

ASSEMBLÉE PUBLIQUE

Lundi 24 septembre 2018, à 19 h
Hôtel de ville de Montréal
Salle du conseil
275, rue Notre-Dame Est

| PRÉSENCES | ABSENCE |
|--|----------------|
| M. Alex Norris, président Arrondissement du Plateau-Mont-Royal M. Philippe Roy, vice-président Ville de Mont-Royal M. Abdelhaq Sari, vice-président Arrondissement de Montréal-Nord M. John Belvedere Ville de Pointe-Claire Mme Josefina Blanco Arrondissement du Plateau-Mont-Royal Mme Michèle Flannery Arrondissement de Lachine M. Luc Gagnon Arrondissement de Verdun Mme Julie-Pascale Provost Arrondissement de Lachine M. Jacques Mercier Représentant du gouvernement | |

COLLABORATEURS

Mme Simonetta Barth, directrice adjointe responsable de la Direction des services corporatifs (SPVM);
Mme Natalia Shuster, Inspecteur-chef responsable du Service de soutien aux opérations policières (SPVM);
Sylvain Dubois, commandant responsable de la Section sécurité routière (SPVM).

1. Ouverture de l'assemblée

Le président, M. Alex Norris, également conseiller associé à la sécurité publique au comité exécutif, déclare la séance ouverte à 19 h 02. Il invite les membres de la Commission de la sécurité publique à se présenter.

Il salue la présence, de Mme Nathalie Goulet, responsable de la Sécurité publique au comité exécutif, puis celle des autres élus dans la salle et des fonctionnaires présents.

Il expose ensuite le déroulement et l'objectif de la séance. Il précise que la Commission sur le transport et les travaux publics a déjà tenu une consultation publique l'an passé sur le thème de la cohabitation sécuritaire entre les usagers vulnérables et les véhicules lourds. C'est pourquoi les travaux d'aujourd'hui se concentrent plus spécifiquement sur

la contribution du SPVM à la mise en œuvre de la Vision zéro et visent à réfléchir aux façons de bonifier ses interventions auprès des usagers vulnérables de la route.

Il mentionne que plusieurs événements récents concourent à rendre à propos une discussion sur ce sujet, notamment les récents accidents impliquant des piétons relatés dans les médias et les modifications apportées au Code de la sécurité routière. Il précise par ailleurs que les questions relatives à la sécurité autour des écoles et au nombre de brigadiers scolaires seront abordées lors d'une séance publique ultérieure.

2. Adoption de l'ordre du jour

Sur une proposition du vice-président, M. Roy, appuyée par le vice-président, M. Sari, l'ordre du jour est adopté à l'unanimité.

3. Adoption des procès-verbaux des séances publiques du :

26 juin 2018 – Droit de manifester et encadrement policier
27 juin 2018 – Rapport d'activités 2017 du SIM

Sur une proposition de M. Belvedrere, appuyée par le vice-président, M. Sari, le procès-verbal de la séance du 26 juin 2018 est adopté à l'unanimité.

Sur une proposition du vice-président, M. Sari, appuyée par M. Belvedere, le procès-verbal de la séance du 27 juin 2018 est adopté à l'unanimité.

4. Présentation du SPVM sur la sécurité des piétons et des cyclistes

M. Norris cède la parole à Mme Simonetta Barth, directrice adjointe au SPVM, laquelle fait un survol de la présentation du SPVM.

Elle cède la parole à M. Sylvain Dubois, commandant au SPVM, lequel procède ensuite à la présentation du SPVM au sujet de la sécurité des piétons et cyclistes comme en fait foi la présentation PowerPoint de la séance déposée sur le site des commissions permanentes:

http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS_PERM_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PRESENTATION_SPC_20180911.PDF

L'entièreté de la séance peut également être visionnée à partir du site des commissions permanentes :

http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=6877,143099943&_dad=portal&_schema=PORTAL.

M. Norris remercie Mme Barth et M. Dubois pour leur présentation.

5. Période de questions et commentaires du public

M. Norris précise le fonctionnement de la période de questions du public et appelle à tour de rôle les citoyens inscrits.

Il précise que les questions écrites des citoyens transmises à la CSP et les réponses écrites du SPVM seront mises en ligne sur le site des commissions permanentes suite à la séance. Les questions des citoyens et les réponses des services sont jointes au présent procès-verbal (Voir annexe 1).

