

CSP DU 24 SEPTEMBRE 2018 - LA SÉCURITÉ DES PIÉTONS ET DES CYCLISTES

Questions écrites des citoyens et réponses du SPVM et du SIVT

Noms	Questions	Réponses du SPVM et du SIVT - Ville de Montréal
Michael Sévigny	Est-ce vrai que la ville a coupé 37 000 heures sur un budget de 90 000 heures au SPVM ?	<p>La surveillance des chantiers fait l'objet d'une meilleure efficacité dans l'utilisation des ressources en considérant un ensemble de solutions avant de recourir au déploiement de personnel aux abords des chantiers routiers, tout en tenant compte de la sécurité des usagers et des travailleurs.</p> <p>En 2018, le SPVM a revu les mécanismes d'évaluation et de déploiement de personnel aux abords des chantiers routiers. Il a été décidé que l'utilisation des ressources du SPVM, dans le cadre d'un chantier routier, se ferait en considérant deux facteurs essentiels :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le risque pour la sécurité des usagers; • La présence de cadets ou de policiers aux abords d'un chantier crée une incidence réelle sur la circulation et sa fluidité. <p>La situation des chantiers sur le territoire de l'agglomération de Montréal est une situation qui évolue au quotidien. Le Module coordination de la Section de la sécurité routière du SPVM collabore avec les responsables des chantiers à la Ville de Montréal, dont le Service des infrastructures, de la voirie et des transports (SIVT) avec lesquels il évalue des moyens alternatifs à la présence de policiers ou de cadets (comme le changement de plages horaires ou reprogrammation des feux de circulation ou la présence d'autre type de personnel).</p>
Michael Sévigny	Un agent de la SPVM m'a dit qu'ils avaient des instructions de ne pas émettre de contraventions, mais plutôt de faire de l'éducation et des « gentils rappels ». Est-ce vrai ?	Il n'y a aucun mot d'ordre à cet effet. Les policiers appliquent les lois et règlements dans le but d'améliorer le bilan routier.
Michael Sévigny	Quelles sont les mesures envisagées pour sévir avec plus de force contre les cyclistes (et piétons) qui ne respectent pas le code de sécurité de la route ?	Nous accomplissons annuellement plusieurs opérations visant le respect du Code de sécurité routière par les piétons et cyclistes. Ceci, sans compter les efforts mis en ce sens par les agents de quartier dans le cadre de leurs

		patrouilles régulières. Ces opérations, au même titre que celles touchant les conducteurs de véhicules, sont planifiées en fonction des réalités de chaque PDQ. Nous nous assurons aussi de faire des activités de prévention auprès des usagers vulnérables. Nous vous assurons que nos efforts sont constants afin d'assurer la sécurité de tous les usagers.
Michael Sévigny	Pourquoi ne pas créer des brigades spéciales de citoyens pour émettre des contraventions, si la SPVM n'a pas les ressources ?	Selon l'article 147 du Code de procédure pénale, c'est le poursuivant (ville de Montréal) qui peut autoriser une personne à émettre des constats d'infraction. Ce que la Ville fait avec les agents de stationnement et les cadets policiers. Toutefois, ces derniers n'ont pas le pouvoir d'intercepter des véhicules, donc une grande partie du Code de la sécurité routière ne peut être appliquée que par un policier.
Monique St-Onge	J'appréhende beaucoup l'hiver qui vient, car ces cyclistes ont pris pour acquis que les trottoirs sont à eux. Devrais-je marcher dans la rue pour ma sécurité ?	Le Code de sécurité routière C.s.r. interdit aux cyclistes de circuler sur les trottoirs à moins d'une signalisation contraire ou en cas de nécessité. La neige n'est pas considérée comme un cas de nécessité. Par le fait même, comme piéton, le C.s.r. vous interdit de circuler sur la chaussée lorsque des trottoirs la borde. Soyez assuré que le SPVM aura à l'œil les cyclistes circulant sur les trottoirs comme nous le faisons chaque année.
David Beaulieu	Pour faire appliquer l'article 341 du code de la Sécurité routière, qui stipule la distance minimale à respecter lorsqu'un automobiliste dépasse un vélo circulant dans la même direction, le SPVM dispose-t-il d'un moyen pour mesurer cette distance?	En mai 2018, le SPVM a commandé quatre appareils pour mesurer la distance entre les voitures et les cyclistes (C3FT). Nous sommes toujours en attente de la réception de ces appareils, qui sont distribués par un fournisseur américain.
Carla Himmelman	If infrastructure isn't intuitif or if expected behaviour isn't clear, it leads to increased danger and also angered road users. So I would like to know if there is a plan to address confusing intersections, and if there will also be an attempt to address the importance of road rules from the perspective of predictability.	Réponse du SIVT : La Ville de Montréal est présentement à développer une stratégie incluant un plan d'actions cadre en sécurité routière qui suit les principes de la Vision Zéro ou du système sûr. Cette approche s'appuie sur la prémisse qu'il est inacceptable que des personnes soient tuées ou gravement blessées lorsqu'elles se déplacent sur le réseau routier. Pour y arriver, il est nécessaire de concevoir le système de façon à pardonner l'erreur humaine de sorte que si une erreur est commise par l'utilisateur, la conception s'assurera d'éliminer (ou réduire au maximum) les conséquences menant à un décès ou des blessures graves. Le système doit aussi prendre en compte la vulnérabilité humaine qui découle des

