

Décision relative au rapport sur les constatations INV-24-43 concernant les services policiers fournis par le Service de police de Toronto

Décision rendue par :

Joseph Maiorano, sous-inspecteur général des services policiers

I. INTRODUCTION

- [1] La présente décision porte sur une plainte reçue par l'inspecteur général des services policiers contre le Service de police de Toronto (le « SPT »), alléguant que la police n'a pas fait respecter de façon adéquate le *Code de la route* à l'égard des cyclistes. Un inspecteur du Service d'inspection des services policiers (le « SISP ») de l'Ontario a enquêté sur la plainte afin de déterminer si le SPT avait omis de se conformer à la *Loi de 2019 sur la sécurité communautaire et les services policiers*, L.O. 2019, chap. 1, annexe 1 (la « Loi ») ou à ses règlements.
- [2] À la suite d'un examen du rapport sur les constatations de l'inspecteur¹, qui est joint à la présente décision à l'annexe A, et pour les motifs qui suivent, je conclus que le SPT s'est conformé à la Loi et aux règlements.

II. CONTEXTE

- [3] Entre le 14 septembre 2023 et le 17 mai 2024, le plaignant a soumis en ligne au SPT cinq plaintes relatives à la circulation dans le quartier concernant le comportement des cyclistes à trois intersections à quatre arrêts le long de la rue Wellington. Ces intersections relèvent de la responsabilité des services policiers de la 14^e Division du SPT.
- [4] Les plaintes peuvent être résumées comme suit :
- i. Le 14 septembre 2022 : Le plaignant s'est dit préoccupé par le fait que les cyclistes omettent souvent de s'arrêter aux intersections désignées. Le plaignant souhaitait que les cyclistes reçoivent des contraventions semblables à celles des automobilistes.
 - ii. Le 27 août 2023 : Le plaignant a déclaré que les voies cyclables nouvellement installées avaient créé des problèmes de sécurité importants tant pour les piétons que pour les véhicules. À cet égard, il a cité un incident lors duquel il a été heurté par un cycliste.
 - iii. Le 13 septembre 2023 : Le plaignant a décrit les voies cyclables comme une « catastrophe ». Il a allégué que les cyclistes traversaient les intersections sans tenir compte de la circulation ou de la sécurité des piétons.

¹ L'article 123 de la Loi exige qu'un inspecteur du SISP qui effectue une enquête sur une plainte communique ses constatations à l'inspecteur général. Ce rapport est caviardé de façon à se conformer au Règl. de l'Ont. 317/24 : *Publication des rapports sur les constatations et des directives en application des articles 123 et 125 de la Loi*.

- iv. Le 1^{er} mai 2024 : Le plaignant a soumis une vidéo montrant un cycliste ayant ignoré un panneau d'arrêt dans la voie cyclable et passant devant une voiture de patrouille stationnée à proximité. Il a affirmé qu'il s'agissait de l'un des quelque 100 incidents quotidiens impliquant des cyclistes qui ne respectaient pas les panneaux d'arrêt dans les voies cyclables. Il affirme aussi que la vidéo met en lumière des agents négligeant de faire respecter les règles auprès des cyclistes.
- v. Le 17 mai 2024 : Le plaignant a signalé une augmentation importante des incidents et des confrontations impliquant des cyclistes qui ne s'arrêtaient pas aux intersections. Il a décrit le problème comme urgent et continu. Il a affirmé que la collectivité est frustrée par ce qu'elle perçoit comme une application sélective des règles de circulation. Plus précisément, il souligne que des agents surveillent régulièrement l'intersection de l'avenue Walnut et de la rue Wellington pour intercepter les véhicules, tout en permettant à de nombreux cyclistes de ne pas s'arrêter aux panneaux d'arrêt des voies cyclables sans conséquence.

[5] Le plaignant estime qu'il s'agit d'une situation de « deux poids, deux mesures ». Il souligne que les cyclistes sont également assujettis au *Code de la route* et devraient être tenus responsables en vertu des mêmes normes d'application de la loi.

III. QUESTIONS EN LITIGE

[6] La question est de savoir si le SPT a fourni des « services policiers convenables et efficaces », comme l'exigent la Loi et ses règlements, en ce qui concerne les questions d'application de la loi au sujet des cyclistes signalées par le plaignant.

IV. ANALYSE

[7] Dans le cadre de l'inspection, on a entrepris un examen détaillé des dossiers du SPT afin d'évaluer ses réponses aux plaintes en question signalées par le plaignant, ainsi qu'un examen de ses initiatives communautaires et de ses stratégies d'application de la loi.

Réponses du SPT aux plaintes

[8] Par souci de simplicité, j'aborderai brièvement les mesures d'application de la loi prises par le SPT en réponse aux nombreuses plaintes du plaignant :

