

Mémoire

Remis à la ministre des Transports et de la Mobilité durable Geneviève Guilbault

Dans le cadre de la 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 48).

Par la **Ville de Québec**
Février 2024

Table des matières

Introduction	3
Contexte du mémoire	3
Objectifs visés.....	3
1. Préambule	4
1.1. Québec se démarque	4
2. Vision de la Ville de Québec en matière de sécurité routière.....	4
2.1. Bilan routier exceptionnel.....	5
3. Vision municipale du contrôle automatisé	6
3.1. Système de détection	6
3.2. Détermination des sites	6
3.3. Diffusion des sites.....	7
3.4. Vérification de la signalisation.....	7
3.5. Signalisation lumineuse	7
3.6. Désignation du conducteur.....	7
3.7. Équipements.....	8
3.8. Sanctions administratives pécuniaires.....	8
3.9. Excédents financiers.....	8
3.10. Gouvernance du contrôle automatisé.....	9
4. Vision de la Ville en matière de sécurité routière dans les zones scolaires	10
4.1. Vitesse	10
5. Rehaussement des amendes	12
6. Conclusion	13

Introduction

Contexte du mémoire

À la Ville de Québec, la sécurité routière est au cœur de nos préoccupations. Nous l'avons démontré au fil des années par de nombreuses actions qui ont ouvert la voie dans ce domaine.

La Ville de Québec est la seule municipalité à avoir élaboré et mis en œuvre quatre stratégies de sécurité routière depuis 2007. Ces stratégies ont permis d'améliorer le bilan routier et à mettre en œuvre plusieurs mesures novatrices telles que le programme de mobilisation citoyenne, l'affichage lumineux, etc.

À l'automne 2023, la Ville de Québec a pris connaissance du projet de loi 48. Bien que certains aspects rejoignent sa vision et des objectifs de sa stratégie de sécurité routière 2020-2024, il existe néanmoins plusieurs écarts qui conduiraient, à notre avis, à des reculs dans le domaine.

La Ville de Québec accueille favorablement le fait que le Gouvernement du Québec vise à se doter d'un cadre légal plus rigoureux pour améliorer la sécurité routière avec le projet de loi 48. Nous partageons pleinement cet objectif.

Le présent mémoire présente les principales actions mises en œuvre par la Ville de Québec en matière de sécurité routière. Il expose une vision et des demandes claires qui permettront de renforcer et de continuer à améliorer son bilan routier déjà enviable et celui de l'ensemble du Québec.

C'est donc dans un esprit collaboratif que nous déposons ce mémoire comportant des avis, des questionnements et des recommandations qui, nous l'espérons, seront porteuses de décisions gagnantes et novatrices qui permettront d'offrir à toute la population de Québec et du Québec des rues encore plus sécuritaires. Nous sommes convaincus que l'expérience acquise par la Ville de Québec au cours des dernières années sera une inspiration pour le MTMD et les autres municipalités.

Objectifs visés

La Ville de Québec vise que le projet de loi 48 :

- Respecte les paramètres de réciprocité et de relation d'égal à égal du nouveau partenariat entre le gouvernement et les gouvernements de proximité fixés dans la loi 39 adoptée le 8 décembre 2023;
- Instaure pour les municipalités, dont la Ville de Québec, une autonomie de gestion et de positionnement en matière de contrôle automatisé et de limitation de vitesse sur leur territoire, et ce, dans un cadre national commun;
- Offre aux municipalités, dont la Ville de Québec, la possibilité de tirer profit des innovations technologiques pour assurer une meilleure sécurité routière sur leur territoire.

1. Préambule

À Québec, la sécurité des citoyens est une priorité absolue et la sécurité routière figure parmi les priorités de l'organisation.

Soucieuse, structurée et proactive, la Ville de Québec n'a pas attendu le Plan d'action de la sécurité routière 2023-2028 déposé par la ministre le 23 août 2023 pour agir en matière de sécurité routière. En effet, depuis 2007, **quatre stratégies de sécurité routière ont été élaborées et mises en œuvre**. La plus récente, celle de 2020-2024 repose sur trois axes se déployant en quinze actions concrètes et novatrices.

