant principalement à reconnaître que les municipalités sont des gouvernements de proximité et à augmenter à ce titre leur autonomie et leur pouvoir* le 16 juin 2017, les règlements qui fixent des limites de vitesse sur le réseau routier municipal n'ont plus à être transmis à la ministre des Transports et la Mobilité durable et celle-ci n'a plus le pouvoir de les désavouer. Il s'agissait à l'époque d'une reconnaissance que les municipalités soient les mieux placées pour gérer le réseau routier municipal quant à la limitation de la vitesse. L'imposition de conditions par règlement est un recul majeur.

Recommandation 3 : En respect de l'autonomie municipale, ne pas permettre au gouvernement de prescrire par règlement des conditions quant à la fixation, par une municipalité, d'une limite de vitesse autre que 30 km/h en zone scolaire.

3. Les systèmes de détection : un déploiement accéléré souhaité

L'Union accueille favorablement la volonté gouvernementale d'accélérer le déploiement des systèmes de détection sur le réseau routier. Ces systèmes ont fait leurs preuves en matière de sécurité routière au Québec et leur utilisation doit être simplifiée et facilitée pour les municipalités afin d'en faire profiter la société québécoise. À cet effet, rappelons que les 52 systèmes de détection actuellement en service au Québec ont permis une réduction de 31,8 % des accidents sur les sites surveillés. Cela se traduit notamment par une réduction des coûts en santé de 89,39 millions de dollars par année. Le Plan d'action note également que les analyses du MTMD démontrent que les systèmes de détection utilisés depuis 2009 au Québec ont une incidence positive sur le respect des règles par les conducteurs. Ainsi, en 2021, moins de 1 véhicule sur 1000 a traversé une intersection surveillée par un système de détection alors que le feu était rouge. Cette proportion était de 66 véhicules sur 1000 avant l'implantation du système de détection. De plus, les sites surveillés ont bénéficié d'importantes améliorations :

- Le pourcentage de véhicules qui excèdent la limite prescrite est passé de 59 % à 13 %;
- La vitesse moyenne a diminué de 11 %;
- Le nombre d'accidents a diminué entre 12 % et 29 % et jusqu'à 41 % pour les accidents corporels.

L'UMQ considère que le projet de loi n° 48 constitue un premier pas intéressant en vue d'un déploiement des systèmes de détection à plus large échelle. Elle note toutefois que **plusieurs éléments du projet de loi représentent un frein au déploiement des systèmes de détection en milieu municipal**. Ces freins représentent, sur le long terme, une occasion manquée de se doter d'un cadre juridique permettant l'atteinte de la Vision zéro en respectant la désignation de partenaires essentielles attribuée par le gouvernement du Québec dans le Plan d'action.

3.1 Le nouveau régime de sanctions administratives pécuniaires

La création d'un régime de sanctions administratives pécuniaires (SAP) spécifique aux manquements constatés par les systèmes de détection est une avancée. Ce régime permettra d'assurer un traitement simplifié, efficace et économe de l'augmentation envisagée des dossiers d'infractions constatés par systèmes de détection dans les prochaines années.

Le traitement administratif, plutôt que pénal, de situations de non-respect de certaines règles du CSR est une étape significative en vue d'assurer la dissuasion des comportements surveillés et la sécurisation de tous les usagers de la route. L'étendue de la participation des municipalités dans ce nouveau régime ne peut pas être déterminée pour le moment. L'article 16 du projet de loi n° 48 prévoit essentiellement que seules les municipalités qui seront habilitées à établir un régime de SAP pourront y participer. Cette habilitation par règlement du gouvernement est désormais possible par la sanction à l'automne 2023 de la *Loi visant notamment à réformer les cours municipales et à améliorer l'efficacité, l'accessibilité et la performance du système de justice* qui a édicté la *Loi sur les sanctions administratives pécuniaires en matière municipale*. Or, le règlement provincial n'a pas été publié. L'Union réitère donc la recommandation qu'elle a formulée lors de l'étude de ce qui était alors le projet de loi n° 40, soit que toutes les municipalités qui souhaitent mettre en place un régime de SAP en matière municipale puissent le faire.

Recommandation 4 : Permettre que toutes les municipalités qui souhaitent mettre en place un régime de sanctions administratives pécuniaires en matière municipale puissent le faire afin qu'elles puissent prendre part au régime de SAP spécifique aux systèmes de détection.