- i. Le 14 septembre 2022 : Le SPT a déployé des efforts ciblés d'application de la loi dans ce secteur. Entre le 21 et le 30 septembre, six rapports d'application de la loi ont été déposés, documentant quatre contraventions pour des cyclistes ne respectant pas les panneaux d'arrêt et trois avertissements. Le plaignant n'a pas été avisé du résultat.
- ii. Le 27 août 2023 : La plainte a été classée environ 7 semaines plus tard, le rapport faisant état de travaux en cours de construction routière et d'un panneau de signalisation ordonnant explicitement aux cyclistes de ne pas utiliser les voies cyclables. Le plaignant n'a pas été avisé du résultat.
- iii. Le 13 septembre 2023 : La plainte a été classée environ 8 semaines plus tard, le rapport indiquant que la police était au courant des plaintes en cours concernant les cyclistes, mais que les critères d'une initiative de services de police communautaires n'étaient pas satisfaits. Le plaignant n'a pas été avisé du résultat.
- iv. Le 1^{er} mai 2024 : La plainte a été classée cinq jours plus tard, le rapport soulignant que la police était au courant du problème, mais que la plainte ne répondait pas aux critères d'une initiative de services de police communautaire. Le plaignant n'a pas été avisé du résultat.
- v. Le 17 mai 2024 : Le SPT a déployé des efforts ciblés d'application de la loi à trois intersections le long de la rue Wellington entre le 6 juin et juillet 2024, en mettant l'accent sur les cyclistes. Six rapports d'application de la loi ont été déposés, documentant 31 contraventions au *Code de la route* et deux avertissements. La plainte a été classée en janvier 2025. Le plaignant a été avisé par la police du résultat.

Autres initiatives d'application de la loi

[9] Parmi les autres initiatives du SPT dans le secteur, mentionnons une initiative de services de police communautaire de la 14^e Division à compter du 23 mai 2024 en réponse à de multiples plaintes du public concernant des cyclistes, des conducteurs de vélos électriques et des conducteurs de trottinettes électriques qui conduisent imprudemment sur les trottoirs et qui ne s'arrêtent pas aux feux rouges et aux panneaux d'arrêt. D'autres efforts ciblés d'application de la loi déployés par la 14^e Division ont été documentés dans quelque 90 rapports d'application de la loi supplémentaires en mars 2025.

[10] Des données précises sur la circulation pour l'une des intersections de la rue Wellington Ouest signalées par le plaignant ont révélé un niveau élevé d'efforts d'application des règlements de la circulation déployés par le SPT à cette intersection particulière et dans un rayon de 600 m de l'intersection.

[11] De plus, la 14^e Division a recours à des initiatives de services de police communautaire pour traiter diverses plaintes communautaires concernant l'intrusion, les graffitis publics et les infractions au *Code de la route*. Les critères d'établissement des initiatives de services de police communautaire sont justifiés et efficacement liés aux activités d'application de la loi ciblant les comportements contestés. Je suis également convaincu que la conception et la mise en œuvre des initiatives de services de police communautaire sont raisonnables compte tenu du volume de plaintes, des ressources policières disponibles et de la gravité du risque représenté par les comportements contestés.

[12] Enfin, le SPT harmonise ses efforts d'application de la loi avec le plan de sécurité routière Vision Zero de la Ville, qui est « un plan d'action exhaustif axé sur la réduction des décès et des blessures graves liés à la circulation dans les rues de Toronto. Lancé en juillet 2016, le plan accorde la priorité à la sécurité des usagers de la route les plus vulnérables grâce à diverses initiatives². »

Services policiers convenables et efficaces

[13] L'article 11 de la Loi exige qu'une commission de service de police et son service de police fournissent des « services policiers convenables et efficaces » dans diverses fonctions, conformément aux normes prescrites dans les règlements³. L'application de la loi – et dans le cas présent, l'application des règlements de la circulation – est l'une de ces fonctions.

² Pour en savoir plus sur le plan de sécurité routière Vision Zero et le tableau de bord en temps réel, consultez la page suivante (en anglais seulement) : <https://www.toronto.ca/services-payments/streets-parking-transportation/road-safety/vision-zero/vision-zero-dashboard/>.

³ Le libellé de l'article 11 est le suivant :

Services policiers convenables et efficaces

11 (1) Des services policiers convenables et efficaces s'entendent de l'ensemble des fonctions suivantes assurées conformément aux normes prévues dans les règlements, y compris les normes portant sur la prévention des conflits d'intérêts, et aux exigences de la [*Charte canadienne des droits et libertés*](#) et du [*Code des droits de la personne*](#) :

1. La lutte contre la criminalité.
2. L'exécution de la loi.
3. Le maintien de la paix publique.
4. L'intervention dans les situations d'urgence.
5. L'aide aux victimes d'actes criminels.
6. Toute autre fonction policière prescrite.

[14] Les normes prescrites sont énoncées dans le Règl. de l'Ont. 392/23 : *Services de police adéquats et efficaces (dispositions générales)* (le « Règlement »). L'article 5 exige que la fonction d'« exécution de la loi » comprenne ce qui suit :

Normes

5. (1) Les normes suivantes en matière de services policiers convenables et efficaces qui ont principalement trait à l'application de la loi sont prescrites :

1. Des services de patrouille dans la collectivité doivent être fournis, en recourant aux propres agents de police d'un service de police, et doivent consister en ce qui suit :
 - i. des services de patrouille générale,
 - ii. des services de patrouille ciblée dans les secteurs ainsi qu'aux jours et aux heures où ces services sont jugés nécessaires ou appropriés.

[15] Cette exigence, comme toutes les exigences prescrites, est également assujettie à une « norme relative au caractère raisonnable », qui est décrite à l'article 2 du Règlement. Elle établit ce qui suit :

Norme généralement applicable

2. (1) Une fonction policière est assurée dans une mesure et d'une manière raisonnables, compte tenu des facteurs suivants :

1. Les besoins de la collectivité en matière de services policiers.
2. Les caractéristiques géographiques et socio-démographiques du secteur de responsabilité en matière de services policiers du service de police.
3. La mesure dans laquelle la fonction policière est assurée efficacement dans des collectivités semblables en Ontario ainsi que la manière dont elle y est assurée.
4. La mesure dans laquelle la prestation antérieure de la fonction policière par le service de police a été efficace pour répondre aux besoins de la collectivité en matière de services policiers.
5. Les pratiques exemplaires en ce qui a trait à la fonction policière.