La stratégie tient compte de la préoccupation des citoyens, ce qui contribue à l'acceptabilité sociale des mesures mises en œuvre. Ces axes — ralentir, être courtois et sécuriser — prennent donc vie dans une responsabilité partagée avec les citoyens. Les efforts de mobilisation avec les conseils de quartier et les conseils d'établissement des écoles génèrent des résultats encourageants.

Fière de sa feuille de route et de son bilan, la Ville de Québec souhaite poursuivre l'amélioration du niveau de sécurité perçue et de son bilan routier, et ce, **en toute autonomie**.

Le projet de loi modifiant le code de la sécurité routière doit être une opportunité de consolider notre approche, de maintenir notre leadership et de poursuivre nos actions au résultat convaincant.

1.1. Québec se démarque

Le projet de loi 48 ne doit pas faire de la Ville de Québec une copie des autres villes; il en résulterait un recul qui nuirait à l'atteinte des objectifs et en conséquence, à la sécurité des citoyens de Québec.

La Ville se démarque des autres villes et municipalités de la province en matière de sécurité routière d'abord parce qu'elle est la première ville à mettre en place une stratégie de sécurité routière écrite, documentée, présentée et mise en œuvre. Qui plus est, en intégrant les cinq axes déterminants dans la stratégie (connue sous le nom des 5^E pour *Environnement et aménagement, encadrement et contrôle, éducation et sensibilisation, évaluation et planification, engagement des citoyens*), elle confère à celle-ci une rigueur supérieure.

Ensuite, en comparaison aux autres villes, Québec s'illustre en matière d'investissements financiers soutenant ses initiatives en matière de sécurité routière. Près de 50 M\$ ont été investis depuis 2020 et une somme additionnelle de 11 M\$ est prévue au cours de la présente année.

2. Vision de la Ville de Québec en matière de sécurité routière

La stratégie pour la période 2020-2024 repose sur la « Vision Zéro ». L'énoncé suivant peut paraître simple : personne ne souhaite perdre un proche dans un accident de la route. Pourtant, il est fondamental.

La Ville fixe une cible ambitieuse, mais réaliste :

- Aucun accident mortel autour des écoles (2024);
- Diminution de 50 % des collisions mortelles ou graves sur tout le territoire, de 2020 à 2024 par rapport à la période de 2012 à 2016;
- Aucun décès de piétons et cyclistes (2040).

Cette stratégie accorde une grande importance à la sécurité des piétons et des cyclistes.

Les trois axes identifiés précédemment (ralentir-être courtois-sécuriser) regroupent une quinzaine d'actions pour lesquelles la mise en œuvre est fort avancée. En voici quelques-unes :

- Révision des limites de vitesse et abaissement de celle-ci dans les quartiers résidentiels (30 km/h et 40 km/h) en fonction de paramètres objectifs reposant sur les caractéristiques du milieu traversé;
- Révision ou création de cheminements scolaires sécurisés pour les 115 écoles primaires publiques et privées du territoire;
- Correction de 50 sites accidentogènes où la fréquence et la gravité des collisions étaient élevées;
- Construction de nouveaux trottoirs (près de 45 000 mètres linéaires);
- Déploiement d'un important plan de communication et de sensibilisation faisant appel aux moyens traditionnels et à la mobilisation citoyenne;
- Mise en place d'une équipe dédiée à l'analyse de toute collision impliquant un décès ou une victime gravement blessée, laquelle réunit les experts de la sécurité routière du Service du transport de la mobilité intelligente et du Service de police de la Ville de Québec.

La stratégie de la Ville énonce par ailleurs l'importance du contrôle automatisé dans la détection des infractions et la volonté d'utiliser davantage la technologie pour soutenir le travail des policiers. À cet effet, quatre demandes ont été présentées au ministère des Transports et de la Mobilité durable en 2020 :

- Augmenter le nombre de cinémomètres mobiles mis à la disposition de la Ville de Québec;
- Assouplir les critères utilisés pour identifier les endroits où un cinémomètre mobile peut être utilisé;
- Éliminer l'obligation de faire approuver par le biais d'un arrêté ministériel les sites où les équipements sont utilisés;
- Confier à la Ville de Québec les responsabilités qui sont actuellement dévolues au centre de traitement de la preuve (CTP), au bureau des infractions et amendes (BIA) et au directeur des poursuites criminelles et pénales (DPCP).

