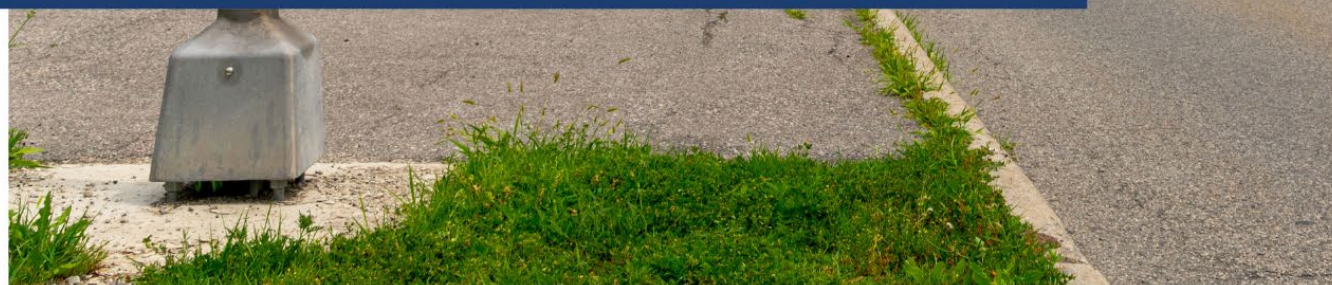




Vérification du Programme de contrôle automatisé de la vitesse et du Programme de caméras reliées aux feux rouges



Bureau de la
vérificatrice générale
Ville d'Ottawa

Table des matières

Remerciements	3
Introduction.....	4
Renseignements généraux et contexte	4
Objectif et portée de cette mission de vérification	7
Conclusion.....	8
Constatations et recommandations des vérificateurs	10
Appendice 1 – À propos de cette mission de vérification	23
Appendice 2 – Barème de cotation des constatations de la vérification	25

Remerciements

Cette mission de vérification a été menée par Orbis Risk Consulting (cabinet d'experts-conseils externes indépendants) sous la supervision de Rhea Khanna, directrice principale de la vérification, et de Joanne Gorenstein, vérificatrice générale adjointe, et sous ma direction. Mes collègues et moi tenons à remercier ceux et celles qui ont participé à ce projet.

Cordialement,



Nathalie Gougeon, CPA, CA, CIA, CRMA, B. Comm.

Vérificatrice générale

La **Ligne directe de fraude et d'abus** est un service confidentiel et anonyme, grâce auquel les employés de la Ville d'Ottawa et le grand public peuvent signaler les cas présumés ou constatés de fraude ou d'abus à raison de 24 heures sur 24 et de sept jours sur sept.

www.ottawa.FraudWaste-FraudeAbus.ca/1-866-959-9309

Introduction

La Vérification du Programme de contrôle automatisé de la vitesse et du Programme de caméras reliées faisait partie du Plan de travail de vérification 2024-2025 du Bureau de la vérificatrice générale (BVG), approuvé par le Conseil municipal le 6 décembre 2023.

Renseignements généraux et contexte

De nombreuses villes adoptent de plus en plus les technologies automatisées pour améliorer la sécurité routière et réduire les contraventions au *Code de la route*. Elles font appel à des caméras reliées aux feux rouges pour capter les images des automobilistes qui grillent les feux rouges, pour réprimer les comportements dangereux et pour améliorer la sécurité aux intersections. Les caméras de contrôle automatisé de la vitesse permettent de surveiller et d'appliquer les limites de vitesse, ce qui réduit les collisions liées aux excès de vitesse. On continue de faire plus massivement appel à tous les types de technologies automatisées puisque les villes et les régions tâchent de réduire les blessures et les décès liés à la circulation automobile.

Programme de caméras reliées aux feux rouges

Le *Code de la route* de l'Ontario, de concert avec la *Loi de 2002 sur la prorogation des projets pilotes ayant trait aux dispositifs photographiques reliés aux feux rouges*, permet aux municipalités de faire appel aux caméras reliées aux feux rouges pour réduire l'agressivité au volant et les collisions. En mai 2000, le Conseil municipal a approuvé un programme pilote de caméras reliées aux feux rouges, dans le cadre duquel deux (2) caméras sont en service à huit (8) endroits. Ce programme pilote a été prorogé en 2002, et en 2004, le Conseil municipal a approuvé l'utilisation continue de caméras reliées aux feux rouges. En 2022, 85 caméras étaient installées, et depuis, une (1) seule autre l'a été.



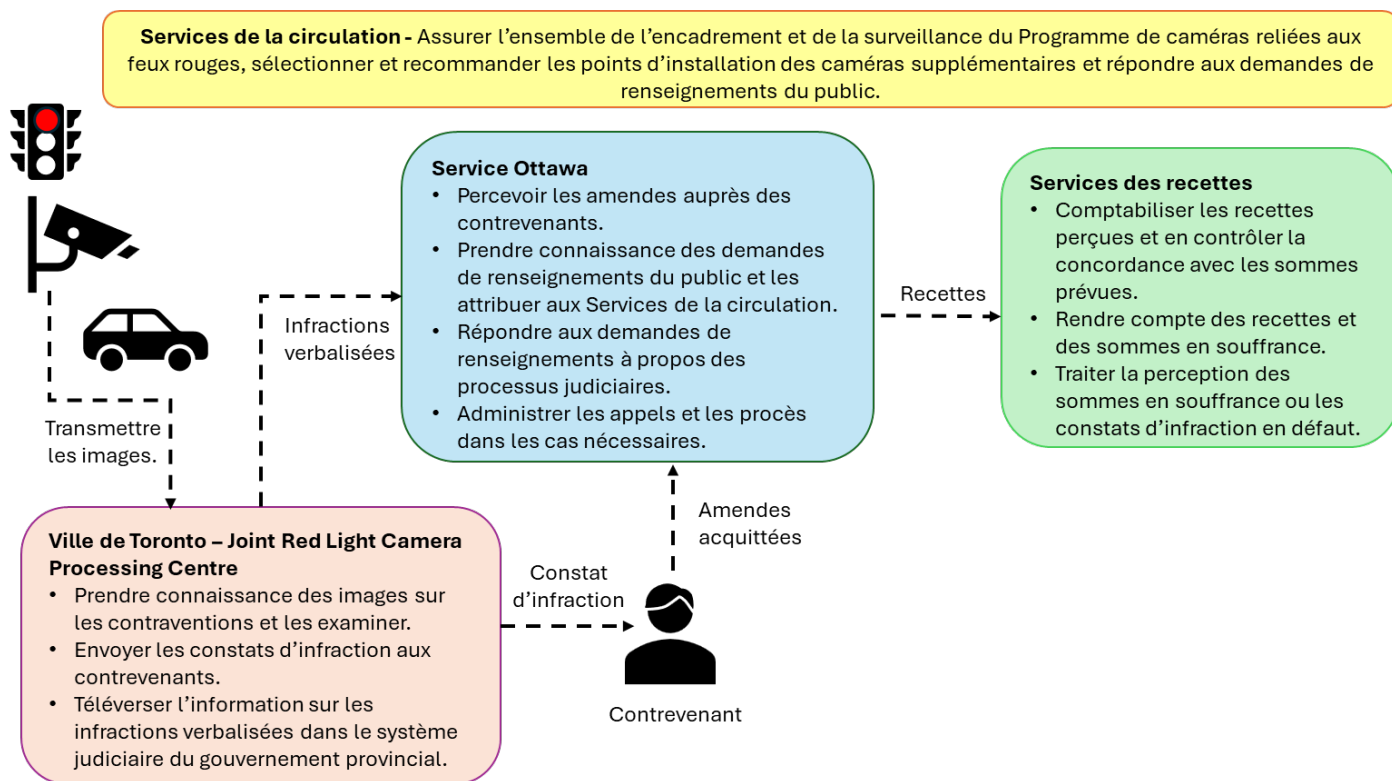
Le **tableau 1** ci-après fait état du nombre de caméras reliées aux feux rouges en service et des contraventions comptabilisées chaque année au cours des cinq dernières années. Les recettes annuelles apportées par le Programme de caméras reliées aux feux rouges ont culminé en 2023 : les recettes brutes se sont élevées à 12 millions de dollars.