[16] Les dossiers du SPT établissent que les plaintes relatives à la circulation dans le secteur de la 14^e Division sont fréquentes. Il existe de nombreuses voies cyclables dans le secteur de la Division, mais il n'y a aucune unité spéciale chargée de faire appliquer les règlements de la circulation. Néanmoins, les plaintes relatives à la circulation et les efforts ciblés d'application des règlements de la circulation sont gérés par l'agent local de prévention du crime. En raison du volume élevé de plaintes, les plaintes ne donnent pas toutes lieu à des initiatives de services de police communautaire en matière de circulation. Chaque plainte est plutôt évaluée en fonction de facteurs établis. Même lorsqu'une plainte ne donne pas lieu à une initiative de services de police communautaire, elle peut mener à la publication d'un bulletin interne destiné aux agents pour les sensibiliser au problème.

[17] Dans l'ensemble, les données ont révélé un niveau élevé d'efforts d'application des règlements de la circulation déployés par le SPT. Bien que l'application de la loi ne se concentre pas spécifiquement sur les cyclistes, il est clair que le SPT suit une stratégie réfléchie en matière de circulation qui est fondée sur les exigences d'un plan Vision Zero plus vaste faisant appel à des agents d'application de la loi se consacrant à la mise en œuvre de ce plan.

[18] Il est également prouvé que la stratégie intègre le double rôle de l'application des règlements de la circulation et, le cas échéant, de l'éducation des automobilistes et des cyclistes.

[19] En ce qui concerne les plaintes du plaignant, le SPT a examiné et évalué chacune d'entre elles en fonction des renseignements fournis et de leurs critères internes d'efforts ciblés d'application de la loi. Ces critères sont logiquement liés au plan de sécurité routière Vision Zero plus vaste et éclairent la façon dont le SPT répondra aux plaintes relatives à l'application des règlements de la circulation avec des ressources limitées, en fonction de paramètres axés sur les données.

[20] Le SPT a toutefois reconnu qu'il aurait dû y avoir une meilleure communication avec le plaignant concernant le résultat des plaintes soumises.

V. CONCLUSION

[21] Le SPT a utilisé un processus structuré de réception, d'examen et d'évaluation des plaintes relatives à la circulation, y compris des communications internes pour sensibiliser les gens aux problèmes liés à la circulation. S'il y a lieu, on remédie ensuite aux plaintes au moyen d'efforts ciblés d'application des règlements de la circulation, qui sont axés sur les automobilistes, les cyclistes et les autres usagers de la route.

[22] Dans les premières plaintes, les communications externes du SPT avec le plaignant étaient perfectibles. Le SPT a entrepris d'améliorer sa stratégie de communication avec les membres du public à ces égards.

[23] En conclusion, je suis convaincu que le SPT s'est conformé à la Loi et à ses règlements.

Date : 24 septembre 2026

Original signé par

Joseph Maiorano
*Sous-inspecteur général des
services policiers*

RAPPORT SUR LES CONSTATATIONS

Service de police de Toronto

Enquête sur les plaintes au sujet
des services policiers en vertu
de l'alinéa 107 (1) a)
(INV-24-43)

Présenté à :
Ryan Teschner
Inspecteur général des services
policiers de l'Ontario

24 juillet 2026

TABLE DES MATIÈRES

À PROPOS DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL DES SERVICES POLICIERS ET DU SERVICE D'INSPECTION DES SERVICES POLICIERS	3
INTRODUCTION.....	3
APERÇU DE L'ENQUÊTE.....	4
La plainte	4
Le service de police mis en cause.....	4
Dispositions législatives et réglementaires applicables	5
RÉSUMÉ DE L'ENQUÊTE MENÉE.....	5
Dossiers du Service de police de Toronto	5
Application continue de la loi aux cyclistes dans la Division	8
Service de police de Toronto – données sur la circulation dans le secteur de la rue Wellington Ouest et de l'avenue Walnut.....	8
Entrevue avec le plaignant	9
Entrevue avec le SPT	9
CONSTATATIONS DE L'ENQUÊTE	11

À PROPOS DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL DES SERVICES POLICIERS ET DU SERVICE D'INSPECTION DES SERVICES POLICIERS

L'inspecteur général des services policiers améliore le rendement et la responsabilisation des services policiers et de la gouvernance policière en supervisant la prestation de services policiers convenables et efficaces à travers l'Ontario.

L'inspecteur général veille à la conformité aux lois et aux normes de la province en matière de services policiers et a le pouvoir d'émettre des directives et des mesures progressives, fondées sur le risque et exécutoires pour protéger la sécurité publique. La *Loi de 2019 sur la sécurité communautaire et les services policiers* de l'Ontario prévoit des mesures de protection pour s'assurer que le devoir légal de l'inspecteur général est exécuté indépendamment du gouvernement.

L'inspecteur général des services policiers dirige le Service d'inspection des services policiers (SISP). Le SISP fournit un soutien opérationnel pour mener des inspections et des enquêtes et pour offrir une surveillance et des conseils aux services de police, aux commissions et aux employeurs de constables spéciaux de l'Ontario. En tirant parti de la recherche indépendante et des renseignements sur les données, le SISP assure la promotion des pratiques exemplaires et cerne les points à améliorer, en veillant à ce que des services policiers et une gouvernance policière de grande qualité soient offerts pour accroître la sécurité de l'ensemble de la population ontarienne.

