



## **MÉMOIRE DE LA VILLE DE MONTRÉAL**

Déposé à la Commission des transports et de l'environnement dans le cadre des consultations particulières et auditions publiques sur le 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*

Le 7 février 2024

## Table des matières

<b>Introduction .....</b>	<b>4</b>
<b>1. Les appareils de contrôle automatisé, un outil essentiel au cœur des stratégies de sécurité routière .....</b>	<b>8</b>
1.1 Des outils prometteurs et une implication forte de la Ville de Montréal mais un potentiel sous exploité à l'heure actuelle.....	8
1.2 Montréal souhaite un déploiement à grande échelle sur son territoire, à la hauteur des défis de sécurité routière de la métropole .....	10
1.4 Permettre une décentralisation du traitement de la preuve.....	14
1.5 Pour la Ville de Montréal, le déploiement de nouveaux ACA devra s'inscrire dans une logique d'autofinancement.....	16
<b>2. De nouvelles dispositions importantes pour renforcer la sécurité routière .....</b>	<b>18</b>
2.1 30 km/h dans les zones scolaires et obligation d'aménager de façon sécuritaire.....	18
2.2 Autres réactions et recommandations demandées par la Ville de Montréal .....	20
<b>Conclusion .....</b>	<b>21</b>
<b>Synthèse des recommandations.....</b>	<b>22</b>



## Introduction

### **Un tournant majeur dans l'action gouvernementale en matière de sécurité routière**

En lançant le Plan d'action en sécurité routière (PASR) 2023-2028 le 22 août 2023, le Gouvernement du Québec a concrétisé l'expression d'une vision profondément renouvelée en matière de sécurité routière. L'adoption formelle de la Vision Zéro et de l'approche du Système sûr<sup>1</sup> dans ce Plan est ainsi une avancée majeure très encourageante.

Articulé autour de 27 mesures, ce plan apporte des solutions pour sécuriser les déplacements de tous les usagers et améliorer le bilan des décès de la route dont l'évolution est particulièrement préoccupante pour certaines catégories, notamment les piétons et les travailleurs des chantiers routiers.

Le Plan cible des domaines d'intervention prioritaires parmi lesquels le transport actif sécuritaire vers l'école, les aménagements sécuritaires pour les piétons, l'aménagement du territoire comme moyen de contribuer à la sécurité routière, mais également la volonté de déployer davantage de radars photo, notamment en zone scolaire et en milieu municipal. Il se veut également une contribution à l'atteinte de la cible figurant dans la Politique de mobilité durable – 2030 (PMD-2030), soit une réduction de 25 % des décès et des blessés graves en 2030 par rapport à 2017.

Montréal occupe d'ailleurs une place particulière dans la capacité de Québec à atteindre les cibles fixées à l'échelle Québécoise. En effet, alors que près de 13% des 1605 collisions graves en 2017 étaient constatées à sur le territoire de Montréal, il est essentiel de donner les moyens à la métropole d'agir pour atteindre l'objectif annoncé du gouvernement du Québec de 1200 collisions graves en 2030 à l'échelle du Québec. En suivant un rythme de diminution constant d'ici à l'atteinte de Vision zéro en 2040, les collisions graves sur le réseau routier de Montréal pourraient diminuer de 56,5 % d'ici 2030, contribuant ainsi à 28,9 % de la cible visée dans la PMD-2030 et rappelée dans le PASR.

Pour permettre la mise en œuvre de certaines mesures de ce Plan, des modifications législatives sont nécessaires. C'est dans cette perspective que le projet de loi 48 a été présenté à l'Assemblée nationale le 8 décembre 2023, principalement en vue d'apporter des modifications au Code de la sécurité routière.

La Ville de Montréal félicite le Gouvernement du Québec pour l'adoption de la Vision Zéro et de l'approche du Système sûr et salue la présentation du projet de loi 48 qu'elle considère comme une opportunité pour réaliser de nouveaux gains majeurs en sécurité, au profit de tous les usagers. Nous pensons néanmoins que le projet de loi doit aller plus loin pour offrir les capacités d'agir à Montréal.

---

<sup>1</sup> Processus intégré et complet visant à améliorer les performances en matière de sécurité du réseau de transport en permettant d'accommoder les erreurs humaines et d'éliminer les décès et les blessures graves prévisibles et évitables (Source : Association des Transports du Canada).

## Une implication de longue date et constamment renouvelée de la Ville de Montréal

La sécurité routière est une priorité de la Ville de Montréal depuis de nombreuses années. Déjà en 2008, dans son Plan de transport, Montréal s'était fixé la cible de réduire les collisions de 40% à l'horizon 2018. Il s'agissait là d'un premier pas vers la « Vision zéro ».

Parmi les mesures phares figuraient notamment la réduction de la limite de vitesse dans les rues locales résidentielles, l'augmentation de la présence policière pour faire respecter le code de la sécurité routière (ce qui a significativement contribué à la réduction du nombre de collisions) et la participation, dès 2009, au Projet pilote d'implantation de cinémomètres photographiques du gouvernement du Québec.

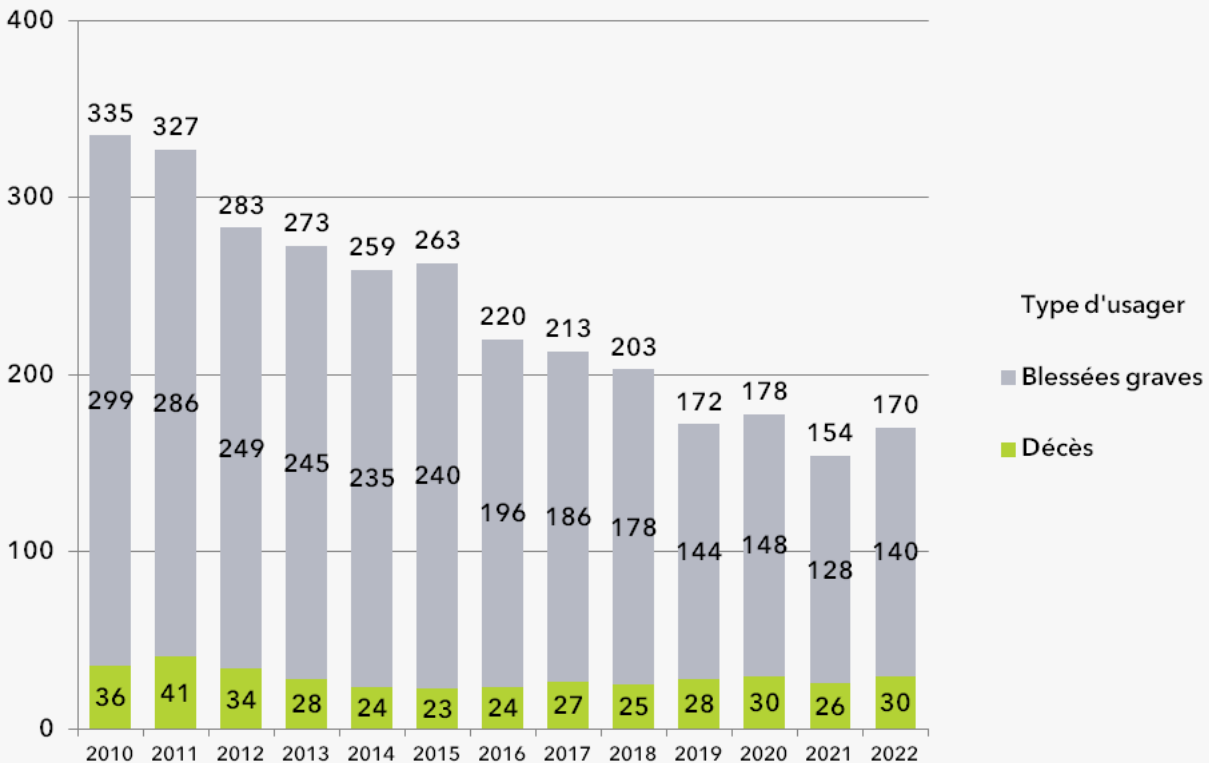
En 2016, alors que l'amélioration des bilans annuels des collisions mortelles et avec blessures graves connaissait un ralentissement (trahissant les limites de l'approche conventionnelle de gestion de la sécurité routière), la Ville de Montréal a adhéré à la Vision Zéro afin d'affirmer sa volonté d'améliorer ses façons de faire et de provoquer un nouveau départ vers une reprise des gains escomptés en sécurité routière.