Tableau 1 : Statistiques sur les caméras reliées aux feux rouges – de 2020 à 2024

	2020	2021	2022	2023	2024
Caméras actives	57	65	80	82	77
Contraventions annuelles¹	35 557	53 956	45 723	56 475	42 495
Recettes annuelles	6 666 863 \$	7 188 646 \$	10 558 302 \$	12 275 021 \$	11 287 177 \$

Différentes directions générales de la Ville exercent des fonctions et des attributions communes dans le cadre du Programme de caméras reliées aux feux rouges. L'**illustration 1** ci-après représente le déroulement des processus et les principales responsabilités. Le Joint Red Light Camera Processing Centre, qui relève des Services de transport de la Ville de Toronto, joue un rôle central dans le traitement des constats d'infraction délivrés pour donner suite aux images captées par les caméras reliées aux feux rouges dans 16 municipalités de l'Ontario, dont Ottawa.

Illustration 1 : Déroulement des processus et principales fonctions se rapportant aux caméras reliées aux feux rouges



¹ D'après les données publiées sur les contraventions captées grâce aux caméras reliées aux feux rouges (soit les constats d'infraction délivrés) dans le portail Ottawa ouverte.

Programme de contrôle automatisé de la vitesse

Dans les municipalités de l'Ontario, on fait appel à des programmes de contrôle automatisé de la vitesse afin d'améliorer la sécurité routière en luttant contre les excès de vitesse dans les secteurs très risqués comme les zones scolaires et les zones de sécurité collectives. En vertu du *Code de la route*, les municipalités peuvent installer des caméras de contrôle automatisé de la vitesse dans ces zones, qui sont désignées en raison des inquiétudes plus vives pour la sécurité, par exemple non loin des écoles, des parcs et des secteurs dans lesquels on enregistre de nombreuses collisions.

En 2020, la Ville d'Ottawa (la Ville) a lancé un projet pilote en installant huit (8) caméras aux abords de certaines écoles afin d'en évaluer l'efficacité, les coûts et les besoins en ressources. D'après les résultats, le Conseil municipal a approuvé en 2021 l'extension du Programme de contrôle automatisé de la vitesse, en planifiant 15 caméras supplémentaires pour 2022 et à concurrence de 25 caméras de plus chaque année jusqu'en 2026. À la fin de 2024, 57 caméras étaient en service et 24 étaient planifiées pour 2025. La plupart des caméras sont installées non loin des écoles ou des terrains de jeux et des parcs, sauf quatre (4), qui le sont sur des routes à grande vitesse.

Le **tableau 2** ci-après indique le nombre de caméras de contrôle automatisé de la vitesse en service et le nombre de contraventions captées chaque année depuis le lancement du projet pilote, en 2020. Les recettes apportées grâce au Programme de contrôle automatisé de la vitesse sont destinées à financer les coûts de ce programme; le reliquat est versé dans le Fonds de réserve pour la sécurité routière et sert à financer les initiatives de sécurité routière, dont celles qui sont indiquées dans le Plan d'action en matière de sécurité routière de la Ville et dans le Plan de mise en œuvre auxiliaire.

Tableau 2 : Statistiques sur les caméras de contrôle automatisé de la vitesse – de 2020 à 2024

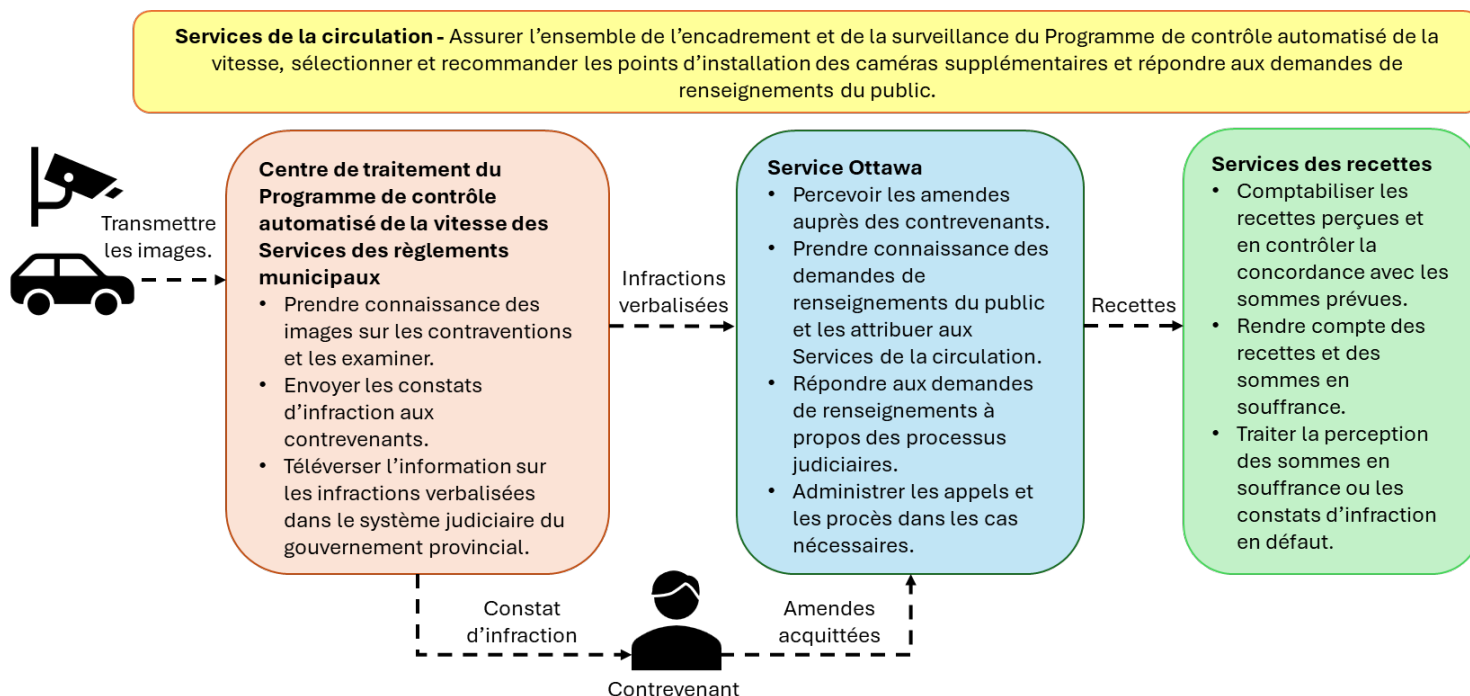
	2020	2021	2022	2023	2024
Caméras actives	8	8	17	28	57
Contraventions annuelles²	50 143	80 944	127 939	220 789	383 830
Recettes annuelles	2 555 757 \$	5 616 451 \$	8 459 343 \$	14 345 208 \$	29 038 280 \$

