

DE : Monsieur Benoit Charette
Ministre des Transports et de la Mobilité durable

Le 8 juillet 2026

Monsieur Ian Lafrenière
Ministre de la Sécurité intérieure

Monsieur Simon Jolin-Barrette
Ministre de la Justice

TITRE : Décret concernant l'autorisation de la phase de planification du programme de projets en ressources informationnelles du Programme québécois de contrôle automatisé

PARTIE ACCESSIBLE AU PUBLIC

1- Contexte

Depuis plusieurs décennies, les partenaires de la sécurité routière au Québec ont multiplié les efforts afin de réduire les décès et les blessures attribuables aux accidents de la route. Si le nombre de décès annuels sur les routes (passé de 939 en 1992 à 379 en 2024) démontre une amélioration sur le long terme, les tendances évaluées avec les moyennes sur trois ans (361 décès en moyenne entre 2020 et 2022, 378 entre 2021 et 2023 et 389 entre 2022 et 2024) laissent entrevoir une détérioration dans les dernières années.

En plus de leurs impacts humains, les collisions de la route se soldent par des coûts de plusieurs milliards de dollars chaque année pour la société québécoise. Seulement pour 2024, la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) a versé 1 184,7 millions de dollars en indemnités aux victimes de la route¹.

La vitesse est l'un des principaux facteurs de collisions dont la gravité est élevée. En moyenne pour la période de 2018 à 2022, elle est en cause dans 31 % des collisions mortelles et dans 29 % des collisions avec blessés graves².

Afin de contribuer à améliorer le bilan des collisions mortelles et graves, la Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitude (2007, chapitre 40) prévoyait l'utilisation de systèmes de détection³ (SD) à des endroits déterminés. On compte donc actuellement 52 SD opérés sur près de 160 sites désignés, en plus de zones scolaires et de zones de travaux routiers. Ces appareils contribuent à faire respecter les limites de vitesse et les feux rouges. Bien qu'ils soient déployés en nombre limité dans seulement huit régions, ces appareils ont démontré leur efficacité comme outils pour améliorer le bilan

¹ <https://saaq.gouv.qc.ca/blob/saaq/documents/publications/rapport-annuel-gestion-2024.pdf>

² <https://saaq.gouv.qc.ca/blob/saaq/documents/publications/fiches-police-vitesse-2023.pdf>

³ Introduit en 2024, le terme système de détection est défini comme : tout système permettant de mesurer ou de calculer la vitesse ou de surveiller un comportement routier, notamment le cinémomètre photographique et le système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges;

routier et ainsi contribuer à réduire les coûts sociaux et économiques liés aux collisions de la route. En effet, une réduction de 31,8 % des accidents sur les sites surveillés a été constatée, ce qui se traduit par un évitement des coûts de 89,39 M\$/an en santé⁴.

Pour répondre à cet enjeu, le gouvernement s'est doté en 2009 du Programme québécois de contrôle automatisé (PQCA). Ce dernier vise à promouvoir la sécurité routière et le respect du Code de la sécurité routière (CSR) par le déploiement de SD permettant de sécuriser davantage d'endroits accidentogènes.

Le PQCA s'inscrit dans plusieurs orientations gouvernementales et ministérielles :

- Stratégie gouvernementale de cybersécurité et du numérique 2024–2028 : le projet répond aux objectifs de valorisation des données, de mutualisation des solutions numériques et de maximisation des retombées des projets de technologies de l'information (TI);
- Plan stratégique 2023–2027 du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) : il contribue à réduire le nombre d'accidents graves ou mortels;
- Plan d'action en sécurité routière 2023–2028 (PASR) : ce plan vise à une protection accrue des usagers vulnérables, une surveillance accrue par SD des zones scolaires, des corridors scolaires et des zones de travaux routiers et à augmenter le nombre de SD mis à la disposition des municipalités;
- Gouvernance des données : les systèmes doivent respecter la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (chapitre A-2.1) et la Loi concernant le cadre juridique des technologies de l'information (chapitre C-1.1).

