



ANALYSE DE RENTABILITÉ

**Centre de traitement pour le contrôle
automatisé de la vitesse (CAV)**

Version 1.0 – Le 24 mars 2023

DIRECTION GÉNÉRALE D'ORIGINE :

Travaux publics

SERVICE/DIRECTION/UNITÉ :

Services de la circulation

AUTEURE DE L'ANALYSE DE RENTABILITÉ :

Kim Perrault

N° DE TÉLÉPHONE/poste

613-316-0514

TITRE DE L'ANALYSE DE RENTABILITÉ : Centre de traitement pour le contrôle automatisé de la vitesse (CAV)**NUMÉRO DE PROJET :** s.o.**Liste des personnes approuvant le document**

| Approuvé par : | Date |
|--|-----------------|
| Alain Gonthier, directeur général, Direction générale des travaux publics | Le 4 avril 2023 |
| Kim Ayotte, directeur général, Direction générale des services de protection et d'urgence | Le 4 avril 2024 |
| Phil Landry, directeur, Services de la circulation, Direction générale des travaux publics | Le 29 mars 2023 |
| Carol Hall, directrice adjointe, Services de la circulation, Direction générale des travaux publics | Le 29 mars 2023 |
| Roger Chapman, directeur, Services des règlements municipaux, Direction générale des services de protection et d'urgence | Le 29 mars 2023 |
| Krista Tanaka, gestionnaire, Sécurité routière et Mobilité, Direction générale des travaux publics | Le 24 mars 2023 |
| Myrka Khorrami, gestionnaire de programme, Application des règlements sur le stationnement et logistique | Le 28 mars 2023 |

Liste de distribution du document

| Nom du destinataire/groupe | Date |
|--|-----------------|
| Joseph Muhuni, trésorier municipal adjoint, Services des recettes | Le 29 mars 2023 |
| Patrick Power, gestionnaire de comptes, Unité des services financiers, Unité cliente – DGTP | Le 29 mars 2023 |
| Svetlana Valkova, gestionnaire de comptes, Unité des services financiers, Unité cliente – DGSPU | Le 29 mars 2023 |
| Jonathan Lavoie-Copeland, gestionnaire de projet, Gestion des applications, Services de technologie de l'information | Le 29 mars 2023 |
| Jennifer Pereira, conseillère juridique, Services juridiques | Le 29 mars 2023 |
| Nancy Greenfield, directrice, Service Ottawa | Le 29 mars 2023 |
| Joanne Fuller, gestionnaire de programme, Services opérationnels des Ressources humaines, Unité cliente – DGSPU | Le 29 mars 2023 |
| Amanda Farias, gestionnaire de secteur, Installations | Le 29 mars 2023 |
| Cornelio Ledda, agent principal, Approvisionnement et Politiques | Le 29 mars 2023 |
| Peter Radke, directeur, Bureau des biens immobiliers municipaux | Le 29 mars 2023 |

Date de la dernière révision : Le 4 avril 2023

Direction générale des travaux publics

Services de la circulation

Centre de traitement pour le contrôle automatisé de la vitesse (CAV)

Sommaire

Le centre de traitement conjoint pour le CAV de la Ville de Toronto traite les infractions liées au CAV pour toutes les municipalités ontariennes participant à son programme. En raison de l'élargissement important du programme de CAV au niveau municipal, les incidents ne sont pas systématiquement traités dans le délai de prescription de 23 jours par le centre de traitement conjoint pour le CAV. Par conséquent, de nombreux incidents n'entraînent aucune accusation formelle. En 2022, seulement les deux tiers des incidents survenus à Ottawa ont été traités.

À compter de 2023, le centre de traitement conjoint limite le nombre de contraventions liées au CAV provenant d'Ottawa qu'il traitera à 250 000, ce qui représente un peu moins de 40 % des contraventions prévues pour l'année. Il est probable qu'un plafond de traitement soit également appliqué dans les années à venir.

Le personnel recommande de créer et d'exploiter un centre de traitement pour le CAV à Ottawa. Les Services des règlements municipaux de la Direction générale des services de protection et d'urgence gèreraient ce centre de traitement alors que les Services de la circulation de la Direction générale des travaux publics continueraient à mettre en application le programme de CAV de la Ville.

Conformément à l'analyse des options et à l'examen des avantages financiers et non financiers effectués, les coûts de traitement par contravention liée au CAV sont semblables, que le traitement soit effectué par le centre de traitement conjoint de Toronto ou un centre de traitement à Ottawa. De plus, si le traitement des contraventions liées au CAV est effectué à Ottawa en 2024, on prévoit que les recettes brutes du CAV s'élèveront à près de 66 millions de dollars, ce qui est environ quatre fois supérieur aux recettes découlant du traitement effectué par le centre de traitement conjoint avec le plafond existant en place.