Différentes directions générales de la Ville exercent des fonctions et des attributions communes dans le cadre du Programme de contrôle automatisé de la vitesse.

² D'après les données publiées sur les caméras de contrôle automatisé de la vitesse (soit les constats d'infraction délivrés) dans le portail Ottawa ouverte.

L'**illustration 2** ci-après représente le déroulement des processus et les responsabilités exercées en date de février 2024, lorsque la Ville a mis en service son propre centre de traitement pour le contrôle automatisé de la vitesse, en reprenant cette responsabilité auprès de la Ville de Toronto.

Illustration 2 : Déroulement des processus et principales fonctions exercées dans le contrôle automatisé de la vitesse



Objectif et portée de cette mission de vérification

L'objectif de cette mission de vérification consistait à évaluer l'efficacité et l'efficacé du Programme de contrôle automatisé de la vitesse et du Programme de caméras reliées aux feux rouges; il s'agissait en particulier de savoir dans quelle mesure ces programmes cadrent avec la directive du Conseil municipal et sont mis en œuvre et surveillés, notamment dans quelle mesure ils concordent avec le plan d'action en matière de sécurité routière.

La mission a porté sur la période comprise entre le 1^{er} janvier 2023 et le 30 septembre 2024. En ce qui a trait au traitement des infractions, les vérificateurs n'ont pas évalué directement le Centre de traitement commun de Toronto, auquel la Ville fait appel pour mener ses programmes; ils ont toutefois tenu compte des processus en place à la Ville pour surveiller ce fournisseur de services. Le lecteur est invité à consulter l'[appendice 1](#) pour de plus amples renseignements sur l'objectif, les critères et l'approche de cette mission de vérification, qui s'est déroulée conformément aux normes

internationales pour la pratique professionnelle de l'audit interne de l'Institut des auditeurs internes³.

Conclusion

Très perfectionné, le Programme de caméras reliées aux feux rouges est doté de processus et de contrôles formalisés. Le contrôle automatisé de la vitesse, bien qu'il ait été lancé à une époque plus récente et qu'il continue de progresser, intègre aussi des processus et des contrôles normalisés.

Dans l'analyse comparative menée par rapport à d'autres municipalités, nous avons observé différentes règles de l'art imbriquées dans les programmes de la Ville, dont le recours à la méthodologie de sélection des sites à partir des données pour déterminer les points d'installation des caméras. La Ville a aussi commencé à exploiter son propre centre de traitement pour les infractions de vitesse dont le contrôle est automatisé, et même s'il n'est en service que depuis février 2024, ce centre a formalisé ses processus, imbriqué des contrôles et institué un processus efficace d'assurance de la qualité.

Notre mission a permis de cerner les occasions d'améliorer l'efficacité des programmes et les améliorations à apporter pour démontrer que ces programmes permettent d'atteindre, dans l'ensemble, les objectifs dans le rehaussement de la sécurité routière sur le territoire de la Ville. Il s'agit entre autres des occasions de revoir les indicateurs de rendement clés et les rapports assimilés sur les programmes, ainsi que les éléments du Programme de contrôle automatisé de la vitesse, soit essentiellement la méthodologie de sélection des sites à mesure que le programme évolue et les technologies auxquelles on peut faire appel pour améliorer l'efficacité du centre de traitement.

En outre, notre mission a permis de constater que les recettes apportées par les caméras reliées aux feux rouges et installées après 2020 n'ont pas été affectées au Fonds de réserve pour la sécurité routière comme l'exige une directive du Conseil municipal ([ACS2019-TSD-TRF-0009](#)). Nous avons attribué à chacune des constatations dont fait état ce rapport une cote qui priorise les mesures correctives correspondantes. Les cotes sont définies dans l'[appendice 2](#).

³ <https://www.theiia.org/globalassets/site/standards/mandatory-guidance/ippf/2017/ippf-standards-2017-french.pdf>



Valeur de la mission de vérification : Cette mission apporte un éclairage sur l'efficiencia et l'efficacité du Programme de caméras reliées aux feux rouges et du Programme de contrôle automatisé de la vitesse. Nous avons déposé des recommandations pour améliorer l'efficacité, ainsi que la surveillance et le compte rendu du rendement de ces programmes afin de continuer de réaliser dans l'ensemble les objectifs de l'amélioration de la sécurité routière sur le territoire de la Ville.

Constatations et recommandations des vérificateurs

1.0 Affectation des recettes

La Ville entend améliorer la sécurité routière en élaborant et en mettant continuellement en œuvre le Plan d'action en matière de sécurité routière, dont l'objectif est de réduire le taux annuel moyen de collisions causant des blessures mortelles et graves sur tout le territoire de la Ville. Cette stratégie est financée grâce au Fonds de réserve pour la sécurité routière, qui a été institué pour veiller à investir durablement dans les initiatives relatives à la sécurité routière. Le Plan d'action en matière de sécurité routière décrit dans ses grandes lignes une série de mesures qui répondent aux grands motifs d'inquiétude sur la sécurité, dont les excès de vitesse et la sécurité de tous les usagers de la route. Le Plan annuel de mise en œuvre correspondant, destiné à guider l'exécution du Plan d'action en matière de sécurité routière, précise les projets, les délais et les indicateurs de rendement spécifiques. Ensemble, ces éléments constituent l'approche proactive adoptée par la Ville pour améliorer la sécurité des routes à l'intention de tous les résidents et visiteurs.

1.1 Les recettes apportées par les caméras reliées aux feux rouges ne sont pas affectées au Fonds de réserve pour la sécurité routière.

