

Compte-rendu

Rencontre tenue jeudi le 26 mai 2011 de 10 h à 15 h
Quartier général SPVM

Nom	Organisation	Présent	Absent	Nom	Organisation	Présent	Absent
Benoît Traversy	SPVM	X		Nicolas Veilleux	FPP Châteauguay	X	
René Lefrançois	ÉNPQ	X		Laurence Pelletier	MSP	X	
Isabelle Veilleux	SQ	X		Patrick Talbot	FPPVQ	X	
Stéphane Forget	FPPLongueuil	X		Esther Thibault	APSSAP	X	
Sylvie Léger	CSST	X		Daniel Archibald	Ville de Québec		X
Jean-Pierre Jobin	CSST	X		Jean-François Cimon	FPPM	X	
Richard Dufresne	ADPQ	X		Robert Hogue	SPVM	X	
Robert Pednault	Sherbrooke	X		Daniel Rolland	APPQ		X
Patrick Lepage	FPPTerrebonne	X		André Labelle	Ville de Gatineau	X	
Charles Plante	APSAM	X					
Invités :							
Diane Boivin	Institut universitaire Douglas/Université McGill			Charles Gagné	IRSST		
Paul Meunier	Duckbill			Isabelle Fortin	Centre du trauma		
Patrick Vincent,	Vincent ergonomie						
Amélie Trudel,	APSAM						

1. Tour de table / présentation des nouveaux membres

Charles Plante a souhaité la bienvenue aux membres. Un tour de table a été effectué et chaque représentant s'est identifié. Il a souligné la bienvenue à plusieurs nouveaux membres : Monsieur Richard Dufresne de l'ADPQ, Madame Laurence Pelletier du Ministère de la sécurité publique, Monsieur Jean-Pierre Jobin de la CSST (prévention-inspection), Madame Sylvie Léger de la CSST (Direction du partenariat).

Veillez noter que : Monsieur Patrick Talbot remplaçait Monsieur Pierre Lamarre de la FPPVQ, Jean-François Cimon est le représentant de la FPPM par intérim.

2. Système de gestion des risques reliés à la fatigue

La Dr Diane Boivin, directrice du centre d'études sur les rythmes circadiens de *l'Institut universitaire Douglas/Université McGill* a présenté un éventuel projet sur la gestion de la fatigue chez les policiers.

Les objectifs sont :

1. Élaboration des priorités en termes de gestion de la fatigue pour les policiers patrouilleurs.
2. Mise en place de programmes de gestion de la fatigue (PGF).
3. Élaboration des systèmes de gestion des risques reliés à la fatigue (SGRF)

La docteure Boivin a expliqué que certains tribunaux (Australie) reconnaissent la fatigue comme un risque qui aurait pu être prévenu. Et, que les travailleurs fatigués, les chefs d'équipe et les gestionnaires peuvent être tenus responsables des accidents reliés à la fatigue.

Madame Boivin nous a informés comment la fatigue peut être reliée aux accidents. La fatigue affecte négativement la prise de décision, les facultés mentales et physiques, l'humeur, la mémoire et le temps de réaction. La fatigue peut mener à des erreurs. Les erreurs occasionnées par celle-ci peuvent mener à des accidents. Et le but de ce projet est de minimiser les incidents et éviter les accidents.

Madame Boivin nous a entretenus des résultats de l'étude menée au SPVM (horaire conventionnel). La performance diminue après le 3^e quart consécutif.

Le programme de gestion de la fatigue (PGF) consiste à :

1. Créer un environnement de travail plus sécuritaire pour les divers intervenants en réduisant la fatigue au travail.
2. Créer un environnement de travail qui encourage les discussions sur la fatigue et reconnaît celle-ci comme un facteur de risque en termes de sécurité.
3. Les programmes complets d'éducation et de formation des travailleurs, répartiteurs, gestionnaires et membres de la famille se sont avérés utiles pour la compréhension de la fatigue et implanter de bonnes pratiques de gestion de la fatigue dans la compagnie.
4. La démarche est supportée par les gestionnaires, les chefs d'équipe, les policiers et leurs familles.

5. Informer les participants à reconnaître la fatigue et la gérer (boîte d'outils).
6. Sessions interactives afin d'identifier les obstacles à l'implantation du PGF.
7. Développer des outils scientifiques pour la prise de décision.

La docteure Boivin nous a aussi tracé un topo des conclusions du PGF chez les camionneurs.

Le système de gestion des risques liés à la fatigue (SGRF) et ses composantes :

1. Un SGRF gère plus que la fatigue. Son but est de minimiser les risques associés à la fatigue par une approche systématisée sur plusieurs niveaux.
2. Il reconnaît les différents facteurs qui contribuent à la fatigue et le fait qu'une approche basée sur la réglementation des heures de travail et du temps au travail est insuffisante.
3. Il en découle une approche systématique pour gérer les risques individuels et organisationnels découlant de la fatigue.
4. Un SGRF est encadré scientifiquement. Le risque d'erreurs occasionné par la fatigue doit être quantifié et une fois un risque identifié, des actions doivent être entreprises pour gérer ce risque adéquatement.
5. Les actions à entreprendre doivent tenir compte de la nature de la tâche, de la sévérité du risque lié à la fatigue et considérer simultanément le risque de travailler ou non avec des facultés affaiblies par la fatigue.