L'UMQ souligne également l'importance de la possibilité prévue à l'article 16 du projet de loi n° 48, par le biais du nouvel article 573.28, d'habiliter une municipalité à prévoir toute règle de procédure applicable devant un organe de contestation qu'elle a établi dans le cadre d'un régime de SAP.

3.2 Désignation des endroits contrôlés

L'article 12 du projet de loi n° 48 introduit le nouvel article 519.80 qui prévoit qu'un système de détection peut être utilisé dans certains endroits. Les zones scolaires et les zones où une signalisation indique, pour la durée de travaux de construction ou d'entretien d'un chemin public, une limite de vitesse autre que celle prescrite par le CSR sont des endroits où peuvent être utilisés *de facto* les systèmes de détection. La ministre des Transports et de la Mobilité durable pourra également désigner un chemin public ou une partie de chemin public pour l'utilisation des systèmes de détection. Cette désignation devra être effectuée selon les critères déterminés par règlement. L'Union déplore que la désignation par la ministre soit l'option retenue pour le réseau routier municipal.

S'il s'agit d'une amélioration quant au besoin actuel de recourir à un arrêté ministériel, **la désignation par la ministre est un élément centralisateur qui nuira au déploiement des systèmes de détection sur le réseau routier municipal.**

De plus, le projet de loi n° 48 prévoit également que la ministre des Transports et de la Mobilité durable pourra déterminer les conditions et les modalités d'une demande faite par une municipalité aux fins de la désignation d'un chemin public dont l'entretien relève de cette municipalité. Il s'agit d'une manière de faire qui une fois de plus ne respecte pas le principe de subsidiarité et qui risque de contribuer à une lourdeur administrative pour les municipalités. L'Union soumet que sur le réseau routier municipal, les systèmes de détection devraient pouvoir être utilisés dès qu'ils sont identifiés à cet effet par un plan de sécurité établissant un diagnostic de sécurité routière. Les municipalités et les municipalités régionales de comté possèdent déjà une expertise pour l'élaboration de tels plans de sécurité. Le MTMD soutient même financièrement les municipalités pour qu'elles élaborent ces plans par le biais du Programme d'aide à la voirie locale. Cette recommandation n'empêche pas la désignation de chemins publics par la ministre sur le réseau routier qui appartient au MTMD.

Recommandation 5 : Sur le réseau routier municipal, prévoir qu'un système de détection peut être utilisé *de facto* sur les chemins publics identifiés à cet effet dans un plan de sécurité élaboré par une municipalité ou une municipalité régionale de comté.

3.3 La propriété des systèmes de détection pouvant être utilisés

La participation des municipalités au régime de SAP spécifiques aux systèmes de détection et l'utilisation *de facto* sur les chemins publics identifiés à cet effet dans un plan de sécurité pose inévitablement la question de la propriété des systèmes de détection. Actuellement, rien n'empêche une municipalité d'acquérir un système de détection. Or, l'article 3 de l'arrêté ministériel *Approbaton des cinémomètres photographiques et des systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges* pris en vertu des articles 332 et 359.3 du CSR n'approuve que les systèmes de détection dont la ministre des Transports et de la Mobilité durable est propriétaire au nom de l'État. C'est donc dire que tout système de détection qui appartient à une municipalité n'est pas approuvé et ne peut donc pas être utilisé. **La propriété d'un système de détection, dont le modèle est approuvé, ne devrait pas affecter la capacité de l'utiliser.**

Le projet de loi n° 48 prévoit l'abrogation des articles 332 et 359.3 du CSR, portant sur des systèmes de détection spécifiques. Toutefois, l'article 12 du projet de loi n° 48 introduit l'article 519.79 qui prévoit la possibilité pour la ministre des Transports et de la Mobilité durable et le ministre de la Sécurité publique de prendre un arrêté ministériel pour approuver les systèmes de détection pouvant être utilisés pour contrôler le respect d'une disposition du CSR ou d'un règlement d'application du CSR. Il s'agit essentiellement du même processus d'approbation, mais sans précision sur le type de système de détection. L'Union souhaite que l'éventuel arrêté ministériel n'empêche pas l'utilisation d'un système de détection appartenant à une municipalité.