Le MTMD met actuellement à la disposition de la Ville de Québec quatre appareils de contrôle automatisé de la vitesse mobiles (2 camionnettes et 2 remorques). Ces équipements ont effectué, en 2023, 1 072 opérations de contrôle sur 49 sites, dont 15 zones scolaires. Ces appareils cumulent 13 252 heures d'opération et 10 292 déclenchements.

2.1. Bilan routier exceptionnel

Les actions des stratégies de sécurité routière de la Ville de Québec mises en œuvre au cours des dernières années ont contribué de façon significative à améliorer le bilan routier à Québec.

Le nombre de personnes décédées, de blessés graves et de blessés légers impliqués dans des collisions survenues sur le territoire de la Ville de Québec a diminué de 6,5 % entre 2020 et 2022. Au cours de la même période, le nombre de personnes décédées, de blessés graves et de blessés légers impliqués dans des collisions survenues au Québec a augmenté de 17,2 %.

Ces chiffres sont un indicateur probant que les efforts consentis par la Ville ont un impact significatif sur le bilan routier et sur le niveau de sécurité qui prévaut sur le réseau routier municipal.

3. Vision municipale du contrôle automatisé

Le contrôle automatisé a grandement évolué depuis la signature des ententes de coopération entre les villes et le MTMD en 2013. Les équipements permettent maintenant de détecter de nouvelles infractions et les systèmes de traitement et de suivi des dossiers ont été optimisés.

La Ville de Québec salue la volonté du gouvernement de revoir le cadre d'utilisation et de gouvernance du contrôle automatisé. Elle souhaite d'ailleurs profiter de cette ouverture pour utiliser davantage cette technologie et promouvoir une vision plus autonomiste des municipalités.

La Ville souhaite également s'inspirer des apprentissages du projet pilote et des pratiques observées ailleurs au Canada et à travers le monde. Or, dans cette optique, le projet de loi dans sa forme actuelle ne permet pas de moderniser adéquatement le cadre de gouvernance du contrôle automatisé actuellement en vigueur.

3.1. Système de détection

Le projet de loi prévoit que la notion de radar photo, de caméra au feu rouge et d'appareil de contrôle automatisé sera remplacée par la notion de systèmes de détection. La Ville est en accord avec cette proposition car elle permettra l'utilisation du contrôle automatisé pour de nouvelles infractions.

De plus, le projet de loi vise à permettre au gouvernement de déterminer par règlement les infractions ou les manquements qui peuvent être constatés au moyen d'un système de détection. La Ville est aussi en accord avec cette modification car il serait possible d'utiliser le contrôle automatisé pour détecter d'autres infractions.

Ainsi, la Ville propose que les systèmes de détection puissent être utilisés pour contrôler le respect des passages pour personne, les manœuvres d'interdiction de virage aux intersections et l'intrusion dans les voies réservées aux autobus.

3.2. Détermination des sites

Le projet de loi habiliterait le gouvernement à déterminer par règlement les critères selon lesquels le ministre peut désigner un chemin public ou une partie de ce chemin public pour utiliser un système de détection.

Or, le choix des sites est un élément fondamental de l'autonomie des municipalités. La Ville connaît son territoire et ses enjeux de sécurité routière. Elle dispose d'experts habilités pour identifier les sites où doivent être utilisés les systèmes de détection sur son territoire.

Lors des discussions avec la Sûreté du Québec et du MTMD en 2013, la détermination des sites fut un exercice difficile en raison des exigences mal adaptées au réseau routier municipal. La lourdeur du processus a de plus empêché le retrait ou l'ajout de sites. Québec ne veut pas revivre cette expérience.

La Ville de Québec ne veut pas non plus être assujettie à la décision du MTMD à l'égard des sites où elle souhaite utiliser un système de détection. La Ville veut choisir ses sites en fonction de ses critères et des particularités de son territoire (accidentologie confirmée, lieux qui présentent un risque de collision important, lieux où la surveillance conventionnelle est difficile, etc.).