Cette nouvelle stratégie s'est concrétisée par l'adoption du Plan d'action Vision Zéro 2019-2021, mobilisant les équipes et les partenaires de la Ville autour d'un objectif commun ambitieux : réduire à zéro le nombre de décès et de blessés graves dans le système routier de compétence municipale d'ici 2040.

De nombreuses actions mises en œuvre ces dernières années découlent de cette vision ou de ce Plan :

- Mise en place du programme de sécurisation aux abords des écoles (PSAÉ),
- Déploiement des premiers axes du Réseau express vélo,
- Programme de sécurisation des personnes aînées,
- Élaboration d'une Charte des chantiers,
- Élaboration et mise en ligne du Guide d'aménagement durable des rues de Montréal,
- Intégration des besoins des usagères et usagers vulnérables dans la conception et la programmation des feux de circulation,
- Réalisation d'un parc d'éducation en sécurité routière pour les enfants sous forme de projet pilote transitoire,
- Inclusion d'exigences dans les devis techniques pour des barres latérales sur les véhicules lourds.

La mise en œuvre des mesures déployées depuis 2008 a donné des résultats intéressants qui se sont traduits par une amélioration notable du bilan routier. Néanmoins, comme l'illustre le graphique suivant, si le bilan des blessés graves continue à se réduire, celui des décès change peu.



**Figure 1 - Nombre total des décès et blessures graves dans l'Agglomération de Montréal (réseau sous la responsabilité du SPVM) (Source : Ville de Montréal)**

Avec son deuxième Plan d'action Vision Zéro (2022-2024), la Ville entend donc poursuivre la collaboration avec ses partenaires internes et externes afin de coordonner les actions et de s'assurer d'agir sur l'ensemble des composantes du système routier pour aller chercher de nouveaux gains significatifs.

Ce plan se décline en 4 axes :

- Les enjeux prioritaires reliés aux scénarios de collisions impliquant des piétons, qui demeurent surreprésentés parmi les victimes gravement blessées ou décédées.
- Le niveau de risque global visant à réduire l'exposition au risque en misant sur la réduction du nombre de kilomètres parcourus en véhicules automobiles,
- La connaissance des enjeux et l'efficacité des actions en misant sur l'accès aux données probantes,
- La portée de la Vision zéro visant à assurer une gouvernance efficace, orientée vers la mobilisation et la cohérence des actions de l'ensemble des partenaires.

Ces différents plans, basés sur une connaissance fine du milieu, permettent d'adopter une approche proactive, de s'appuyer sur un diagnostic de sécurité du réseau et de bien cerner les enjeux et de déterminer les mesures appropriées.

Toutefois, ces changements de pratique nécessitent non seulement des investissements importants, mais aussi de l'agilité de déploiement. Aussi, le contrôle automatisé de la circulation doit être au cœur des nouvelles pratiques de la Ville, dans un cadre permettant le plus de flexibilité possible. La Ville est heureuse de la bonne collaboration et du soutien constant du Gouvernement

du Québec en matière de sécurité routière et souhaite que cette confiance et ce partenariat se poursuivent dans le cadre d'une structure respectant l'autonomie municipale.

# 1. Les appareils de contrôle automatisé, un outil essentiel au cœur des stratégies de sécurité routière

## 1.1 Des outils prometteurs et une implication forte de la Ville de Montréal mais un potentiel sous exploité à l'heure actuelle

Les appareils de contrôle automatisé (ACA) de la circulation sont des outils de sécurité routière efficaces lorsqu'ils sont installés et opérés aux bons endroits. Des analyses effectuées à l'occasion de deux projets pilotes ont permis de démontrer leur contribution à :

- La réduction des collisions routières<sup>2</sup>,
  - 42,9 % sur les autoroutes,
  - 26,4 % sur les routes nationales et régionales où la limite de vitesse affichée se situe entre 70 km/h et 100 km/h,
  - 36,6 % sur les routes nationales et régionales ou en milieu urbain où la limite de vitesse affichée se situe entre 40 km/h et 60 km/h,
- La réduction de la vitesse : diminution de la vitesse moyenne de 11 km/h, tous sites confondus,
- La réduction des passages au feu rouge<sup>3</sup> : 71% de réduction, en moyenne, pour l'ensemble des sites,
- L'amélioration du respect des règles par les conducteurs.

Convaincue de l'intérêt de pouvoir mobiliser de tels outils, la Ville de Montréal s'est largement impliquée aux côtés du gouvernement du Québec depuis l'origine du Projet pilote d'implantation de cinémomètres photographiques en 2009.

En plus d'accueillir le tiers des appareils de contrôle automatisés (radars photo et caméras aux feux rouges) sur son réseau routier municipal lors du premier projet pilote (5 ACA sur un total de 15), la Ville de Montréal a mobilisé son service de police (SPVM) et son service en charge de la mobilité, aujourd'hui le service de l'urbanisme et de la mobilité (SUM), pour contribuer activement aux côtés du gouvernement et de ses partenaires au développement de ce qui est aujourd'hui reconnu comme le Programme québécois de contrôle automatisé de la circulation routière (PQCACR).

Cette participation active se poursuit depuis la signature, en 2016, de la deuxième entente de collaboration, dans le cadre du projet pilote de coopération municipale (PPCM) auquel ont pris part quatre autres partenaires municipaux, permettant ainsi d'étudier la forme de coopération et les types d'appareils les mieux adaptés au contexte municipal.