Cote de priorité :
modérée

Le [Plan d'action en matière de sécurité routière](#) (2020-2024), qui a été approuvé par le Conseil municipal en décembre 2019 ([ACS2019-TSD-TRF-0009](#)), comprend une recommandation sur les recettes apportées par les caméras reliées aux feux rouges et sur les sommes à affecter au Fonds de réserve pour la sécurité routière et à consacrer aux initiatives liées à la sécurité routière. Le Conseil municipal a recommandé « que toutes les recettes provenant des mesures de contrôle automatisé, y compris les dispositifs automatisés de contrôle de la vitesse, les systèmes automatisés de reconnaissance des plaques d'immatriculation et les caméras sur les autobus scolaires, ainsi que toute nouvelle forme de mesure de contrôle automatisé, en plus des recettes provenant des nouveaux appareils photo reliés aux feux rouges installés après 2020, soient affectées au fonds de réserve du programme du Plan d'action stratégique de sécurité routière pour la mise en œuvre des contre-mesures définies dans le rapport du Plan d'action stratégique de sécurité routière 2020-2024 ».

Depuis que le Conseil municipal a rendu cette directive, la Ville n'a pas affecté, au Fonds de réserve pour la sécurité routière, de recettes nettes apportées par les nouvelles caméras reliées aux feux rouges. Cette mission a permis de constater que les recettes apportées par le Programme de caméras reliées aux feux rouges sont affectées

exclusivement au budget de fonctionnement de la Ville, ainsi qu'à un transfert annuel au Service de police d'Ottawa. Le **tableau 3** donne la répartition de l'affectation des recettes depuis 2020.

Tableau 3 : Affectation des recettes apportées par les caméras reliées aux feux rouges – de 2021 à 2024

Années	Recettes apportées par les caméras reliées aux feux rouges et affectées au budget de fonctionnement de la Ville	Recettes apportées par les caméras reliées aux feux rouges et transférées au Service de police d'Ottawa	Total des recettes apportées par les caméras reliées aux feux rouges
2021	5 723 646 \$	1 465 000 \$	7 188 646 \$
2022	8 407 205 \$	2 151 097 \$	10 558 302 \$
2023	9 789 388 \$	2 485 633 \$	12 275 021 \$
2024	8 987 582 \$	2 299 595 \$	11 287 177 \$
TOTAL	32 907 821 \$ (80 %)	8 401 325 \$ (20 %)	41 309 146 \$ (100 %)

La direction a fait savoir que lorsque le Plan d'action en matière de sécurité routière a été mis au point, en 2019, on a établi, pour le Programme de caméras reliées aux feux rouges, une cible de recettes référentielle faisant état de la somme qu'il fallait continuer d'affecter au budget de fonctionnement général de la Ville. Elle a fixé en interne à 11,75 M\$ cette cible référentielle, calculée d'après les recettes moyennes que devrait apporter chaque appareil relié à un feu rouge et installé avant 2020. Pour faciliter le suivi, la direction a déterminé que les recettes annuelles supérieures à cette somme (sauf la somme allouée au Service de police d'Ottawa) seraient affectées au Fonds de réserve pour la sécurité routière, afin de respecter la directive du Conseil municipal.

En outre, la direction a fait savoir que lorsque le Plan d'action en matière de sécurité routière a été mis au point en 2019, on a pris la décision de transférer au Service de police d'Ottawa les recettes (estimées à 3 M\$ par an) apportées par les caméras reliées aux feux rouges afin de pouvoir combler un déficit de financement. Compte tenu de la nature de ce transfert, la Ville ne s'attendait pas à ce que ces fonds soient consacrés expressément à la sécurité routière.

Malgré le fait qu'après 2020, le nombre de caméras reliées aux feux rouges a augmenté de 24, les vérificateurs ont constaté que le programme n'a pas permis d'atteindre la cible référentielle établie de 11,75 M\$ et fixée par la direction depuis 2021. La direction a fait savoir que c'était en raison des différents changements intervenus dans le comportement des automobilistes et de la pandémie, puisqu'il y avait moins de voitures sur les routes.

Comme nous l'avons mentionné, les recettes apportées par le Programme de caméras reliées aux feux rouges n'ont pas été affectées au Fonds de réserve pour la sécurité routière. Comme l'indique le **tableau 3** ci-dessus, cette décision s'est aussi répercutée sur le montant des fonds apportés par le Programme de caméras reliées aux feux rouges et consacré au budget de fonctionnement de la Ville et au Service de police d'Ottawa.

La direction a fait savoir qu'on avait supposé que la directive du Conseil municipal n'aurait pas d'incidence sur le budget de fonctionnement et qu'à moins d'atteindre la cible fixée, la Ville n'affecterait pas, au Fonds de réserve pour la sécurité routière, de recettes produites par les caméras reliées aux feux rouges. D'après notre propre analyse du nombre de constats d'infraction produits par les nouvelles caméras reliées aux feux rouges et installées après 2020, ces caméras ont rapporté des recettes brutes de l'ordre de 10,7 M\$⁴, qui auraient pu être affectées au Fonds de réserve pour la sécurité routière (sans tenir compte des sommes irrécouvrables).

Puisqu'on n'a pas affecté au Fonds de réserve pour la sécurité routière les nouvelles recettes nettes apportées par les nouvelles caméras reliées aux feux rouges après 2020, ces fonds ne seront pas consacrés exclusivement aux initiatives relatives à la sécurité routière, ce qui peut avoir une incidence sur le niveau de confiance du public dans ce programme, en plus de limiter les résultats que l'on pourrait produire, dans le domaine de la sécurité routière, grâce aux initiatives de promotion de la sécurité routière financées par les recettes produites par les caméras reliées aux feux rouges.

RECOMMANDATION 1 – REVOIR L'APPROCHE ADOPTÉE POUR L'AFFECTATION DES RECETTES DU PROGRAMME DE CAMÉRAS RELIÉES AUX FEUX ROUGES.

Le directeur général de la Direction générale des travaux publics devrait, en collaboration avec le directeur général de la Direction générale des finances et des services organisationnels, revoir l'approche adoptée pour l'affectation des recettes produites par le Programme de caméras reliées aux feux rouges au Fonds de réserve pour la sécurité routière afin de veiller à répondre aux attentes du Conseil municipal. L'approche recommandée pour l'affectation de ces fonds devrait être de nouveau soumise à l'approbation du Conseil municipal.

⁴ Il s'agit des recettes brutes potentielles apportées par toutes les nouvelles caméras en chiffres nets après 2020, sans tenir compte des sommes irrécouvrables.

RÉPONSE 1 DE LA DIRECTION

La direction est d'accord avec cette recommandation. Le directeur général de la Direction générale des travaux publics et le directeur général de la Direction des finances et des services organisationnels reverront les modalités d'affectation des recettes du Programme de caméras reliées aux feux rouges au Fonds de réserve pour la sécurité routière afin de s'assurer qu'elles correspondent aux affectations budgétaires de base actuelles et aux attentes du Conseil municipal. L'approche sera présentée au Conseil municipal au quatrième trimestre de 2025 dans le rapport sur le Plan d'action en matière de sécurité routière 2025 ou lorsque le budget provisoire de 2026 sera déposé. Cette recommandation sera appliquée d'ici au quatrième trimestre de 2025.