Voici d'autres raisons justifiant la création d'un centre de traitement pour le CAV à Ottawa :

- La mise en œuvre d'un centre de traitement au sein des Services des règlements municipaux de la Ville d'Ottawa permet un meilleur contrôle sur les activités de traitement des contraventions liées au CAV.
- L'augmentation du financement du programme de CAV permet d'investir davantage dans la mise en œuvre de mesures de sécurité routière visant à réduire les collisions causant des blessures graves ou mortelles sur les routes municipales par le biais du Plan d'action stratégique de sécurité routière (PASSR).
- Favorise l'efficacité à long terme du Programme de CAV pour assurer un meilleur respect des limites de vitesse aux endroits où les caméras sont installées et, au fil du temps, améliore les possibilités de changement de culture et de comportement des automobilistes en ce qui a trait à la vitesse.
- Cadre avec la décision du Conseil d'élargir le Programme de CAV de 15 à 25 emplacements de caméras de contrôle par année pendant le mandat du Conseil. Les ressources et l'équipement nécessaires pour le centre de traitement pour le CAV augmenteront pour suivre toute hausse du volume de demandes de traitement des contraventions.

Les frais de démarrage uniques et les coûts d'exploitation annuels du centre de traitement pour le CAV seraient financés par les recettes brutes du Programme de CAV.

Besoin opérationnel

En octobre 2021, par l'intermédiaire des Projets pilotes de contrôle automatisé de la vitesse et de caméras de surveillance installées sur les autobus scolaires (ACS2021-TSD-TRF-0005), le Conseil a approuvé le Programme de contrôle automatisé de la vitesse (CAV). Le programme vise à accroître la sécurité routière, à réduire les excès de vitesse et à sensibiliser le public à la nécessité de ralentir et de respecter les limites de vitesse affichées. Dans le cadre du rapport, le personnel a avisé les membres du Conseil que des caméras de CAV seraient installées au rythme de 15 à 25 nouveaux emplacements chaque année pour le mandat du Conseil de 2022 à 2026. D'ici la fin de 2023, le Programme de CAV sera passé à quarante emplacements de caméras de CAV dans toute la ville.

En 2019, la Ville a participé à une procédure d'appel d'offres en partenariat avec d'autres municipalités ontariennes afin de retenir les services d'un fournisseur pour

fournir et faire fonctionner les caméras de contrôle de la vitesse, ainsi que les logiciels, l'équipement et le service de soutien nécessaire au maintien d'un centre de traitement conjoint. Le centre de traitement conjoint est hébergé et exploité par la Ville de Toronto et traite les contraventions liées au CAV pour toutes les municipalités de l'Ontario qui participent actuellement à un Programme de CAV. L'entente avec le fournisseur permet la création d'un centre de traitement conjoint supplémentaire, dans une autre municipalité, en appliquant les mêmes spécifications que celles utilisées pour le centre de traitement conjoint de Toronto.

Depuis mai 2020, la Ville d'Ottawa a conclu une entente de partage des coûts avec la Ville de Toronto pour couvrir une partie des coûts d'exploitation du centre de traitement conjoint pour le CAV de Toronto engagés pour donner les contraventions liées au CAV à Ottawa. Les coûts de traitement d'une municipalité individuelle sont calculés en fonction de la part de cette municipalité du nombre total d'images de caméras de CAV examinées et traitées chaque trimestre par le centre de traitement conjoint.

Compte tenu de la croissance rapide et importante du Programme de CAV des municipalités participant à l'entente de partage des coûts, les incidents liés au CAV ne sont pas systématiquement traités dans le délai de prescription de 23 jours et par conséquent, le cas échéant, n'entraînent pas d'accusations formelles. En 2022, seulement les deux tiers des incidents survenus à Ottawa ont été traités.

À compter de 2023, le nombre de contraventions données à Ottawa qui sont traitées par le centre de traitement conjoint actuel est plafonné à 250 000, soit un peu moins de 40 % des contraventions prévues pour l'année. Ce plafond ne cadre pas avec la volonté du Conseil municipal d'Ottawa d'élargir le Programme de CAV et il compromet l'efficacité du programme à améliorer la sécurité grâce à un meilleur respect des limites de vitesse. De plus, le plafond limite la capacité de la Ville à respecter le Plan d'action stratégique de sécurité routière 2020-2024 (PASSR) approuvé par le Conseil et financé par les recettes nettes du Programme de CAV.

La présente analyse de rentabilité examine les options de traitement des contraventions liées au CAV afin de maximiser l'efficacité du Programme de CAV d'Ottawa, de poursuivre les plans d'élargissement du Programme de CAV et d'améliorer la capacité de la Ville à atteindre les objectifs du PASSR dans les délais établis.