Le PQCA s'inscrit également dans une volonté gouvernementale de transformation numérique, de simplification des processus et de meilleure gestion des ressources publiques.

La mise en œuvre du PQCA repose sur la Loi modifiant principalement le Code de la sécurité routière afin d'introduire des dispositions relatives aux systèmes de détection et d'autres dispositions en matière de sécurité routière (2024, chapitre 10), sanctionnée en mai 2024 (PL 48). Ce texte introduit un nouveau régime de sanctions administratives pécuniaires (SAP) pour les excès de vitesse dites « simples » et signifiés au moyen d'un SD. Une infraction simple est essentiellement liée à un excès de vitesse n'entraînant pas d'amende majorée. Le texte législatif attribue à la SAAQ l'administration des SAP et attribue au Tribunal administratif du Québec (TAQ) les éventuelles contestations des décisions à la suite du réexamen d'une SAP par la SAAQ.

Actuellement, les responsabilités liées au contrôle automatisé sont réparties selon l'organisation suivante :

- La gouvernance, l'évolution et l'évaluation du PQCA ainsi que la gestion des appareils et les endroits où ceux-ci peuvent être utilisés sont sous la responsabilité du MTMD;

⁴ Cinémomètres photographiques et systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges, Québec, 2017, <https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/3879876>

- Les corps de police municipaux et la Sûreté du Québec opèrent les appareils sur le terrain;
- La Sûreté du Québec (SQ) assure le traitement de la preuve à l'échelle provinciale et soutient tous les corps de police municipaux à titre d'experte dans le domaine ainsi qu'au niveau de la formation et réalise les opérations terrain sur le réseau sous la responsabilité du MTMD;
- Le Bureau des infractions et des amendes (BIA) du ministère de la Justice (MJQ) est responsable de la signification des constats d'infraction, du traitement des plaidoyers, de la perception, du traitement des dossiers au greffe central et du transfert des dossiers à la Cour selon le Code de procédure pénale;
- Le MJQ intervient également dans le traitement des dossiers devant les tribunaux en rendant les services judiciaires requis alors que le Directeur des poursuites criminelles et pénales (DPCP) agit notamment comme poursuivant pour les dossiers issus des SD.

Toutes les sommes issues du contrôle automatisé sont portées au crédit du Fonds de la sécurité routière (FSR), lequel est destiné exclusivement à financer des programmes et des mesures de sécurité routière et d'aide aux victimes de la route, dont le Programme d'aide financière du Fonds de la sécurité routière (PAFFSR). Le FSR finance également le PQCA.

2- Raison d'être de l'intervention

Afin d'atteindre les objectifs fixés par le Plan d'action en sécurité routière et pour mettre en œuvre les mesures en découlant, le PQCA doit déployer un plus grand nombre de SD. D'ici 2032, 266 nouveaux SD seront installés, remplaçant les 52 SD opérés actuellement qui arriveront à leur fin de vie utile. Le MTMD a publié en août 2025 l'appel d'offres visant l'acquisition de 66 SD mobiles ainsi que les services d'entretien, d'assistance technique et d'inspection afférents sur 10 ans. Un deuxième appel d'offres pour l'acquisition de SD fixes est prévu ultérieurement. Cette augmentation du nombre d'appareils entraînera une hausse du volume d'événements détectés, atteignant, d'ici à 2032, un volume estimé à 4,2 millions de détections annuelles.

Or, le régime pénal actuel, incluant le traitement des infractions par le BIA, le DPCP et les tribunaux, ne peut absorber ce volume sans engendrer des délais, des coûts et des besoins en ressources humaines élevés. Pour répondre à ce défi, le PL 48 a introduit un régime de SAP confié à la SAAQ et au TAQ, permettant de traiter plus efficacement et rapidement les infractions de moindre gravité, dont environ 2,5 millions qui deviendront des SAP.

Contrairement au régime pénal, les SAP permettent une gestion plus rapide et automatisée des infractions, sans passer par les tribunaux traditionnels. Le nouveau cadre légal permet de désengorger les tribunaux et de concentrer les efforts sur les infractions les plus graves.

