

## PROJET DE LOI N°57

**Loi modifiant l'encadrement de l'utilisation des cinémomètres  
photographiques et des systèmes photographiques de contrôle  
de la circulation aux feux rouges et d'autres dispositions législatives**

### **Mémoire de la Ville de Montréal**

Présenté à la Commission des transports et de l'environnement  
de l'Assemblée nationale

Montréal 



Mai 2012

---

## TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION.....	3
2. MISE EN CONTEXTE.....	4
3. L'IMPLICATION DE LA VILLE DE MONTRÉAL .....	5
4. LES ATTENTES DE LA VILLE DE MONTRÉAL .....	6
5. COMMENTAIRES ET ANALYSE DU PROJET DE LOI N° 57.....	8
6. CONCLUSION .....	10

## 1. INTRODUCTION

La Ville de Montréal est très heureuse de participer aux efforts du gouvernement du Québec et de la Commission des transports et de l'environnement de l'Assemblée nationale pour maintenir les acquis en matière de sécurité routière et améliorer le comportement des conducteurs lors de leurs déplacements.

L'Administration municipale montréalaise se préoccupe de la sécurité routière sur son territoire et possède la volonté ferme d'améliorer continuellement son bilan routier. Ainsi, elle souhaite pouvoir s'exprimer et réagir aux modifications proposées par le ministre des Transports en regard du contrôle automatisé sur nos routes.

À cet égard, la Ville de Montréal a apporté une contribution significative en participant activement au développement et à la mise en œuvre du premier projet pilote d'implantation de cinémomètres photographiques et de systèmes photographiques de contrôle de la circulation aux feux rouges au Québec en acceptant d'être l'une des trois régions désignées pour l'installation de cinq appareils. Montréal représente un milieu urbain à forte densité de population et de circulation routière. L'expérimentation du contrôle automatisé sur le réseau montréalais non autoroutier a permis ainsi de mettre en évidence les spécificités associées à un centre urbain dense.

C'est particulièrement à ce titre que nous souhaitons partager notre appréciation et nos recommandations à la suite de l'expérience vécue en tant qu'intervenant de première ligne et aussi en soulignant que l'expertise et les connaissances du SPVM et des services techniques de la Ville de Montréal sont absolument indispensables pour répondre efficacement aux besoins spécifiques de la Ville lors du déploiement du contrôle automatisé sur le réseau municipal.

Le projet pilote mis en œuvre depuis août 2009 est l'aboutissement d'un débat qui dure depuis plusieurs années. Il doit apporter les éclairages requis sur les interrogations et préoccupations de toutes les parties concernées, y compris celles des détracteurs du contrôle automatisé de la circulation, en plus de définir des modalités précises d'un éventuel déploiement à la grandeur du territoire provincial.

Nous espérons que les commentaires et recommandations qui suivent éclaireront la Commission et les décideurs quant aux suites à donner au contrôle automatisé au Québec.

Nous souhaitons d'emblée saluer la contribution de tous les partenaires et experts, autant nationaux qu'internationaux, à la réalisation de ce projet pilote.

## 2. MISE EN CONTEXTE

Comme partout ailleurs au Québec, la Ville de Montréal accorde une attention particulière à la problématique de vitesse et de non-respect des feux rouges. La vitesse excessive est l'un des facteurs aggravants des collisions, particulièrement dans la zone d'interface entre les autoroutes et les artères municipales ainsi que sur les principales artères du réseau routier. Sur les artères, la vitesse permise est de 50 km/h et exceptionnellement 60 km/h. Toutefois, il est clairement démontré qu'au Québec ce sont les routes de 90 km/h qui sont les plus meurtrières lorsque la vitesse est en cause. Même si la vitesse est moins souvent déterminée comme principal facteur contributif des collisions en zone de 50 km/h, elle demeure associée à une grande proportion des victimes.

En 2010, le SPVM a émis 134 987 constats d'infraction de vitesse soit 29% de l'ensemble des constats émis par les policiers aux véhicules en mouvement sur son territoire.