Demande 1 : Permettre aux municipalités de déterminer les chemins publics sous sa responsabilité où un système de détection peut être utilisé.

3.3. Diffusion des sites

Le projet de loi prévoit que la liste des chemins publics désignés sera publiée sur le site Web du ministère des Transports et de la Mobilité durable.

La Ville n'a pas objection à ce que les rues ou les secteurs désignés soient publiés aussi sur le site internet du MTMD dans la mesure où cette publication n'est pas assujettie au respect de critères de sélection imposés par le MTMD.

De plus, la ville de Québec s'engage à aller encore plus loin en publiant aussi les rues et les secteurs où seront utilisés les systèmes de détection sur le site Web de la municipalité.

3.4. Vérification de la signalisation

Le projet de loi supprimerait l'obligation de vérifier la présence et l'adéquation de la signalisation indiquant l'endroit où la surveillance par un système de détection est réalisée.

La Ville est en accord avec cette mesure qui permettra d'éliminer un processus de validation trimestrielle n'ayant pas de valeur ajoutée.

3.5. Signalisation lumineuse

Tel que formulé, le projet de loi habiliterait le gouvernement à déterminer par règlement les modalités et les conditions de l'enregistrement électronique d'une limite de vitesse affichée sur un panneau à message lumineux et toute information requise à cet enregistrement déterminée par règlement.

La Ville est en accord avec cette mesure qui semble répondre à la demande formulée au MTMD au printemps 2023. Les modalités et les conditions d'enregistrement qui seront proposées devront toutefois permettre l'utilisation des systèmes de détection dans les zones scolaires où sont en place des panneaux lumineux à message variable.

3.6. Désignation du conducteur

Le projet de loi abrogerait le régime de désignation du conducteur ou du locataire à court terme en cas d'infraction constatée par un système de détection.

La Ville est en accord avec cette mesure qui vise à simplifier la gestion des infractions et qui est une condition au déploiement du régime de sanctions administratives pécuniaires proposé par la Ville au MTMD en 2022.

3.7. Équipements

Dans sa formulation actuelle, le projet de loi ne fait aucune référence aux modèles et aux caractéristiques des systèmes de détection.

Malgré ce fait, la Ville profite de l'occasion qui lui est donnée pour rappeler au MTMD qu'elle souhaite accéder à des équipements plus polyvalents, mieux adaptés aux enjeux de sécurité routière municipaux que ceux qui sont actuellement utilisés au Québec. Par exemple : un équipement mobile en rotation installé dans des boîtiers fixes, un équipement mobile sur trépied et un équipement mobile sur remorque avec une batterie offrant une plus grande autonomie d'utilisation.

Bien que le MTMD annonce son intention d'acquérir 250 systèmes de détection au cours des prochaines années, dans un contexte de gouvernance renouvelée, la Ville souhaiterait acquérir ses propres équipements dans le cadre de l'appel d'offres gouvernemental prévu prochainement. À cet effet, la Ville exprime déjà la volonté de disposer jusqu'à 15 systèmes de détection d'ici 2025 et souligne qu'elle assumerait les coûts d'acquisition et d'entretien des systèmes de détection qu'elle acquerrait par le biais de l'appel d'offres gouvernemental.

3.8. Sanctions administratives pécuniaires

Le projet de loi créerait un régime de sanctions administratives pécuniaires (SAP) pour certains manquements constatés par un système de détection (sauf grands excès de vitesse, vitesse dans zone scolaire et zone de chantier, feu rouge).

La Ville de Québec est en accord avec la création de ce régime et avec les manquements visés par les SAP. Cette modification répond aux constats émis dans le cadre d'une réflexion sur la gouvernance effectuée en collaboration avec le MTMD. Également, la modification s'inscrit parfaitement dans la volonté de la Ville de transformer les constats d'infraction en matière de stationnement en sanctions administratives pécuniaires.

Cependant, des interrogations demeurent relativement au traitement qui sera proposé pour les autres infractions qui seraient éventuellement visées par les systèmes de détection.

Par ailleurs, le projet de loi confierait la gestion du régime de sanctions administratives pécuniaires à la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ).