La SAAQ doit donc mettre en place les ressources informationnelles, matérielles et humaines lui permettant de prendre en charge le processus de gestion des SAP. La SAAQ doit également s'arrimer avec la SQ pour le traitement de la preuve en amont et avec le TAQ pour la gestion des contestations des décisions prises à la suite du réexamen d'une SAP.

Le TAQ se voit ainsi confier une nouvelle compétence, soit celle d'entendre les contestations des décisions prises à la suite du réexamen d'une SAP délivrée pour certains manquements au CSR. La transformation numérique du TAQ (chantier Atrium) est déjà entamée et prévoit la révision de tous ses processus de mission et le remplacement de ses systèmes de mission, y compris la solution actuelle qui date de 1998 et qui est maintenant désuète.

Afin d'être en mesure de prendre en charge les processus respectifs du volet pénal et du volet administratif, la SQ a pour mandat d'acquérir et de mettre en œuvre une nouvelle solution de traitement de la preuve (STP), ceci en collaboration avec la SAAQ. La SQ doit donc tenir compte des besoins de la SAAQ tout en respectant les exigences du MJQ, notamment que la STP doit permettre de séparer clairement et distinctement les activités du processus qui relèvent du régime pénal de ceux qui relèvent du régime administratif. La SQ prévoit automatiser les activités rattachées au traitement de la preuve et à la production du rapport d'infraction, ce qui lui permettra d'absorber l'augmentation prévue du nombre de dossiers sans augmenter significativement le nombre de ressources humaines.

Afin d'avoir une vision d'ensemble du PQCA, dans un contexte où celui-ci bénéficie d'une grande visibilité citoyenne, le MTMD doit avoir les données permettant d'évaluer l'impact du programme et en faire le suivi opérationnel.

Le MTMD prévoit aussi moderniser le processus de collecte et d'hébergement des données provenant de la gestion opérationnelle des SD, dont les infrastructures sont présentement hébergées à la SQ. Cette initiative assurera la pérennité et la disponibilité de ces données dans un contexte où le nombre de SD augmentera considérablement auquel s'ajoute la forte probabilité de gérer un parc composé de technologies différentes amenées par les appels d'offres distincts pour les SD mobiles (publié en août 2025 et contrat octroyé en avril 2026) et les SD fixes (publication à venir).

Le volume annuel des dossiers à traiter par le Bureau des infractions et des amendes (BIA) au ministère de la Justice devrait augmenter graduellement jusqu'à atteindre 800 000, pour ensuite s'y maintenir avec la mise en œuvre des SAP. Le volume annuel anticipé augmentera donc de 300 000 dossiers traités en l'espace de trois ans, comparativement au volume initial. Afin de répondre à cet enjeu, le BIA et le DPCP augmenteront leurs effectifs en conséquence.

En somme, l'absence d'intervention gouvernementale limiterait le nombre de systèmes de détection pouvant être déployés puisque la capacité actuelle du système judiciaire ne permettrait pas de traiter le volume des infractions détectées et cela impliquerait les risques suivants :

- Détérioration de la sécurité routière : stagnation ou régression du respect du CSR, coûts humains et financiers liés aux accidents;
- Expérience citoyenne dégradée : délais du système judiciaire dégradés, manque d'autonomie et de transparence, détérioration de la satisfaction des citoyens vis-à-vis des services gouvernementaux.

L'absence d'intervention gouvernementale rendrait également impossible la mise en œuvre du nouveau régime de SAP et la probabilité des risques suivants :

- Saturation du régime pénal : délais de traitement, engorgement des tribunaux, augmentation des coûts, baisse de la performance organisationnelle;
- Non-respect des orientations gouvernementales : retard dans la transformation numérique, perte d'opportunités d'innovation et de valorisation des données publiques.