Au Québec, près de la moitié des intersections munies de feux de circulation sont situées sur l'île de Montréal où, en 2010, 10 % des constats d'infraction émis par le SPVM l'ont été pour passage aux feux rouges. Par ailleurs, près de la moitié des victimes «piétons» du Québec (44 %) proviennent de la région de Montréal.

Dans un tel contexte, on comprendra la grande préoccupation des autorités municipales en regard de la sécurité des usagers vulnérables et de la nécessité de poursuivre les interventions permettant d'améliorer le bilan routier qui s'est soldé par 7 610 victimes (dont 37 morts) en 2010 sur le réseau municipal de l'île de Montréal (couvert par le SPVM).

C'est également dans le but de réduire le nombre de collisions sur son territoire que le SPVM a renforcé de 133 policiers l'escouade affectée à la sécurité routière en janvier 2006. L'un des principaux mandats confiés à cette unité est de contrer la vitesse excessive par la mise en œuvre d'opérations de contrôle de vitesse. Précisons que cette action est appuyée par 80 % de la population montréalaise. Depuis l'implantation de l'unité de circulation, le bilan des collisions causant des victimes s'est amélioré de 25 %.

Enfin, Montréal s'est doté d'un Plan de transport dont la vision est de réduire la dépendance à l'automobile en misant sur l'usage accru du transport en commun et des transports actifs (vélo et marche), ce qui confirme, entre autres, l'intention de la Ville de prioriser le piéton dans la gestion de la circulation et dans l'aménagement des rues. D'où l'importance de réduire les vitesses pratiquées en milieu urbain et de sécuriser les intersections afin de réduire le niveau d'exposition des piétons au risque de collisions et de leur permettre d'utiliser le réseau de voirie avec un maximum de confort et de sûreté.

Dans le cadre de sa participation active aux travaux de la Table québécoise de sécurité routière (TQSR), la Ville de Montréal réitère son appui à l'utilisation du contrôle automatisé de la circulation comme mesure complémentaire au contrôle conventionnel effectué par les policiers.

### 3. L'IMPLICATION DE LA VILLE DE MONTRÉAL

Avant même que soit annoncée par la ministre des Transports l'implantation du projet pilote, les différents services de la Ville étaient impliqués dans la mise en œuvre des activités préparatoires ayant conduit au dépôt d'un projet de loi. Le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) s'est vu confier la responsabilité de ce projet par le comité exécutif de la Ville et a participé, avec le service des infrastructures transports et environnement (SITE), aux nombreuses phases de sa mise en place.

La Ville a pris part aux travaux de tous les comités créés pour ce projet afin d'établir le cadre juridique, le mode de gouvernance et le scénario de déploiement des appareils dans un contexte de mise en œuvre d'un projet pilote. Par la suite, elle a participé activement à l'implantation du projet pilote ainsi qu'aux travaux de tous les groupes d'experts chargés de produire le rapport d'évaluation.

À la Ville de Montréal, plusieurs équipes multidisciplinaires et de compétences complémentaires ont alors été mises à contribution pour désigner ces endroits et assister le bureau de mise en œuvre dans l'installation des équipements. Des ingénieurs, des techniciens, des policiers et d'autres professionnels techniques ont travaillé de concert pour respecter les échéances fixées par le MTQ.

Au niveau de l'ingénierie, la Direction des Transports a participé à la sélection des sites sur le réseau routier municipal (élaboration des critères, collecte et traitement des données de circulation et d'accidents, et validation du choix final). Elle a ensuite coordonné les échanges du bureau de mise en œuvre et de ses fournisseurs (consultants, entrepreneurs...) avec les divers partenaires impliqués (Arrondissements, Commission des services électriques de Montréal, Bell Canada, Hydro Québec, Gaz Métro...).

Outre la validation des plans et devis des sites de Montréal, la Ville a aussi effectué certains travaux afin de permettre l'installation des équipements (déplacement de puisards et connexion des équipements de contrôle automatisé aux contrôleurs des feux de circulation de la Ville). Elle a ensuite produit les plans de signalisation de ces sites et procédé à l'installation des panneaux fournis par le bureau de mise en œuvre avant le début de la période d'essai.