Nommé en mars 2023, Ryan Teschner est le premier inspecteur général des services policiers de l'Ontario, avec des fonctions et des pouvoirs prévus par la *Loi sur la sécurité communautaire et les services policiers*. M. Teschner est un expert reconnu en administration publique, en services policiers et en gouvernance policière.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur l'inspecteur général des services policiers ou le SISP, veuillez consulter le site www.ioontario.ca/fr.

INTRODUCTION

Le présent rapport est présenté à l'inspecteur général des services policiers par un inspecteur nommé par l'inspecteur général, qui a mené une enquête en vertu de la partie VII de la [*Loi de 2019 sur la sécurité communautaire et les services policiers*](#) (LSCSP).

APERÇU DE L'ENQUÊTE

La plainte

Une plainte écrite a été transmise par l'Agence des plaintes contre les forces de l'ordre (APFO) à l'inspecteur général en vertu des dispositions de l'article 108 de la LSCSP. La présente plainte allègue un manque d'application de la loi par le Service de police de Toronto (SPT) concernant des cyclistes qui enfreignent le Code de la route. Le plaignant soulève des préoccupations en matière de sécurité publique. Il souligne que les piétons de son quartier sont fréquemment heurtés par des cyclistes qui omettent de s'arrêter aux panneaux d'arrêt.

Le plaignant allègue en outre qu'il dispose d'une preuve vidéo montrant des policiers arrêtant des véhicules à moteur tout en ignorant les cyclistes qui commettent des infractions similaires. Le plaignant estime qu'il s'agit d'un double standard. Il souligne que les cyclistes sont également assujettis au Code de la route et devraient être tenus responsables en vertu des mêmes normes d'application de la loi.

De plus, le plaignant signale que des formulaires de plainte communautaire sont régulièrement soumis, mais ne font l'objet d'aucun suivi ni accusé de réception de la part du service de police.

Le service de police mis en cause

Nom du service de police : Service de police de Toronto

Quartier général du service : 40, rue College, Toronto (Ontario) M5G 2J3

Chef de police : Myron Demkiw

Chef de police depuis décembre 2022

Effectif total du service : (de fait et autorisé)

- Nombre de membres assermentés :

De fait : 5 340

Autorisés : 5 542

- Nombre de membres civils :

De fait : 2 587

Autorisés : 2 665

Aire géographique de service

- 653,3 kilomètres carrés
- Population d'environ 3 179 255 personnes dans la collectivité

Dispositions législatives et réglementaires applicables

Le [paragraphe 11 \(1\)](#) de la *LSCSP* indique que des services policiers convenables et efficaces s'entendent de l'ensemble des fonctions suivantes assurées conformément aux normes prévues dans les règlements, y compris les normes portant sur la prévention des conflits d'intérêts, et aux exigences de la *Charte canadienne des droits et libertés* et du *Code des droits de la personne* :

1. La lutte contre la criminalité.
2. L'exécution de la loi.
3. Le maintien de la paix publique.
4. L'intervention dans les situations d'urgence.
5. L'aide aux victimes d'actes criminels.
6. Toute autre fonction policière prescrite.

Le [Règlement de l'Ontario 392/23 : SERVICES POLICIERS CONVENABLES ET EFFICACES \(DISPOSITIONS GÉNÉRALES\)](#) a été examiné en tenant compte des allégations formulées dans la plainte.

Le [Règlement de l'Ontario 125/24 : DISPOSITIONS TRANSITOIRES](#)

L'événement qui fait l'objet de l'enquête a débuté le 14 septembre 2022, avant l'entrée en vigueur de la *LSCSP* le 1^{er} avril 2024, et s'est poursuivi jusqu'au 17 mai 2024, après la date de transition.

Conformément à l'article 3 du Règlement de l'Ontario 125/24, lorsqu'un événement fait partie d'une série qui s'étend à la fois avant et après la date de transition, l'inspecteur général peut exercer le pouvoir que lui confère la *LSCSP* à l'égard de l'ensemble de la série.

RÉSUMÉ DE L'ENQUÊTE MENÉE

Dossiers du Service de police de Toronto

Plaintes du plaignant concernant la circulation des cyclistes dans le quartier

Entre le 14 septembre 2022 et le 17 mai 2024, le plaignant a soumis en ligne au SPT 5 plaintes relatives à la circulation concernant le comportement des cyclistes à 3 intersections à 4 arrêts le long de la rue Wellington :

Wellington/Walnut, Wellington/Niagara et Wellington/Tecumseh, dans la division 14.