3- Objectifs poursuivis

Les mesures proposées dans ce mémoire poursuivent l'objectif du PASR, à savoir l'amélioration de la sécurité des usagers de la route. La réorganisation des rôles et responsabilités amenée par le PL 48 représente un levier primordial pour le PQCA, en permettant au MTMD de déployer un plus grand nombre de systèmes de détection, ceux-ci ayant fait leurs preuves en termes de diminution des accidents liés à la vitesse et au passage interdit aux feux rouges.

Les objectifs principaux suivants encadrent les projets en ressources informationnelles du PQCA cités précédemment :

- 1) Continuer le déploiement du contrôle automatisé et le rendre plus disponible aux gestionnaires de réseaux routiers afin de réduire les accidents et les coûts pour la société;
- 2) Réduction des coûts unitaires de traitement de dossiers du PQCA via l'automatisation des processus et la mutualisation des solutions;
- 3) Fournir une meilleure expérience citoyenne en simplifiant les processus de contestation pour les SAP;
- 4) Améliorer la conformité aux orientations gouvernementales en matière de sécurité routière, de cybersécurité, de transformation numérique et de gestion des ressources;
- 5) Approfondir la valorisation des données obtenues du contrôle automatisé afin de continuer à en évaluer l'impact sur le comportement des conducteurs et la sécurité routière.

4- Proposition

L'approbation du dossier d'opportunité « Programme québécois de contrôle automatisé » est nécessaire afin de poursuivre les travaux de planification en vue de l'exécution des projets en ressources informationnelles du PQCA.

Ce dossier d'opportunité regroupe cinq projets en ressources informationnelles portés par les différents organismes publics, chacun exerçant les responsabilités suivantes dans le cadre du PQCA :

1) Ministère des Transports et de la Mobilité durable

Le MTMD est le responsable de la gouvernance du programme global et doit mettre en place :

- la gestion, l'intégration et la centralisation des données issues des SD;

- la production des rapports et des tableaux de bord pour assurer la gouvernance du programme, suivre l'évolution des infractions, des sanctions et des contestations et pour évaluer l'impact du programme sur le comportement des conducteurs;
- l'infrastructure pour héberger, collecter et transférer aux différents intervenants les données opérationnelles des systèmes de détection.

2) Société de l'assurance automobile du Québec

La SAAQ est la responsable du nouveau régime de SAP et doit mettre en place :

- les processus permettant le traitement des éléments de preuve et l'émission automatisée des SAP sans l'attestation d'un agent de la paix comme l'exige le régime pénal;
- les services en ligne des SAP pour faciliter la consultation, la révision, le paiement et les résultats de la contestation des SAP par les citoyens;
- la coordination des échanges de données avec les autres organismes (le MTMD, la SQ, le TAQ) incluant le transfert des sommes redistribuées au FSR, au Fonds Accès Justice, au Fonds affecté à l'aide aux personnes victimes d'infractions criminelles (FAAPVIC) et au Fonds consolidé du revenu.

3) Tribunal administratif du Québec

Le TAQ est le responsable des contestations des décisions prises par la SAAQ à la suite du réexamen d'une SAP et à ce titre il doit :

- mettre en place une solution numérique pour faciliter le traitement des dossiers de contestation et les échanges avec la SAAQ;
- mettre en place une solution en ligne destinée aux requérants et à leurs avocats et une solution en ligne destinée aux échanges d'informations et de documents avec la SAAQ.

4) Sûreté du Québec

La SQ est la responsable du traitement la preuve des infractions pénales détectées par les systèmes de détection et doit :

- remplacer son système de traitement de la preuve pour répondre à l'augmentation du volume et aux nouvelles exigences du régime de SAP;
- assurer la gestion des transferts de données et la production des rapports d'infraction pour le BIA.

5) Bureau des infractions et amendes, le Directeur des poursuites criminelles et pénales et la Magistrature

Le BIA est le responsable du traitement des infractions pénales (les cas les plus graves) et des contestations et doit adapter ses systèmes, si nécessaire, pour suivre l'évolution du programme, en matière de capacité de traitement d'infractions et d'intégration avec les nouveaux systèmes du PQCA.