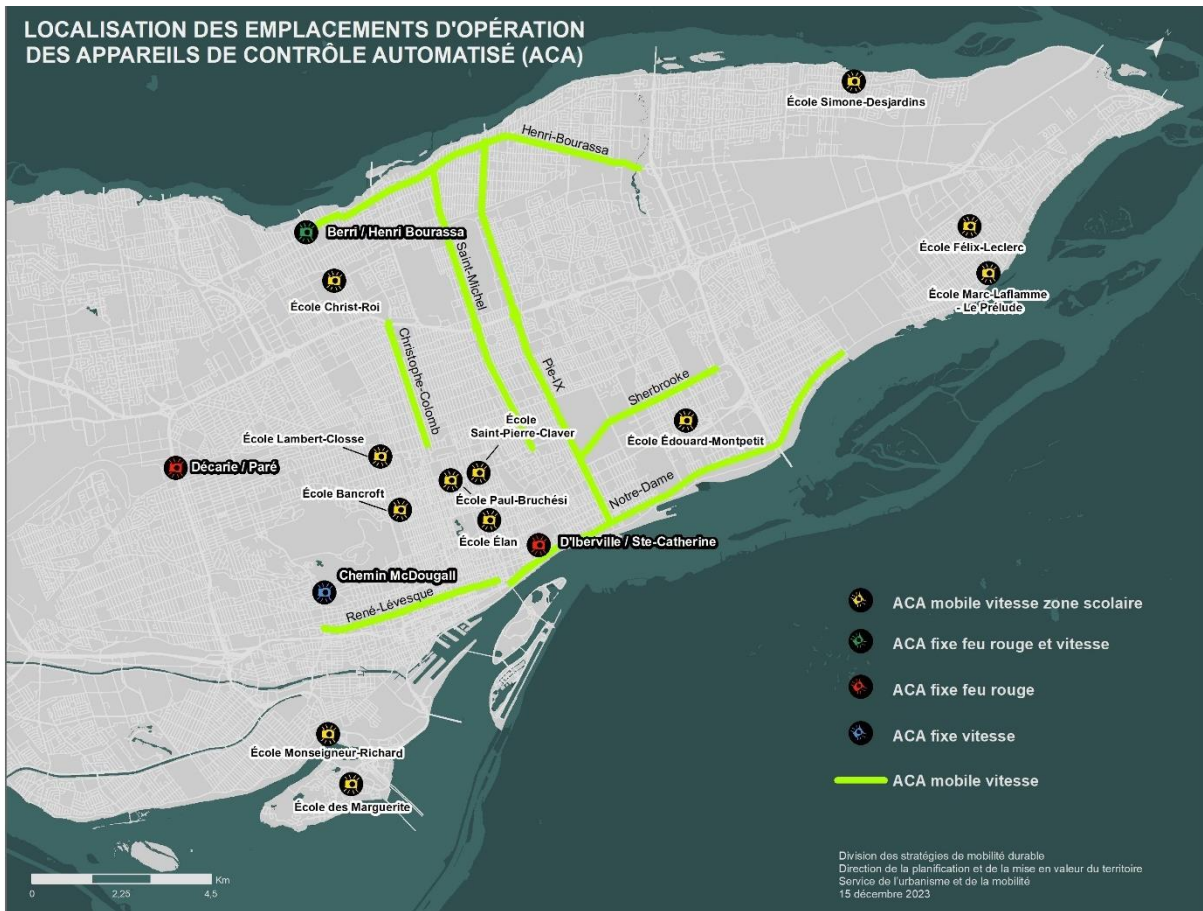
À cette occasion, la Ville de Montréal a pu bénéficier de 3 appareils mobiles supplémentaires portant à 8 le nombre de radars-photo utilisés (4 fixes, 4 mobiles). Actuellement, ces 4 appareils mobiles sont opérés sur 7 sites désignés ainsi que dans 12 zones scolaires.

---

<sup>2</sup> Ministère des Transports et de la Mobilité Durable - Plan d'action en sécurité routière 2023-2028

<sup>3</sup> Ministère des Transports du Québec - Rapport d'évaluation novembre 2017 - Cinémomètres photographiques et systèmes photographiques de contrôle de circulation au feu rouge.





**Figure 2 - Localisation des emplacements d'opération des appareils de contrôle automatisé (Source : Ville de Montréal)**

En 2022, les radars mobiles du SPVM ont totalisé un nombre de 13 626 heures d'opération. Avec les 4 appareils fixes répartis sur le réseau routier municipal, l'ensemble des ACA montréalais a ainsi généré plus de 98 000 déclenchements pour cette même année.

À l'issue de la phase II, différentes recommandations ont été émises par les partenaires gouvernementaux et municipaux ayant participé au PPCM en vue d'un élargissement du dispositif<sup>4</sup>.

**Ces recommandations pointent notamment vers l'intérêt d'une simplification des conditions de déploiement des ACA en milieu municipal et de la mise en place d'un nouveau modèle de gouvernance, plus adapté aux spécificités et à la diversité du monde municipal.**

En effet, de par sa connaissance fine du milieu, la Ville de Montréal a pu établir des critères de sélection rigoureux tenant compte des enjeux prioritaires à rencontrer en matière de sécurité.

<sup>4</sup> Ministère des Transports du Québec - Rapport d'évaluation novembre 2017 - Cinémomètres photographiques et systèmes photographiques de contrôle de circulation au feu rouge.

Ainsi, les analyses des déploiements et des projets pilotes des dernières années ont démontré que les artères principales présentent des défis importants lors de la traversée des piétons.

Sur ces grandes voies larges permettant un grand volume de passage, les mesures efficaces pour gérer la vitesse sont limitées. En période de pointe, les volumes de circulation élevés et la présence, dans certains cas, de voies réservées limitent les possibilités d'intervenir sur l'aménagement et donc de réduire l'exposition au risque des piétons qui traversent à tout moment de la journée ou de la nuit.

En période de pointe, les vitesses sont généralement réduites en raison de la congestion. Toutefois, en dehors de ces périodes, et tout particulièrement la nuit, les vitesses peuvent devenir excessives. Le déploiement de radars photo constitue alors une des solutions efficaces pour réduire la vitesse.

Malgré un nombre d'appareils en opération très modeste au regard des enjeux rencontrés, l'investissement continu des dernières années a permis au SPVM et au SUM de développer une bonne connaissance des avantages du système de contrôle automatisé et une bonne maîtrise des enjeux sous-jacents (techniques, légaux, financiers et opérationnels).

C'est ce leadership que la Ville entend aujourd'hui mettre à profit et renforcer en vue d'un déploiement à grande échelle sur son territoire, à l'occasion de la phase III du programme.

Considérée comme la pérennisation et l'extension du modèle, cette nouvelle phase constitue une étape charnière, sans doute la plus importante depuis le projet pilote initial et l'adoption du contrôle automatisé à titre de mesure permanente en 2012.

**Les appareils de contrôle automatisés sont au cœur d'une stratégie d'amélioration de la sécurité routière des piétons et la Ville de Montréal demande qu'un nombre conséquent et suffisant soient prévus pour déploiement sur son territoire.**

## ***1.2 Montréal souhaite un déploiement à grande échelle sur son territoire, à la hauteur des défis de sécurité routière de la métropole***

### **Des conditions à réunir pour faire du contrôle automatisé un outil encore plus efficace**

Dans une étude publiée en 2022<sup>5</sup>, le European Transport Safety Council précise que les opérations de contrôle policier (conventionnel ou automatisé) gagnent en efficacité si elles :

- Sont accompagnées de campagnes de sensibilisations
- Se font de manière constante et sur de longues périodes
- Sont visibles, non prévisibles et difficiles à éviter
- Ciblent les offenses qui ont un lien direct et démontré avec des collisions ou leur gravité
- Se tiennent à des endroits et des moments où les offenses surviennent ou peuvent survenir.

**L'étude indique également que la sévérité des sanctions a moins d'impact sur la sécurité que la fréquence de contrôle et que les sanctions sont plus efficaces si elles sont notifiées rapidement, dissuasives et proportionnelles à la gravité de l'offense.**

Il sera nécessaire de tenir compte de ces critères lors de la planification des prochains déploiements d'appareils de contrôle automatisé (en complémentarité avec le contrôle

---

<sup>5</sup> [ETSC \(2022\) How Traffic Law Enforcement Can Contribute to Safer Roads](#)

conventionnel) et de s'assurer que le SPVM aura la possibilité de définir des niveaux de performance permettant d'atteindre les niveaux d'efficacité recherchés.