2.0 Rapports sur les programmes

Les Services de la circulation présentent au Comité de l'infrastructure et des travaux publics (qui s'appelait auparavant le Comité des transports) un rapport annuel qui fait le point sur les progrès accomplis dans le Plan d'action en matière de sécurité routière. Ce rapport rend compte de la situation et des types d'initiatives relatives à la sécurité routière et menées dans l'année écoulée, ainsi que des initiatives planifiées et des modalités d'affectation du financement de la sécurité routière dans la nouvelle année.

Ce rapport fait aussi état des progrès accomplis relativement aux résultats attendus pour le Plan d'action en matière de sécurité routière, surtout en ce qui concerne l'objectif de réduction de 20 %, d'ici 2024, du taux annuel moyen des collisions causant des blessures mortelles et graves. Selon le Rapport annuel de 2024, la plupart des indicateurs déclarés relativement aux blessures mortelles et graves évoluent tendanciellement à la baisse depuis quelques années, ce qui indique que les résultats sont positifs.

Ce rapport annuel comprend aussi une analyse limitée du Programme de contrôle automatisé de la vitesse et de son rendement, sans toutefois porter sur le Programme de caméras reliées aux feux rouges. Hormis les données statistiques publiées sur le site Ottawa ouverte, ce rapport annuel est le principal mécanisme de communication pour ces deux programmes.

2.1 Les indicateurs des programmes et les rapports portant sur ces programmes ne démontrent pas parfaitement les apports du Programme de contrôle automatisé de la vitesse et du Programme de caméras reliées aux feux rouges à l'ensemble des objectifs du Plan d'action en matière de sécurité routière.

Cote de priorité :
modérée

Les indicateurs de rendement clés sont des baromètres qui servent à évaluer l'efficacité et l'efficience du Programme de contrôle automatisé de la vitesse et du Programme de caméras reliées aux feux rouges. Les indicateurs de rendement clés pour ces types de programmes comprennent généralement des baromètres comme le nombre de contraventions détectées, la réduction du nombre de collisions automobiles, le pourcentage des véhicules qui dépassent les limites de vitesse ou les variations dans les modèles de courants de circulation avant et après l'installation des caméras. De plus, on tient souvent compte, dans l'évaluation du rendement de ces programmes, de facteurs comme l'importance du changement dans les opinions de la collectivité sur les excès de vitesse et l'évolution des comportements dans l'ensemble du réseau routier.

Contrôle automatisé de la vitesse

Dans le cadre de son Programme de contrôle automatisé de la vitesse, la Ville a établi des indicateurs de rendement clés qui portent essentiellement sur le pourcentage des automobilistes qui respectent les limites de vitesse affichées, sur les cas de grand excès de vitesse (soit plus de 15 km/h au-delà de la limite de vitesse affichée) et sur les vitesses du 85^e percentile (soit la vitesse égale ou inférieure à celle à laquelle 85 % des véhicules roulent dans des conditions de libre circulation automobile) aux endroits où sont installées les caméras par rapport aux données référentielles avant l'installation des caméras.

Le Rapport annuel sur le Plan d'action en matière de sécurité routière de 2024 fait état des indicateurs de rendement clés du Programme de contrôle automatisé de la vitesse. Bien que ces indicateurs démontrent que les automobilistes ralentissent aux points d'installation des caméras, ils ne dressent pas, si on s'en remet uniquement à la réduction de la vitesse, le portrait complet de l'apport de ce programme à l'ensemble des résultats dans le domaine de la sécurité routière (par exemple la réduction du nombre de collisions). Les représentants des autres municipalités consultées se situent à différentes étapes dans le compte rendu des incidences de leur programme de contrôle automatisé de la vitesse. Dans les secteurs dans lesquels on surveille ce programme, les indicateurs suivis portent entre autres sur la réduction de la vitesse aux points d'installation, sur le nombre de constats d'infraction délivrés, sur le niveau de l'opinion publique favorable au contrôle automatisé de la vitesse (dans le cadre des résultats du sondage de l'opinion publique sur la connaissance du Programme de contrôle automatisé de la vitesse et sur

les avis exprimés à propos de la réduction de la vitesse et de la sécurité routière), de même que sur le rendement de la sécurité des tronçons routiers. À l'heure actuelle, la Ville ne rend pas compte de ces types d'indicateurs. Il convient de signaler que certaines de ces données sont diffusées publiquement sur le site Ottawa ouverte.

La direction nous a appris que toutes les recettes nettes apportées par le Programme de contrôle automatisé de la vitesse sont affectées au Fonds de réserve pour la sécurité routière pour être consacrées aux initiatives indiquées dans les plans annuels de mise en œuvre. Ces recettes ont totalisé plus de 5 millions de dollars en 2023 et 29 millions de dollars pour 2024. Or, le Rapport annuel sur le Plan d'action en matière de sécurité routière ne rend pas compte, à l'heure actuelle, du montant des recettes nettes effectivement apportées par ce programme et affectées au Fonds de réserve pour la sécurité routière et à consacrer aux initiatives relatives à la sécurité routière.

Le compte rendu formel du montant des recettes nettes apportées par le contrôle automatisé de la vitesse et consacrées aux initiatives relatives à la sécurité routière améliorerait la transparence et permettrait de mieux démontrer la valeur du programme et ce qu'il apporte à l'objectif global de l'amélioration de la sécurité routière. En outre, nous croyons savoir que le Conseil municipal a approuvé, à partir de 2025, le transfert annuel, au Service de police d'Ottawa, de la somme de 1 M\$ apportée par les recettes du contrôle automatisé de la vitesse, ce qui donne encore plus d'importance à la surveillance et au compte rendu de l'affectation des fonds transférés à des tiers.

Caméras reliées aux feux rouges

Nous croyons savoir que dans le cadre du Programme de caméras reliées aux feux rouges, la Ville n'a pas établi d'indicateurs de rendement clés formels pour en démontrer l'impact sur les résultats de ce programme. En outre, nous avons constaté que la gestion n'avait pas mis en place, pour le Programme de caméras reliées aux feux rouges, de comptes rendus formels dans le Rapport annuel sur le Plan d'action en matière de sécurité routière ni dans d'autres mécanismes. Les représentants des autres municipalités consultées ont fait savoir qu'ils rendaient compte des incidences de leur programme de caméras reliées aux feux rouges dans l'ensemble de leurs rapports sur la sécurité routière. Les indicateurs qu'ils suivent comprennent la réduction du nombre de collisions latérales aux intersections dotées de caméras, ce qui cadre avec les règles de l'art étayées par des études pour les programmes de caméras reliées aux feux rouges.

Si elle n'établit pas un ensemble complet d'indicateurs de rendement et qu'elle n'en rend pas compte, la Ville ne peut pas démontrer l'apport de ce programme aux résultats dans le domaine de la sécurité routière.

RECOMMANDATION 2 : METTRE À JOUR LES BAROMÈTRES DU PROGRAMME DE CONTRÔLE AUTOMATISÉ DE LA VITESSE ET DU PROGRAMME DE CAMÉRAS RELIÉES AUX FEUX ROUGES ET EN RENDRE COMPTE.

