

Object: Processing Centre for Automated Speed Enforcement

File Number: ACS2023-PWD-TRF-0004

Report to Transportation Committee on 27 April 2023

and Council 10 May 2023

**Submitted on April 18, 2023 by Carol Hall, Associate Director, Traffic Services,
Public Works Department**

**Contact Person: Krista Tanaka, Manager, Traffic Safety and Mobility,
Public Works Department**

613-580-2424, ext. 23597, Krista.Tanaka@ottawa.ca

Ward: Citywide

Objet : Centre de traitement pour le contrôle automatisé de la vitesse

Dossier : ACS2023-PWD-TRF-0004

Rapport présenté au Comité des transports le 27 avril 2023

et au Conseil le 10 mai 2023

**Soumis le 18 avril 2023 par Carol Hall, directrice adjointe, Services de la
circulation, Direction générale des travaux publics**

**Personne-ressource : Krista Tanaka, gestionnaire, Direction de la circulation, de
la sécurité et de la mobilité, Direction générale des travaux publics**

613-580-2424, poste 23597, Krista.Tanaka@ottawa.ca

Quartier : À l'échelle de la ville

REPORT RECOMMENDATION(S)

That Transportation Committee recommend that Council approve:

- 1. The establishment of a Processing Centre for Automated Speed Enforcement infractions in Ottawa as outlined in the report;**
- 2. The creation and funding for permanent full-time equivalent positions (FTEs) required for By-law and Regulatory Services, as detailed in the report to operate the Automated Speed Enforcement Processing Centre,**

including:

- a. **One (1) Program Manager position;**
 - b. **Three (3) Supervisor positions;**
 - c. **One (1) Clerk position;**
 - d. **One (1) Analyst position; and,**
 - e. **24 Provincial Offence Officer positions.**
3. **That staffing costs during the start-up period in 2023, as identified in item 2, and all required non-compensation costs in 2023 as described in the report, be funded by the Road Safety Reserve Fund; and,**
 4. **That permanent funding for the aforementioned FTEs, all non-compensation costs and the associated revenues as described in the report be requested as part of the 2024 Budget process.**

RECOMMANDATION(S) DU RAPPORT

Que le Comité des transports recommande au Conseil d'approuver :

1. **La mise sur pied d'un centre de traitement pour les infractions liées au contrôle automatisé de la vitesse à Ottawa, comme cela est exposé dans le présent rapport;**
2. **La création et le financement de postes équivalents temps plein (ETP) requis pour les Services des règlements municipaux, comme cela est détaillé dans le rapport, pour faire fonctionner le centre de traitement du contrôle automatisé de la vitesse, à savoir :**
 - a. **Un poste de gestionnaire de programme;**
 - b. **Trois postes de superviseur;**
 - c. **Un poste de commis;**
 - d. **Un poste d'analyste;**
 - e. **24 postes d'agent des infractions provinciales.**
3. **Que les coûts de dotation pendant la période de mise en train en 2023, comme cela est indiqué au point 2, et tous les coûts hors rémunération**

requis en 2023, comme cela est décrit dans le rapport, soient financés par le Fonds de réserve pour la sécurité routière;

- 4. Qu'un financement permanent pour les ETP susmentionnés, tous les coûts hors rémunération et les recettes connexes, qui sont décrits dans le rapport, soit demandé dans le cadre du processus budgétaire de 2024.**

EXECUTIVE SUMMARY

Assumption and Analysis

The City of Toronto provides processing services through their Joint Processing Centres (JPCs) for Automated Speed Enforcement (ASE) and Red Light Camera (RLC) infractions for all municipalities participating in their programs, including Ottawa. Due to significant municipal ASE Program expansion, incidents are not consistently processed within the 23-day Limitation Period by the ASE JPC. As a result, many incidents do not result in formal charges. In 2022, only two-thirds of Ottawa incidents were processed. The RLC JPC continues to consistently process incidents within legislative timelines.

Starting in 2023, the ASE JPC has capped the number of Ottawa-ASE charges they will process to 250,000 which represent just under 40% of the projected charges for the year. It is likely that a processing cap will be implemented in future years as well. Staff recommend that an ASE Processing Centre (PC) be established and operated in Ottawa. By-law and Regulatory Services within the Emergency and Protective Services would operate the ASE PC while Traffic Services within the Public Works Department would continue to deliver the City's ASE Program.

A new organizational structure will need to be created within BLRS to operate the ASE PC. The new unit will require a total of 30 full-time equivalent (FTE) positions as of day-one operations of the ASE PC and will consist of:

- 1 Program Manager;
- 3 Supervisors;
- 1 Analyst;
- 1 Clerk; and,
- 24 Provincial Offence Officers.

As the ASE Program continues to expand over this Term of Council and the volume of infractions grows, staffing requirements will also increase.

Approximately 30,000 square feet of administrative office space is required to

accommodate an ASE PC in Ottawa. The ASE PC will be accommodated within a City of Ottawa administrative building. The designated space will be retrofitted to accommodate all required ASE PC security features, house existing and future staff, to accommodate the storage of supplies and space required to undertake printing and mailing functions, and meet required accessibility standards.

The rationale for an Ottawa-based ASE PC include:

- Implementing a processing centre within the City of allows for greater control over ASE infraction processing activities;
- Generating increased ASE Program funding allows for greater investments to implement road safety measures geared to reduce fatal and major injury collisions on municipal roadways via the Strategic Road Safety Action Plan (SRSAP);
- Supporting the long-term effectiveness of the ASE Program to achieve greater speed compliance where cameras are installed and over-time, a greater potential for culture change and driver behaviour as it relates to speeding; and,
- Aligns with Council's decision to expand the ASE Program by 15 to 25 speed camera locations per year during this Term of Council. ASE PC resources and any equipment needed will grow to meet an increase in charge volume processing demand.