Citoyens

Questions / Commentaires

| | |
|----------------------------|---|
| M. Luc Forget | Fait un commentaire sur le lien entre un aménagement urbain adéquat et la sécurité des usagers aux intersections, notamment les avancées de trottoirs. |
| Mme Claude-Maryse Leboeuf | Fait un commentaire sur l'importance d'une mise en application du Code de la sécurité routière proportionnelle au nombre d'accidents que les usagers génèrent et au risque qu'ils posent pour les plus vulnérables d'entre eux / Demande si les interventions et l'accent mis sur les piétons et les cyclistes sont au bon endroit pour venir à bouts des accidents de la route. |
| Mme Suzanne Tremblay | Propose l'immatriculation des vélos pour responsabiliser les cyclistes à l'importance du respect du Code de la sécurité routière. |
| M. Laurent Deslauriers | Fait un commentaire sur le vocabulaire choisi par le SPVM dans sa présentation (collision versus accident) / Demande s'il y a une réflexion sur la sémantique utilisée par le SPVM pour aborder la question de la sécurité des piétons et des cyclistes / Demande si le SPVM a déjà évalué l'idée d'aborder la sécurité des piétons et des cyclistes en fonction de la dangerosité plutôt que du nombre d'accidents, le lieu où ils se trouvent, etc. |
| Hélène Lefranc | Demande des précisions sur la Vision zéro et sa mise en œuvre à la Ville. |
| Mme Mélanie Patenaude | Dénonce le manque de couverture pour les cyclistes accidentés en raison du port non obligatoire du casque / Propose de rendre obligatoire le port du casque pour les cyclistes / Mentionne que si l'on veut que le vélo devienne un réel moyen de transport, les cyclistes devraient avoir les mêmes droits et indemnités que les automobilistes et les usagers du transport en commun (TC). |
| M. Daniel Lambert | Demande des précisions sur les statistiques de contraventions fournies par le SPVM / Suggère que le SPVM donne plus de contraventions pour les usagers qui posent le plus de risque (camionneurs et automobilistes). |
| M. Jacques Caron | Fait état des difficultés rencontrées par les personnes malvoyantes depuis la récente modification du Code de la sécurité routière qui autorise les cyclistes à emprunter le trottoir dans certaines situations dangereuses / Mentionne que cela insécurise les personnes malvoyantes. |
| M. Jean-François Pronovost | Demande des précisions sur les constats d'infraction données par le SPVM / Demande si les patrouilleurs à vélo peuvent sanctionner les automobilistes dangereux, notamment ceux qui textent au volant. |
| M. Dominic Audet | Fait un commentaire à l'effet que le vol de vélo est considéré comme un délit mineur et que le SPVM responsabilise les victimes / Demande si une escouade dédiée à la lutte au vol de vélos peut être mise en place et plus largement quelles autres mesures seront prises par le SPVM pour régler cette problématique. |

M. Norris propose de faire une pause de 5 minutes.

– Pause –

M. Norris invite les participants à regagner leur siège pour poursuivre la période de questions des citoyens :

| | |
|--------------------------|--|
| M. François Desmontagnes | Demande des précisions sur les façons d'opérer du SPVM lors d'opérations locales / Demande des précisions sur les constats |
|--------------------------|--|

| | |
|-----------------------|---|
| | d'infractions donnés en lien avec les réflecteurs manquants. |
| M. Louis Éric Trudeau | Demande des précisions sur la manière dont le SPVM priorise ses stratégies d'intervention / Demande s'il est possible de faire des opérations policières auprès des automobilistes plutôt qu'auprès des cyclistes. |
| Mme Rachel Michie | Demande des précisions sur le nombre de contraventions données à des conducteurs qui passent trop près des cyclistes. |
| M. René Delbuguet | Fait état de la signalisation déficiente sur les routes, laquelle déconcentre les conducteurs et insécurise les cyclistes. Propose que les vélos soient munis d'un éclairage et que l'on rende cela obligatoire à la fabrication des vélos. |
| Mme Jeanne Robin | Propose une campagne de sensibilisation et de contrôle pour faire appliquer la priorité qui doit être accordée aux piétons. |
| Mme Irina Grecu | Mentionne que malgré la diminution de la limite de vitesse à 30 km par les arrondissements, il n'y a pas eu de changement dans les comportements des automobilistes. |
| Mme Nigel Spencer | Demande des précisions sur la collaboration du SPVM avec les organismes qui ont une expertise utile en matière de sécurité des piétons et des cyclistes / Demande des précisions concernant des interventions effectuées par le poste de quartier 26. |
| M. Matthew Treca | Demande l'émission de plus de contraventions pour les automobilistes qui se stationnent proche des intersections. |
| M. Patrick Morency | Suggère de moins cibler les comportements des piétons et des cyclistes, mais davantage ce qui pose un risque à leur intégrité / Demande si la CSP a le pouvoir de changer ce type de paradigme auprès du SPVM / Mentionne qu'il faut protéger les cyclistes et les piétons et non uniquement cibler leurs comportements, dans l'optique où les aménagements urbains choisis sont conçus pour les automobiles. |
| M. Marcel Lanoue | Demande une précision sur le document en lien avec les brigadiers scolaires. |
| M. Karim Kamar | Demande combien de constats d'infractions ont été donnés pour contrer l'utilisation du cellulaire au volant / Demande quelles sont les autres infractions manquantes dans le tableau concernant les constats émis selon le type d'infraction. |
| M. Patrick Machiary | Demande s'il est possible de donner des constats d'infraction si le comportement illégal est capté sur une caméra de surveillance. |
| Mme Line Bonneau | Fait état de comportements à risque des conducteurs / Mentionne que les statistiques présentées par le SPVM ne rendent pas compte du sentiment de sécurité des usagers vulnérables. |
| M. Patrick Gaudreault | Mentionne que la présentation du SPVM passe sous silence les comportements à risque des automobilistes / Demande des précisions sur la manière dont le SPVM met en application l'obligation pour les automobilistes de demeurer à une certaine distance d'un cycliste / Demande si des campagnes de sensibilisation sont faites en ce sens. |
| Mme Thérèse Boucher | Mentionne l'importance pour la Ville d'effectuer les changements nécessaires en matière d'aménagement urbain pour assurer la sécurité des piétons et des cyclistes. |