La Ville est en désaccord avec cette orientation. Dans un contexte de gouvernance renouvelée, et de réciprocité encadrée par la loi 39, la Ville souhaite être autonome et être gestionnaire du régime de sanctions administratives pécuniaires ainsi que des constats d'infraction émis dans le cadre du régime pénal.

Demande 2 : Confier aux municipalités qui le souhaitent la gestion du processus de sanctions administratives pécuniaires pour les chemins publics dont elles ont la responsabilité.

3.9. Excédents financiers

Les villes participant au projet pilote de coopération municipale et le MTMD ont convenu en 2013 d'un mode de partage des excédents financiers selon lequel tous les excédents sont déposés dans le Fonds de la sécurité routière, et remis aux municipalités périodiquement sur la base d'une formule de calcul. Celles-ci ont l'obligation d'utiliser les fonds pour des projets de sécurité routière. Une somme de 5,6 M\$ représentant les excédents pour la période 2020-2022 sera ainsi versée à la Ville prochainement.

Le projet de loi annonce que tous les excédents financiers iraient au Fonds de la sécurité routière et que dorénavant les municipalités devraient déposer des demandes pour chaque projet qu'elles souhaitent voir financer par le Fonds de la sécurité routière. Il prévoit toutefois que des ententes particulières pourraient être conclues avec des municipalités.

Cette nouvelle approche constitue un recul par rapport à la situation actuelle et n'est pas acceptable. Tous les excédents générés par les constats d'infraction et les sanctions administratives pécuniaires émis sur le territoire de la Ville de Québec doivent être versés directement à la Ville comme le sont les amendes collectées à la suite de l'émission des constats par les policiers pour les autres infractions au code de la sécurité routière. La Ville est prête à garantir que les excédents seront utilisés pour des projets de sécurité routière.

Demande 3 : Verser annuellement aux municipalités les excédents financiers associés à l'exploitation des systèmes de détection utilisés sur leurs territoires.

3.10. Gouvernance du contrôle automatisé

Les services municipaux discutent avec le MTMD depuis près de trois ans pour simplifier le mode de gouvernance et accroître l'autonomie des municipalités qui le souhaite. D'ailleurs, les discussions de la dernière année semblaient indiquer une avancée sur ces questions.

Il est décevant de constater que dans sa forme actuelle, le projet de loi 48 ne simplifie pas la gouvernance et ne donne pas une réelle autonomie aux municipalités.

En fait, le modèle proposé par le gouvernement du Québec est même très loin derrière celui en vigueur en Ontario. À titre d'exemple, la ville d'Ottawa compte 78 systèmes de détection au feu rouge, 28 systèmes de détection de la vitesse et prévoit installer 32 appareils additionnels au cours de la présente année.

Ainsi, la Ville de Québec s'explique mal que les municipalités du Québec ne pourraient pas avoir le même niveau d'ambition, alors que la signature de la Déclaration de réciprocité dans la foulée du projet de loi 39, adoptée en décembre dernier, visait justement à faire des gouvernements de proximité du Québec des entités disposants de leviers pour agir directement sur le milieu dont ils ont juridiction.

La vision de la Ville est claire : elle souhaite une autonomie complète en matière de contrôle automatisé. Cette approche « autonomiste » mais encadrée par le MTMD (modèles et homologation judiciaire des équipements, centre de traitement de la preuve utilisant la même technologie et les mêmes paramètres d'analyse que le centre de traitement de la Sûreté du Québec, utilisation des excédents financiers pour des projets de sécurité routière) assurera une vision harmonisée du contrôle automatisé et soulage le gouvernement des risques associés à un accroissement du nombre de dossiers dans le cadre de l'acquisition de 250 appareils.

Demande 4 : Revoir la gouvernance du contrôle automatisé de façon à donner plus d'autonomie aux municipalités et leur permettre de réaliser les activités suivantes :

- Choisir, en fonction de ses critères, les sites où un système de détection peut être utilisé dans le respect des principes de sécurité routière et de l'acceptabilité sociale;
- Acquérir, à ses frais, les systèmes de détection dans le cadre de l'appel d'offres gouvernemental;
- Installer et entretenir à ses frais et à l'aide du fournisseur les équipements de détection acquis dans le cadre de l'appel d'offres gouvernemental;

- Exploiter à ses frais, par le biais du Service de police de la Ville de Québec (SPVQ), les systèmes de détection;
- Opérer à ses frais un centre de traitement de la preuve satellite utilisant la même technologie que celle du centre de traitement de la preuve de la Sûreté du Québec ainsi que les mêmes paramètres décisionnels (Régime pénal et régime SAP);
- Traiter à ses frais les infractions (régime pénal) et les manquements (SAP) par le biais de la cour municipale;
- Conserver tous les excédents financiers et les utiliser pour des projets de sécurité routière.