Le directeur général de la Direction générale des travaux publics devrait revoir et mettre à jour les baromètres et les comptes rendus du Programme de contrôle automatisé de la vitesse et du Programme de caméras reliées aux feux rouges dans le cadre du rapport annuel sur le Plan d'action en matière de sécurité routière, afin de veiller à faire pleinement état de l'apport de chaque programme aux résultats attendus :

- en établissant des indicateurs de rendement et en en rendant compte pour le Programme de caméras reliées aux feux rouges;
- en étoffant les rapports pour un plus vaste ensemble d'indicateurs de rendement du Programme de contrôle automatisé de la vitesse;
- en rendant compte de la somme des recettes apportées et affectées au Fonds de réserve pour la sécurité routière pour financer les initiatives relatives à la sécurité routière;
- en rendant compte du montant des recettes apportées par le contrôle automatisé de la vitesse et transférées au Service de police d'Ottawa;
- en travaillant en collaboration avec l'Unité des services de la circulation du Service de police d'Ottawa pour instituer un mécanisme de compte rendu sur les modalités d'affectation des fonds transférés, surtout ceux qui devraient normalement être consacrés à la sécurité routière.

RÉPONSE 2 DE LA DIRECTION

La direction est d'accord avec cette recommandation. Le directeur général de la Direction générale des travaux publics reverra et mettra à jour la mesure et le compte rendu du Programme de contrôle automatisé de la vitesse et du Programme de caméras reliées aux feux rouges, qui se déroulent à l'heure actuelle. Le personnel des Services de la circulation s'est déjà réuni avec le Service de police d'Ottawa afin d'instituer un protocole de compte rendu, et tous les baromètres de compte rendu à jour seront appliqués à partir du Rapport annuel sur le Plan d'action en matière de sécurité routière de 2025. Cette recommandation sera appliquée d'ici au quatrième trimestre de 2025.

3.0 Occasions d'apporter des améliorations continues

Puisque le Programme de contrôle automatisé de la vitesse se situe aux premières étapes de son évolution et de sa maturité, notre vérification a relevé les occasions suivantes d'apporter des améliorations. Les observations notées ci-après permettraient d'améliorer les sciences et les résultats de ce programme.

3.1 La Ville a des occasions de revoir la méthodologie de sélection des points d'installation pour qu'elle cadre mieux avec les objectifs de la sécurité routière à mesure qu'évolue le Programme de contrôle automatisé de la vitesse.

Cote de priorité :
modérée

Bien que ce ne soit pas obligatoire, les municipalités de l'Ontario suivent généralement les lignes de conduite établies par l'Ontario Traffic Council dans la sélection des points d'installation des caméras de contrôle automatisé de la vitesse. Ces lignes de conduite mettent l'accent sur une approche statistique, dans laquelle on recommande d'équilibrer la prise en compte de différents facteurs (soit le volume de l'achalandage automobile et les modèles d'excès de vitesse, la rétrospective des collisions, l'environnement des zones et les conditions routières, les modalités traditionnelles d'application des règlements, la proximité des usagers vulnérables de la route et les inquiétudes de la collectivité locale) destinés à s'assurer que les systèmes de contrôle automatisé de la vitesse sont déployés dans les endroits qui offrent le meilleur potentiel d'amélioration de la sécurité routière.

Projet pilote – Priorisation hâtive de la réduction de la vitesse dans les zones scolaires

Lorsque la Ville a lancé en 2020 le projet pilote de contrôle automatisé de la vitesse, le Conseil municipal lui a donné pour consigne de prioriser l'installation des huit (8) premières caméras dans des zones scolaires en raison de la multiplication des risques que comportent les excès de vitesse pour la sécurité des usagers vulnérables de la route, dont les enfants, les piétons et les cyclistes. Cette approche a été adoptée expressément parce que l'objectif consistait à réduire la vitesse et à changer les comportements dans ces secteurs.



Pour sélectionner les points d'installation des caméras de contrôle automatisé de la vitesse dans les zones scolaires, la Ville a adopté une méthodologie formelle qui tient compte de facteurs comme le respect des limites de vitesse, les habitudes d'excès de

vitesse (au moins 15 km/h au-delà de la limite de vitesse affichée), l'activité piétonne des élèves et la rétrospective des collisions. Nous avons constaté que la méthodologie de sélection des points d'installation de la Ville dans les zones scolaires insiste fortement (85 % de la pondération) sur le nombre d'automobilistes contrevenants et d'élèves qui se déplacent à pied dans chaque site. La Ville calcule ces chiffres en faisant appel à une formule qui consiste à multiplier le volume de l'achalandage automobile par le pourcentage des véhicules qui dépassent de 15 km/h ou plus la limite de vitesse affichée, ainsi que par le nombre d'élèves qui se rendent à pied à l'école.

Méthodologie de sélection des sites permanents du Programme de contrôle automatisé de la vitesse

Au moment où on a approuvé l'opérationnalisation du Programme de contrôle automatisé de la vitesse en 2021, la directive du Conseil municipal consistait à continuer de s'étendre aux zones scolaires, puis aux terrains de jeux et aux parcs en 2023. Dans le même temps, le Conseil municipal a approuvé un projet pilote visant à installer des caméras de contrôle automatisé de la vitesse dans les zones à haute vitesse qui n'étaient pas proches des écoles, afin d'enrayer les dangers des courses sur route. Ce projet pilote a permis d'étendre le programme aux secteurs qui comptabilisent traditionnellement des collisions plus sévères, ce qui a permis d'installer quatre (4) caméras en 2024. De plus, en 2024, le Conseil municipal a approuvé un projet pilote visant à installer des radars photographiques dans les zones rurales. On a repéré, dans les zones rurales, quatre (4) points pour l'installation de radars en 2025.

Pour la sélection des points d'installation des caméras de contrôle automatisé de la vitesse dans les zones à grande vitesse ainsi que dans les terrains de jeux et les parcs, la Ville a fait appel à un expert-conseil externe afin de mettre au point les critères de sélection de ces points. Dans son rapport, l'expert-conseil a fait appel à une pondération plus équilibrée pour l'ensemble des facteurs de sélection, comparativement à la méthodologie appliquée pour les zones scolaires. Conformément à l'approche adoptée pour ces zones, les critères mis au point en interne pour la Ville dans la sélection des points d'installation des caméras dans le cadre du projet pilote dans les zones rurales sont fortement pondérés en faveur de la valeur d'exposition (soit le volume de l'achalandage automobile multiplié par le nombre d'automobilistes roulant à plus de 15 km/h par rapport à la limite de vitesse affichée).

En s'en remettant à l'analyse comparative d'autres municipalités de l'Ontario, nous avons constaté que la Ville fait appel à différentes méthodes pour déterminer les points potentiels d'installation des caméras selon les critères appliqués pour sélectionner ces points d'installation. Toutes les méthodologies de sélection des points d'installation

tiennent compte du facteur de la vitesse; or, le coefficient de pondération appliqué était inférieur à celui que la Ville utilise.