Aux fins d'évaluation du projet pilote, la Ville a participé à l'identification de sites témoins (ou sites comparables) selon les catégories identifiées avec le bureau de mise en œuvre. Les données descriptives de tous les sites ainsi que les statistiques d'accidents sont compilées et transmises au MTQ sur une base régulière depuis le début du projet.

En plus, les services de communication de la Ville (Ville centre, SPVM, et Direction des transports) ont collaboré avec le bureau de mise en œuvre du projet pilote pour diverses activités communicationnelles et médiatiques.

Sur le plan opérationnel, mentionnons que le SPVM participe activement aux activités liées à l'utilisation des cinémomètres photographiques et de systèmes de contrôle de la circulation aux feux rouges. Six policiers sont affectés au Centre de traitement de la preuve et accomplissent différentes tâches opérationnelles et de gestion qui leur ont été confiées.

Au niveau stratégique, des officiers du SPVM sont impliqués dans les comités, dont le comité de coordination, le comité aviseur, le comité des communications, et ce, afin de participer à la prise de décision nécessaire au bon fonctionnement du projet pilote.

Enfin, les experts techniques de la Direction des Transports et du Service de police se sont impliqués activement au sein du groupe d'experts-conseils qui a produit le rapport d'évaluation du projet pilote.

#### 4. LES ATTENTES DE LA VILLE DE MONTRÉAL

Depuis l'adoption de son Plan de Transport, la Ville de Montréal s'est engagée dans une nouvelle démarche pour accroître la sécurité des déplacements sur son territoire. Tous les projets s'inscrivent ainsi dans une vision à long terme de «zéro accident» et doivent converger vers un objectif unique de réduction des accidents.

Dans cette perspective, le recours éventuel au contrôle automatisé de la circulation routière constitue une mesure complémentaire au contrôle routier conventionnel effectué par la Police afin d'augmenter la perception du risque d'être pris en infraction et ainsi influencer de façon positive le comportement des conducteurs de véhicules routiers.

À cet effet, la Ville voudrait s'associer au gouvernement pour **développer un meilleur modèle d'affaire** qui permettra d'améliorer à la fois les aspects opérationnels ainsi que l'efficacité du contrôle automatisé. Pour ce faire, nous suggérons de contrôler la vitesse aux carrefours en utilisant les équipements déjà installés pour contrôler les passages aux feux rouges (speed on green).

À Montréal, la problématique de vitesse aux carrefours fait partie des préoccupations en matière de sécurité routière, notamment lorsque les carrefours sont situés en amont ou en aval d'accès au réseau autoroutier. Sur la base des expérimentations de ce type de technologie rapportées dans d'autres villes canadiennes, Montréal estime que le gouvernement devra en permettre l'implantation.

De plus, recourir à des opérateurs civils moins coûteux pour effectuer le traitement de la preuve sous la supervision des services policiers s'avère une alternative à étudier. Le processus de traitement des infractions requiert l'exécution de plusieurs tâches qui n'exigent pas nécessairement une expertise policière pour chacune d'elle. Une fois toute la preuve nécessaire recueillie, il appartient au service policier de valider et d'autoriser l'émission du constat d'infraction selon les exigences et les règles pénales en vigueur.

En ce qui concerne **les modalités de déploiement**, notre Ville suggère d'alléger la signalisation en milieu urbain au profit d'une information plus adaptée à ce type de milieu. L'implantation du 40 km/h dans les secteurs résidentiels est une référence concrète illustrant de nouvelles façons de faire en matière de signalisation ne compromettant pas l'information à l'usager.

Quant **au choix des technologies proposées** pour une seconde phase de déploiement, nous estimons pertinent et essentiel de tenir compte des besoins de la Ville et des contraintes spécifiques au milieu urbain, en vue d'y déployer les appareils qui répondent judicieusement aux problématiques identifiées précédemment.

En matière de **gouvernance**, nous sommes d'avis que des gains substantiels peuvent être obtenus si on **permettait une autonomie d'implantation et de gestion des appareils par notre municipalité selon un encadrement normatif et législatif du gouvernement**, ce que nous appelons une «autonomie balisée».

Comme nous l'avons mentionné en introduction, compte tenu de leur expertise pointue et de leurs connaissances du milieu urbain, les professionnels du **SPVM et des services techniques de la Ville sont les intervenants les plus aptes à répondre aux besoins locaux** et aux exigences liées à notre structure administrative.