Le dossier d'opportunité a été évalué par le membre du personnel d'encadrement du ministère de la Cybersécurité et du Numérique (MCN) désigné par le dirigeant principal de l'information, qui a recommandé la réalisation de la phase de planification du programme.

5- Autres options

Préalablement à la planification du développement informatique du PQCA, plusieurs options ont été analysées afin d'identifier l'approche la plus appropriée.

D'abord, un appel d'intérêt mené en juillet 2023 par le MTMD en collaboration avec la Sûreté du Québec a permis d'évaluer les solutions disponibles sur le marché, tant pour les systèmes de détection que pour les solutions de traitement de la preuve. Huit fournisseurs ont répondu à cet exercice, dont six pour chacun des volets. Les résultats ont confirmé la disponibilité de solutions commerciales spécialisées, incluant des solutions dédiées au traitement de la preuve liée aux radars photographiques, ainsi qu'une solution plus générique adaptable.

Une option consistant à réutiliser des systèmes existants au sein du gouvernement, notamment ceux du ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs pour la gestion des sanctions administratives pécuniaires, a également été examinée. Cette option n'a pas été retenue en raison des écarts importants entre les volumes à traiter, significativement plus élevés dans le cadre du PQCA, et des particularités fonctionnelles propres au contrôle automatisé.

De même, la possibilité d'adapter les systèmes actuels du régime pénal, notamment ceux utilisés par le Bureau des infractions et amendes (BIA), a été évaluée. Cette option a été écartée en raison des différences structurelles entre les régimes pénal et administratif, qui limitent la capacité de réutilisation des solutions existantes sans transformations majeures.

En conséquence, l'option privilégiée consiste à recourir à une combinaison de solutions technologiques adaptées, intégrant des composantes commerciales existantes et des développements spécifiques, afin de répondre aux exigences opérationnelles, juridiques et de volume du PQCA.

6- Évaluation intégrée des incidences

Les mesures introduites par ce mémoire visent principalement à améliorer la sécurité routière. Ce faisant, il est possible d'avancer que les effets escomptés sur les usagers de la route devraient être positifs. Néanmoins, les mesures proposées pourraient avoir certaines incidences, notamment sur les citoyens, les municipalités, les ministères et les organismes. De plus, d'autres pourraient soulever des débats en matière d'acceptabilité sociale.

Le PQCA a pour objectif de rendre disponible un plus grand nombre de SD. L'augmentation du nombre d'appareils sur le réseau aura un impact sur les conducteurs qui enfreignent certaines règles du CSR. Ces appareils seront un incitatif supplémentaire pour les amener à respecter davantage les règles de circulation. La présence des appareils rendra l'environnement routier plus sécuritaire, particulièrement pour les usagers vulnérables. L'utilisation des SD jouit présentement d'une forte acceptabilité sociale, qui pourrait être ébranlée par l'augmentation du nombre d'appareils et le nombre d'infractions et de

manquements détectés. En assurant la pertinence des sites et en publiant des données démontrant l'efficacité de la mesure (p. ex. : réduction des vitesses, réduction du nombre d'accidents) l'impact pourrait être amoindri.

Les municipalités auront la possibilité de bénéficier de la présence d'appareils pour surveiller leur réseau. L'introduction d'un régime de SAP permettra ce déploiement. Les sommes recueillies par le FSR permettront de rembourser certains frais associés à l'exploitation des SD qui pourraient être assumés par les municipalités et permettront d'apporter un soutien financier pour des projets dans le cadre du PAFFSR, financé par les excédents du FSR.

Par ailleurs, la définition des rôles et des responsabilités liés à l'utilisation de SD sur le réseau routier municipal et des modalités associées à l'utilisation des appareils sur ce réseau pourra être convenue dans le cadre d'ententes conclues entre le MTMD et les municipalités. Elle visera à conserver les bénéfices reconnus du modèle actuel, tout en l'adaptant pour renforcer l'action du milieu municipal dans l'implantation et l'exploitation du contrôle automatisé sur son territoire.