		<p>limites physiques du corps humain.</p> <p>L'approche Vision Zéro préconise aussi une approche systémique en étant proactif pour éliminer systématiquement les situations qui créent les risques élevés de décès et blessures graves.</p> <p>Comme vous le précisez, pour réduire les risques d'erreurs ou induire des comportements adaptés il est important que l'aménagement de la rue soit simple à comprendre et intuitif pour tous. Ceci peut être fait de diverses façons, mais cela passe souvent par une uniformité et une harmonisation des aménagements et de la signalisation. L'idée étant que pour des situations et contextes semblables, les usagers vont être exposés à des aménagements et de la signalisation similaires et savoir comment se comporter. La conception de l'ensemble doit respecter le cadre légal et réglementaire qui inclut le Code de la sécurité routière ainsi que les normes pour l'infrastructure routière.</p>
Laurent Bilodeau	Lorsqu'un camionneur était interpellé à cause d'un phare défectueux, il avait toujours droit à un délai de 48 heures pour remédier à cette situation. Est-ce encore en vigueur et si oui, pourquoi les cyclistes ne bénéficient-ils pas de cette pratique quant à la question des réflecteurs?	L'avis de 48 heures émis dans les cas de défectuosité a été remplacé par un avertissement (AVT) inscrit au registre de la SAAQ. Pour ce faire, les policiers ont besoin des renseignements relatifs à l'immatriculation du véhicule et au permis de conduire. Comme ces documents ne sont pas requis pour les cyclistes, il est malheureusement impossible de procéder selon cette méthode.
Laurent Bilodeau	Existe-t-il une instance dont la tâche est de superviser le pouvoir discrétionnaire des policiers et de faire rapport annuellement de son utilisation relativement à la sécurité des piétons et des cyclistes?	Le pouvoir discrétionnaire est défini par la « Common law ». Il peut s'appliquer dans certaines circonstances et selon des paramètres définis. Il n'existe aucune procédure ou instance chargée de superviser l'utilisation du pouvoir discrétionnaire des policiers.
Vélo Québec	Dans l'optique où les chiffres relatifs aux constats d'infractions présentés par le SPVM lors de la séance ne rendent compte que de 65% des cas d'infractions, le SPVM peut-il confirmer la validité de ces chiffres ?	Soyez assurés que les chiffres publiés lors de la consultation sont exacts. Par ailleurs, le SPVM présente chaque année un tableau des constats émis aux cyclistes lors du comité sur le transport actif de la Ville de Montréal où siègent entre autres, l'organisme Vélo Québec.

Vélo Québec	Le SPVM peut-il fournir les chiffres concernant les constats d'infraction pour le 35% de cas restant?	<p>Le pourcentage de 65% fait état des infractions les plus souvent émises par les agents du SPVM. Le 35% restant est réparti de la façon suivante :</p> <table border="1" data-bbox="1701 342 2292 878"> <thead> <tr> <th colspan="2">Répartition des infractions cyclistes</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Circuler sur un trottoir</td> <td>8%</td> </tr> <tr> <td>Feu arrière et phare</td> <td>5%</td> </tr> <tr> <td>Arrêt obligatoire</td> <td>4%</td> </tr> <tr> <td>Non muni de freins</td> <td>3%</td> </tr> <tr> <td>Feux rouge (poursuivre la route)</td> <td>3%</td> </tr> <tr> <td>Autres</td> <td>12%</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>35%</td> </tr> </tbody> </table>	Répartition des infractions cyclistes		Circuler sur un trottoir	8%	Feu arrière et phare	5%	Arrêt obligatoire	4%	Non muni de freins	3%	Feux rouge (poursuivre la route)	3%	Autres	12%	Total	35%
Répartition des infractions cyclistes																		
Circuler sur un trottoir	8%																	
Feu arrière et phare	5%																	
Arrêt obligatoire	4%																	
Non muni de freins	3%																	
Feux rouge (poursuivre la route)	3%																	
Autres	12%																	
Total	35%																	
Vélo Québec	Est-il possible d'avoir accès aux informations en lien avec les constats d'infraction en tout temps dans la mesure où cela permet de mieux comprendre les interventions du SPVM?	Toutes les données relatives aux constats d'infraction émis par le SPVM sont en données ouvertes et donc disponibles. Elles se retrouvent aussi dans le rapport annuel du SPVM.																
Vélo Québec	Est-il possible de connaître le nombre de constats remis aux automobilistes qui enfreignent l'article de loi interdisant le cellulaire au volant?	<table border="1" data-bbox="1507 1049 2491 1281"> <thead> <tr> <th colspan="5">Constats émis pour le cellulaire au volant</th> </tr> <tr> <th>2013</th> <th>2014</th> <th>2015</th> <th>2016</th> <th>2017</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>23 772</td> <td>22 171</td> <td>16 775</td> <td>17 237</td> <td>15 410</td> </tr> </tbody> </table>	Constats émis pour le cellulaire au volant					2013	2014	2015	2016	2017	23 772	22 171	16 775	17 237	15 410	
Constats émis pour le cellulaire au volant																		
2013	2014	2015	2016	2017														
23 772	22 171	16 775	17 237	15 410														

Vélo Québec	<p>Le champ de vision offert lorsque l'on circule à vélo permet d'identifier facilement les conducteurs qui utilisent le téléphone cellulaire au volant.</p> <p>Ne serait-il pas pertinent d'utiliser les patrouilles à vélo du SPVM dans le contrôle de cette infraction?</p>	<p>Plusieurs stratégies sont utilisées pour contrôler cette infraction. Ainsi, tant les patrouilleurs motorisés que les patrouilleurs à vélo sont mis à contribution pour l'émission de constats. Nous avons aussi innové ces dernières années en instaurant des postes de patrouilleurs à vélo dans les unités régionales de circulations.</p>
-------------	--	---