La Ville de Montréal demande que le projet de loi 48, ainsi que les dispositions réglementaires liées, puissent permettre à Montréal un déploiement agile de systèmes de détection à la hauteur des enjeux de sécurité routière rencontrés.

## **Un besoin important d'appareils pour permettre une couverture optimale**

Parallèlement aux critères d'efficacité des opérations de contrôle rappelés ci-haut, deux principales stratégies peuvent être envisagées pour le déploiement d'appareils de contrôle automatisé, en fonction des objectifs recherchés et des populations ciblées.

Au regard de son engagement en faveur de l'approche Vision zéro et des principes de l'approche du Système sûr (également retenus par le MTMD dans le cadre du Plan d'action en sécurité routière 2023-2028), c'est dans cette voie que la Ville de Montréal souhaite s'inscrire afin d'être le plus proactif possible et d'agir sur l'ensemble du réseau pour changer les comportements d'un maximum de personnes. En tant que gestionnaire du réseau routier municipal, c'est également de sa responsabilité d'agir pour prévenir les risques liés à la possibilité que des comportements dangereux surviennent partout sur le territoire.

Pour le déploiement de la phase III, il est actuellement prévu d'ajouter 250 « systèmes de détections » à l'échelle de la province, ce qui pourrait permettre de contrôler environ 750 endroits désignés en fonction des types de contrôles prévus.

Bien qu'il s'agisse d'une augmentation substantielle par rapport à la situation actuelle, ce nombre reste toutefois modeste au regard de la population totale du Québec. Pour rappel, la Ville de Montréal a actuellement le plus faible ratio d'appareils<sup>6</sup> de contrôle automatisé par millions d'habitants parmi les 5 municipalités et agglomérations ayant participé au projet pilote de coopération municipale (PPCM).

À titre comparatif, à l'automne 2023, la ville de Toronto opérait des radars photo contrôlant la vitesse à 75 endroits et des caméras feux rouges à 282 intersections.

Il est également intéressant de noter que la Ville d'Edmonton a un ratio d'endroits contrôlés par million d'habitants 7,5 fois plus élevé que ce que vise la province de Québec.

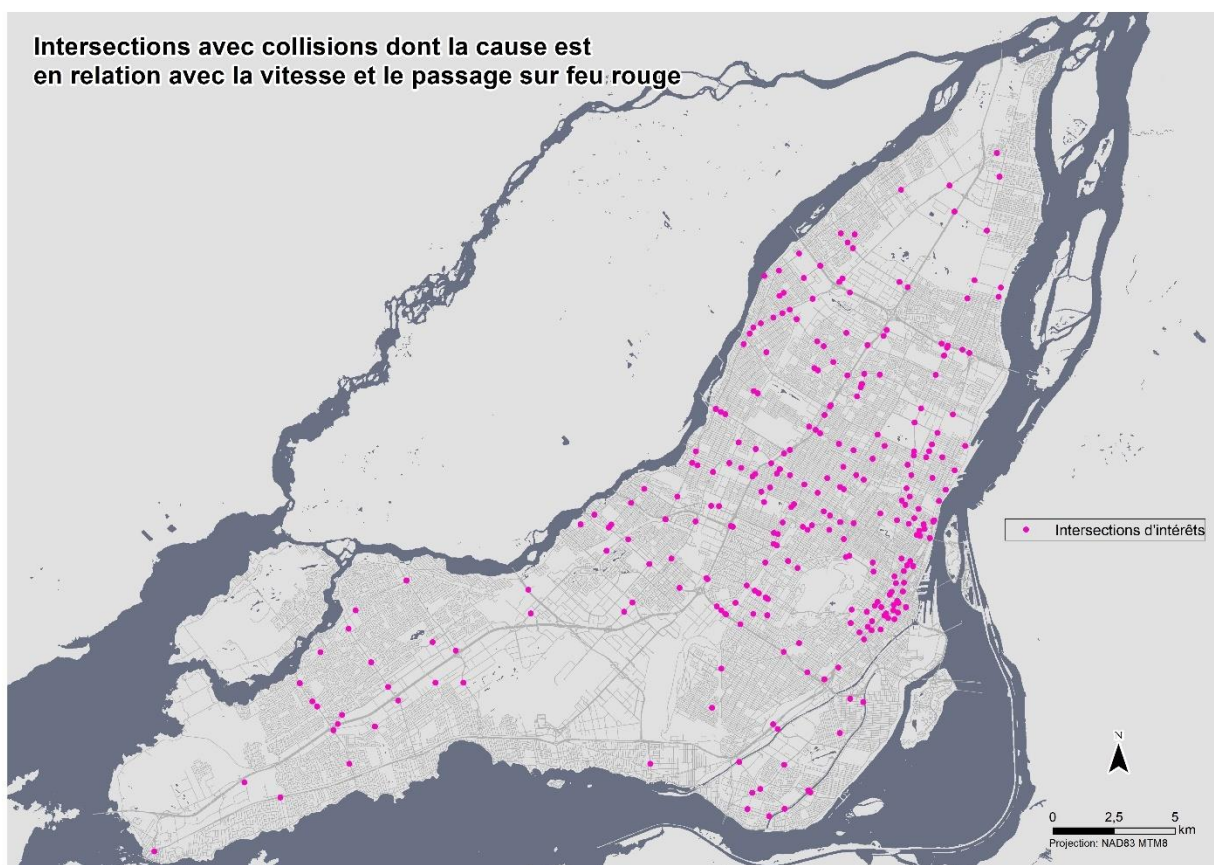
Aussi, en vue du déploiement de la prochaine phase du contrôle automatisé, la Ville de Montréal est actuellement en train de procéder à l'identification et à l'analyse de sites potentiels de contrôle par système de détection. À ce jour, les premiers résultats démontrent clairement que les besoins de la métropole sont nettement plus conséquents que ceux du reste du territoire provincial.

D'une part, comme en témoigne la carte ci-dessous, près de 300 endroits d'intérêt<sup>7</sup>, uniquement pour le contrôle des passages au feu rouge et de la vitesse aux intersections ont déjà été identifiés.

---

<sup>6</sup> Au prorata de la population, la Ville a près de la moitié du ratio des autres municipalités.

<sup>7</sup> Identification de sites potentiels présentant un intérêt pour du contrôle automatisé. Méthode basée sur l'historique des collisions survenues entre 2018-2022 sur le réseau de rues sous la responsabilité du SPVM (agglomération de Montréal). Ces données font ensuite l'objet de différents tris et filtres pour les hiérarchiser et classer les sites identifiés en différentes catégories au regard du croisement avec d'autres sources de données (remontées terrain SPVM notamment), des techniques de contrôles automatisés envisagées et des priorités déterminées par la Ville.



**Figure 3 - Exemple de carte de travail réalisée dans le cadre des analyses préalables à l'identification de nouveaux sites de contrôle automatisé (Source : Ville de Montréal)**

D'autre part, en matière de contrôles de vitesse en zone scolaire, Montréal dénombre plus de 550 établissements<sup>8</sup>, ce qui représente environ 800 zones scolaires. Plus d'une centaine d'entre elles se trouvent sur des artères où la limite de vitesse est de 40 km/h et plus (dans la zone concernée).