Par ailleurs, une **intégration du contrôle automatisé** permettra à notre ville de tirer profit de ses multiples atouts. En effet, la Ville envisage l'exploration de l'ensemble des possibilités que peuvent offrir les nouvelles technologies de contrôle automatisé, et ce, en accord avec sa volonté d'utiliser les technologies innovatrices les plus performantes et prometteuses en transport (ex. technologie de détection vidéo...).

À cet effet, l'intégration des systèmes de contrôle automatisé de la circulation et du centre de gestion de la mobilité urbaine (CGMU) en cours de mise en place s'avère très intéressante considérant la synergie qui pourrait en découler. Grâce à son CGMU, la Ville dispose d'une plate-forme prête à recevoir des données externes provenant de divers systèmes.

Puis, en ce qui concerne **le modèle financier**, il est important pour notre Ville que le déploiement du contrôle automatisé ne vienne pas compromettre nos ressources financières et puisse au contraire nous aider à financer de nouveaux projets de sécurité routière. Pour ce faire, le modèle financier devra apporter des réponses équitables par rapport aux questions suivantes :

- Le remplacement du contrôle conventionnel par le contrôle automatisé devra faire l'objet d'une compensation de la perte de revenus qui en découle.
- Les dépenses qui seront encourues par notre Ville pour le déploiement et la gestion des appareils sur notre territoire devront également être remboursées à l'aide des recettes du contrôle automatisé.

En ce qui a trait à la répartition des **excédents financiers** qui seront dégagés par le Fonds de la sécurité routière, celle-ci ne devrait pas faire l'objet d'une procédure d'approbation particulière. Avec son ambitieux plan de Transport, la Ville énonce publiquement toutes les mesures mises en place pour favoriser la sécurité routière. De nombreux programmes en cours d'exécution contribuent à la réduction du bilan routier dont les bénéficiaires sont déjà engrangés par le gouvernement du Québec. Par conséquent, **la Ville demande une répartition sur la base d'une péréquation sur le réseau routier du MTQ et ceux des municipalités**, des excédents générés globalement par tous les sites fixes et mobiles à l'échelle de la province. **Tous conviennent que ces excédents soient dédiés aux dépenses en sécurité routière exclusivement.**

**En résumé**

La Ville suggère de développer **un modèle d'affaires** qui permettra d'améliorer l'efficacité du contrôle automatisé en contrôlant la vitesse aux carrefours (speed on green) et en affectant du personnel civil moins coûteux au Centre de traitement de la preuve.

Lors du **déploiement**, la Ville recommande d'alléger la signalisation et de choisir les technologies en fonction des particularités du milieu urbain. Quant à la **gouvernance**, la Ville veut se voir accorder une autonomie d'implantation et de gestion des appareils selon un encadrement normatif et législatif.

Enfin, le **modèle financier** doit permettre de rembourser toutes les dépenses et les pertes de revenus associés à l'utilisation du contrôle automatisé et plus de distribuer les surplus sur la base d'une péréquation à l'échelle de la province.

**5. COMMENTAIRES ET ANALYSE DU PROJET DE LOI N° 57**

Avant de nous prononcer sur le projet de loi n° 57, nous croyons qu'il serait pertinent de modifier l'article 634.3 du *Code de la sécurité routière* pour y intégrer une notion d'obligation de consulter les municipalités.

**634.3.** *Les cinémomètres photographiques et les systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges ne peuvent être utilisés qu'aux conditions et modalités indiquées par le ministre des Transports et le ministre de la Sécurité publique et qu'aux endroits déterminés par ceux-ci.*

*Dans la détermination des endroits où seront installés des cinémomètres photographiques et des appareils photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges, **le ministre des Transports et le ministre de la Sécurité publique peuvent tenir compte des demandes exprimées par les municipalités.***

*Les endroits où peuvent être utilisés des cinémomètres photographiques et des systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges doivent être annoncés au moyen d'une signalisation routière établie conformément à l'article 289.*

Quant aux deux articles suivants :

Article 4. *Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 294, du suivant :*