Staff will aim to have the ASE PC in full operation in Q1, 2024. At a future date, once the PC is operating efficiently, the ASE PC will be converted into an ASE Joint Processing Center (JPC). The Ottawa-based ASE JPC will have the ability to process ASE infractions on behalf of other Ontario municipalities participating in the program. Converting to an ASE JPC will further improve province-wide ASE charge processing capacity.

Financial Implications

All operating costs and revenue estimates are based on projected 2024 infraction volumes expected from the 40 speed cameras that will be in place by January 1, 2024 and an additional 20 speed cameras installed on a staggered schedule throughout that same year.

A comparison of various 2024 processing costs and net revenues scenarios are shown in Table 1 below. These projections are based on an assumed January 1, 2024, start date for the ASE PC. Processing costs and net revenues will vary depending on the actual go-live date of the ASE PC in 2024. Ottawa-based ASE infractions will continue to be processed by the Toronto ASE JPC until the ASE PC is in full operation.

Table 1 – Estimated 2024 Processing Costs and Net Revenues

	Option 1a - Status Quo WITH Infraction Cap of 250,000	Option 1b - Status Quo WITHOUT Infraction Cap	Option 2 – Ottawa ASE PC
Gross revenue	\$16,300,000	\$66,300,000	\$66,300,000
Processing costs	\$4,000,000	\$9,200,000	\$8,100,000
Revenue net of processing costs	\$12,300,000	\$57,100,000	\$58,200,000

Additional internal operating costs, as listed in the Council-approved Automated Speed Enforcement and School Bus Camera Pilot Projects Report ([ACS2021-TSD-TRF-0005](#)) will continue to be incurred but are not included in Table 1 as these are not directly impacted by a change in processing location. Considering these internal operating costs and those for new speed camera installations, it is estimated that the 2024 Road Safety Action Plan (RSAP) budget will be \$30 million under Option 2. This is a considerable increase in comparison to Option 1a, for which the budget would be similar to the 2023 RSAP budget of \$6.35 million.

As per the completed options analysis and the review of financial and non-financial benefits, processing costs per ASE charge are similar whether the processing service is delivered through Toronto’s JPC or an Ottawa-based PC. Further, if ASE processing is completed in Ottawa in 2024, gross ASE revenues are projected to be nearly \$66 million, which is equivalent to approximately four times more than if processing is conducted through the Toronto JPC with the existing cap of 250,000 charges in place.

To achieve a Q1-2024 go-live for an Ottawa ASE PC, there is an anticipated one-time start-up cost of \$2.4M to be funded in 2023. The one-time cost will cover facility retrofits, vendor costs to furnish equipment related to the PC, mandatory training of staff to obtain Provincial Offence Officer Ministry of Transportation designation, and initial staffing of positions within the PC to resource project development, and ensure Provincial Office Officers are trained and designated to start processing infractions as early as possible in 2024.

The one-time start-up costs, and annual ASE PC operating costs will be funded by ASE Program Gross Revenue.

Public Consultation/Input

Public consultations are not required for the establishment of an Ottawa-based ASE PC as there are no impacts to Ottawa residents or visitors as this change is administrative in nature. Speed violation notifications issued as a result of ASE infractions and payment options will remain the same as those currently in effect.

RÉSUMÉ

Hypothèse et analyse

La Ville de Toronto offre des services de traitement par l'intermédiaire de ses centres de traitement conjoint (CTC) des infractions liées aux dispositifs de contrôle automatisé de la vitesse (CAV) et aux appareils photo reliés aux feux rouges pour toutes les municipalités qui participent à ses programmes, y compris Ottawa. Comme le programme de CAV municipal a pris énormément d'expansion, les incidents ne sont pas systématiquement traités dans le délai de prescription de 23 jours par le CTC du CAV et beaucoup n'entraînent pas des infractions officielles. En 2022, seuls les deux tiers des incidents survenus à Ottawa ont été traités. Le CTC pour les appareils photo reliés aux feux rouges continue de traiter les incidents dans les délais prévus par la loi.

Le CTC du CAV a entrepris en 2023 de plafonner à 250 000 le nombre d'infractions liées au CAV à Ottawa, ce qui représente un peu moins de 40 % de celles qui sont projetées pour l'année. Il est probable que le traitement des infractions sera également plafonné dans les années à venir.

Le personnel recommande qu'un centre de traitement (CT) du CAV soit mis sur pied et exploité à Ottawa. Les Services des règlements municipaux (SRM) faisant partie de la Direction générale des services de protection et d'urgence exploiteraient le CT du CAV, tandis que les Services de la circulation au sein de la Direction générale des travaux publics continueraient de s'occuper du programme de CAV de la Ville.

Une nouvelle structure organisationnelle devra être créée au sein des SRM pour exploiter le CT du CAV. La nouvelle unité aura besoin en tout de 30 postes ETP dès le premier jour de fonctionnement du CT du CAV, soit :

- Un gestionnaire de programme;
- Trois superviseurs;
- Un analyste;
- Un commis;
- 24 agents des infractions provinciales.

Les besoins en dotation iront croissant à mesure que le programme de CAV prendra de l'expansion pendant l'actuel mandat du Conseil et que le nombre d'infractions augmentera.