Ces configurations présenteraient donc un intérêt pour du contrôle automatisé. De plus, les enjeux de sécurisation des usagers vulnérables sur le chemin de l'école dépassent largement le strict périmètre des zones scolaires.

Ces quelques chiffres, n'incluant pas l'ensemble des types de contrôles envisagés (contrôle de la vitesse en dehors des intersections et des zones scolaires notamment) montrent déjà l'importante étendue des besoins.

Par ailleurs, dans la perspective d'augmenter la perception du risque d'être contrôlé et de multiplier le nombre de sites contrôlés, la Ville de Montréal rappelle l'intérêt de pouvoir utiliser des appareils en rotation entre plusieurs sites équipés de supports fixes et permettant de créer un effet « leurre » lorsque les appareils ne sont pas en fonction.

<sup>8</sup> Incluant les établissements de petite enfance, primaire et secondaire (PPS)

Enfin, au-delà de l'aspect répressif et dans une perspective de Vision zéro, le déploiement de systèmes de détection à plus grande échelle permettra de renforcer la collecte de données de circulation, notamment de vitesse, ce qui est essentiel pour contribuer à une meilleure connaissance du fonctionnement du réseau routier et d'augmenter l'efficacité des actions engagées.

À ce stade cependant, le projet de loi donne peu d'informations sur les critères de répartition des appareils, les éventuelles modalités d'acquisition par les municipalités ainsi que la priorisation des sites de contrôle.

**Recommandation 1: Les appareils de contrôle automatisés sont au cœur d'une stratégie d'amélioration de la sécurité routière et la Ville de Montréal demande qu'un nombre conséquent et suffisant soit prévu pour garantir une couverture optimale et un traitement équitable de l'ensemble du réseau routier sous la responsabilité du SPVM à l'échelle de la métropole**

**Recommandation 2: La Ville de Montréal demande que le projet de loi 48, ainsi que les dispositions réglementaires liées, puisse lui permettre un déploiement agile de plusieurs types d'appareils de contrôle pour répondre adéquatement aux problématiques identifiées (vitesse, passages au feu rouge et vitesse aux intersections, et nouvelles infractions).**

## **De nouveaux types de contrôle automatisé à envisager**

Dans ses articles 1 et 2, le projet de loi introduit la notion de « systèmes de détection » dans le but de pouvoir élargir le contrôle automatisé à de nouveaux types de sanctions.

Pour la Ville de Montréal, cette évolution est souhaitable et permettra un élargissement des infractions pouvant faire l'objet de contrôle automatisé.

À terme, ces mesures permettront de nouveaux gains en matière de sécurité routière et pourraient être particulièrement appropriées pour le territoire de la métropole où le réseau routier présente des enjeux spécifiques en raison de sa configuration, de la densité du trafic automobile et de la cohabitation des modes motorisés avec une part importante d'usagers vulnérables. De nouveaux enjeux risquent en effet d'émerger avec le déploiement des infrastructures de transports actifs et des nouvelles formes de mobilités.

Le texte du projet de loi indique que les infractions concernées par cet élargissement seront précisées par règlement ultérieur. Il s'agit-là d'un point positif qui permettra de simplifier l'introduction de ces nouvelles mesures sans modification de la loi.

La Ville de Montréal souhaite être associée à l'élaboration de ces règlements et sera très intéressée à participer à d'éventuels projets pilotes en vue de l'introduction de ces nouvelles sanctions.

Les endroits où pourront être utilisés les systèmes de détection sont abordés dans l'article 12 du projet de loi qui prévoit, notamment, l'ajout de l'article 519.80 dans le CSR, mentionnant une utilisation possible :

- 1° dans une zone scolaire;
- 2° dans un lieu où, conformément à l'article 303.1, une signalisation indique, pour la durée de travaux de construction ou d'entretien d'un chemin public, une limite de vitesse à respecter autre que celle prescrite;

- 3° sur un chemin public désigné par le ministre des Transports ou sur une partie d'un chemin public ainsi désignée.

La suppression du besoin de recourir à un arrêté ministériel est à saluer. Néanmoins, la Ville comprend que, hormis les deux premières catégories, la désignation des sites resterait soumise à l'approbation finale du ministre, sans que les critères ni le processus de désignation ne soient précisés à ce stade (« Une telle désignation est effectuée selon les critères déterminés par règlement du gouvernement. »).

Afin d'anticiper les risques mais également de répondre rapidement et efficacement aux enjeux de sécurité routière,

**Recommandation 3: la Ville de Montréal demande que le projet de loi lui assure une autonomie du choix et de la désignation des sites d'opération en respectant les critères communs déterminés par règlement.**

Cette intention de la Ville de Montréal s'inscrit en cohérence avec la recommandation n°3 du rapport d'évaluation du programme québécois du contrôle automatisé publié en 2017 par le ministère des Transports.

*« R 3 : appliquer le principe de subsidiarité au choix des sites; la procédure de détermination des sites serait déléguée à l'instance locale de la ville, qui devra tenir compte de l'avis du comité de sélection des sites »*

La Ville de Montréal souligne par ailleurs l'importance d'établir des critères objectifs pour l'harmonisation de la désignation des sites de contrôle. Elle est ainsi prête à collaborer avec le ministère des Transports et les autres partenaires pour l'établissement de critères communs pour la désignation des sites.

**1.4 Permettre une décentralisation du traitement de la preuve**

La Ville de Montréal considère qu'il serait opportun d'envisager une décentralisation des opérations de traitement de la preuve à l'échelle municipale. Avec l'augmentation importante envisagée du nombre d'appareils, la saturation déjà rencontrée actuellement risque de s'aggraver. En 2022, ce sont ainsi plus de 7000 dossiers reçus au CTP (Centre de Traitement de la Preuve) qui n'ont pas été notifiés car traités hors délais, soit environ 10% des dossiers transmis au BIA (Bureau des Infractions et des Amendes) (Bureau des Infractions et des Amendes) (Bureau des infractions et des amendes) du ministère de la Justice en vue de la signification des constats d'infraction. Pour éviter cette situation et simplifier le traitement des infractions constatées sur le réseau routier dont elle a la responsabilité, la Ville de Montréal souhaite pouvoir traiter elle-même l'ensemble de ses dossiers.

À terme, une telle organisation pourrait prendre la forme d'un centre satellite de traitement de la preuve, en lien avec le système centralisé et jumelé à la prise en charge de la gestion des infractions et manquements à l'échelle municipale (signification des constats et étapes subséquentes), ce qui contribuerait à assurer une plus grande efficacité de l'ensemble du programme grâce à une capacité de traitement augmentée.

Il est à noter que l'expertise en matière de traitement de la preuve est déjà présente au SPVM car plusieurs agents interviennent en soutien aux opérations de traitement de la preuve effectuées par la Sûreté du Québec. Dans une telle perspective les ressources additionnelles requises seront ajoutées au SPVM.

Par conséquent, le renouvellement de la solution informatique pour le traitement de la preuve devrait prendre en considération la possibilité d'une implantation multiple (SQ et certaines municipalités le souhaitant).