*« 294.1. La personne responsable de l'entretien d'un chemin public doit installer une signalisation appropriée pour indiquer tout endroit où le respect des règles relatives à la sécurité routière est contrôlé par un*

*cinémomètre photographique ou un système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges. ».*

Article 7. Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 312.2, du suivant

*« 312.3. La personne responsable de l'entretien d'un chemin public peut transmettre au propriétaire d'un arbre ou de tout autre bien, situé sur un terrain contigu à l'emprise de ce chemin, un avis écrit l'enjoignant de procéder aux travaux correctifs dans le délai imparti lorsque ce bien peut nuire :*

*a) de quelque façon au fonctionnement d'un cinémomètre photographique fixe ou d'un système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges;*

*b) à l'enregistrement par l'appareil photo des systèmes visés au paragraphe a des informations visées au deuxième alinéa de l'article 332 ou au deuxième alinéa de l'article 359.3, selon le cas.*

*La personne responsable de l'entretien d'un chemin public peut, en cas de défaut, exécuter ou faire exécuter les travaux*

Ceux-ci auront pour effet d'imputer une charge financière aux municipalités. Par conséquent, nous demandons que tous les frais liés à l'utilisation du contrôle automatisé soient assumés par le ministère des Transports. De plus, les ententes conclues entre les deux administrations doivent être claires et inclure toutes les dépenses encourues par notre municipalité.

Article 14. Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 592.2, du suivant :

*« 592.2.1. Malgré les articles 592 et 592.1, le propriétaire et le conducteur des véhicules routiers suivants ne peuvent être déclarés coupables d'une infraction constatée par une photographie prise au moyen d'un cinémomètre photographique ou d'un système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges :*

*1° un véhicule d'un corps de police;*

*2° un véhicule d'un service ambulancier;*

*3° un véhicule d'un service de sécurité incendie. ».*

La Ville de Montréal est tout à fait en accord avec cette disposition. Dans le cadre de la consultation, le SPVM a démontré que 98 % des infractions constatées par les appareils de contrôle automatisé l'ont été dans des circonstances répondant aux exigences de l'article 378 du C.s.r.

Au Québec, le statut de véhicule d'urgence est accordé en raison de la nature du travail à accomplir. Il ne s'agit pas de «véhicule ordinaire» conduit dans «des circonstances ordinaires». Le Code de la sécurité routière prévoit des exemptions pour ces catégories de véhicule.

Il va de soit que le contrôle automatisé doit être inclus dans ces dispositions. Faire autrement serait de bien mal comprendre la nature du travail exercé par ces professionnels dont l'encadrement disciplinaire est très strict.

**Au plan législatif :**

La Ville recommande de **modifier le C.s.r.** pour y intégrer une notion d'obligation de consulter les municipalités lors de la sélection des endroits ( art. 634.3).

Le projet de loi n° 57 ne doit pas avoir pour effet de transférer des charges financières aux municipalités notamment en matière de signalisation et d'entretien des sites. Enfin, la Ville est en accord avec l'exemption accordée aux véhicules d'urgence pour des raisons d'efficacité.

## 6. CONCLUSION

Notre Ville réitère sa présomption favorable au déploiement du contrôle automatisé sur l'ensemble du réseau routier québécois et offre sa collaboration au gouvernement pour réaliser les meilleures conditions de succès de cette démarche.

La Ville de Montréal considère que la sécurité routière doit demeurer en tête de toutes les préoccupations dans le dossier du contrôle automatisé de la circulation. Ceci doit aussi se refléter dans tous les choix, y compris ceux rattachés à la gouvernance.

Considérant les spécificités de l'agglomération montréalaise, elle demande que les pouvoirs requis lui soient conférés afin de lui permettre d'implanter et d'exploiter les équipements de contrôle automatique sur le réseau municipal notamment en ce qui a trait à la sélection des sites de contrôle, aux choix technologiques, au plan opérationnel, et à la gestion des recettes générées. Un cadre législatif et normatif pourrait encadrer une telle autonomie.

Nous espérons que les constats et suggestions exprimés dans ce mémoire seront pris en considération en vue du renouvellement de l'entente de collaboration qui lie nos deux Administrations.