Un CT du CAV à Ottawa a besoin d'environ 30 000 pieds carrés de bureaux administratifs. Le centre sera installé dans un édifice administratif de la Ville d'Ottawa. L'espace choisi sera rénové de façon à offrir tous les éléments de sécurité d'un CT du CAV, à pouvoir y accueillir le personnel existant et futur, à permettre d'entreposer les fournitures et à avoir la place voulue pour les fonctions d'impression et d'envoi par la poste, et à répondre aux normes d'accessibilité requises.

La mise sur pied d'un Centre de traitement du CAV s'appuie sur le raisonnement suivant :

- La mise sur pied d'un centre de traitement dans la Ville permet de contrôler davantage les activités de traitement des infractions liées au CAV;
- Un financement accru du programme de CAV permet d'investir davantage pour instaurer des mesures de sécurité routière visant à réduire les collisions causant des blessures graves ou mortelles sur la voirie municipale par le truchement du Plan d'action stratégique en matière de sécurité routière (PASR);
- Cela soutient l'efficacité à long terme du programme de CAV en vue d'avoir un plus grand respect de la limite de vitesse là où des caméras sont installées et, à la longue, un potentiel accru de changement culturel et de modification du comportement des conducteurs à l'égard des excès de vitesse;
- Cela cadre avec la décision du Conseil d'étendre le programme de CAV en ajoutant 15 à 25 emplacements de caméras de surveillance de la vitesse chaque année pendant l'actuel mandat du Conseil. Les ressources et l'équipement nécessaires pour le CT du CAV augmenteront pour répondre à une hausse de la demande de traitement du volume des infractions.

Le personnel va s'efforcer pour que le CT du CAV soit entièrement opérationnel au premier trimestre de 2024. Une fois qu'il fonctionnera efficacement, il sera transformé en Centre de traitement conjoint (CTC) du CAV. Le CTC du CAV basé à Ottawa sera en mesure de traiter les infractions liées au CAV pour le compte des municipalités de l'Ontario qui participent au programme. La conversion en CTC du CAV améliorera davantage la capacité de traitement des infractions liées au CAV à l'échelle de la province.

Implications financières

Tous les coûts de fonctionnement et prévisions de recettes sont basés sur les volumes d'infractions qui devraient être signalées en 2024 par les 40 caméras de surveillance mises en place d'ici le 1^{er} janvier 2024 et 20 autres dont l'installation sera échelonnée tout au long de la même année.

Le tableau 1 ci-dessous montre une comparaison de divers scénarios de coûts de traitement et de recettes nettes pour 2024. Ces projections sont établies en supposant que le CT du CAV entrera en fonction le 1^{er} janvier 2024. Les frais de traitement et les recettes nettes varieront en fonction de la date réelle de mise en service du CT pour le CAV en 2024. Les infractions au Programme de CAV d'Ottawa continueront d'être traitées par le CTC du CAV de Toronto jusqu'à ce que le CT pour le CAV d'Ottawa soit en service.

Tableau 1 – Estimation des coûts de traitement et des recettes nettes en 2024

	Option 1a - Statu quo AVEC plafonnement à 250 000 infractions	Option 1b – Statu quo SANS plafonnement des infractions	Option 2 – CT du CAV d'Ottawa
Recettes brutes	16 300 000 \$	66 300 000 \$	66 300 000 \$
Coûts de traitement	4 000 000 \$	9 200 000 \$	8 100 000 \$
Recettes sans les coûts de traitement	12 300 000 \$	57 100 000 \$	58 200 000 \$

Des coûts de fonctionnement interne supplémentaires, indiqués dans le rapport sur les projets pilotes de contrôle automatisé de la vitesse et de caméras de surveillance installées sur les autobus scolaires ([ACS2021-TSD-TRF-0005](#)), continueront d'être engagés, mais ils ne sont pas inclus dans le tableau 1, car ils ne sont pas directement touchés par un changement de lieu de traitement. Si l'on prend en compte ces coûts d'exploitation internes et les coûts liés à l'installation de nouveaux radars photographiques, on estime que le budget de 2024 du Plan d'action en matière de sécurité routière sera de 30 millions de dollars pour l'option 2. Cela représente une hausse importante par rapport à l'option 1a, pour laquelle le budget serait semblable à celui du Plan d'action en matière de sécurité routière de 2023 de 6,35 millions de dollars.

D'après l'analyse des options qui a été effectuée et l'examen des avantages financiers

et non financiers, les coûts de traitement par infraction liée au CAV sont similaires, que le service de traitement soit fourni par le CTC de Toronto ou un CT à Ottawa. En outre, si le traitement du CAV est effectué à Ottawa en 2024, les recettes brutes liées au CAV devraient s'élever à presque 66 millions de dollars, ce qui représente environ quatre fois plus que si le traitement est effectué par le CTC de Toronto avec le plafond de 250 000 infractions actuellement en place.

Pour qu'un CT du CAV soit mis en service à Ottawa au premier trimestre de 2024, on s'attend à ce qu'un coût de mise en train ponctuel de 2,4 millions de dollars soit financé en 2023. Ce coût unique couvrira les rénovations des installations, les coûts des fournisseurs pour procurer l'équipement relié au CT, la formation obligatoire que le personnel devra suivre pour obtenir la désignation d'agent des infractions provinciales du ministère des Transports et la dotation initiale des postes au sein du CT afin de fournir des ressources pour le développement de projets, et s'assurer que des agents des infractions provinciales soient formés et désignés pour commencer à traiter les infractions dès que possible en 2024.

Les coûts de mise en train uniques et les coûts de fonctionnement annuels du CT du CAV seront financés par les recettes brutes du programme de CAV.