Harmonisation stratégique

Le Conseil a approuvé le PASSR 2020-2024 en décembre 2019 ([ACS2019-TSD-TRF-0009](#)). Le plan actuel a pour objectif à court terme de réduire de 20 % les collisions causant des blessures graves ou mortelles d'ici la fin de 2024 et pour objectif ultime de réduire les collisions mortelles à zéro d'ici 2035. Comme le Conseil l'a approuvé en octobre 2021 ([ACS2021-TSD-TRF-0005](#)), depuis 2022, les recettes nettes générées par des initiatives d'application des mesures de contrôle automatisées, y compris le CAV, sont investies dans des programmes et des initiatives de sécurité routière par l'entremise du PASSR.

L'enveloppe de financement des immobilisations pour les plans de mise en œuvre annuels du Plan d'action en matière de sécurité routière est fondée sur les recettes nettes prévues du CAV dans le Fonds de réserve pour la sécurité routière et approuvée dans le cadre du budget de l'année en cours. Les plans de mise en œuvre annuels, également approuvés par le Conseil, comprennent de nombreuses mesures en matière d'ingénierie, d'application des règlements et de sensibilisation pour réduire les collisions causant des blessures graves ou mortelles en vertu de quatre volets : usagers vulnérables, intersections, secteur rural, conducteurs à haut risque. Des éléments des plans annuels visent également à améliorer la culture générale de la Ville en matière de sécurité routière. Les recettes nettes du CAV sont essentielles pour que la Ville puisse mettre en œuvre le plan stratégique actuel et atteindre ses objectifs d'ici 2024.

Analyse des options ou des solutions

Compte tenu des règlements provinciaux concernant le contrôle automatisé de la vitesse (CAV), les options actuelles qui s'offrent à la Ville d'Ottawa pour répondre aux besoins de traitement en lien avec le CAV sont limitées. Voici les options offertes :

- 1) **Statu quo** : Ottawa demeure une municipalité partenaire dans l'entente sur les services de traitement liés au CAV et le partage des coûts avec la Ville de Toronto. Le nombre maximal de contraventions traitées en 2023 est plafonné à 250 000.

Cette option limite l'efficacité du Programme de CAV de la Ville d'Ottawa, n'appuie pas l'élargissement du programme approuvé par le Conseil et limite également les fonds futurs nécessaires pour atteindre les objectifs du Plan d'action stratégique de sécurité routière (PASSR) de la Ville.

- 2) **Ouverture d'un centre de traitement de la Ville d'Ottawa** : La Ville d'Ottawa met fin à son l'entente sur les services de traitement et le partage des coûts liés au CAV avec la Ville de Toronto et met en œuvre un centre de traitement dédié au traitement des infractions relevées à Ottawa par toutes les caméras de contrôle automatisé de la vitesse actuelles et futures. Les coûts d'immobilisation et de fonctionnement associés au centre de traitement sont recouvrables à partir des recettes brutes du CAV. Nous envisagerons à l'avenir de fournir des services de traitement liés au CAV à d'autres municipalités de l'est de l'Ontario.

Dans ce scénario, les Services de la circulation de la Direction générale des travaux publics continuent de gérer le Programme de CAV approuvé par le Conseil, et le centre de traitement est géré et exploité par le Service des règlements municipaux qui relève de la Direction générale des services de protection et d'urgence (DGSPU). La réglementation actuelle du ministère des Transports de l'Ontario (MTO) ne permet à personne d'autre que les employés municipaux désignés comme agents des infractions provinciales de donner des contraventions liées au CAV. Service Ottawa avait été pressenti pour gérer et exploiter le centre de traitement pour le CAV, toutefois, étant donné qu'il gère actuellement les cours des infractions provinciales et qu'il accepte les paiements des contraventions au titre du CAV, le traitement des contraventions aurait constitué un conflit d'intérêts. Les Services des règlements municipaux sont bien placés pour exploiter le centre de traitement, compte tenu de leur expertise et de leur expérience dans l'application des règlements.

Cette option permet à la Ville d'Ottawa de contrôler le traitement pour le CAV, appuie l'élargissement du programme approuvé par le Conseil et assure le financement futur nécessaire pour atteindre les objectifs du Plan d'action stratégique de sécurité routière de la Ville.

Avantages financiers ou non financiers

OPTION 1 - Statu quo :

Si la Ville d'Ottawa décide de continuer de s'en remettre à la Ville de Toronto pour le traitement lié au CAV, le nombre maximal de contraventions liées au CAV pourrait continuer d'être plafonné annuellement, comme c'est le cas en 2023. Le centre de

traitement conjoint de la Ville de Toronto pourrait prendre de l'expansion dans les années à venir, mais ce n'est pas certain. Il est probable que des plafonds de traitement soient fixés chaque année pour toutes les municipalités partenaires, car plusieurs d'entre elles élargissent activement leur programme de CAV.