Si la priorité que donne actuellement la Ville aux excès de vitesse et au volume d'achalandage automobile est une considération importante lorsqu'il s'agit de déterminer les points d'installation des caméras de contrôle automatisé de la vitesse, cette priorité peut donner lieu à une pondération démesurée des données sur l'achalandage automobile, en excluant d'autres facteurs de sécurité critiques comme le nombre et la gravité des collisions antérieures sous-représentées et la modélisation prédictive des accidents de la route (soit les techniques statistiques et l'analyse des données pour prévoir la probabilité et la gravité des accidents de la route), ainsi que les conditions de l'environnement des zones.

Puisque la Ville continue d'étendre le Programme de contrôle automatisé de la vitesse au-delà des zones scolaires et des terrains de jeux, elle a l'occasion de consulter d'autres points statistiques fiables sur les sites potentiels d'installation et de revoir dans l'ensemble la méthodologie de sélection de ces sites pour l'appliquer à tous ces sites potentiels. Elle pourra ainsi s'assurer de sélectionner, dans l'ensemble du réseau routier, les sites qui permettront le mieux d'atteindre l'objectif global du Plan d'action en matière de sécurité routière (soit une réduction de 20 % du taux annuel moyen de collisions causant des blessures mortelles et graves).

RECOMMANDATION 3 – REVOIR LA MÉTHODOLOGIE DE SÉLECTION DES POINTS D'INSTALLATION DES CAMÉRAS DE CONTRÔLE AUTOMATISÉ DE LA VITESSE.

La directrice des Services de la circulation devrait revoir et mettre à jour la méthodologie de sélection des points d'installation des caméras de contrôle automatisé de la vitesse pour adopter une approche plus équilibrée dans l'ensemble des sites potentiels, en tenant compte de l'accroissement de la pondération de facteurs comme le bilan des collisions, la modélisation prédictive des accidents de la route et l'environnement des zones, ainsi que les données sur le volume de l'achalandage automobile et sur les excès de vitesse. Il faudrait alors tenir compte de la capacité de la Ville à réunir des données fiables dans l'ensemble du réseau routier.

RÉPONSE 3 DE LA DIRECTION

La direction est d'accord avec cette recommandation. La directrice des Services de la circulation reverra la méthodologie de sélection des points d'installation des caméras de contrôle automatisé de la vitesse et y apportera les modifications nécessaires pour

veiller à adopter une approche équilibrée dans l'ensemble des points potentiels d'installation et à tenir compte de la fiabilité des données réunies dans l'ensemble du réseau routier de la Ville. Cet examen prendra fin au quatrième trimestre de 2026, à temps pour la sélection des points d'installation à mettre en œuvre en 2027. L'examen de la méthodologie de sélection des points d'installation des caméras de contrôle automatisé de la vitesse continuera de se dérouler dans le cadre de la volonté d'amélioration continue de la Ville.

3.2 Il existe des occasions d'accroître l'automatisation pour améliorer l'efficacité du centre de traitement des données sur le contrôle automatisé de la vitesse de la Ville.

Cote de priorité :
faible

La Ville s'en est remise, jusqu'en février 2024, au Centre de traitement commun de Toronto pour traiter les infractions générées dans le cadre du Programme de contrôle automatisé de la vitesse d'Ottawa. Or, en raison du volume croissant d'infractions du fait de l'installation d'autres caméras de contrôle de la vitesse, la Ville a été soumise aux contraintes de la capacité de traitement du Centre de traitement commun de Toronto. C'est pourquoi certaines infractions n'ont pas été traitées dans les délais voulus, ce qui a privé la Ville de recettes potentielles sous forme d'amendes. En 2023, le Centre de traitement commun de Toronto n'a pas traité un total de 73 428 contraventions commises sur le territoire d'Ottawa parce qu'on avait dépassé le délai de prescription.

Pour corriger ces limitations de la capacité de traitement, la Ville s'est dotée de son propre centre de traitement, qui se consacre à la gestion des infractions relevées grâce à ses radars photographiques. Le centre de traitement de la Ville s'inspire du modèle du Centre de traitement commun de Toronto, ce qui a effectivement permis de réduire le temps à consacrer au dimensionnement des opérations pour répondre aux besoins de la Ville. Bien qu'il ne soit en service que depuis février 2024, le centre de traitement a formalisé des processus, intégré des contrôles et institué un processus efficace d'assurance de la qualité.

La transition avec ce nouveau centre de traitement a, depuis son lancement, permis d'améliorer considérablement l'efficacité des opérations, notamment en augmentant le nombre de constats d'infraction signifiés et en traitant tous les constats d'infraction dans le délai de prescription de 30 jours. À l'heure actuelle, ce centre de traitement a la capacité qu'il faut — du point de vue de la superficie des installations et de l'effectif —

pour répondre aux besoins actuels de la Ville et est en mesure d'adapter ses opérations lorsque la demande augmente.

L'analyse comparative des autres municipalités a mis en lumière les occasions de continuer d'améliorer l'efficacité du centre de traitement grâce à l'automatisation. Essentiellement, l'automatisation des tâches administratives comme l'impression, le pliage et la mise à la poste des constats d'infraction pourrait réduire considérablement la charge de travail manuel, en permettant au personnel de la Ville de mieux se consacrer aux fonctions essentielles de traitement des constats d'infraction. À l'heure où la Ville envisage d'étendre ses services, en offrant éventuellement à d'autres municipalités des services de traitement commun dans le contrôle de la vitesse et en gérant un plus grand nombre de ses propres caméras de contrôle automatisé de la vitesse, les investissements consacrés à ces améliorations de l'automatisation pourraient permettre de maintenir l'efficacité et de favoriser la croissance.

La mise en œuvre prochaine d'un système de sanctions administratives

Il convient de signaler que les changements apportés à la *Loi de 2001 sur les municipalités* ainsi qu'au *Code de la route* permettent aux municipalités de mettre en œuvre, pour les délits mineurs, dont les contraventions relevées dans le contrôle automatisé de la vitesse et sur les caméras reliées aux feux rouges, un système de sanctions administratives (SSA). Approuvé par le Conseil municipal en mai 2024, le SSA permet aux défendants d'acquitter des amendes ou de demander une révision par les employés de la Ville ou par un agent enquêteur indépendant. On s'attend à ce que ce système améliore l'efficacité en évitant de s'en remettre à des ressources provinciales limitées; on devrait le mettre en œuvre par phases en commençant par les infractions de stationnement au deuxième trimestre de 2025 et en enchaînant, au quatrième trimestre de 2025, avec les infractions relevées dans le contrôle automatisé de la vitesse et sur les caméras reliées aux feux rouges. C'est ce qui permettra d'apporter les améliorations continues et de hausser l'efficacité.

RECOMMANDATION 4 – SE PENCHER SUR LA POSSIBILITÉ DE FAIRE APPEL À DES TECHNOLOGIES D'AUTOMATISATION POUR LE CENTRE DE TRAITEMENT.