Consultations et rétroaction du public

Ce n'est pas nécessaire de mener des consultations publiques pour mettre sur pied un CT du CAV à Ottawa, car il s'agit d'un changement de nature administrative qui n'a pas d'incidence sur les résidents et les visiteurs d'Ottawa. Les avis d'excès de vitesse émis à la suite d'infractions liées au CAV et les options de paiement seront les mêmes que maintenant.

CONTEXTE

En octobre 2021, le Conseil a approuvé le programme de contrôle automatisé de la vitesse (CAV) par le truchement du rapport sur les projets pilotes de contrôle automatisé de la vitesse et de caméras de surveillance installées sur les autobus scolaires ([ACS2021-TSD-TRF-0005](#)). Le programme vise à augmenter la sécurité routière, à réduire les excès de vitesse, et à sensibiliser davantage le public à la nécessité de ralentir et de respecter les limites de vitesse affichées. Dans le cadre du rapport, le Conseil a approuvé l'installation de caméras de CAV à une cadence de 15 à 25 nouveaux emplacements par année pendant le mandat 2022-2026 du Conseil. D'ici la fin de 2023, le programme de CAV comptera 40 caméras de surveillance de la vitesse dans toute la ville.

En 2019, la Ville a participé à une [procédure d'approvisionnement en commun](#) avec d'autres municipalités ontariennes afin de retenir les services d'un fournisseur qui assurerait l'approvisionnement et l'exploitation des caméras de surveillance de la vitesse, ainsi que du logiciel, de l'équipement et des services de soutien pour maintenir un centre de traitement conjoint (CTC). L'entente de fournisseur prévoit la création d'un CTC supplémentaire, dans une autre municipalité, avec les mêmes spécifications que celles du CTC de Toronto.

Le CTC, qui est hébergé et exploité par la Ville de Toronto, traite les infractions liées au CAV pour le compte de toutes les municipalités ontariennes qui participent à un programme de CAV, les frais étant répartis entre les municipalités sur la base d'une entente de partage des coûts. Les coûts de traitement propres à chaque municipalité sont calculés en fonction de la part d'images du CAV de chacune sur le nombre total que le CTC examine et traite chaque trimestre. Un CTC similaire est en service à Toronto pour traiter les infractions liées aux appareils photo reliés aux feux rouges, et le partage des coûts suit le même modèle.

Étant donné l'augmentation rapide et significative des municipalités qui participent à l'entente de partage des coûts dans le cadre du programme de CAV, les incidents liés au CAV ne sont pas systématiquement traités dans le délai de prescription de 23 jours prévu par le *Code de la route* et n'entraînent donc pas, le cas échéant, des infractions officielles. Rien qu'en 2022, seuls deux tiers des incidents survenus à Ottawa ont été traités. Le CTC pour les appareils photo reliés aux feux rouges continue de traiter les incidents dans les délais prévus par la loi.

À compter de 2023, les infractions à Ottawa traitées par le CTC existant seront plafonnées à 250 000, soit un peu moins de 40 % de celles qui sont projetées pour l'année. Ce plafond ne cadre pas avec les plans d'expansion du programme de CAV du Conseil municipal d'Ottawa et compromet son efficacité à améliorer la sécurité grâce à un plus grand respect des limites de vitesse sur les routes de la Ville d'Ottawa. De plus, le plafond limite la capacité de la Ville d'Ottawa à atteindre les objectifs du Plan d'action stratégique en matière de sécurité routière 2020-2024 approuvé par le Conseil, qui est financé par les recettes nettes du CAV. L'objectif actuel du Plan consiste à réduire de 20 % les collisions causant des blessures graves ou mortelles d'ici la fin de 2024, le but ultime étant de n'en avoir aucune d'ici 2035.

Le rapport du Centre de traitement du contrôle automatisé de la vitesse à Ottawa servira à :

- Donner un aperçu des options de traitement des infractions liées au CAV, incluant

les coûts et les recettes correspondants, qui sont examinées dans le cadre de l'étude de rentabilité;

- Présenter l'option recommandée par le personnel et les prochaines étapes générales requises pour mener à bien l'approche.

DISCUSSION

Un dispositif de contrôle automatisé de la vitesse (CAV) est un système qui utilise une caméra de surveillance pour faire respecter les limites de vitesse. Les caméras de surveillance photographient les véhicules qui ne respectent visiblement pas la limite de vitesse affichée. La preuve photographique est fournie d'une manière sécuritaire au Centre de traitement conjoint (CTC) du contrôle automatisé de la vitesse (CAV) à Toronto pour être examinée par un agent des infractions provinciales du CAV désigné pour effectuer ce travail. L'agent détermine s'il y a eu une infraction et si la preuve remplit les critères d'application des règlements municipaux et les conditions d'admissibilité. En se servant des preuves photographiques et des renseignements sur l'immatriculation du véhicule fournis par le ministère des Transports, l'agent des infractions provinciales du CAV identifie le propriétaire de la plaque d'immatriculation du véhicule et lui donne une contravention pour excès de vitesse.

Aperçu des options de traitement des infractions liées au CAV

Étant donné les défis que doit relever le Centre de traitement conjoint de la Ville de Toronto pour arriver à traiter toutes les infractions, deux options ont été évaluées afin de préparer une analyse de rentabilité pour un centre de traitement (CT) du contrôle automatisé de la vitesse (CAV). Un résumé des deux options et l'estimation des coûts et des recettes correspondants sont présentés ci-dessous. L'analyse de rentabilité est incluse en tant que document 1 pour pouvoir s'y référer.