Le plafond de traitement fixé pour les infractions liées à la vitesse à Ottawa est considérablement inférieur aux contraventions potentielles découlant de l'installation de caméras de contrôle automatisé de la vitesse d'ici la fin de 2023. La quantité maximale de contraventions traitées en 2023 est de 250 000, alors qu'on s'attend à un nombre de contraventions potentielles de l'ordre de 620 000. Il importe de noter que les 40 caméras de contrôle de la vitesse qui seront en service au début de 2024 devraient générer plus de 900 000 contraventions cette année-là et cela ne prend pas en compte la croissance du programme en 2024.

Si ce même plafond de 250 000 reste en vigueur en 2024 et pour les années à venir, les recettes demeureront stables, mais les coûts globaux payés aux fournisseurs augmenteront avec chaque nouvelle caméra installée, ce qui diminuera la partie des recettes nettes disponible pour le financement du Plan d'action en matière de sécurité routière. Cette option ne cadre pas avec l'élargissement du Programme de CAV approuvé par le Conseil, limite l'efficacité du Programme de CAV à améliorer le comportement des automobilistes pour qu'ils respectent les limites de vitesse et a une incidence sur la capacité du personnel à atteindre les objectifs du Plan d'action stratégique de sécurité routière (PASSR). En outre, cette option remet en question l'engagement de la Ville d'Ottawa envers la sécurité routière. L'application des lois aux infractions liées à la vitesse est essentielle pour assurer une plus grande conformité aux limites de vitesse, et les recettes nettes générées par l'initiative de CAV financent des mesures de sécurité routière qui réduisent le risque de collisions causant des blessures graves ou mortelles sur les routes municipales.

OPTION 2 – Établissement d'un centre de traitement pour le contrôle automatisé de la vitesse de la Ville d'Ottawa :

L'établissement et l'exploitation d'un centre de traitement pour le contrôle automatisé de la vitesse (CAV) permettent à la Ville d'Ottawa de contrôler les activités de traitement des contraventions liées au CAV. Cette option supprime tout plafond de traitement des contraventions actuellement mis en place par le centre de traitement conjoint de Toronto. L'option 2 permet également l'élargissement en temps opportun du centre de traitement en termes de ressources et d'équipement à mesure que le nombre de

caméras installées et de contraventions augmente au cours du présent mandat du Conseil.

Le centre de traitement conjoint de la Ville de Toronto répartit les coûts d'exploitation du centre de traitement entre les municipalités qui participent au programme. Ces coûts sont calculés au prorata en fonction de la proportion des incidents ou des contraventions globaux traités pour chaque municipalité. Par exemple, si 100 000 incidents sont traités par le centre de traitement conjoint, dont 20 000 sont traités pour Ottawa, la Ville serait responsable de 20 % des coûts d'exploitation globaux du centre de traitement conjoint. Les coûts comprennent notamment la rémunération du personnel, les fournitures de bureau, la location de l'équipement de bureau nécessaire, la location d'espaces de bureau, etc. Les frais postaux sont également facturés aux municipalités en fonction du nombre de contraventions envoyées par la poste. La Ville de Toronto ne facture pas de marge commerciale ou de frais supplémentaires pour le traitement des contraventions au nom des autres municipalités.

Comme indiqué dans le rapport Projets pilotes de contrôle automatisé de la vitesse et de caméras de surveillance installées sur les autobus ACS2021-TSD-TRF-0005, il y a divers coûts d'exploitation associés au Programme de CAV de la Ville. Toutefois, si la Ville choisit d'exploiter son propre centre de traitement, cela aura des répercussions sur le volet « services achetés » des coûts d'exploitation. Les coûts des services achetés comprennent ceux payés au fournisseur, les frais de recherche de plaque d'immatriculation et les coûts du centre de traitement conjoint. Il faudra continuer d'engager les coûts d'exploitation internes supplémentaires liés au CAV, approuvés par le Conseil dans le cadre de ce même rapport.

Aux fins de l'analyse de rentabilité, un examen du volet « services achetés » des coûts d'exploitation a été entrepris afin de déterminer les répercussions financières découlant de la mise en œuvre d'un centre de traitement à Ottawa. Les estimations sont fondées sur le volume de contraventions prévu pour 2024 provenant des quarante caméras qui seront en place d'ici le 1^{er} janvier 2024 ainsi que des 20 caméras supplémentaires qui seront installées selon un calendrier échelonné tout au long de 2024. Afin d'évaluer les répercussions financières de l'établissement d'un centre de traitement à Ottawa, le personnel a tenu compte des coûts d'exploitation continus associés à la dotation en

personnel et aux installations physiques du centre de traitement, aux fournitures ou à l'équipement de bureau ainsi que des frais de démarrage uniques connexes.