- **Le 14 septembre 2022** : Le plaignant s'est dit préoccupé parce que les cyclistes omettent souvent de s'arrêter aux intersections désignées. Il affirme que les cyclistes devraient recevoir des contraventions semblables à celles que reçoivent les automobilistes. Le 16 septembre 2022, des mesures d'application ciblées ont été prises dans la région. Les agents ont reçu comme consigne de signaler leur présence sur place pour l'exécution des patrouilles dirigées et de soumettre des rapports supplémentaires sur les mesures de la police communautaire. Entre le 21 et le 30 septembre 2022, 6 signalements ont été déposés, ce qui a donné lieu à 4 contraventions pour avoir désobéi à des panneaux d'arrêt et 3 avertissements. Le plaignant n'a pas été avisé du résultat.
- **Le 27 août 2023** : Le plaignant a déclaré que les voies cyclables nouvellement installées avaient créé des problèmes de sécurité importants tant pour les piétons que pour les véhicules. À cet égard, il a cité un incident lors duquel il a été heurté par un cycliste. On a clos la plainte le 17 octobre 2023 et des commentaires faisaient état de travaux de construction et de signalisation en cours enjoignant aux cyclistes de ne pas utiliser les voies cyclables. Le rapport indiquait que le plaignant n'avait pas été avisé.
- **Le 13 septembre 2023** : Le plaignant a décrit les voies cyclables comme une « catastrophe ». Il a allégué que les cyclistes traversaient les intersections sans tenir compte de la circulation ou de la sécurité des piétons. Un rapport de conclusion daté du 14 novembre 2023 reconnaît que les agents étaient au courant de plaintes continues concernant des cyclistes. Toutefois, ils ont déterminé que le problème ne répondait pas aux critères d'une initiative de services de police communautaires (IPC). Le plaignant n'a pas été avisé.
- **Le 1^{er} mai 2024** : Le plaignant a soumis une vidéo montrant un cycliste ayant ignoré un panneau d'arrêt dans la voie cyclable et passant devant une voiture de patrouille stationnée à proximité. Il a affirmé qu'il s'agissait de l'un des quelque 100 incidents quotidiens impliquant des cyclistes qui ne respectaient pas les panneaux d'arrêt dans les voies cyclables. Il affirme aussi que la vidéo met en lumière des agents négligeant de faire respecter les règles auprès des cyclistes. Le rapport a été clos le 6 mai 2024. Il est mentionné que les agents avaient été informés de la question, mais il a été déterminé que le rapport ne justifiait pas un IPC. Le plaignant n'a pas été avisé de la décision.

- **Le 17 mai 2024** : Le plaignant a signalé une augmentation importante des incidents et des confrontations impliquant des cyclistes qui ne s'arrêtaient pas aux intersections. Il a décrit le problème comme urgent et continu. Il a affirmé que la communauté est frustrée par ce qu'elle perçoit comme une application sélective des règles de circulation. Plus précisément, il souligne que des agents surveillent régulièrement l'intersection à Walnut et Wellington pour intercepter les véhicules, tout en permettant à de nombreux cyclistes de ne pas s'arrêter aux panneaux d'arrêt des voies cyclables sans conséquence. Il insiste sur le fait que ce double standard met en danger les parents et les enfants qui vont à l'école et en reviennent, pendant les heures de pointe. Le plaignant a présenté de nouveau la preuve vidéo de ce comportement. Il s'est dit préoccupé par le fait que de nombreuses plaintes antérieures dans la collectivité sont restées lettre morte.

En réponse, des mesures d'application ciblées axées sur les cyclistes qui désobéissent aux panneaux d'arrêt aux trois intersections le long de la rue Wellington ont été lancées le 6 juin 2024. Elles se sont poursuivies jusqu'à la fin de juillet.

Au cours de cette période, 6 rapports d'application de la loi ont été soumis. Ils ont donné lieu à 31 accusations en vertu du Code de la route et à 2 mises en garde. Selon un rapport, 5 accusations ont été portées en vertu de l'article 104 du Code de la route, qui exige que les personnes de moins de 18 ans qui conduisent des vélos, ainsi que tous les exploitants de vélos à moteur, quel que soit leur âge, portent un casque approuvé. Les rapports ne comportent pas de détails au sujet de la nature précise des autres accusations.

Un rapport de clôture daté du 15 janvier 2025 confirme qu'un agent a été en contact avec le plaignant. Le plaignant a également communiqué avec la Ville de Toronto au sujet des améliorations apportées à la signalisation et des campagnes de sensibilisation. L'agent a reçu une copie de ces communications. Le rapport indique qu'un nouvel IPC peut être ouvert au besoin.

Application continue de la loi aux cyclistes dans la Division

De plus, un IPC, qui n'a aucun lien avec le plaignant, a été examiné pour la division 14 concernant l'application de la loi aux cyclistes. Cette initiative a débuté le 23 mai 2024 en réponse à de multiples plaintes du public concernant des cyclistes, des vélos électriques et des scooters motorisés utilisés avec insouciance sur les trottoirs et ne s'arrêtant pas aux feux rouges ou aux panneaux d'arrêt. Le 20 novembre 2024, le DGP chargé de cette initiative a envoyé aux membres du personnel de la Division 14 pour faire le point sur le fait que la plainte la plus courante à l'échelle de la Division était celle des vélos électriques qui ignoraient des panneaux d'arrêt, et plus particulièrement des usagers sur le trottoir. Des documents de référence ont été distribués au sujet des règlements applicables aux véhicules motorisés et aux vélos, des règlements portant seulement sur les vélos et des règlements adoptés en vertu du Code municipal de Toronto.

L'application ciblée de la loi dans des domaines précis à l'échelle de la Division 14 a donné lieu à environ 90 rapports supplémentaires en mars 2025. À ce moment-là, l'IPC est demeurée en cours en raison du volume de plaintes.