OPTION 1 – Statu quo

La Ville d'Ottawa continue de dépendre de la Ville de Toronto pour le traitement des infractions liées au CAV. Avec cette option, les plafonds annuels de traitement des infractions vont sans doute continuer de limiter dans les faits le nombre d'infractions traitées sur une base annuelle malgré l'expansion du programme, qui prévoit d'ajouter 15 à 25 caméras de surveillance par année pendant l'actuel mandat du Conseil.

Analyse de l'option et aperçu des résultats

Étant donné le plafonnement imposé par le CTC qui limite à 250 000 le nombre d'infractions traitées, il y en a 370 000 ou 60 % qui ne seront pas traitées en 2023. Si les caméras de CAV se répandent au rythme approuvé par le Conseil et si un plafond

de traitement similaire est adopté en 2024, un pourcentage encore plus grand du nombre total d'infractions ne sera pas traité.

Il se pourrait que les opérations du CTC de la Ville de Toronto prennent de l'expansion dans les prochaines années, de sorte que le plafonnement pourrait être encore plus élevé, voire éliminé, mais on ne le sait toujours pas. Il est probable qu'un plafonnement du traitement continuera d'être imposé à toutes les municipalités partenaires sur une base annuelle, car beaucoup, comme c'est le cas d'Ottawa, étendent activement leurs programmes de CAV.

Conclusion

Le maintien du statu quo n'est pas dans le meilleur intérêt de la Ville d'Ottawa, car la majorité des excès de vitesse ne seront pas traités du fait du plafond imposé, de sorte que cela ne contribuera pas à dissuader les automobilistes de rouler trop vite.

OPTION 2 – Mise sur pied d'un centre de traitement du contrôle automatisé de la vitesse pour la Ville d'Ottawa

L'option 2 consiste à mettre sur pied un centre de traitement du contrôle automatisé de la vitesse (CAV) à Ottawa. Dans ce scénario, les Services de la circulation de la Direction générale des travaux publics continuent de s'occuper du programme de CAV approuvé par le Conseil, tandis que les Services des règlements municipaux (SRM) relevant de la Direction générale des services de protection et d'urgence exploitent le CT du CAV d'Ottawa. Les règlements actuels du ministère des Transports de l'Ontario permettent uniquement à des employés municipaux désignés comme agents des infractions provinciales de donner des constats d'infraction liés au CAV.

Analyse de l'option et aperçu des résultats

Il y a divers coûts de fonctionnement associés au programme de CAV de la Ville. Les coûts de traitement sont actuellement couverts par la portion de services achetés du budget de fonctionnement du CAV des Services de la circulation. Ces coûts incluent ceux qui sont payés au fournisseur, les frais de recherche de permis et les coûts du CTC actuels.

Considérations liées à l'estimation des coûts

Les coûts engagés par la Ville de Toronto pour exploiter le CTC incluent des postes comme la rémunération du personnel, les fournitures de bureau, la location du matériel de bureau nécessaire, la location de bureaux, etc. L'affranchissement est également rétrofacturé aux municipalités en fonction du nombre d'avis d'infraction envoyés par la

poste. Ces composantes ont été examinées afin d'établir un centre de traitement (CT) à Ottawa.

Rémunération du personnel

Il est recommandé que le CT du CAV soit exploité par les Services des règlements municipaux, car ce groupe a pour mandat de faire appliquer les lois et règlements de la Ville. Une nouvelle unité organisationnelle devra être créée au sein des Services des règlements municipaux pour faire fonctionner le CT du CAV. Étant donné la structure organisationnelle existante du CTC du CAV de Toronto, les exigences en matière de structure organisationnelle de la Ville d'Ottawa et les volumes d'infractions prévus lors de la mise en train au premier trimestre de 2024, la nouvelle unité aura besoin en tout de 30 postes équivalents temps plein (ETP), soit :

- Un gestionnaire de programme, dès mai 2023;
- Trois superviseurs (un pour neuf agents des infractions provinciales), dès juillet 2023;
- Un analyste, dès juillet 2023;
- Un commis, dès juillet 2023;
- 24 agents des infractions provinciales (un pour 35 000 à 40 000 infractions traitées), dès octobre 2023.

Ces postes seront financés à partir des recettes du programme de CAV et pourvus à divers intervalles pendant les mois restants de 2023 pour assurer la mise en marche du CT du CAV au premier trimestre de 2024.

Comme le programme de CAV continuera à prendre de l'expansion pendant l'actuel mandat du Conseil et le volume d'infractions ira croissant, les besoins en personnel vont aussi augmenter. Si, par exemple, 20 nouvelles caméras de surveillance de la vitesse sont installées en 2024, il faudra cinq agents des infractions provinciales en plus. Tous les effectifs qui s'ajouteront pour tenir compte de la croissance du programme de CAV seront identifiés dans les budgets futurs et leur rémunération sera compensée par les recettes brutes du programme de CAV.

Installations

Il faut environ 30 000 pieds carrés de bureaux administratifs pour aménager un centre de traitement du CAV à Ottawa. L'espace doit pouvoir :

- Recevoir des éléments de sécurité pour limiter l'accès au personnel directement impliqué dans le traitement des infractions liées au CAV;
- Accueillir tous les employés actuels et futurs du CT du CAV, lesquels doivent

travailler sur place, et leurs espaces de travail désignés, en plus de l'équipement des fournisseurs;

- Servir à entreposer les fournitures et offrir l'espace nécessaires pour les fonctions d'impression et d'envoi par la poste;
- Respecter le *Règlement sur les normes d'accessibilité intégrées* correspondant de la *Loi de 2005 sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario (LAPHO)*, en plus des *normes de conception de l'accessibilité* de la Ville.