### **Rendre possible le traitement des infractions et des manquements selon le régime pénal et le régime administratif par les municipalités qui le souhaitent**

La Ville de Montréal appuie la disposition visant à introduire un régime de sanctions administratives pécuniaire (SAP) pour certains manquements constatés par des appareils de contrôle automatisé. Un régime de SAP a déjà été prévu dans le projet de loi 40 adopté en décembre 2023 pour les infractions liées aux véhicules immobilisés.

### **Recommandation 4 : La Ville de Montréal recommande donc que le projet de loi 48 appuie la possibilité que les manquements, qualifiant le non-respect de certaines règles du CSR, sous le seuil enclenchant une infraction pénale, puissent faire l'objet de sanctions administratives pécuniaires et recommande que les deux régimes de SAP soient arrimés.**

Dans la perspective d'une augmentation importante du nombre d'appareils en activité et donc de la volumétrie des dossiers à traiter (estimation d'environ 2,8 millions de dossiers à traiter par année pour 250 appareils), cette évolution vers un système administratif plus simple que la procédure actuelle devrait permettre d'apporter une réponse adéquate pour augmenter les capacités de traitement et réduire la charge sur le système judiciaire.

En cohérence avec la position formulée concernant le traitement de la preuve et en vue d'établir un modèle de gestion adapté à ses enjeux, la Ville de Montréal considère qu'un mode de gouvernance autonome devrait permettre la prise en charge du traitement des infractions et des manquements à l'échelon municipal.

Cette possibilité, qui nécessitera toutefois le déploiement des ressources adéquates dans les services concernés, serait d'ailleurs d'autant plus pertinente dans l'optique de l'acquisition d'un nombre important d'appareils pour Montréal afin de contribuer à l'augmentation globale de la capacité de traitement des dossiers et ne pas risquer ainsi de nuire à l'efficacité globale du système, au détriment d'autres municipalités.

### **Simplifier la vérification de la signalisation des sites**

La Ville de Montréal appuie la disposition visant à supprimer la nécessité de procéder à une vérification périodique de la présence et de l'adéquation de la signalisation des sites et de faire rapport au ministre du résultat de cette vérification (article 4. du projet de loi, modifiant la rédaction de l'article 294.1 du CSR).

Cette vérification mobilise déjà beaucoup de ressources et si elle était maintenue, cela nécessiterait un effort disproportionné dans un contexte d'augmentation significative du nombre de sites contrôlés par des systèmes de détection.

D'autre part, la Ville de Montréal appuie la disposition figurant à l'article 23 du projet de loi instaurant l'article 602.7 du CSR et précisant que le poursuivant n'a pas à faire la preuve de la présence de signalisation et qu'une poursuite ne peut pas être rejetée pour absence de signalisation. Ces deux dispositions permettront d'alléger les obligations de vérifications à la

charge des municipalités, d'autant plus dans un contexte d'augmentation prévisible de la quantité de signalisation.

La Ville de Montréal encourage par ailleurs le Gouvernement du Québec à poursuivre, dans les limites permettant de garantir la bonne acceptabilité sociale de l'ensemble du programme, les démarches visant à alléger la signalisation des sites faisant l'objet de contrôle automatisé. À titre d'exemple, il serait possible de commencer par réduire le nombre de panneaux installés par appareil.

### **Maîtriser les délais de notification des infractions et manquements mais limiter les risques de rejets**

La Ville de Montréal note que, selon les articles 16 et 22 du projet de loi, il est prévu que le délai de notification des manquements et des infractions soit porté de 30 à 45 jours.

Ce délai supplémentaire est positif car il permettra de réduire le nombre de constats annulés en raison d'un dépassement de délai mais il est important de rappeler que l'efficacité de la sanction est renforcée lorsqu'elle est notifiée dans un court délai après l'infraction.

Il sera donc important de veiller à ce que des dispositions soient prises pour accélérer et réduire au minimum le délai de transmission des notifications de manquements et d'infractions.

Il est également espéré que l'introduction du régime de sanctions administratives pécuniaires et le déploiement de nouvelles technologies en matière de traitement de la preuve permettront de réduire significativement ces délais.

**Recommandation 5: La Ville de Montréal souhaite que le projet de loi permette de déployer un centre de traitement de la preuve satellite en lien avec le système de traitement de la preuve centralisé et offre la possibilité de prendre en charge la gestion des infractions pénales.**

#### ***1.5 Pour la Ville de Montréal, le déploiement de nouveaux ACA devra s'inscrire dans une logique d'autofinancement***

La Ville de Montréal souhaite rappeler son attachement au principe d'autofinancement dans lequel s'est développé le programme québécois du contrôle automatisé depuis son origine en 2009.

Par conséquent, et quel que soit le mode de gestion retenu, la Ville comprend que toutes les dépenses supplémentaires liées au déploiement de nouveaux ACA sur son territoire pourront être couvertes par les revenus générés par le système.

La Ville de Montréal partage également l'importance que les excédents générés servent strictement à financer des mesures de sécurité routière et d'aide aux victimes de la route et confirme son engagement à respecter ces règles.

L'article 12 du projet de loi permet la conclusion d'ententes entre le ministre et les municipalités pour convenir de la répartition du montant des revenus perçus pour des infractions ou manquements constatés par des systèmes de détection.

Si le principe de pouvoir conclure des ententes pour clarifier les rôles et responsabilités des différents partenaires est souhaitable, le projet de loi doit toutefois prévoir explicitement des



dispositions qui permettraient d'accorder l'autonomie financière aux municipalités qui le souhaiteraient.

Une gestion financière plus autonome pourrait se traduire par la création, au niveau municipal, d'un fonds dédié à la sécurité routière, permettant de collecter les revenus issus du contrôle automatisé à Montréal et de couvrir l'ensemble des dépenses concernées, y compris celles ne relevant pas directement de la municipalité, selon des mécanismes restant à préciser. Les éventuels excédents serviraient uniquement, comme indiqué ci-dessus, à des mesures d'amélioration de la sécurité routière et d'aide aux victimes de la route (compétence du gouvernement provincial).

Ce fonctionnement permettrait une gestion financière plus simple et permettrait de raccourcir les délais liés au traitement et au transfert des montants requis pour les dépenses courantes.

**Recommandation 6 : Autoriser l'agglomération de Montréal à disposer de la pleine gestion financière du programme à travers la perception directe des revenus générés par les ACA sur leur territoire et créer un fonds municipal dédié à la sécurité routière pour gérer les dépenses et revenus issus du contrôle automatisé.**

## **2. De nouvelles dispositions importantes pour renforcer la sécurité routière**

### **2.1 30 km/h dans les zones scolaires et obligation d'aménager de façon sécuritaire**

À travers la mise en œuvre de ses différents plans d'actions, programmes et mesures en faveur de la sécurité routière, Montréal a joué un rôle pionnier dans la planification et l'aménagement de rues sécuritaires sur le chemin de l'école. Ces démarches visent notamment à encourager le transport actif pour les jeunes mais également à offrir des conditions sécuritaires pour tous les usagers. Elles ont également permis de diminuer les limitations de vitesse à 30 km/h pour une majorité de zones scolaires à Montréal mais il reste néanmoins plus d'une centaine de zones scolaires sur des artères pour lesquelles la limite est encore de 50 ou 40 km/h.

En cohérence avec les actions déjà engagées, la Ville de Montréal appuie la volonté de réduire les vitesses en zones scolaires et de les aménager de façon sécuritaire.