Service de police de Toronto – données sur la circulation dans le secteur de la rue Wellington Ouest et de l'avenue Walnut. Entre le 1^{er} janvier 2023 et le 31 décembre 2024, aucune infraction propre aux cyclistes ni aucune collision automobile impliquant des cyclistes n'a été enregistrée directement à l'intersection de la rue Wellington Ouest et de l'avenue Walnut. Toutefois, 378 constats d'infraction ont été remis à l'intersection pour des infractions générales à la circulation, dont 232 pour avoir omis de s'arrêter à un panneau d'arrêt. À la suite d'un examen manuel des 232 contraventions pour défaut de s'arrêter à un panneau d'arrêt, il a été établi que 6 contraventions avaient été remises à des cyclistes. Dans un rayon de 600 mètres de l'intersection, les activités d'application de la loi étaient beaucoup plus élevées, comportant 8 387 contraventions et 1 869 avertissements émis. Parmi celles-ci, 9 infractions propres aux cyclistes ont été enregistrées, soit 5 en 2023 et 4 en 2024, toutes pour avoir circulé dans un passage piétonnier. Elles ont donné lieu à 6 contraventions d'infraction provinciale et à 3 avertissements. Au cours de la même période, il y a eu 32 collisions impliquant des cyclistes dans la zone tampon de 600 mètres : 18 en 2024, surtout concentrée autour de la rue Queen Ouest, entre l'avenue Strachan et la rue Bathurst; et 15 en 2023, surtout près de la rue King Ouest, entre l'avenue Strachan et la rue Tecumseth.

Entrevue avec le plaignant

Le plaignant déclare qu'il y a plusieurs intersections à quatre voies le long de la rue Wellington, où une voie cyclable bidirectionnelle longe le côté sud. Il souligne qu'il existe des panneaux d'arrêt spécifiquement pour les cyclistes. Il ajoute toutefois que les agents postés à ces intersections semblent se concentrer surtout sur l'application de la loi aux véhicules. Il soutient que les agents lui ont dit que les cyclistes ne portaient souvent pas de pièces d'identité, de sorte qu'il est plus difficile de donner des contraventions et que les contraventions sont fréquemment jetées. Il mentionne également que la Ville a abaissé l'amende pour avoir ignoré des panneaux d'arrêt, ce qui fait qu'il ne vaut pas la peine d'émettre des contraventions et ce qui mène peut-être à une perception négative du public.

Le plaignant dit avoir fait de nombreuses plaintes informelles et déposé des plaintes en ligne. Lorsqu'il a appelé le SPT et lui a fait part des propos des agents, il a été informé que les agents ont pour mandat de s'assurer que les cyclistes roulent conformément au Code de la route. Il rappelle qu'il y avait possiblement eu une opération ciblée d'application de la loi qui a duré environ une semaine ou deux relativement à ses plaintes. Il indique qu'il n'avait jamais reçu de courriels de confirmation de soumission générés automatiquement ni de correspondance du service de police concernant ses plaintes. Après un appel téléphonique au service de police au sujet de ses préoccupations, on lui a conseillé de communiquer avec l'Unité d'intervention communautaire (UIC). Il a alors parlé avec un agent. Il mentionne aussi que sa proposition à la Ville concernant des panneaux d'arrêt plus détaillés pour les cyclistes n'allait nulle part.

Entrevue avec le SPT

Un sergent d'état-major du SPT affecté à l'Unité d'intervention communautaire a expliqué que les plaintes de la collectivité comme celles qui portent sur des intrusions, des graffitis et des infractions au Code de la route sont acheminées à l'Unité d'intervention communautaire (UIC). Les agents de prévention du crime (APC) déterminent alors la marche à suivre appropriée. Chaque division a une UIC et un APC désigné. S'il le juge approprié, l'APC peut lancer une initiative de services de police communautaires (IPC) fondée sur la plainte. Les IPC font l'objet d'un suivi et d'une recherche dans les tableaux de bord internes, qui affichent le nombre d'IPC ouvertes, leur statut, leur emplacement et l'historique des réponses.

Le SPT a indiqué que les agents de première ligne répondent aux IPC dans le cadre de leurs fonctions régulières. Une fois amorcées, les IPC sont attribuées aux agents de première ligne pour qu'ils les traitent pendant leurs quarts de travail. On s'attend à ce que les agents procèdent à l'application de la loi et présentent des rapports supplémentaires. En raison du volume élevé de plaintes, ce ne sont pas tous les rapports qui donnent lieu à une IPC. Le SPT explique que les IPC doivent demeurer gérables. Idéalement, elles devraient être réglées dans un délai de deux à six semaines pour éviter de devenir périmées, bien que les délais puissent varier en fonction de facteurs comme la nature de l'événement, le temps requis pour appliquer la loi et la possibilité que le comportement fautif ait diminué. Le nombre d'IPC actives devrait être limité pour assurer une application efficace. Les IPC liées à la circulation sont fondées sur des facteurs comme les évaluations des agents, les préoccupations en matière de sécurité publique, la proximité des zones scolaires, les plaintes multiples, les IPC antérieures et les données sur les collisions et les tableaux de bord. Si une plainte n'atteint pas le seuil d'une IPC, elle peut être fermée ou signalée pour attention particulière au moyen de communications internes. Si un rapport est réputé ne pas atteindre le seuil d'une IPC, ce peut être attribuable à d'autres stratégies en cours sur la circulation qui répondent à des préoccupations semblables.

Le SPT indique que les plaintes relatives à la circulation sont fréquentes dans la Division 14. Comme il y a des voies cyclables dans toute la région, les APC doivent déterminer quelles IPC sont actuellement actives avant d'en créer d'autres. Comme il n'y a pas d'unité de la circulation routière dans la Division, les IPC de la circulation sont gérées par les APC et peuvent être traitées par les agents affectés à l'approche Vision Zéro. Ces agents se consacrent à l'application de la loi sur la circulation et ne répondent pas aux appels radio. De plus, l'ensemble de la Division est informé des IPC liées à la circulation.