Estimation des coûts et des recettes pour 2024

La rémunération du personnel est la composante la plus importante des coûts associés à l'exploitation d'un centre de traitement pour le contrôle automatisé de la vitesse. Selon les taux de traitement obtenus de la Ville de Toronto et le volume de contravention prévu, on recommande de créer une nouvelle unité organisationnelle au sein des Services des règlements municipaux comprenant 30 postes équivalents temps plein (ETP), comme suit :

- 1 gestionnaire de programme
- 3 superviseurs (un pour 9 agents des infractions provinciales)
- 24 agents des infractions provinciales (un par tranche de 35 000 – 40 000 contraventions traitées)
- 1 analyste
- 1 commis

Pour que le centre de traitement soit fonctionnel au T1 de 2024, on recommande de pourvoir les postes graduellement au cours des mois restants de 2023, en les finançant à même les recettes du Programme de CAV.

Les coûts de dotation en personnel augmenteront au fur et à mesure que le volume de contraventions augmente en raison de l'élargissement continu du Programme de CAV au cours du présent mandat du Conseil. Cinq ETP supplémentaires seront nécessaires tout au long de l'année 2024, à mesure que de nouvelles caméras sont activées et que le volume des contraventions augmente. Toute dotation supplémentaire en vue de soutenir la croissance du programme sera déterminée dans les budgets futurs, et la rémunération associée sera établie en fonction des recettes brutes tirées du programme.

Une autre dépense potentiellement élevée liée à l'exploitation d'un centre de traitement est le coût de l'espace nécessaire pour accueillir le personnel supplémentaire, l'équipement de TI du fournisseur, l'entreposage des fournitures et l'espace requis pour exécuter les fonctions d'impression/d'envoi par la poste associées au centre de traitement. Conformément aux exigences provinciales, le traitement doit être effectué sur place dans un endroit sûr qui limite l'accès uniquement aux personnes qui

participent au traitement des contraventions liées au CAV. On estime qu'il faudra 30 000 pieds carrés d'espace de bureau administratif pour abriter le centre de traitement à Ottawa. À mesure que les besoins en personnel augmentent avec l'élargissement du Programme de CAV, on pourra introduire le travail par quarts afin de répondre à la croissance du personnel tout en réduisant les besoins globaux en espace de bureau.

Le personnel des Services d'exploitation des installations continue d'étudier les possibilités d'héberger le centre de traitement dans l'un des bâtiments administratifs existants de la Ville. Si c'est possible, il ne sera pas nécessaire d'engager des frais de location supplémentaires. Dans le cas contraire, on recommande d'envisager de louer l'espace de bureau requis. Le coût de location de l'espace nécessaire sera récupéré par le biais des recettes provenant des caméras de CAV et, selon les estimations fournies par le Bureau des biens immobiliers municipaux, il serait de l'ordre de 1 000 000 \$ + TVH par année pour une période de location de 5 ans. L'approbation du Conseil est requise pour établir un budget de location et aussi pour conclure une convention de bail.

Les autres dépenses de bureau engagées par le centre de traitement conjoint à Toronto ont également été prises en compte dans l'estimation des coûts et comprennent notamment la location de machines à plier les lettres, de fournitures de bureau générales, d'équipement de TI, etc., et ont été estimées en fonction des coûts établis par le centre de traitement conjoint de Toronto.

Le Tableau 1 présente une comparaison des recettes de 2024, des coûts de traitement, y compris les autres coûts des services achetés, et des recettes nettes pour les deux options envisagées. Ces projections sont fondées sur une date de début présumée du 1^{er} janvier 2024. Il importe de noter que des frais d'exploitation internes supplémentaires continueront d'être engagés et ne sont pas inclus dans le tableau, car ils ne devraient pas être directement touchés par le changement du lieu de traitement.

Table 1: Recettes et services achetés pour 2024 pour les options 1 et 2

| | Option 1a – Statu quo AVEC plafond de contraventions de 250 000 | Option 1b – Statu quo SANS plafond de contraventions | Option 2a – Centre de traitement à Ottawa SANS location | Option 2b – Centre de traitement à Ottawa AVEC location |
|--|--|--|---|--|
| Recettes brutes | 16 300 000 \$ | 66 300 000 \$ | 66 300 000 \$ | 66 300 000 \$ |
| Coûts de traitement | 4 000 000 \$ | 9 200 000 \$ | 8 100 000 \$ | 9 100 000 \$ |
| Recettes nettes, déduction faite des coûts de traitement | 12 300 000 \$ | 57 100 000 \$ | 58 200 000 \$ | 57 200 000 \$ |

Si le centre de traitement conjoint de Toronto était en mesure de traiter le nombre total d'incidents relevés par les caméras de CAV d'Ottawa, les recettes nettes seraient comparables pour les deux options, et il ne serait pas nécessaire d'envisager l'aménagement d'un centre de traitement à Ottawa. Toutefois, si un plafond continue d'être imposé chaque année, l'option 1 entraîne une diminution du niveau d'application des règlements au fil du temps au fur et à mesure que de nouvelles caméras sont installées et que le nombre maximal de contraventions traitées est réparti sur un nombre accru d'emplacements.