4. Vision de la Ville en matière de sécurité routière dans les zones scolaires

La sécurité routière dans les zones scolaires est une priorité. La Ville aura, à la fin de sa stratégie 2020-2024, réalisé de nombreux projets au pourtour de chaque école primaire pour améliorer la sécurité des écoliers et le sentiment de sécurité de la population.

En voici quelques exemples : l'abaissement à 30 km/h de la limite de vitesse durant la période scolaire, la construction de nouveaux trottoirs et de saillies de trottoir, le rétrécissement de la chaussée, l'aménagement de carrefours rehaussés, la mise en œuvre d'un important plan de communication et le déploiement d'un programme d'aide financière pour soutenir les activités de mobilisation organisées par les conseils de quartier et les conseils d'établissements scolaires.

Pour cette période, la Ville aura investi près de 50 M\$ pour sécuriser le cheminement scolaire de ses 115 écoles primaires. La prochaine stratégie de sécurité routière pour la période 2025-2029 continuera à sécuriser les cheminements scolaires mais portera également une attention particulière aux lieux où l'on retrouve un grand nombre d'usagers vulnérables tels que les parcs et terrains de jeu, les centres de loisirs, les résidences pour personnes âgées (RPA) et les futures maisons des aînés initiées par le Gouvernement du Québec.

4.1. Vitesse

Le projet de loi 48 prévoit introduire une limite de vitesse maximale de 30 km/h en tout temps dans les zones scolaires et habiliterait la personne responsable de l'entretien d'un chemin public à fixer une limite de vitesse différente à certaines conditions. Il obligerait également la personne responsable de l'entretien d'un chemin public à aménager de façon sécuritaire les zones scolaires, notamment en tenant compte du guide d'application élaboré par le MTMD.

La Ville salue les modifications proposées par le projet de loi, la bonification de l'aide financière du programme TAPU annoncée en août dernier et la place que le projet de loi confère à la présence d'aménagements routiers adaptés dans les zones scolaires. Ces mesures sont nécessaires dans les municipalités qui ne disposent pas de stratégie de sécurité routière, qui n'ont pas accès à une équipe d'experts pour planifier et mettre en œuvre des actions en sécurité routière et pour celles dont la capacité d'investissement est limitée.

La Ville de Québec va plus loin que les autres municipalités. Elle se distingue par son approche intégrée et rigoureuse, et par les investissements qu'elle consent pour améliorer la sécurité des zones scolaires. Le projet de loi ne doit pas fragiliser les orientations et les actions réalisées au cours des dernières années.

Dans cette optique, la Ville se questionne sur le bien-fondé, la crédibilité et l'efficacité de la mesure visant à introduire une limite de vitesse de 30 km/h en tout temps dans les zones scolaires.

Le processus de révision des limites de vitesse réalisé en 2021 à la Ville de Québec repose sur une démarche rigoureuse et scientifique basée sur huit critères mesurables. Cette approche assure l'harmonisation des limites de vitesse lors de la traversée de milieux semblables, favorise une meilleure crédibilité des nouvelles limites de vitesse, augmente la probabilité d'un meilleur respect et élimine l'arbitraire.