Cependant, elle tient à soulever l'enjeu que sur son territoire, la situation est très variable d'un arrondissement à l'autre et que les aménagements présents ne sont pas uniformes. Cette obligation de devoir aménager les abords des zones scolaires sera donc très variable d'une école à l'autre et ne nécessitera pas le même niveau d'efforts à chaque endroit.

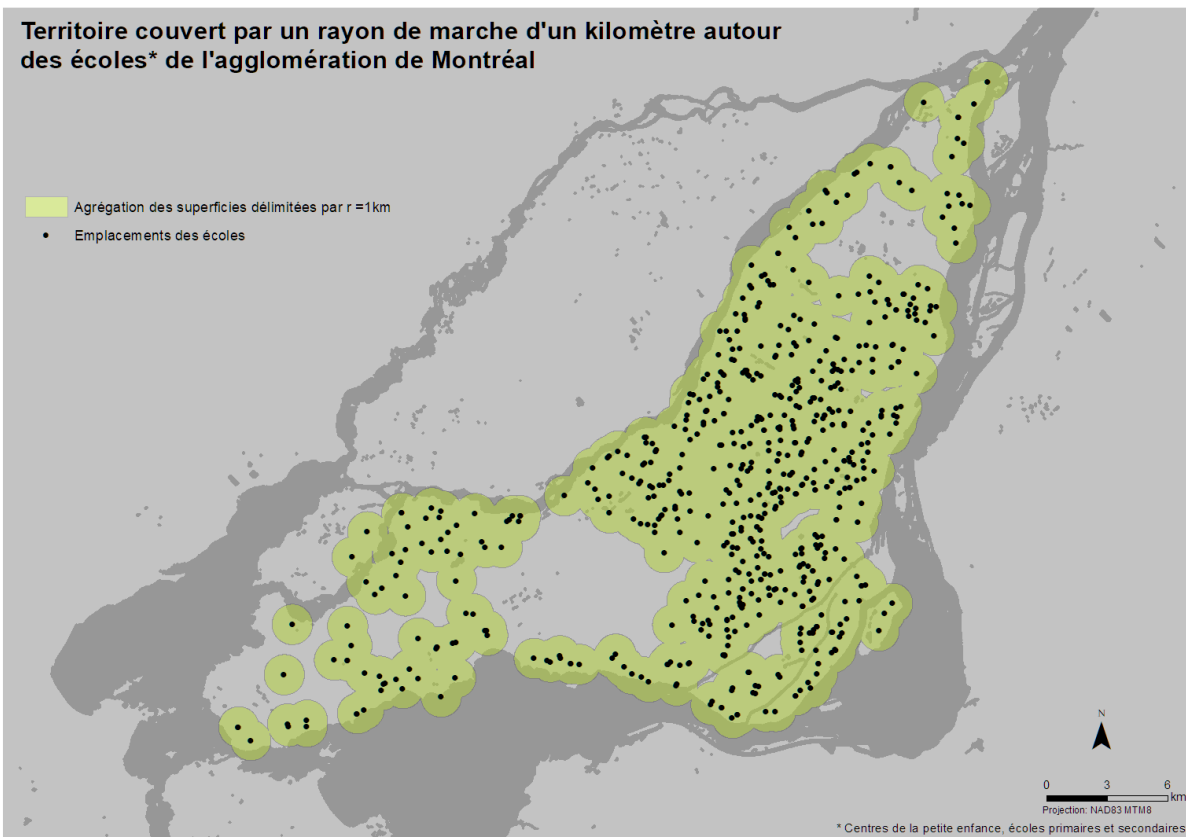
Ainsi, pour respecter cette obligation, des impacts, financiers et sur les ressources humaines, sont à prévoir. La Ville se demande si des aides financières spécifiques sont prévues pour aider à implanter les aménagements.

Toujours pour l'obligation d'aménager de façon sécuritaire les abords des zones scolaires, les délais pour s'y conformer ne semblent pas définis. Il faudrait clarifier les horizons visés afin d'analyser les besoins organisationnels requis en termes de ressources financières et humaines. Cette obligation d'aménager fera l'objet d'aménagements qui doivent être prévus dans la planification budgétaire. Un délai réaliste devrait être discuté avec les Villes afin de tenir compte des réalités propres à chacune. Un délai trop court risquerait de mettre une pression trop grande sur les ressources des arrondissements et Villes tandis qu'un délai trop long ou l'absence de délai n'encouragerait pas une prise d'action à court terme. L'apport d'une aide financière pour la réalisation est donc encore une fois souhaité.

D'autre part, il est important de rappeler que les enjeux de sécurisation dépassent le cadre strict de la « zone scolaire ».

Le texte actuel du projet de loi ne concerne que cette délimitation mais il s'agit en fait d'un espace relativement restreint alors que l'ensemble du cheminement vers l'école devrait être visé par des mesures de sécurisation. Ainsi, il ne faudrait pas que l'obligation d'aménager de façon sécuritaire la zone scolaire se fasse sans égard aux interventions complémentaires requises à l'extérieure de la zone scolaire, et parfois plus prioritaires.

À Montréal, le territoire couvert par un rayon de 1 km autour des écoles représente l'ensemble du territoire de la Ville, et de nombreux secteurs regroupent plusieurs enjeux importants. En effet, certains événements tragiques se sont déroulés dernièrement sur le chemin de l'école mais en dehors du périmètre de la zone scolaire.



Il n'est toutefois pas possible de déployer des aménagements particuliers partout et les ACA doivent faire partie de la solution pour sécuriser les chemins vers l'école. En adéquation avec le Plan d'action en sécurité routière 2023-2028, la Ville de Montréal considère qu'il serait important de réfléchir plus largement la sécurité que les zones scolaires puisque la quasi-totalité de l'île pourrait être un chemin vers l'école.

**Recommandation 7: Élargir ou bonifier, dans le projet de loi, le périmètre considéré comme zone scolaire en incluant la notion de chemin vers l'école et définir par règlement les conditions prescrites qui autorisent une limite de vitesse supérieure à 30 km/h en zone scolaire.**

La Ville de Montréal souhaite souligner son expertise et expérience en matière de réduction de la vitesse 30 km/h et d'aménagement sécuritaire aux abords des écoles, notamment à travers le programme de sécurisation aux abords des écoles et les consultations menées dans le cadre de la Commissions sur le transport et les travaux publics sur le thème *Le chemin de l'école : sécurisation et déplacements actifs*. De plus, la Ville développe un Répertoire de pratiques d'aménagement, afin de pallier le manque de ressources techniques disponibles pour guider la conception de rues en milieu urbain au Québec.

Le projet de loi ainsi que le plan d'action font référence au guide *Repenser le chemin de l'école*, publié en 2009 par le ministère des Transports pour l'aménagement sécuritaire des zones et des corridors scolaires. Nous pensons qu'en raison de son expertise, la Ville de Montréal doit être impliquée dans la révision et l'actualisation de ce guide. Afin de faciliter la mise en place des

aménagements sécuritaires, nous pensons que le guide peut être plus détaillé, notamment pour alimenter les municipalités possédant moins d'expertise en la matière mais également de veiller à la prise en compte des spécificités montréalaises et des milieux plus denses dans les prescriptions qui émaneront du guide. De plus, la Ville de Montréal souhaiterait disposer de l'autonomie nécessaire pour déterminer les actions engagées dans la mise en œuvre des mesures de sécurisation dans les zones scolaires.