Les Services des installations ont confirmé que le CT du CAV peut être installé dans un immeuble administratif de la Ville d'Ottawa. C'est idéal, car il n'y aurait pas de coûts de location supplémentaires.

Coûts des services achetés et autres

Les dépenses de bureau pour un CT du CAV à Ottawa seront très similaires à celles que le CTC à Toronto assume actuellement. Afin d'estimer les coûts du nouveau CT, le personnel a utilisé les coûts annuels moyens par infraction traitée que le CTC de Toronto a déboursés en 2022.

Estimations des coûts et des recettes

Les impacts financiers de la mise sur pied et de l'exploitation d'un CT du CAV sont présentés plus en détail ci-dessous.

Estimations des coûts et des recettes en 2024

Les coûts estimés tiennent compte des dépenses de fonctionnement continues associées à la rémunération du personnel, aux installations, et aux services achetés et autres qui ont été présentés plus tôt. Toutes les estimations des coûts de fonctionnement et des recettes sont basées sur les volumes d'infractions projetés en 2024 grâce aux 40 caméras de surveillance de la vitesse qui seront en place d'ici le 1^{er} janvier 2024 et aux 20 caméras supplémentaires dont l'installation sera échelonnée tout au long de la même année.

Le tableau 2 ci-dessous montre une comparaison des différents scénarios de coûts de traitement et de recettes nettes en 2024. Ces projections sont établies en supposant que le CT du CAV débutera ses activités le 1^{er} janvier 2024. Les frais de traitement et les recettes nettes varieront en fonction de la date réelle de mise en service du CT pour le CAV en 2024. Les infractions au Programme de CAV d'Ottawa continueront d'être traitées par le CTC pour le CAV de Toronto jusqu'à ce que le CT pour le CAV d'Ottawa soit en service.

Tableau 2 – Estimation des coûts de traitement et des recettes nettes en 2024

	Option 1a - Statu quo AVEC plafonnement des infractions à 250 000	Option 1b – Statu quo SANS plafonnement des infractions	Option 2 – CT du CAV d'Ottawa
Recettes brutes	16 300 000 \$	66 300 000 \$	66 300 000 \$
Coûts de traitement	4 000 000 \$	9 200 000 \$	8 100 000 \$
Recettes sans les coûts de traitement	12 300 000 \$	57 100 000 \$	58 200 000 \$

C'est important de noter qu'il y a des coûts de fonctionnement internes supplémentaires qui continueront d'être engagés et ne sont pas inclus dans le tableau 2, car ils ne devraient pas être directement touchés par le changement de lieu de traitement. Les détails de ces coûts internes sont fournis dans le rapport sur les projets pilotes de contrôle automatisé de la vitesse et de caméras de surveillance installées sur les autobus scolaires ([ACS2021-TSD-TRF-0005](#)). Si l'on prend en compte ces coûts d'exploitation internes et les coûts liés à l'installation de nouveaux radars photographiques, on estime que le budget de 2024 du Plan d'action en matière de sécurité routière sera de 30 millions de dollars pour l'option 2. Cela représente une hausse importante par rapport à l'option 1a, pour laquelle le budget serait semblable à celui du Plan d'action en matière de sécurité routière de 2023 de 6,35 millions de dollars.

Coûts de mise en train en 2023

Pour qu'un CT du CAV soit mis en service à Ottawa au premier trimestre de 2024, il y a un coût de mise en train ponctuel anticipé de 2,4 millions de dollars qui sera financé en 2023. Ce coût unique inclut un financement pour :

- Les coûts de rénovation des installations comme ceux associés à la prestation de postes de travail pour le personnel, une salle de serveurs, un espace d'entreposage, ainsi que des espaces de style boutique postale pour plier et envoyer par la poste les avis d'infraction et l'intégration des éléments de sécurité obligatoires pour assurer un accès limité à l'espace physique;
- Les coûts des fournisseurs de l'équipement relié au CT;

- La formation que le personnel est tenu de suivre pour obtenir la désignation d'agent des infractions provinciales du ministère des Transports de l'Ontario afin de pouvoir émettre des avis d'infraction en vertu du *Code de la route* reliés au CAV;
- La dotation initiale des postes dans le CT pour aider à fournir des ressources pour le développement de projets et faire en sorte que les agents des infractions provinciales soient formés et désignés pour commencer à traiter les infractions le plus tôt possible en 2024.

Conclusion

Cette option donne à la Ville plus de contrôle sur les activités de traitement. Elle permet en outre l'agrandissement en temps opportun du CT d'Ottawa pour traiter les volumes croissants d'infractions liées au CAV en raison de l'augmentation du nombre de caméras de surveillance de la vitesse installées pendant l'actuel mandat du Conseil, et elle n'a aucune incidence sur les recettes par rapport aux coûts que la Ville d'Ottawa paie actuellement pour le traitement des infractions par le Centre de traitement conjoint de la Ville de Toronto.