Frais de démarrage pour 2023

En plus des coûts d'exploitation continus, il faut compter des frais de démarrage uniques estimés à 2,4 millions de dollars qui devront être financés en 2023 afin d'obtenir une mise en service au T1 de 2024 pour le centre de traitement d'Ottawa. Ces frais comprennent le financement des éléments suivants :

- les rénovations des installations, par exemple pour l'aménagement de postes de travail pour le personnel, d'une salle de serveurs, d'espace d'entreposage, ainsi que d'espaces pour effectuer le pliage et l'envoi des avis d'infraction, et l'intégration de fonctions de sécurité obligatoires pour s'assurer que l'accès à l'espace physique est limité;
- les frais payés au fournisseur pour l'équipement lié au centre de traitement;
- la formation obligatoire du personnel requise pour l'obtention de la désignation d'agent des infractions provinciales afin de permettre aux agents de remettre des avis d'infraction au Code de la route liés au CAV et

- la dotation initiale des postes au sein du centre de traitement pour contribuer à l'élaboration du projet et s'assurer que les agents des infractions provinciales sont formés et désignés pour commencer le traitement des contraventions dès que possible en 2024.

L'option 2, avec ou sans la convention de bail, assure l'efficacité du Programme de CAV de la Ville en permettant un niveau plus élevé de contrôle afin de dissuader davantage les excès de vitesse. L'adoption de l'option 2 cadre également avec l'élargissement du Programme de CAV approuvé par le Conseil passant par l'ajout de 15 à 25 caméras de contrôle de la vitesse par année. Plus important encore, l'option 2 offre une plus grande probabilité d'atteindre l'objectif 2020-2024 du Plan d'action stratégique de sécurité routière visant à réduire de 20 % les collisions causant des blessures graves ou mortelles d'ici la fin de 2024, et, ultimement, d'ici 2035, d'atteindre un objectif de zéro décès sur nos routes municipales.

Analyse des risques

Les risques associés à l'établissement d'un centre de traitement pour le contrôle automatisé de la vitesse (CAV) à Ottawa avec une date de mise en service au T1 de 2024 sont énumérés dans le Tableau 2 ci-dessous. Les employés sont au courant des risques qui pourraient retarder l'ouverture du centre de traitement et prennent des mesures pour les atténuer.

Table 2 : Risques et mesures d'atténuation

| PRINCIPAUX RISQUES | PROBABILITÉ | RÉPERCUSSIONS | ATTÉNUATION/RÉPONSE |
|---|-------------|---------------|---|
| Le Conseil n'approuve pas le rapport sur le Centre de traitement qui recommande l'établissement d'un tel centre à Ottawa. | F | É | Le personnel a élaboré une analyse de rentabilisation dans laquelle les avantages de l'exploitation d'un centre de traitement à Ottawa sont clairement documentés. L'analyse de rentabilité constituera un document à l'appui du rapport. Le directeur, Services de la circulation, et la gestionnaire, Sécurité routière et Mobilité, se réuniront, avant la réunion du |

ANALYSE DE RENTABILITÉ

| | | | |
|---|---|---|--|
| | | | <p>Comité des transports en avril, avec le président du Comité des transports, le maire et d'autres représentants élus pour répondre à toute question sur l'initiative.</p> <p>Si le Conseil n'approuve pas le rapport, l'élargissement du Programme de CAV et la capacité d'atteindre l'objectif actuel du Plan d'action stratégique de sécurité routière de 2020-2024 seront compromis.</p> |
| <p>Le commissaire à l'information et à la protection de la vie privée (CIPVP) n'est pas convaincu que la conception du programme de la Ville respecte les exigences en vertu de la <i>Loi sur l'accès à l'information municipale et la protection de la vie privée</i> (LAMIPVP).</p> | F | É | <p>Le personnel a entamé des consultations avec le CIPVP. Le fournisseur, en consultation avec les intervenants en TI de la Ville d'Ottawa, produira une évaluation des répercussions sur la vie privée du programme du centre de traitement. Il a suivi de près le document « Planning for Success: Privacy Impact Assessment Guide » (Planifier la réussite : Guide de l'évaluation de l'impact sur la protection de la vie privée) (en anglais seulement) afin d'assurer la conformité à la LAIMPVP. De plus, le centre de traitement pour le CAV proposé par Ottawa est identique à celui de la Ville de Toronto qui, selon le CIPVP, satisfait aux exigences de la LAIMPVP.</p> |
| <p>Problèmes de recrutement pour pourvoir les postes d'agent des infractions</p> | M | É | <p>Les descriptions de poste doivent être semblables à celles utilisées pour les agents des infractions municipales du centre de traitement conjoint pour le CAV de la Ville de Toronto afin de s'assurer qu'ils reçoivent la désignation nécessaire</p> |