Les bénéfices et retombées d'un PGF/SGRF sont :

1. Documentation de la fatigue au sein des services de police.
2. Adapté aux différents horaires de travail.
3. Établissement d'un outil de mesure et d'intervention spécifique aux risques.
4. Meilleure conciliation travail-famille.

Les prochaines étapes sont :

1. Interaction avec les partenaires.
2. Établissement du devis de travail.
3. Recherche et financement.

L'équipe de recherches se compose de :

1. Dr Diane B. Boivin, McGill
2. Dr Drew Dawson, UniSA, Australie
3. Dr Guy Dumont, U.B.C.
4. Dr François Ng, McGill
5. Dr Dominique Walker, McGill

3. Démonstration du ceinturon Duckbill

Monsieur Paul Meunier, président de Duckbill, est venu présenter un modèle de ceinturon ergonomique. Ce ceinturon a pour objectif d'éliminer les problèmes reliés au poids. Sa présentation a porté sur la stabilité, le confort, la qualité et l'ajustement du ceinturon.

Actuellement, des services de police municipaux font l'essai de ce modèle de ceinturon. Les commentaires des utilisateurs sont positifs. La très grande majorité des patrouilleurs ayant éprouvé des problèmes reliés au port du ceinturon ressentent des améliorations majeures.

Un modèle de ceinturon pour les cadres serait aussi disponible.

4. Mise à jour du guide auto-patrouille

Madame Esther Thibault, conseillère à l'APSSAP (Association paritaire pour la santé et la sécurité du travail, secteur Administration provinciale) et Monsieur Patrick Vincent de chez Vincent ergonomie ont présenté le canevas de travail de la mise à jour du guide sur l'aménagement de l'auto-patrouille

Dans ce guide, on traitera des enjeux ergonomiques de confort, de sécurité et d'efficacité opérationnelle. Il conseillera les responsables des parcs autos sur la démarche et les repères à considérer. Plusieurs contraintes seront exposées afin que les services de police puissent faire des choix.

La grande diversité et le nombre des équipements font en sorte que des conseils généraux seront donnés. La vitesse à laquelle les technologies apparaissent ne permet pas d'évaluer tous les aménagements possibles.

Les services de police devront faire des choix organisationnels en fonction des enjeux ergonomiques : tâches à effectuer dans les véhicules versus le poste, le personnel gaucher par rapport au droitier, impression des documents ou non.

L'espace est de plus en plus limité pour les équipements (par exemple : ajout de nouveaux coussins gonflables). Le travail du policier a grandement évolué augmentant aussi les risques de TMS. On souligne que la visibilité et l'arrimage des produits pourraient être abordés.

Un comité technique de validation a été mis sur pied. Les membres sont : Robert Hogue/SPVM, Patrick Talbot/FPPVQ, Stéphane Forget/FPPLongueuil.

5. Projet de recherche « Vers une meilleure prise en charge des victimes d'actes de violence grave en milieu de travail »

Madame Isabelle Fortin, chercheure au Centre d'études du trauma de l'Hôpital Louis-Hippolyte-Lafontaine, est venue nous présenter les différents volets de la demande de subvention au sujet de la recherche sur la violence physique en milieu de travail. Huit pour cent des policiers souffriraient à un moment donné dans leur carrière d'un ESPT, ce taux est semblable à celui de la population en général. Chez les policiers, le soutien des collègues et des superviseurs seraient un facteur de protection.

Les différents volets sont :

- Volet 1 : Sondage (portrait global) – subvention accordée
- Volet 2 : Mise à jour des connaissances – subvention à venir
- Volet 3 : Suivi longitudinal et analyse des bases de données existantes – subvention à venir
- Volet 4 : Évaluation des stratégies de prévention (primaire, secondaire, tertiaire) – subvention à venir
- Transfert des connaissances

La recherche s'étalera sur une période de 5 ans. Les résultats de cette recherche permettront d'adapter des scénarios d'intervention aux différentes catégories de travailleurs concernés. À partir de la semaine prochaine, les policiers pourront répondre au sondage à partir de notre site web.

6. Révision du plan stratégique

Un tour de table a été effectué afin de vérifier les attentes des membres au sujet du développement des dossiers dans les prochaines années. Les thèmes suggérés sont :

- Conduite automobile
- Intervention plan d'eau en hiver
- Comment défoncer une porte
- Perquisition culture de cannabis et laboratoires clandestins
- Interventions policières lors des incendies + programme de protection respiratoire
- Interventions policières lors d'un suicide
- Visibilité des véhicules
- Rapports d'intervention de la CSST + jugement
- Comité technique (échange d'information sur différentes problématiques)

Charles Plante, conseiller à l'APSAM, a demandé aux membres de lui fournir, d'ici 15 jours, d'autres suggestions, si jugé nécessaire. Par la suite, les membres seront consultés afin de déterminer un ordre prioritaire parmi ces thèmes à développer.