Dans le cas des zones scolaire avec une limite de vitesse différente de celle prévue au paragraphe 4.1 du premier alinéa de l'article 328, il faudrait définir quelles sont les conditions prescrites par un règlement qui autorise une limite de vitesse supérieure à 30 km/h conformément au nouvel article 329.1.

**Recommandation 8 : Sur la base de son expérience, la Ville de Montréal souhaite participer, avec le gouvernement et ses partenaires, à la révision du guide d'application sur l'aménagement sécuritaire des zones et corridors scolaires et disposer de l'autonomie nécessaire pour poursuivre les actions engagées.**

**Recommandation 9: Afin de répondre aux exigences du projet de loi pour la réalisation des aménagements sécuritaires en zone scolaire, bonifier l'aide financière disponible pour les municipalités et définir les délais et exigences pour la réalisation de ces aménagements.**

## ***2.2 Autres réactions et recommandations demandées par la Ville de Montréal***

### **Évolution du montant de certaines amendes, notamment pour les infractions**

Article 59 du PL 48 - Modification de l'article 506 du CSR (interdiction de stationner devant une borne de recharge si elle n'est pas en cours d'utilisation) : modification souhaitable pour éviter qu'un électromobiliste reste branché à une borne une fois que la recharge de son véhicule est complétée ou sans qu'il y ait un transfert d'énergie.

### **Interdiction d'immobiliser un véhicule dans une intersection, sur un passage pour piétons ou pour cyclistes identifié par une signalisation appropriée ni à moins de 5 m de ceux-ci (article 386, paragraphe 4 du CSR)**

Des enjeux liés à la façon de mesurer la distance de 5 m par rapport à une intersection ont été rencontrés dans l'application de cet article.

Des jugements de la Cour supérieure ont stipulé qu'en l'absence de passage pour piétons ou pour cyclistes, le dégagement de 5 m se mesure à partir de la chaussée transversale. Ces jugements se basent sur la définition d'une intersection, qui constitue le croisement entre deux chaussées, excluant les trottoirs.

Cela est problématique en milieu urbain, où des piétons et cyclistes sont susceptibles de traverser à chaque intersection, qu'il y ait des passages piétons ou cyclistes marqués ou non.

De plus, cette façon de mesurer le 5 m ne correspond pas à celle utilisée dans les bonnes pratiques de conception des rues, tel qu'indiqué dans les dessins normalisés liés au stationnement dans les Tome I et V des Normes - Ouvrages routiers (voir par exemple le DN-I-14-002).

Il est donc souhaitable de trouver une solution pour modifier l'application de cet article du CSR. Ceci permettrait d'offrir une meilleure visibilité en dégagant visuellement les trottoirs à chaque intersection, dans une optique d'améliorer la sécurité des usagers non protégés.

**Recommandation 10 : Clarifier les modalités d'application de l'article 386 (paragraphe 4) pour se conformer aux bonnes pratiques de conception des rues et préciser les modalités de mesure du dégagement de 5m aux intersections**

## Conclusion

La Ville de Montréal est un partenaire de longue date du gouvernement du Québec en matière de sécurité routière. Sa participation aux phases I et II des projets pilotes du ministère lui a permis d'accumuler une somme d'expérience et d'études en matière de sécurité routière qui l'amène aujourd'hui à applaudir à la présentation de ce projet de loi et à offrir son expertise pour le bonifier.

La Ville s'est en effet résolument engagée dans les dernières années à faire mieux en matière de sécurité routière : en adoptant un plan ambitieux basé sur Vision Zéro, en créant des ressources pour améliorer ses aménagements avec une Équipe vélo et maintenant une Équipe piéton qui va marcher ses rues et ses chemins vers l'École pour en faire des rues sécuritaires.

Les équipes de la Ville ont en effet la connaissance fine de leur milieu et une capacité de réaction qui est la clé de la réussite des mesures de sécurité routière. Aussi, prévoir un nombre conséquent d'ACA et permettre aux municipalités de gérer de manière autonome et agile les systèmes de contrôle de la circulation en lien avec leurs aménagements constituent la clé du succès de ce projet de loi.

Sur la base de l'expérience accumulée, il a été démontré que le système permettait de générer les fonds nécessaires à sa mise en place. En permettant aux municipalités et à la métropole du Québec d'en bénéficier, le gouvernement s'assure d'atteindre ses objectifs pour 2030 et 2050.

Le prochain plan d'action de la Ville Vision Zéro 2025+ pourra alors offrir à ses citoyens la sécurité qu'ils recherchent en marchant leur ville.

## Synthèse des recommandations

### Recommandations concernant les systèmes de détection

**Recommandation 1:** Les appareils de contrôle automatisés sont au cœur d'une stratégie d'amélioration de la sécurité routière et la Ville de Montréal demande qu'un nombre conséquent et suffisant soit prévu pour garantir une couverture optimale et un traitement équitable de l'ensemble du réseau routier sous la responsabilité du SPVM à l'échelle de la métropole

**Recommandation 2:** La Ville de Montréal demande que le projet de loi 48, ainsi que les dispositions réglementaires liées, puisse lui permettre un déploiement agile de plusieurs types d'appareils de contrôle pour répondre adéquatement aux problématiques identifiées (vitesse, passages au feu rouge et vitesse aux intersections, et nouvelles infractions).

**Recommandation 3:** la Ville de Montréal demande que le projet de loi lui assure une autonomie du choix et de la désignation des sites d'opération en respectant les critères communs déterminés par règlement.

**Recommandation 4 :** La Ville de Montréal recommande donc que le projet de loi 48 appuie la possibilité que les manquements, qualifiant le non-respect de certaines règles du CSR, sous le seuil enclenchant une infraction pénale, puissent faire l'objet de sanctions administratives pécuniaires et recommande que les deux régimes de SAP soient arrimés.

**Recommandation 5:** La Ville de Montréal souhaite que le projet de loi permette de déployer un centre de traitement de la preuve satellite en lien avec le système de traitement de la preuve centralisé et offre la possibilité de prendre en charge la gestion des infractions pénales.

**Recommandation 6 :** Autoriser l'agglomération de Montréal à disposer de la pleine gestion financière du programme à travers la perception directe des revenus générés par les ACA sur leur territoire et créer un fonds municipal dédié à la sécurité routière pour gérer les dépenses et revenus issus du contrôle automatisé.

### Recommandations concernant les zones scolaires

**Recommandation 7:** Élargir ou bonifier, dans le projet de loi, le périmètre considéré comme zone scolaire en incluant la notion de chemin vers l'école et définir par règlement les conditions prescrites qui autorisent une limite de vitesse supérieure à 30 km/h en zone scolaire.

**Recommandation 8 :** Sur la base de son expérience, la Ville de Montréal souhaite participer, avec le gouvernement et ses partenaires, à la révision du guide d'application sur l'aménagement sécuritaire des zones et corridors scolaires et disposer de l'autonomie nécessaire pour poursuivre les actions engagées.

**Recommandation 9:** Afin de répondre aux exigences du projet de loi pour la réalisation des aménagements sécuritaires en zone scolaire, bonifier l'aide financière disponible pour les municipalités et définir les délais et exigences pour la réalisation de ces aménagements.

**Recommandation 10 :** Clarifier les modalités d'application de l'article 386 (paragraphe 4) pour se conformer aux bonnes pratiques de conception des rues et préciser les modalités de mesure du dégagement de 5m aux intersections.