Dans ce contexte, toutes les zones scolaires associées à une école primaire (publique et privée) ont maintenant une limite de vitesse de 30 km/h. Deux cas de figure sont toutefois possibles :

- Dans les zones scolaires situées dans un quartier ou sur une rue dont la limite de vitesse est déjà à 30 km/h, des clignotants sont ajoutés au panneau de signalisation de limite de vitesse au début de la zone scolaire. Cette mesure vise à renforcer le message de prudence devant l'école. Les clignotants sont activés entre 7 h et 17 h lors des journées où l'école est fréquentée par des écoliers. Ils peuvent être activés en saison estivale du lundi au vendredi, entre 7 h et 17 h si des activités de loisir se tiennent sur les terrains de l'école.
- Dans les zones scolaires situées sur une rue où la limite de vitesse est de 40 km/h ou de 50 km/h, un panneau lumineux de vitesse variable (30/50 ou 40/50) est installé au début de la zone scolaire. Il affiche une limite de vitesse de 30 km/h entre 7 h et 17 h lors des journées où l'école est fréquentée par des écoliers.

En autre temps, le panneau affiche une limite de vitesse de 40 km/h ou de 50 km/h. Il peut afficher une limite de vitesse de 30 km/h en saison estivale du lundi au vendredi, entre 7 h et 17 h si des activités de loisir se tiennent sur les terrains de l'école. Cette mesure permet de renforcer le message de prudence et de crédibiliser la limite de vitesse en fonction de l'environnement urbain.

La Ville se questionne également sur les lieux susceptibles d'être visés par la mesure proposée. Inclura-t-elle les écoles secondaires? Cette éventualité doit faire l'objet d'une réflexion rigoureuse car les enjeux de sécurité routière sont différents au pourtour des écoles secondaires pour quatre raisons :

- Elles desservent des étudiants plus âgés qui proviennent d'un large territoire. Peu d'étudiants se déplacent à pied. Ils utilisent majoritairement le transport scolaire et le transport en commun.
- Elles disposent généralement de grands parcs de stationnement et de zones de débarcadère hors rue. Aucun embarquement ou débarquement ne se déroule dans la rue contrairement aux écoles primaires.
- Elles sont habituellement construites en bordure des grands axes de circulation où l'environnement urbain n'est pas crédible pour une limite de vitesse de 30 km/h. Ces rues possèdent toutefois des trottoirs, et les intersections sont généralement contrôlées par des feux de circulation.
- La principale problématique observée au pourtour des écoles secondaires est plutôt associée au comportement des étudiants (respect de la signalisation et des passages pour piétons lors des déplacements en groupe sur l'heure du midi et en fin de journée).

La Ville de Québec considère que la limite de vitesse est une composante de la stratégie d'intervention d'une municipalité en zone scolaire qui se doit d'être crédible avec l'environnement urbain. La capacité à créer un environnement sécuritaire est très limitée sans la mise en œuvre de mesures d'atténuation adaptées au milieu telles une présence policière soutenue, une communication ciblée auprès de tous les usagers de la route et une mobilisation des conseils d'établissement et du milieu.

Il faut éviter les approches de type mur à mur et plutôt privilégier des interventions crédibles et adaptées à l'environnement de chaque école. L'affichage est une condition nécessaire mais non suffisante. La bonne intervention, au bon endroit, au bon moment.

Demande 5 : Permettre aux municipalités de fixer la limite de vitesse dans les zones scolaires à la suite d'une analyse rigoureuse qui repose sur des critères objectifs.

5. Rehaussement des amendes

Le projet de loi prévoit le rehaussement du montant des amendes pour certaines infractions résultant d'un comportement non sécuritaire du conducteur d'un véhicule à l'égard d'un usager vulnérable, dont le défaut de céder le passage. Il propose également de hausser le montant de base servant au calcul de l'amende dont est passible la personne qui commet un excès de vitesse.

Le contrôle policier, l'émission de constats d'infraction et les amendes figurent parmi les composantes nécessaires d'une stratégie de sécurité routière sans laquelle il est impossible d'atteindre nos cibles de réduction du nombre de collisions et du nombre de victimes.

Le rehaussement des amendes soulève toutefois quatre questions importantes :

- Le conducteur connaît-il le montant de l'amende associé à l'infraction qu'il est sur le point de commettre?
- La mesure incite-t-elle les conducteurs à voir un comportement plus sécuritaire?
- La mesure dissuade-t-elle les conducteurs à commettre une infraction?
- La mesure modifie-t-elle l'approche du policier au moment de produire un constat d'infraction?