Option recommandée

Le personnel recommande l'OPTION 2 – Établir un centre de traitement du contrôle automatisé de la vitesse de la Ville d'Ottawa. Voici le raisonnement adopté pour cette approche recommandée :

- La mise en place d'un centre de traitement au sein des Services des règlements municipaux de la Ville d'Ottawa permet de contrôler davantage les activités de traitement des infractions liées au CAV;
- Les coûts de traitement par infraction liée au CAV sont très similaires, que le service soit fourni par le CTC de Toronto ou un CT basé à Ottawa;
- Les recettes brutes du CAV devraient atteindre presque 66 millions de dollars, soit environ quatre fois plus que si le traitement est effectué par le CTC avec le plafonnement existant;
- Le financement accru du programme de CAV permet d'investir davantage pour mettre en place des mesures de sécurité routière visant à réduire les collisions causant des blessures graves ou mortelles sur les routes municipales dans le cadre du Plan d'action stratégique en matière de sécurité routière;
- Cela soutient l'efficacité à long terme du programme de CAV pour faire respecter davantage les limites de vitesse là où des caméras de surveillance sont installées et offre à la longue un potentiel accru de changement culturel et d'influence sur le comportement des conducteurs à l'égard de la vitesse;

- L'initiative cadre avec la décision du Conseil d'étendre le programme de CAV en ajoutant 15 à 25 emplacements de caméras de surveillance de la vitesse par année pendant l'actuel mandat du Conseil. Les ressources et l'équipement nécessaires pour le CT du CAV augmenteront pour répondre à une demande de traitement accrue du volume d'infractions.

Prochaines étapes

L'établissement d'un CT du CAV dépend de l'approbation par le Conseil du Rapport sur le centre de traitement du contrôle automatisé de la vitesse. Une fois que le Conseil l'aura approuvé, les Services de la circulation et les Services des règlements municipaux mèneront conjointement le projet de CT du CAV. Ces groupes, et les partenaires et intervenants du projet touchés, s'efforceront d'atteindre les principaux livrables et jalons du projet afin de mettre sur pied le CT du CAV et de faire en sorte qu'il soit entièrement opérationnel au premier trimestre de 2024. De plus amples détails sur les principaux livrables et jalons du projet sont fournis dans le document 1, dans la section Plan de mise en œuvre.

Une fois que le CT d'Ottawa fonctionnera d'une manière efficace, il sera converti à une date ultérieure en centre de traitement conjoint du CAV, comme celui qui existe à Toronto. Le CTC du CAV d'Ottawa sera en mesure de traiter les infractions liées au CAV pour le compte d'autres municipalités en Ontario qui participent au programme. Les municipalités touchées participeront à une entente de partage des coûts afin de couvrir une partie des coûts de fonctionnement du CTC d'Ottawa pour le traitement et l'émission des contraventions pour excès de vitesse dans leur municipalité. Les coûts d'une municipalité seront calculés en fonction de sa part du nombre total d'images de CAV examinées et traitées par le CTC du CAV d'Ottawa. La conversion du CT du CAV d'Ottawa en CTC du CAV aidera à augmenter la capacité de traitement globale des contraventions liées au CAV disponible en Ontario.

IMPLICATIONS FINANCIÈRES

Les répercussions financières ont été indiquées et décrites dans le corps du rapport..

IMPLICATIONS JURIDIQUES

Aucun obstacle de nature juridique n'est associé à l'approbation des recommandations formulées dans le présent rapport.

COMMENTAIRES DES CONSEILLERS ET CONSEILLÈRES DE QUARTIER

Sans objet

COMMENTAIRES DES COMITÉS CONSULTATIFS

Sans objet

CONSULTATION

Les Services de la circulation et les Services des règlements municipaux ont mené, avec les Services de soutien technique et aux activités des directions générales, des consultations permanentes avec les intervenants ci-dessous :

INTERVENANTS INTERNES

- Direction générale des finances et des services organisationnels
 - Services de technologie de l'information
 - Service Ottawa
 - Services des ressources humaines
 - Services de l'approvisionnement
 - Services financiers organisationnels
 - Services des recettes
 - Services juridiques
 - Services des règlements municipaux
 - Direction des poursuites
- Bureau du greffier municipal
 - Services au Conseil municipal et aux comités
 - Services des politiques et activités opérationnelles
- Direction générale de la planification, des biens immobiliers et du développement économique
 - Biens immobiliers municipaux
- Direction générale des loisirs, de la culture et des installations
 - Services d'exploitation des installations

INTERVENANTS EXTERNES

- Ville de Toronto
- Ministère des Transports de l'Ontario
- Fournisseur du système de contrôle automatisé de la vitesse
- Commissaire à l'information et à la protection de la vie privée de l'Ontario

Des consultations publiques ne sont pas exigées pour la création d'un CT du CAV basé à Ottawa, car cela n'a pas d'incidence sur les résidents et les visiteurs d'Ottawa étant donné qu'il s'agit d'un changement de nature administrative. Les avis d'excès de vitesse émis à la suite d'infractions liées au CAV et les options de paiement seront les mêmes que maintenant.

RÉPERCUSSIONS SUR L'ACCESSIBILITÉ

Le Centre de traitement du contrôle automatisé de la vitesse à Ottawa sera mis sur pied et exploité conformément au [Règlement sur les normes d'accessibilité intégrées \(RNAI\)](#) de la [Loi de 2005 sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario \(LAPHO\)](#), en plus des [normes de conception accessible \(NCA\)](#) de la Ville.

RÉPERCUSSIONS SUR LA GESTION DES ACTIFS

Sans objet

RÉPERCUSSIONS CLIMATIQUES

La mise sur pied d'un Centre de traitement du contrôle automatisé de la vitesse (CAV) exploité par la Ville d'Ottawa cadre avec l'atteinte des objectifs du Plan d'action stratégique en matière de sécurité routière 2020-2024 (PASSR) approuvé par le Conseil, qui est financé par les recettes nettes du CAV. Le PASSR aide les usagers vulnérables de la route (c.-à-d. les piétons et les cyclistes) à choisir des moyens de transport sobres en carbone grâce à l'amélioration de la sécurité et de la sûreté routières.