L'introduction du régime de SAP aura un impact significatif sur les responsabilités administratives des instances qui seront appelées à assumer de nouveaux rôles dans un contexte de volumétrie élevée. Notamment, la SAAQ imposera les SAP sur l'ensemble du réseau routier et assurera le suivi de la majorité des dossiers. Considérant que certaines infractions deviendront des SAP, le rôle de la SQ sera appelé à changer.

7- Consultation entre les ministères et avec d'autres parties prenantes

Le dossier d'opportunité a été réalisé par le MTMD avec la collaboration de la SAAQ, la SQ et le TAQ.

Le MJQ, avec le BIA comme interlocuteur principal, et le DPCP ont également été consultés.

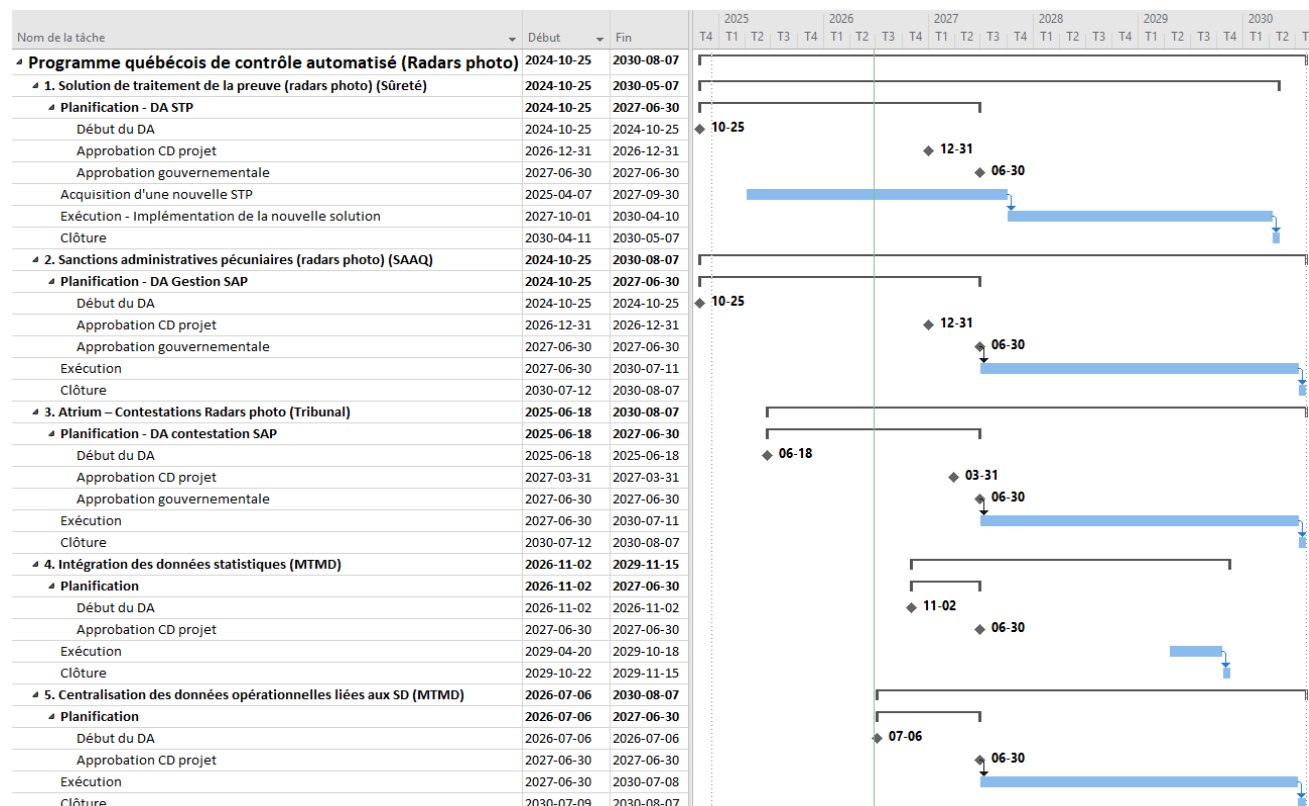
8- Mise en œuvre, suivi et évaluation

La mise en œuvre du PQCA repose sur une gouvernance interministérielle structurée assurant un pilotage stratégique et une coordination efficace. Le Comité stratégique interministériel, présidé par le MTMD, oriente le programme et veille à son alignement avec les priorités gouvernementales. Il est soutenu par le comité des dirigeants de l'information, responsable des orientations en ressources informationnelles.