Plusieurs personnes et certains groupes d'intérêt partagent l'avis que le rehaussement des amendes incite les conducteurs à un meilleur respect du code de la sécurité routière. Cependant, à moins d'avis contraire, aucune étude scientifique ne démontre que cette mesure contribue, en amont, à réguler le comportement d'un conducteur et à prévenir la commission d'une infraction.

Citons un exemple : le montant de l'amende et les points d'inaptitude associés à l'utilisation du téléphone cellulaire au volant ont été significativement accrus au cours des dernières années. Cette mesure a-t-elle contribué à réduire le nombre de personnes qui utilisent un appareil cellulaire au volant?

La Ville de Québec croit fermement qu'il est prématuré de rehausser les amendes, et que cette mesure devrait être précédée d'une analyse scientifique et rigoureuse pour évaluer les impacts sur le comportement des conducteurs et sur la surveillance policière.

Demande 6 : De surseoir au rehaussement des amendes jusqu'à ce qu'une étude scientifique et rigoureuse ait été réalisée pour évaluer les impacts de cette mesure.

6. Conclusion

Véritable leader en matière de sécurité routière, la Ville de Québec voit dans le projet de loi une opportunité de consolider son approche et ses actions pour améliorer la sécurité routière sur son territoire et réclamer une autonomie entière en matière de contrôle automatisé des infractions.

Sa feuille de route exemplaire, l'expertise de ses équipes, les sommes investies, les actions déployées et le bilan routier enviable démontrent sans équivoque que la sécurité routière est une priorité majeure depuis près de 20 ans à la Ville de Québec et que celle-ci dispose de la capacité d'intervenir en matière de sécurité routière.

Le projet de loi doit soutenir les actions de la Ville et contribuer à améliorer davantage le bilan routier et le niveau de sécurité perçu par la population. Il est essentiel que les mesures qui seront adoptées n'engendrent pas un recul de l'action municipale.

Par ailleurs, par sa position avant-gardiste dans le domaine de la sécurité routière, la Ville de Québec se porte volontaire pour réaliser un projet pilote dans un cadre d'une gouvernance renouvelée du contrôle automatisé, de l'acquisition de nouveaux systèmes de détection et de l'ajout de nouveaux manquements. La Ville est indéniablement l'entité la mieux disposée à exercer la bonne intervention, au bon moment, au bon endroit sur son territoire.

Finalement, bien que l'aspect des investissements nécessaires pour l'amélioration de la sécurité routière ne fasse pas l'objet du projet de loi 48, la Ville de Québec, de son expérience des cinq dernières années, souligne qu'un investissement prévu de 168 M\$ pour soutenir l'ensemble des villes du Québec pour les cinq prochaines années risque d'être un montant insuffisant considérant qu'à elle seule, la Ville de Québec a investi plus de 60 M\$ pour donner vie à sa stratégie de sécurité routière 2020-2024.

L'intervention municipale en matière de sécurité routière doit être continue. Elle ne prendra pas fin avec la mise en œuvre de la stratégie de sécurité routière 2020-2024. La Ville a entrepris l'élaboration d'une nouvelle stratégie pour la période 2025-2029 qui reposera sur une approche rigoureuse, qui favorisera la mise en œuvre d'actions novatrices et qui continuera à améliorer le bilan routier et le niveau de sécurité perçu par la population.

Rappel des demandes

Demande 1 : Permettre aux municipalités de déterminer les chemins publics sous sa responsabilité où un système de détection peut être utilisé;

Demande 2 : Confier aux municipalités qui le souhaitent la gestion du processus de sanctions administratives pécuniaires pour les chemins publics dont elles ont la responsabilité;

Demande 3 : Verser annuellement aux municipalités les excédents financiers associés à l'exploitation des systèmes de détection utilisés sur leurs territoires;

Demande 4 : Revoir la gouvernance du contrôle automatisé de façon à donner plus d'autonomie aux municipalités et leur permettre de réaliser les activités planifiées;

Demande 5 : Permettre aux municipalités de fixer la limite de vitesse dans les zones scolaires à la suite d'une analyse rigoureuse qui repose sur des critères objectifs;

Demande 6 : De surseoir au rehaussement des amendes jusqu'à ce qu'une étude scientifique et rigoureuse ait été réalisée pour évaluer les impacts de cette mesure.