RÉPERCUSSIONS ÉCONOMIQUES

Sans objet

RÉPERCUSSIONS ENVIRONNEMENTALES

Sans objet

RÉPERCUSSIONS EN MATIÈRE DE DÉLÉGATION DE POUVOIRS

L'exercice de la délégation de pouvoirs en vue de mettre sur pied et d'exploiter un centre de traitement (CT) du contrôle automatisé de la vitesse (CAV) à Ottawa est conforme au Règlement sur la délégation de pouvoirs (n° 2023-67). Comme un certain nombre de directions générales de la Ville sont impliquées dans l'initiative, la délégation de pouvoirs, et les rapports obligatoires, le cas échéant, sera conforme aux annexes

pertinentes.

RÉPERCUSSIONS SUR LES AUTOCHTONES, LE GENRE ET L'ÉQUITÉ

La mise sur pied d'un Centre de traitement local du contrôle automatisé de la vitesse exploité par la Ville d'Ottawa cadre avec les objectifs du Plan d'action stratégique en matière de sécurité routière 2020-2024 (PASSR) qui est financé par les recettes nettes du CAV.

Le Plan stratégique en matière de sécurité routière est essentiel pour aider à bâtir une ville sécuritaire et inclusive. Il s'agit d'un mécanisme important pour éliminer les obstacles auxquels se heurtent les groupes en quête d'équité en donnant la priorité aux usagers vulnérables de la route.

Le fait que le Plan s'aligne sur les principes d'une approche des systèmes sécuritaires et de la Vision zéro assure la prise en compte de la relation entre les collisions causant des blessures graves ou mortelles et d'autres facteurs démographiques, notamment les enfants et les adultes plus âgés. Les contre-mesures du Plan, telles qu'elles ont été présentées au Conseil municipal dans les plans de mise en œuvre annuels, s'appliquent uniformément dans toute la ville, sans privilégier ni écarter quelque groupe de la population que ce soit.

RÉPERCUSSIONS SUR LA GESTION DES RISQUES

Il y a des répercussions sur le plan de la gestion des risques. Ces risques ont été précisés et expliqués dans le rapport et le document qui l'accompagne, et ils sont gérés par le personnel compétent.

RÉPERCUSSIONS RURALES

La mise sur pied d'un Centre de traitement local du contrôle automatisé de la vitesse (CAV) exploité par la Ville d'Ottawa cadre avec les objectifs du Plan d'action stratégique en matière de sécurité routière 2020-2024 (PASSR), qui est financé par les recettes nettes du CAV. C'est la raison pour laquelle ce rapport a des implications dans toute la ville, y compris les régions rurales.

RÉPERCUSSIONS TECHNOLOGIQUES

En reproduisant la solution technique utilisée au centre de traitement de Toronto selon les exigences de la DP 9148-19-0048, le fournisseur s'engage à voir à la fourniture, à l'installation et à la maintenance de tout le matériel et de tous les logiciels prévus. Le

fournisseur – et non les Services de TI de la Ville d'Ottawa – demeurera responsable de la maintenance des TI du centre. Il devra ainsi assurer la maintenance non seulement des radars photographiques de contrôle automatisé de la vitesse (CAV), mais également du matériel et des logiciels du centre de traitement, notamment :

- les postes de travail;
- le serveur;
- les imprimantes.

Le fournisseur est tenu d'effectuer la maintenance du matériel et des logiciels de manière à éviter tout temps d'arrêt (sans quoi il s'expose à des sanctions financières) ainsi que de fournir le matériel supplémentaire requis pour veiller à ce que les activités des agents ne soient jamais limitées par un manque d'équipement.

Selon ce modèle, la Ville d'Ottawa se charge quant à elle de la fourniture et de la maintenance sur place d'une infrastructure de câblage isolée sur laquelle sera exploitée la solution du fournisseur. Elle doit également fournir au centre de traitement un poste de travail distinct, connecté à Internet, qui servira de lien avec les systèmes du ministère des Transports de l'Ontario (MTO).

À l'heure actuelle, la Ville de Toronto collabore avec le fournisseur pour moderniser le processus de transmission des images des radars photographiques au centre de traitement. Le transfert manuel (transport de dispositifs de stockage physique) serait ainsi remplacé par la transmission électronique de données d'image des radars au centre de traitement. Ottawa devrait emboîter le pas à Toronto dans cette modernisation, mais il reste à déterminer si la nouvelle méthode sera intégrée avant ou après le déploiement prévu, au premier trimestre de 2024.

Exception faite de l'infrastructure réseau de base et de la connectivité minimale au réseau de la Ville d'Ottawa permettant l'accès aux systèmes du MTO, la solution sera exploitée indépendamment des Services de TI de la Ville, soit par le fournisseur, qui veillera à la fourniture et à la maintenance du matériel et des logiciels.

PRIORITÉS DU MANDAT DU CONSEIL

Le rapport appuie la priorité relative au transport intégré du plan stratégique 2019-2022 de la Ville d'Ottawa.

PIÈCES JUSTIFICATIVES

Document 1 – Analyse de rentabilité pour le Centre de traitement (CT) du contrôle automatisé de la vitesse (CAV)

SUITE À DONNER

Les Services de la circulation travailleront en partenariat avec les Services des règlements municipaux faisant partie de la Direction générale des services de protection et d'urgence pour mettre en œuvre et exploiter un centre de traitement du CAV comme détaillé dans le rapport. La méthode de gestion du projet et la préparation de la documentation connexe seront continues afin d'assurer une consultation constante avec les intervenants internes et externes touchés, et la mise en œuvre réussie et en temps opportun du Centre de traitement du CAV.