Recommandation 6 : Permettre l'utilisation de système de détection appartenant à une municipalité.

3.4 Les sommes découlant de l'utilisation des systèmes de détection

L'article 12 du projet de loi n° 48 introduit l'article 519.81 qu'une entente peut intervenir entre la ministre des Transports et de la Mobilité durable et une municipalité pour convenir qu'une partie du montant des amendes découlant de l'utilisation de système de détection sur le réseau routier municipal peut être versée à la municipalité. Les sommes visées par l'entente doivent être affectées en priorité au financement des frais associés à la gestion et à l'exploitation des systèmes de détection. Les sommes restantes doivent servir au financement de mesures ou de programmes de sécurité routière préalablement autorisée par la ministre.

L'article 33 du projet de loi n° 48 prévoit que certaines sommes sont portées au crédit du Fonds de la sécurité routière (FSR), dont :

- Les amendes perçues pour les infractions constatées par un système de détection;
- Le montant perçu des SAP imposés à la suite de l'utilisation d'un système de détection;
- Les frais administratifs perçus pour l'application du régime de SAP;
- Toute somme reçue en réparation d'un préjudice causé à un système de détection.

Les excédents financiers du FSR sont redistribués par le biais du programme d'aide financière du Fonds de la sécurité routière (PAFFSR). Les municipalités sont largement bénéficiaires du PAFFSR quant à leurs initiatives visant l'amélioration de la sécurité routière. L'UMQ demande depuis longtemps une bonification financière de ce programme et se réjouit de voir que les montants tirés de l'utilisation des systèmes de détection continueront d'y être versés.

Toutefois, le nombre de systèmes de détection au Québec ne permettra pas à toute municipalité qui le souhaite d'en faire usage dans les prochaines années.

L'Union soumet que les sommes visées par l'article 33 du projet de loi et découlant de l'utilisation de systèmes de détection appartenant au MTMD devraient entre autres servir à sécuriser le ou les endroits où un système de détection effectue un contrôle. Cette manière de faire permettrait de financer, dans la mesure du possible, le réaménagement des endroits où des problématiques de sécurité justifient la présence d'un système de détection. À terme, on peut entrevoir que cette manière de distribuer les fonds permettrait à plus de municipalités de bénéficier de la présence de système de détection sur leur territoire tout en leur permettant, par exemple, de remplir leur nouvelle obligation d'aménager de manière sécuritaire les zones scolaires. Cette manière de faire devrait être inscrite dans le CSR plutôt que de reposer entièrement sur la possibilité de conclure des ententes entre la ministre des Transports et de la Mobilité durable et certaines municipalités.

Recommandation 7 : Prévoir qu'une partie des sommes destinées au Fond de la sécurité routière découlant de l'utilisation, sur le réseau routier d'une municipalité, des systèmes de détection appartenant au ministère des Transports et de la Mobilité durable, puisse être versée directement à cette municipalité afin de financer le réaménagement des endroits contrôlés par un système de détection sur son réseau routier.

Advenant que les systèmes de détection de propriété municipale puissent être utilisés dans le futur, l'ensemble des sommes visées par l'article 33 du projet de loi devrait servir à financer des initiatives de sécurité routière sur le territoire des municipalités propriétaires.

Recommandation 8 : Prévoir que l'entièreté des sommes destinées au Fond de la sécurité routière découlant de l'utilisation de systèmes de détection appartenant à une municipalité puisse être utilisée pour financer ses initiatives de sécurité routière.

L'Union soumet également qu'une somme supplémentaire, en plus du montant de la SAP et des frais administratifs, pourrait être destinée à des initiatives de sécurité routière sur le territoire de la municipalité où se situe un système de détection. Une telle somme supplémentaire est prévue à l'article 573.31 introduit par l'article 16 du projet de loi n° 48 afin de financer le Fonds Accès Justice et le fonds affecté à l'aide aux personnes victimes d'infractions criminelles. Cette manière de faire devrait permettre de financer les nouvelles obligations des municipalités prévues par le projet de loi n° 48.

Recommandation 9 : Prévoir qu'une somme supplémentaire s'ajoute au montant de la sanction administrative pécuniaire et aux frais administratifs afin de financer des initiatives de sécurité routière sur le territoire de la municipalité où se situe un système de détection.