ANALYSE DE RENTABILITÉ

| | | | |
|--|---|---|---|
| provinciales au centre de traitement. | | | du MTO. Le recrutement des agents des infractions municipales sera entrepris dès que possible. Les Services des ressources humaines procéderont à l'évaluation des postes pour les nouveaux postes dès que possible après l'approbation du rapport par le Conseil. |
| Désignation en temps opportun des agents des infractions provinciales par le MTO | M | É | <p>Les employés municipaux qui traiteront les contraventions liées au CAV doivent suivre une formation obligatoire. Une preuve de la réussite de la formation est requise pour que le personnel soit considéré par le MTO pour recevoir la désignation nécessaire pour traiter les contraventions.</p> <p>Le personnel veillera à ce que les agents des infractions municipales reçoivent la formation nécessaire dès que possible et soumettra les demandes de désignation une fois la formation terminée.</p> |
| Ratification et résiliation des ententes en temps opportun | F | É | <p>L'établissement du centre de traitement nécessite quatre ententes clés :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 – Entente avec le fournisseur 2 – Entente d'accès aux données avec le ministère des Transports de l'Ontario pour la recherche des plaques d'immatriculation 3 – Entente d'accès au système d'échange interprovincial de dossiers avec le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) pour la recherche de plaques |

ANALYSE DE RENTABILITÉ

| | | | |
|---|---|---|--|
| | | | <p>d'immatriculation à l'extérieur de la province</p> <p>4 – Modification ou résiliation de l'entente avec le Centre de traitement municipal centralisé de la Ville de Toronto</p> <p>Le personnel discute avec les Services juridiques de la Ville d'Ottawa concernant les ententes nécessaires et les prochaines étapes. Le personnel est en consultation avec les différentes parties concernées.</p> |
| <p>Problèmes d'obtention d'une entente pour l'équipement et les services non fournis par le fournisseur (p. ex., plieuses, services de ramassage, services de déchiquetage, etc.)</p> | F | F | <p>Le personnel discute avec les Services de courrier et d'imprimerie au sujet des besoins en matière d'équipement et de services. On recherche des fournisseurs de services fiables qui seront engagés une fois le rapport approuvé par le Conseil.</p> |
| <p>Retards dans l'obtention d'un espace pour le centre de traitement.</p> | M | É | <p>On a demandé aux membres du personnel des Services d'exploitation des installations de trouver un espace sécurisé pour accueillir le centre de traitement ainsi que les ressources humaines et l'équipement associés. Ils connaissent les exigences en matière d'espace et les fonctions potentielles, et</p> |

ANALYSE DE RENTABILITÉ

| | | | |
|--|---|---|---|
| | | | savent que l'espace doit tenir compte de la croissance des ressources à mesure que le Programme de CAV prend de l'expansion. On a également demandé au Bureau des biens immobiliers municipaux d'examiner les possibilités de location au cas où il ne serait pas possible de trouver un espace dans un immeuble administratif de la Ville. |
| Problèmes d'obtention des services et du matériel nécessaires pour rénover en temps opportun l'espace où le centre de traitement sera établi. | M | É | Les Services d'exploitation des installations connaissent les exigences en matière d'espace et les fonctions potentielles. À la suite de l'approbation du rapport par le Conseil, ils chercheront à obtenir officiellement les services nécessaires pour effectuer les rénovations requises. |
| Problèmes d'obtention du financement pour couvrir les frais de démarrage du centre de traitement pour le CAV en 2023, ce qui retardera l'échéance du T1 de 2024 pour l'établissement | M | É | Le personnel a fait appel à la Direction des services financiers afin de déterminer le financement nécessaire pour couvrir les frais de démarrage. |

| | | | |
|--------------------------|--|--|--|
| du centre de traitement. | | | |
|--------------------------|--|--|--|

Recommandation

Le personnel recommande l'**OPTION 2 – Établissement d'un centre de traitement pour le contrôle automatisé de la vitesse de la Ville d'Ottawa**. Comme on l'a démontré dans la section Avantages financiers ou non financiers, les coûts de traitement par contravention liée au CAV sont similaires, que traitement soit offert par la Ville de Toronto ou la Ville d'Ottawa. L'avantage le plus important de l'option 2 est que la Ville d'Ottawa aura un plus grand contrôle sur les activités de traitement des contraventions liées au CAV. En 2024 seulement, si le traitement des contraventions liées au CAV est effectué à Ottawa, on prévoit que les recettes brutes du CAV s'élèveront à près de 66 millions de dollars, ce qui est presque quatre fois supérieur aux recettes obtenues si la Ville de Toronto continue de traiter les contraventions avec le plafond existant en place.

En plus de générer des fonds supplémentaires servant à mettre en œuvre des mesures de sécurité routière visant à réduire les collisions causant des blessures graves ou mortelles sur les routes municipales, l'Option 2 assure l'efficacité à long terme du Programme de CAV de la Ville pour assurer un meilleur respect des limites de vitesse aux endroits où les caméras sont installées. L'application des règlements est essentielle pour modifier les comportements des automobilistes et les inciter à adopter consciemment des habitudes de conduite plus sécuritaires.