La directrice des Services de la circulation devrait, en collaboration avec le directeur des Services des règlements municipaux, se pencher sur les occasions de faire appel aux technologies d'automatisation dans le centre de traitement pour simplifier les processus administratifs, améliorer l'efficacité opérationnelle et mieux positionner la Ville pour la croissance projetée et l'étoffement des services.



RÉPONSE 4 DE LA DIRECTION

La direction est d'accord avec cette recommandation. La directrice des Services de la circulation travaillera en collaboration avec le directeur des Services des règlements municipaux pour se pencher sur les technologies nouvelles ou émergentes liées à l'amélioration des processus opérationnels et de l'efficacité du Centre de traitement. Dans le cadre de cet examen continu, on prévoit de mettre en œuvre, au quatrième trimestre de 2025, certains changements technologiques proposés. L'examen des technologies nouvelles et émergentes se déroulera dans le cadre de la volonté d'amélioration continue de la Ville.

Appendice 1 – À propos de cette mission de vérification

Objectif et critères de la mission de vérification

L'objectif de cette mission consistait à évaluer l'efficacité et l'efficace du Programme de contrôle automatisé de la vitesse et du Programme de caméras reliées aux feux rouges de la Ville. Plus précisément, les vérificateurs ont évalué ces programmes pour savoir dans quelle mesure ils concordent avec la directive du Conseil municipal et les modalités selon lesquelles ils sont mis en œuvre et surveillés, dont la concordance avec le Plan d'action en matière de sécurité routière.

Les critères énumérés ci-après ont été mis au point à partir de notre évaluation des principaux risques liés au Programme de contrôle automatisé de la vitesse et au Programme de caméras reliées aux feux rouges, de concert avec les experts de la question.

1. Concordance des programmes avec le Plan d'action en matière de sécurité routière et sélection des points d'installation des caméras	
1.1	Les programmes concordent avec le Plan d'action en matière de sécurité routière.
1.2	Les processus de sélection des points d'installation des caméras se déroulent d'après les données et se fondent sur les critères établis.
2. Traitement, perception et affectation des recettes	
2.1	La Ville a mis en œuvre des systèmes et des processus efficaces et efficaces pour répondre aux besoins en capacité et en traitement des programmes.
2.2	La Ville surveille efficacement le traitement des infractions mené par l'organisme fournisseur de services externe (soit le Centre de traitement commun de Toronto).
2.3	Le personnel du Centre de traitement du contrôle automatisé de la vitesse appelé à rendre les décisions sur les délits au sein du Centre de traitement de la Ville respecte constamment les procédures établies.
2.4	On a établi, consigné par écrit et on applique constamment les processus d'assurance de la qualité dans les décisions rendues sur les infractions constatées dans le contrôle automatisé de la vitesse dans le Centre de traitement de la Ville, ainsi que les fonctions et les attributions.
2.5	La Ville a mis en œuvre des mécanismes efficaces et efficaces pour veiller à percevoir dans les délais les recettes produites sous forme d'amende dans le cadre des programmes.

2.6	La Ville fait appel aux recettes nettes apportées par les programmes pour financer les initiatives relatives à la sécurité routière, conformément au Plan d'action en matière de sécurité routière.
3. Mesure par rapport aux objectifs des programmes	
3.1	On a établi les indicateurs de rendement clé voulus pour mesurer la réalisation des objectifs des programmes.
3.2	On réunit, analyse et communique (en interne et avec les partenaires compétents dans le cadre des programmes) l'information pertinente pour savoir si les caméras permettent d'atteindre les objectifs des programmes.
3.3	Les programmes ont permis de redéployer les ressources consacrées à la sécurité routière (soit le Service de police d'Ottawa et le Service paramédic d'Ottawa).
3.4	On rend compte périodiquement, aux parties prenantes, des progrès accomplis dans la réalisation des objectifs des programmes.

Approche et méthodologie de la vérification

Les membres du personnel de la vérification ont appliqué les procédures suivantes dans le déroulement de cette mission :

- ils ont examiné les documents pertinents;
- ils ont tenu des entrevues ou procédé à des examens pratiques des opérations avec les principaux membres du personnel de la Ville;
- ils ont sondé un échantillon de points sélectionnés pour l'installation des caméras;
- ils ont procédé à une visite des lieux pour observer les contrôles liés au traitement des constats d'infraction et pour en confirmer l'existence et l'efficacité;
- ils ont établi, dans les cas pertinents, des comparaisons avec d'autres municipalités de l'Ontario;
- ils ont fait appel, dans les cas jugés utiles, à un expert du domaine de la sécurité routière;
- ils ont procédé à d'autres analyses et sondages dans les cas jugés nécessaires.

Appendice 2 – Barème de cotation des constatations de la vérification

Nous nous sommes inspirés des définitions ci-après pour les cotes de risque afin d'attribuer des cotes de priorité aux constatations liées à cette mission de vérification.

Cotes de priorité	Description
Risque critique	Cette constatation représente une lacune de contrôle, un cas de non-conformité ou un risque stratégique majeur, ou encore un risque ou un point stratégique majeur, qu'il faut corriger immédiatement. Si des lacunes ne sont pas corrigées, l'impact pourrait être catastrophique pour la réalisation des priorités stratégiques de la Ville, pour ses opérations organisationnelles continues, de même que sur les risques de perte, de détournement de biens, de compromission des données ou d'interruption, en plus des amendes et des pénalités, des examens réglementaires plus rigoureux ou du risque de ternir la réputation de la Ville.
Risque élevé	Cette constatation représente une lacune de contrôle, un cas de non-conformité ou un risque stratégique majeur ou encore une occasion importante, auxquels il faut porter rapidement attention. Si des lacunes ne sont pas corrigées, l'impact pourrait être considérable pour la réalisation des priorités stratégiques de la Ville et pour ses opérations organisationnelles continues, de même que sur les risques de perte, de détournement de biens, de compromission des données ou d'interruption, en plus des amendes et des pénalités, des examens réglementaires plus rigoureux ou du risque de ternir la réputation de la Ville.
Risque modéré	Cette constatation représente une lacune de contrôle interne, un cas de non-conformité ou un risque majeur ou encore une occasion modérée pour les opérations organisationnelles; il faut intervenir dans les plus brefs délais. Si des lacunes ne sont pas corrigées, elles pourraient avoir un impact partiel sur les opérations organisationnelles, ce qui pourrait donner lieu à la perte ou au détournement de biens organisationnels, à la compromission de données, à des amendes et à des pénalités ou à des examens réglementaires plus rigoureux. Il faut généralement résoudre ces problèmes après s'être penché sur toutes les constatations absolument prioritaires.

**Risque
faible**

Il faut se pencher sur cette constatation pour atteindre les grands objectifs relatifs aux pratiques ou à l'efficacité. On doit intervenir pour maîtriser les risques lorsque le calendrier et les ressources le permettent. Bien qu'il ne s'agisse pas d'un risque important ou immédiat, les opérations de surveillance exercées à maintes reprises sans prendre de mesures correctives ni adopter de contrôles compensatoires pourraient avoir pour effet d'accroître l'exposition ou d'obliger à se soumettre à un examen plus rigoureux.