| | |
|-----------------------|---|
| Mme Sophie Lanctôt | Mentionne qu'il faut implanter des technologies sur les camions et assurer un meilleur partage de l'espace public pour tous. |
| Mme Linda Khelil | Mentionne que la présentation du SPVM est silencieuse quant aux comportements à risque des automobilistes et des camionneurs / Demande au SPVM d'expliquer le processus de réflexion qui a mené à ce choix. |
| M. François Dandurand | Remet en question le concept de « trappe à cyclistes » qui pénalise même les cyclistes prudents / Demande s'il n'est pas plus approprié de cibler les comportements les plus téméraires plutôt que ceux dont les effets sont moins dangereux, comme lorsqu'un cycliste traverse sur feux piétons par exemple. |
| M. Denis Carignan | Demande des précisions sur le nombre d'amendes données pour des cas d'emportiérage. |

6. Période de questions et commentaires des commissaires

M. Norris appelle à tour de rôle les commissaires afin qu'ils posent leurs questions.

| Commissaires | Questions / Commentaires |
|--------------------------|---|
| Mme Michèle Flannery | Demande pourquoi il n'y a pas de rapport d'événement systématique dès qu'il y a un cas d'emportiérage. |
| Mme Julie-Pascal Provost | Demande des précisions sur les effets des opérations policières sur les causes directes des collisions entre vélos et automobiles, notamment les campagnes de sensibilisation en lien avec les réflecteurs manquants. |
| M. Luc Gagnon | Constata l'effet éphémère des campagnes de sensibilisation effectuées par le SPVM, notamment celles concernant la distance entre les véhicules et les vélos. |
| M. Abdelhaq Sari | Mentionne que le SPVM a fait état d'un Comité de révision des collisions / Propose que les résultats des travaux de ce comité soient présentés devant la CSP / Suggère au SPVM d'être plus proactif, de s'intéresser aussi à la fluidité de la circulation et la perception de sécurité des usagers / Demande des précisions sur la façon dont la répartition des cadets policiers autour des chantiers est déterminée. |
| M. John Belvedere | Fait un commentaire sur l'importance de l'éducation et d'inculquer le respect d'autrui aux usagers de la route. |
| Mme Josefina Blanco | Demande des précisions sur les amendes données dans le cas de réflecteurs manquants. |
| Me Jacques Mercier | Fait un commentaire sur l'importance du jugement des policiers lorsqu'ils font usage de leur pouvoir discrétionnaire lors d'une interpellation. |

M. Norris cède la parole aux élus présents dans la salle et ceux-ci posent à tour de rôle leurs questions.

| Élus | Questions / Commentaires |
|-----------------------|--|
| M. Alan DeSousa | Mentionne qu'il est important de traiter le dossier de façon holistique / Suggère la mise en place d'une commission conjointe avec des volets aménagement, transport et le SPVM / Dépose un document auprès de la secrétaire recherchiste et invite les commissaires à en prendre connaissance / Suggère que les rappels des consignes de sécurité du SPVM soient traduites dans des langues autres que le français et l'anglais et publiés dans les journaux des communautés culturelles. |
| M. Alain Vaillancourt | Demande une précision sur les contraventions qui peuvent être données dans le cas d'une interpellation d'un cycliste dont le vélo a plusieurs réflecteurs manquants / Demande si une attention particulière est donnée aux conducteurs de camions et s'il y a des statistiques sur leur présence et les accidents qu'ils causent dans les rues résidentielles montréalaises. |

M. Norris remercie les citoyens, les fonctionnaires du SPVM et les commissaires pour leur présence et leur participation à cette séance.

7. Levée de la séance

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 22 h 07.

ADOPTÉ LE : 2019-02-01

ORIGINAL SIGNÉ

ORIGINAL SIGNÉ

Alex Norris
Président

Julie Demers
Secrétaire recherchiste

ANNEXE 1 : QUESTIONS DES CITOYENS ET RÉPONSES DES SERVICES

| 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. | <p>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 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 comptent 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? | 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 : <table border="1" data-bbox="1701 927 2292 1312"> <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> </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% |
| 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"> <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 | Le champ de vision offert lorsque l'on circule à vélo permet d'identifier facilement les conducteurs qui utilisent le téléphone cellulaire au volant. Ne serait-il pas pertinent d'utiliser les patrouilles à vélo du SPVM dans le contrôle de cette infraction? | 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. | | | | | | | | | | | | | | | | | | |