Le SPT explique que les mesures d'application de la loi visant les cyclistes sont abordées chaque semaine lors de la réunion sur la gestion des enjeux liés à la criminalité, à la circulation et à l'ordre public (C-COM), qui comprend des mises à jour sur les tendances en matière de criminalité, les arrestations, l'activité liée à l'IPC et l'application de la loi sur la circulation. Les infractions commises par les cyclistes à l'encontre du Code de la route sont régulièrement traitées, ainsi que les infractions comme la conduite sur les trottoirs et les plaintes liées aux vélos électriques qui chevauchent les préoccupations des cyclistes. Environ 60 agents assistent à ces réunions virtuelles et l'information est également envoyée par courriel à tout le personnel de la Division.

Le SPT souligne que les plaintes relatives aux vélos électriques sont de plus en plus fréquentes. La plupart des plaintes concernent désormais les vélos électriques, plutôt que les cyclistes, et les zones touchées varient. Une IPC impliquant des vélos électriques a été lancée après qu'un individu a été blessé, soulignant l'élément de sécurité publique.

Le SPT reconnaît qu'il existe des défis en matière de conformité des cyclistes, particulièrement en raison de l'absence d'exigences en matière de permis et de formation obligatoire. Certains cyclistes ne connaissent pas les règles de circulation. Les agents jouent un double rôle à la fois dans l'application du Code de la route et dans l'éducation des usagers de la route.

Le SPT a souligné l'importance du service à la clientèle. Les agents doivent s'assurer que les IPC sont appliquées de façon adéquate et efficace et qu'il devrait y avoir une certaine communication avec le plaignant tout au long du processus.

Le SPT explique que la plainte soumise le 17 mai 2024 a été acheminée à une IPC en raison de renseignements plus détaillés fournis et d'observations antérieures du plaignant. Cette initiative a été mise en œuvre par les agents affectés à l'approche Vision Zéro. Il y a eu communication entre l'APC et le plaignant.

CONSTATATIONS DE L'ENQUÊTE

Je fais les constatations suivantes en me fondant sur les documents et les renseignements recueillis pendant l'enquête, qui figurent maintenant dans le présent rapport :

- 1. Entre septembre 2022 et le 17 mai 2024, le plaignant a soumis au Service de police de Toronto (SPT) un total de 5 plaintes en ligne concernant la circulation dans les quartiers. Ces plaintes portaient expressément sur des préoccupations concernant le fait que des cyclistes ne s'arrêtaient pas à trois intersections à quatre voies situées le long de la rue Wellington dans la Division 14. Les intersections identifiées étaient la rue Wellington à l'angle de l'avenue Walnut, la rue Wellington à l'angle de la rue Niagara et la rue Wellington à l'angle de la rue Tecumseh.**

- a. Le SPT a fourni 5 rapports généraux d'incident soumis par le plaignant le 14 septembre 2022, le 27 août et le 13 septembre 2023, ainsi que le 1^{er} et le 17 mai 2024. Chaque rapport faisait état de préoccupations concernant des cyclistes qui ne s'arrêtaient pas aux panneaux d'arrêt dans son quartier.

2. Parmi les cinq plaintes relatives à la circulation dans la collectivité présentées par le plaignant, deux ont donné lieu à une initiative de police communautaire (IPC). Dans le cadre de celle-ci, les agents ont été chargés d'assurer la conformité des cyclistes aux panneaux d'arrêt dans les zones concernées. Une plainte a été fermée en raison des travaux de construction en cours dans la région. Deux ont été fermées parce qu'elles ne satisfaisaient pas aux critères d'une IPC et ont indiqué que les agents avaient été informés des préoccupations. Le plaignant a été en contact avec un agent à une seule occasion.

- a. Le SPT a répondu par des mesures d'application ciblées entre le 21 et le 30 septembre 2022 relativement à la plainte soumise le 14 septembre 2022. Ces mesures d'application de la loi ont donné lieu à six rapports supplémentaires. Ils indiquent que quatre contraventions pour avoir désobéi à des panneaux d'arrêt et trois avertissements ont été donnés. Le plaignant n'a pas été avisé du résultat.
- b. La plainte déposée le 27 août 2023 a été fermée et comportait des commentaires faisant état de la construction en cours et de la signalisation indiquant aux cyclistes de ne pas utiliser les voies cyclables. Le rapport indiquait que le plaignant n'avait pas été avisé.
- c. Le rapport du 13 septembre 2023 a été conclu par une note indiquant que les agents étaient au courant des plaintes en cours concernant les cyclistes, mais qu'ils ont établi que la préoccupation du plaignant ne répondait pas aux critères d'une IPC. Le rapport indiquait que le plaignant n'avait pas été avisé.
- d. Le rapport de la plainte déposée le 1^{er} mai 2024 a été clos par une note indiquant que les agents avaient été informés du problème, mais que le rapport ne justifiait pas une IPC. Le plaignant n'a pas été avisé.