L'Option 2 cadre également avec la décision du Conseil d'élargir le Programme de CAV de 15 à 25 emplacements de caméras de contrôle par année pendant le mandat du Conseil. Si l'application des règlements en ce qui a trait aux caméras de contrôle ne peut être garantie, l'élargissement du programme devrait être reconsidéré. La réputation du programme est compromise tout comme le dévouement et l'engagement de la Ville d'Ottawa à atteindre les objectifs de son Plan d'action stratégique de sécurité routière visant à réduire de 20 % les collisions causant des blessures graves ou mortelles d'ici la fin de 2024, et, ultimement, d'ici 2035, à atteindre un objectif de zéro décès sur nos routes municipales.

Plan de mise en œuvre

L'établissement d'un centre de traitement à Ottawa dépend de l'approbation par le Conseil du rapport du personnel qui sera présenté au Comité des transports le 27 avril et ensuite au Conseil le 10 mai 2023. Le rapport demandera l'approbation du Conseil pour établir un centre de traitement pour le CAV et pour obtenir les ressources humaines nécessaires à son fonctionnement et au traitement efficace des contraventions liées au CAV. Le centre de traitement sera opérationnel au T1 de 2024.

Les recherches ainsi que les consultations internes et externes avec les intervenants ont été entreprises à compter du T4 de 2022. Pour respecter l'échéancier de mise en œuvre du centre de traitement au T1 de 2024, il faut tenir pour acquis les éléments suivants :

- Un espace physique est disponible pour accueillir le centre de traitement et son expansion future.
- Les Services de technologie de l'information (STI) prennent en charge les exigences informatiques du centre de traitement, même si elles sont désuètes.
- Les postes du centre de traitement sont pourvus dans les délais établis.
- Les consultations avec le commissaire à l'information et à la protection de la vie privée sont favorables.
- Le fournisseur et les STI satisfont aux exigences nécessaires en matière de connectivité.
- Le ministère des Transports approuve les demandes de désignation d'agent des infractions provinciales de la Ville d'Ottawa.
- Toutes les ententes sont ratifiées en temps opportun et sont en vigueur.
- Les intervenants internes et externes continuent de participer à l'initiative du centre de traitement et l'appuient activement.

L'établissement d'un centre de traitement à Ottawa est un projet conjoint entre les Services de la circulation de la Direction générale des travaux publics et les Services des règlements municipaux de la Direction générale des services de protection et d'urgence. Ensemble, ces groupes atteindront les principaux livrables et jalons du projet indiqués dans le tableau ci-dessous. Les délais sont fondés sur la mise en service complète du centre de traitement au T1 de 2024. Ces livrables et ces échéances pourraient être révisés au fur et à mesure que la charte du projet est élaborée.

Table 3: Livrables/jalons du projet

| Livrables ou jalons du projet | Date d'achèvement cible |
|---|-------------------------|
| Plan de travail du projet et registre des risques, mesures, enjeux et décisions | Mars 2023 |
| Approbation de la charte du projet | Avril 2023 |
| Installation trouvée et obtenue | Mai 2023 |
| Entente avec le fournisseur en place | Mai 2023 |
| Conclusions des consultations avec le commissaire à l'information et à la protection de la vie privée | Juin 2023 |
| Embauche du gestionnaire de programme, Centre de traitement | Mai/juin 2023 |
| Charte du programme | Septembre 2023 |
| Plan de communication | Octobre 2023 |
| Tous les postes sont pourvus | Novembre 2023 |
| Configuration des installations, de l'équipement et du logiciel | Novembre 2023 |
| Tests, formation et désignation d'agent des infractions provinciales | Décembre 2023 |
| Toutes les ententes sont en vigueur | Décembre 2023 |
| Centre de traitement opérationnel | Janvier 2024 |

Une charte de projet sera élaborée et présentée au directeur, Services de la circulation, et au directeur, Services des règlements municipaux, aux fins d'examen et d'approbation.

Approbation des attributions relatives au projet

Direction générale responsable

Préparé par : Kim Perrault, spécialiste, Services de soutien aux activités

Date : Le 24 mars 2023

Signature : _____

Approuvé par : Krista Tanaka, gestionnaire, Sécurité routière et Mobilité

Date : Le 24 mars 2023

Signature : _____



ANALYSE DE RENTABILITÉ

Approuvé par : Phil Landry, directeur, Services de la circulation **Date :** Le 29 mars 2023

Signature : _____

Approuvé par : Carol Hall, directrice adjointe, Services de la circulation **Date :** Le 29 mars 2023

Signature : _____

Partenaire(s) d'affaires

Soumis à : Myrka Khorrami, gestionnaire de programme, Application des règlements sur le stationnement et logistique **Date :** Le 28 mars 2023

Signature : _____

Soumis à : Roger Chapman, directeur, Services des règlements municipaux **Date :** Le 29 mars 2023

Signature : _____