4. Encadrement de la circulation des véhicules hors route sur les chemins publics du réseau routier municipal

Le projet de loi n° 48 vient rendre obligatoire la tenue de procédures supplémentaires précédant l'édiction d'un règlement municipal concernant la circulation des véhicules hors route (VHR) sur les chemins publics du réseau routier municipal, notamment la tenue d'une assemblée publique. Il vient également obliger la transmission d'un rapport établissant que la circulation des VHR dans les conditions prescrites est sécuritaire. Or, le gouvernement du Québec a pris l'engagement dans la *Déclaration de réciprocité concernant le nouveau partenariat entre le gouvernement du Québec et les gouvernements de proximité* signée en décembre 2023 de mettre en œuvre un chantier de travail concernant l'allègement de la charge administrative municipale et de certains processus gouvernementaux. L'ajout de ces obligations ne s'inscrit pas dans l'esprit de cet engagement alors que les autres dispositions du projet de loi n° 48 permettront d'atteindre les objectifs de sécurité routière.

Recommandation 10 : Ne pas obliger une municipalité à tenir une assemblée publique sur le projet de règlement de circulation de véhicules, préalablement à l'édiction du règlement.

Recommandation 11 : Ne pas obliger une municipalité à transmettre à la ministre des Transports et de la Mobilité durable, avec le règlement, un rapport établissant que la circulation des véhicules hors route dans les conditions prescrites est sécuritaire.

Synthèse des recommandations

L'Union des municipalités du Québec recommande au gouvernement du Québec ce qui suit :

Recommandation 1 : Prévoir un financement substantiellement plus important du gouvernement du Québec pour l'aménagement sécuritaire et la révision des limites de vitesse des zones scolaires.

Recommandation 2 : Offrir une prévisibilité aux municipalités du Québec quant à l'entrée en vigueur de l'obligation d'aménager de façon sécuritaire les zones scolaires et du changement de limite de vitesse maximale en zone scolaire.

Recommandation 3 : En respect de l'autonomie municipale, ne pas permettre au gouvernement de prescrire par règlement des conditions quant à la fixation, par une municipalité, d'une limite de vitesse autre que 30 km/h en zone scolaire.

Recommandation 4 : Permettre que toutes les municipalités qui souhaitent mettre en place un régime de sanctions administratives pécuniaires en matière municipale puissent le faire afin qu'elles puissent prendre part au régime de SAP spécifique aux systèmes de détection.

Recommandation 5 : Sur le réseau routier municipal, prévoir qu'un système de détection peut être utilisé de facto sur les chemins publics identifiés à cet effet dans un plan de sécurité élaboré par une municipalité ou une municipalité régionale de comté.

Recommandation 6 : Permettre l'utilisation de système de détection appartenant à une municipalité.

Recommandation 7 : Prévoir qu'une partie des sommes destinées au Fond de la sécurité routière découlant de l'utilisation, sur le réseau routier d'une municipalité, des systèmes de détection appartenant au ministère des Transports et de la Mobilité durable, puisse être versée directement à cette municipalité afin de financer le réaménagement des endroits contrôlés par un système de détection sur son réseau routier.

Recommandation 8 : Prévoir que l'entièreté des sommes destinées au Fond de la sécurité routière découlant de l'utilisation de systèmes de détection appartenant à une municipalité puisse être utilisée pour financer ses initiatives de sécurité routière.

Recommandation 9 : Prévoir qu'une somme supplémentaire s'ajoute au montant de la sanction administrative pécuniaire et aux frais administratifs afin de financer des initiatives de sécurité routière sur le territoire de la municipalité où se situe un système de détection.

Recommandation 10 : Ne pas obliger une municipalité à tenir une assemblée publique sur le projet de règlement de circulation de véhicules, préalablement à l'édiction du règlement.

Recommandation 11 : Ne pas obliger une municipalité à transmettre à la ministre des Transports et de la Mobilité durable, avec le règlement, un rapport établissant que la circulation des véhicules hors route dans les conditions prescrites est sécuritaire.



POUR DE PLUS AMPLES RENSEIGNEMENTS, VOUS POUVEZ COMMUNIQUER AVEC :

Philippe Biuzzi

Conseiller aux politiques

Tel. : 438 377-5324

2020, boulevard Robert-Bourassa, bureau 210

Courriel : pbiuzzi@umq.qc.ca

Montréal (QC) H3A 2A5