- e. Une IPC a été lancée le 6 juin 2024 en réponse à la plainte déposée le 17 mai 2024. Des mesures d'application ciblées axées sur la désobéissance aux panneaux d'arrêt par les cyclistes dans la région ont donné lieu à 6 rapports d'application de la loi entre le 13 juin et le 31 juillet 2024. Au total, 31 accusations en vertu du Code de la route et 2 mises en garde ont été faites. Le rapport de clôture daté du 15 janvier 2025 confirme qu'un agent a été en contact avec le plaignant. De plus, un courriel du plaignant à un conseiller municipal de Toronto concernant l'amélioration de la signalisation et de meilleures campagnes d'éducation a été envoyé à l'agent.
- f. Le plaignant a confirmé qu'il avait soumis plusieurs rapports en ligne et qu'il n'avait reçu aucun courriel généré automatiquement ni aucune réponse du service relativement à ses plaintes.
- g. Il a indiqué avoir été en contact avec un agent au sujet de sa dernière plainte après avoir appelé l'UIC pour un suivi.
- h. Le plaignant a rappelé que l'application de la loi liée à ses préoccupations a duré environ une à deux semaines.
- i. Le SPT indique qu'en raison du volume élevé de plaintes, les rapports ne peuvent pas tous donner lieu à une IPC, car ils doivent demeurer gérables pour assurer une application efficace de la loi par les agents.
- j. Pour déterminer si une IPC liée à la circulation est justifiée, l'APC désignera un agent pour se rendre dans le secteur et évaluer la préoccupation. L'APC doit également tenir compte de plusieurs facteurs, dont les répercussions sur la sécurité publique, la proximité des zones scolaires, le volume de plaintes reçues, les données des IPC antérieures, les statistiques sur les collisions et les données du tableau de bord pertinentes pour la zone concernée. De plus, l'APC tiendra compte de toute autre stratégie de circulation en cours pour régler des problèmes semblables.
- k. Le SPT explique que plusieurs facteurs influent sur le délai d'une IPC, y compris la nature de la plainte, le temps requis pour une application efficace et la diminution du comportement fautif.

- l. Une IPC permanente traitant de multiples plaintes concernant les cyclistes et les usagers de vélos électriques qui circulent sur les trottoirs et qui ne s'arrêtent pas aux panneaux d'arrêt et aux feux rouges dans l'ensemble de la Division 14 a été lancée le 23 mai 2024. Le 20 novembre 2024, une correspondance par courriel envoyée à la Division indiquait qu'en raison des préoccupations continues du public concernant le comportement des vélos électriques, l'IPC est demeurée active.
 - m. Si un rapport ne justifie pas une IPC en particulier, il peut être signalé aux fins d'une attention particulière au moyen de communications internes au sein de la Division et fermé par la suite.
 - n. Le SPT a indiqué que lors des réunions hebdomadaires du comité de direction de la division, il existe un volet sur la circulation qui traite des infractions relatives aux cyclistes et aux vélos électriques en vertu du Code de la route, ainsi que d'autres infractions comme la conduite sur les trottoirs.
 - o. Le SPT a expliqué que la plainte soumise le 17 mai 2024 par le plaignant a été acheminée à une IPC en raison de renseignements détaillés fournis et d'observations multiples du plaignant. Cette initiative a été mise en œuvre par les agents affectés à l'approche Vision Zéro, qui se consacrent à l'application de la loi sur la circulation et qui ne répondent pas aux appels radio.
 - p. Le SPT indique qu'il s'efforce d'offrir un service à la clientèle et qu'il devrait y avoir une certaine communication avec le plaignant, comme cela s'est produit lors de la dernière présentation le 17 mai 2024.
- 3. Entre le 1^{er} janvier 2023 et le 31 décembre 2024, le SPT n'a enregistré aucune infraction propre à un cycliste ni aucune collision impliquant un cycliste directement à l'intersection de la rue Wellington Ouest et de l'avenue Walnut. Toutefois, 378 constats d'infraction ont été remis à l'intersection pour des infractions générales à la circulation, dont 232 pour avoir omis de s'arrêter à un panneau d'arrêt.**
- a. Le SPT ne disposait pas de données indiquant que des cyclistes impliqués dans une collision se sont produits à l'intersection de la rue Wellington Ouest et de l'avenue Walnut entre le 1^{er} janvier 2023 et le 1^{er} décembre 2024.

- b. Toutefois, dans une zone tampon de 600 mètres de l'intersection, 18 cyclistes impliqués dans des collisions se sont produits en 2024. La concentration est plus élevée autour de la rue Queen Ouest entre l'avenue Strachan et la rue Bathurst, ainsi qu'autour de la rue Bathurst entre les rues Richmond et Front. En 2023, 15 cyclistes ont été impliqués dans des collisions, la concentration étant plus élevée autour de la rue King Ouest, entre l'avenue Strachan et la rue Tecumseth.
- c. Le SPT ne disposait pas de données indiquant que des infractions liées aux contraventions propres aux cyclistes avaient été données en 2023 et 2024 à l'intersection de la rue Wellington et de l'avenue Walnut.
- d. Or, durant cette période, 378 contraventions ont été données à l'intersection pour des infractions qui n'étaient pas propres aux cyclistes, dont 232 contraventions pour « Omission de s'immobiliser au panneau d'arrêt – ne pas arrêter ».
- e. À la suite d'un examen manuel des 232 contraventions précisées pour « Omission de s'immobiliser au panneau d'arrêt – ne pas s'arrêter » à l'intersection indiquée, il a été déterminé que 6 contraventions avaient été remises aux cyclistes.
- f. Les données du SPT indiquent que dans un rayon de 600 mètres de l'intersection, 8 387 contraventions et 1 869 avertissements ont été donnés. De ce nombre, 9 infractions propres aux cyclistes ont été recensées, dont 4 en 2024 et 5 en 2023. Au total, il y a eu 6 contraventions pour des infractions provinciales et 3 avertissements. L'infraction pour toutes les contraventions était « Cycliste-circulation à bicyclette dans un passage pour piétons ».

777, rue Bay, 7^e étage
Toronto (Ontario) M5G 2C8
Tél. : +1-416-873-5930 ou 1-888-333-5078
<https://www.iopontario.ca/fr>

Améliorer le rendement des services policiers
pour rendre l'Ontario plus sûr.