Le Comité directeur et le Comité tactique en ressources informationnelles assurent le suivi de l'avancement des projets et le respect des paramètres de gestion. Le comité de coordination, appuyé par son pendant en ressources informationnelles, prend en charge la gestion intégrée et la reddition de comptes.

Un processus formel de revue de projets permet de suivre les risques, les écarts et l'atteinte des objectifs. Les principaux enjeux concernent la coordination interministérielle, les dépendances technologiques et les ressources spécialisées.

Le suivi continu permet une reddition de comptes régulière aux instances de gouvernance, fondée sur des indicateurs liés à l'avancement des projets, au respect des coûts et des échéanciers, ainsi qu'à l'atteinte des résultats attendus. La mise en œuvre se structure en phases successives de planification, de réalisation et de consolidation des projets. Les mises en production sont prévues au cours du deuxième trimestre de 2030 pour la solution de traitement de la preuve, et au cours du troisième trimestre de 2030 pour la solution relative aux SAP, après une période de rodage visant à sécuriser le déploiement et optimiser la performance des systèmes.



9- Implications financières

Le budget total estimé pour réaliser l'ensemble de projets est de 54,1 M\$. Ces coûts sont présentés à titre d'envergure du programme au stade d'avant-projet. Il s'agit d'une estimation à haut niveau des coûts de réalisation avec une marge d'erreur estimée à 50 %. La présente autorisation vise la phase de planification, pour un budget total de 3 508 700 \$, la réalisation devant faire l'objet d'autorisations subséquentes sur la base des dossiers d'affaires.

Le financement pour l'ensemble des projets proviendra entièrement du FSR. Le PQI-RI 2026-2036 prévoit actuellement des investissements de 29,0 M\$ pour réaliser ces projets, alors qu'un provisionnement de 45,2 M\$ est requis. Par conséquent, une demande de rehaussement sera formulée au MCN lors des travaux d'élaboration du PQI-RI 2027-2037, et ce, afin de pourvoir le manque à gagner de 16,2 M\$.

10- Analyse comparative

Dans des juridictions comparables, au Canada comme à l'international, la mise en œuvre de systèmes de contrôle automatisé repose sur des solutions technologiques couvrant l'ensemble du processus, de la détection des infractions jusqu'au traitement et au paiement des amendes.

À cet égard, l'appel d'intérêt mené en collaboration avec la Sûreté du Québec a permis de confirmer que des solutions éprouvées existent déjà sur le marché et sont utilisées dans des contextes similaires. Cet exercice, bien que limité par des contraintes de confidentialité propres aux fournisseurs, a mis en lumière la maturité de l'offre technologique disponible. Certains fournisseurs ont notamment démontré leur capacité à proposer des solutions adaptables au contexte québécois. Les pratiques observées ailleurs reposent généralement sur une combinaison de modules commerciaux et de développements complémentaires réalisés sur mesure afin de répondre aux exigences légales, organisationnelles et opérationnelles propres à chaque administration.

Dans ce contexte, la proposition est cohérente avec les approches privilégiées dans d'autres juridictions, en misant sur l'adaptation de solutions existantes plutôt que sur un développement entièrement sur mesure, tout en tenant compte des particularités du régime pénal québécois.

Le ministre des Transports et de la Mobilité durable,

BENOIT CHARETTE

Le ministre de la Sécurité intérieure,

IAN LAFRENIÈRE

Le ministre de la Justice,

SIMON JOLIN-BARRETTE