7. Suivi des dossiers au SPVQ

❖ Siège CROI

La problématique des maux de dos est présente chez les patrouilleurs. La firme CROI est choisie afin de fabriquer un siège d'auto-patrouille pouvant éliminer les maux de dos. En 2008-2009, un questionnaire est expédié aux policiers afin d'identifier les différentes contraintes et les besoins des travailleurs. En 2009-2010, des essais sont faits par les patrouilleurs sur les deux premières versions du siège. Le modèle de la version deux est retenu.

À l'été 2010, la compagnie CROI rencontrent les policiers afin de prendre connaissance de leurs doléances. À l'automne 2010, la compagnie CROI refait une analyse complète du banc afin de corriger ce qui ne fonctionne pas. L'Équipe de chez Entrac est associée au projet.

En janvier 2011, un modèle de banc modifié est proposé. Des essais par quelques patrouilleurs dans le garage sont faits afin de commenter les modifications. Puis, la firme CROI retourne à ses ateliers afin d'apporter les derniers correctifs.

En avril 2011, c'est le début d'une nouvelle période de tests. À raison de deux semaines par poste. À l'heure actuelle, les résultats ne sont pas encore compilés. Cependant, les policiers qui ont participé aux essais sont très satisfaits.

Des vérifications ont aussi été faites sur le banc afin d'être certain de pouvoir y inclure un coussin gonflable.

Les principales modifications apportées sont :

- La hauteur du banc fut réduite car les grands policiers se plaignaient d'avoir la tête dans le toit du véhicule routier
- L'appui-tête fut modifié car il était trop éloigné
- Le dossier du banc fut refait en totalité afin de faire disparaître la bosse ressentie par les policiers
- L'assise a été revue afin d'être plus moelleuse
- Une plaque de renfort plus robuste a été ajoutée afin de corriger l'instabilité du siège
- Lorsqu'il n'y a pas de cloison de protection, il est possible d'avoir un banc qui recule de 2 pouces supplémentaires.

Un suivi sera assuré par le représentant de la fraternité à la prochaine rencontre.

❖ Étude Dr Hébert

Cette étude porte sur l'évaluation en milieu de travail d'une stratégie de contrôle des caractéristiques spectrales de l'exposition lumineuse pour faciliter l'adaptation au travail de nuit.

L'étude débute en 2010, elle consiste à déjouer l'horloge biologique en modifiant le cycle de la lumière et de l'obscurité. Les moyens utilisés permettent de stimuler le patrouilleur la nuit avec de la lumière bleue afin de resynchroniser l'horloge biologique au travail de nuit. On procède à l'installation de lumières bleues sur le tableau de bord. Il s'agit d'une technologie à lumière pulsée en instance de brevet (Université Laval). Son intensité lumineuse est faible et le modèle est très compact.

Le port de lunettes Chron-Optic en fin de nuit cherche à resynchroniser l'horloge biologique du patrouilleur afin qu'il dorme le jour. Ces lunettes à lentilles orangées bloquent le spectre bleu de la lumière. Elles permettent de bien percevoir les feux de circulation malgré le filtre.

D'autres mesures scientifiques sont utilisées :

- Actiwatch
- Échantillons de salive
- Tests de vigilance
- Temps en laboratoire.

Au printemps 2010, début de l'étude, 4 groupes de 4 policiers y participent. L'étude se déroule sur l'horaire de 4 nuits sur une période de 3 cycles de travail. Les résultats de l'étude ne sont pas encore connus. Par contre, les commentaires recueillis auprès des policiers impliqués sont positifs. Pour plus d'explications, consultez sur le site Internet de Télé-Québec, l'émission *Le code Chastenay*, l'[épisode 61](#).

8. Varia

❖ Interventions riveraines

Benoît Traversy du SPVM nous a entretenus d'une problématique survenant régulièrement au service. Un certain nombre d'interventions par année (5-6) de sauvetage nautique sont faites par les policiers des postes de quartier en bordure du fleuve. Ces interventions sont à risque, car les policiers se jetaient à l'eau pour effectuer des sauvetages avec seulement une bouée comme équipement.

Le SPVM a analysé la problématique et a établi des méthodes sécuritaires de travail. Une formation a été élaborée et des équipements sécuritaires ont été identifiés. La formation en cours est diffusée par des moniteurs qui ont été formés dans chacun des postes de quartier riverains. Ces mêmes moniteurs s'occuperont du maintien des compétences. Les interventions de feront dorénavant à partir du rivage avec certains équipements spécialisés. Des vidéos pour aider au maintien des compétences sont disponibles sur le site Campus du SPVM.

9. Levée de la rencontre

La rencontre s'est terminée à 15 h

10. Prochaine rencontre

Une rencontre du groupe est prévue à l'automne prochain. Elle se déroulera au service de police de Sherbrooke. La date reste à déterminer.