

## Compte-rendu

Rencontre tenue jeudi le 11 octobre 2012 de 10 h à 15 h  
Centre de formation Service de police de la Ville de Québec

Nom	Organisation	Présent	Absent	Nom	Organisation	Présent	Absent
Michèle St-Onge	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	
Simon Lenteigne	Gatineau	X		Daniel Archibald	Ville de Québec		X
Jean-Pierre Jobin	CSST		X	Jean-François Cimon	FPPM	X	
Alain St-Onge	ADPQ	X		Robert Hogue	SPVM	X	
Robert Pednault	Sherbrooke	X		Daniel Rolland	APPQ	X	
Patrick Lepage	FPPTerrebonne	X		Yves Gendron	FPPM	X	
Charles Plante	APSAM	X					
<b>Invités :</b>							
Sylvie Poulin	APSAM	X		Pierre Lamarre	FPPVQ	X	
Amélie Trudel	APSAM	X					
Carol Dubé	Québec	X					
Gilbert Auclair	Québec	X					

### 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 aux nouveaux membres : Messieurs Yves Gendron et Alain St-Onge.

### 1. Analyse d'accident-incident

Messieurs Carol Dubé, conseiller sst à la ville de Québec et Pierre Lamarre de la Fraternité des policières et des policiers de la ville de Québec nous ont présenté la méthode d'analyse des accidents du travail mise au point à la ville. Ils se sont servis de ce qui existait déjà et l'ont adapté à leur réalité tout en éliminant la notion d'enquête et en conservant la notion d'analyse d'accident du travail.

### Présentation des aspects légaux et des contraintes :

- Loi sst - Loi de police - Poursuite criminelle - Plainte en déontologie policière - Obligation de collaboration - Convention collective - Mesure disciplinaire

Monsieur Dubé a présenté les éléments importants des aspects légaux en commençant par :

- **Loi sst, article 51** : l'employeur doit prendre les mesures nécessaires pour protéger la santé et assurer la sécurité et l'intégrité physique du travailleur. Il doit notamment :
  - Paragraphe 1 : s'assurer que les établissements sur lesquels il a autorité sont équipés et aménagés de façon à assurer la protection des travailleurs.
  - Paragraphe 5 : utiliser les méthodes et techniques visant à identifier, contrôler et éliminer les risques pouvant affecter la santé et la sécurité des travailleurs.
- **Loi sst, article 62** : L'employeur doit informer la Commission par le moyen de communication le plus rapide, et ce, dans les 24 heures, lui faire un rapport écrit selon la forme et avec les renseignements exigés par règlement, de tout événement entraînant, selon le cas :
  - 1° le décès d'un travailleur;
  - 2° pour un travailleur, la perte totale ou partielle d'un membre ou de son usage ou un traumatisme physique important;
  - 3° des blessures telles à plusieurs travailleurs qu'ils ne pourront pas accomplir leurs fonctions pendant un jour ouvrable;
  - 4° des dommages matériels de 150 000 \$ et plus.

L'employeur informe également le comité de santé et de sécurité et il leur remet une copie des avis d'accidents.

- **Loi de police** : Monsieur Dubé a précisé que les policiers sont assujettis à la loi de police et à la loi sur la santé et la sécurité du travail, cela cause une interférence potentielle en cas de poursuites criminelles et lors de plaintes en déontologie, ce qui entraîne une réticence à collaborer lors des analyses d'accidents.
- **Convention collective** : interférence potentielle en cas de mesures disciplinaires.
- **Directive de la ville** :

Les objectifs de la directive sont de rapporter les événements, de mettre en branle les correctifs (analyse) et d'informer les instances concernées.

- Actuellement, on analyse les accidents avec perte de temps.

- **Avis sommaire d'accident-incident** : permet d'avoir des données et des informations rapidement, possible par courriel.
  - Complété par le sergent ou lieutenant avec l'employé. Le commandant doit remplir des informations, notamment de juger à nouveau de la gravité de l'accident. L'enregistrement et l'envoi des formulaires se font directement par des adresses préenregistrées.
  
- **Tableau de gestion** : Pour le SPVQ, le tableau de bord a été créé afin d'avoir l'information au comité de santé et de sécurité (CSS) le plus rapidement et pour pouvoir agir. Cet outil permet de faire le suivi des accidents et de transmettre les statistiques aux trois mois.
  - Tableau de gestion : accessible en tout temps. Évite les délais dans la compréhension des accidents et permet des corrections rapides comparativement à ce qui se faisait avant.
  - nom de l'employé, matricule, description sommaire de l'accident, siège, lésion, unité, avis sommaire y est disponible.
  - Le tableau permet des calculs d'indices et des regroupements dans les causes d'accidents.

Il est important pour la ville de décentraliser le processus de l'analyse d'accidents car elle veut désengorger la direction des ressources humaines, division santé sécurité du travail. Cette dernière est un des acteurs de l'analyse mais elle souhaite former des responsables paritaires dans les postes.

### Analyse d'accident en 2 étapes :

- **1<sup>re</sup> étape** :
  - cueillette d'informations : peut avoir des infos retenues mais la cueillette est quand même effectuée.
  - Analyse préliminaire des informations.
  - Recommandations de mesures correctives temporaires.
  - Report de tout rapport formel ou informel : pas de rencontre avec les policiers impliqués, pas d'accès aux rapports, tant que les autres recours ne sont pas complétés.

- **2<sup>e</sup> étape :**
  - Cueillette complétée
  - Rencontre des employés impliqués et des témoins.
  - Analyse complète des informations.
  - Recommandations des mesures correctives.
  - Dépôt du rapport.
  - Suivi de l'application des mesures correctives.

Note : la loi de police allonge les délais.

**Outil d'analyse :** Fishbone – 5 M : Machines, méthodes, matériel, milieu et main d'œuvre

À ce stade on examine les déficiences, on identifie les carences. Voici des exemples :

- **Machine** : identification des déficiences sur l'équipement.
- **Méthodes** : analyse de l'organisation du travail – des procédures – des façons d'exécuter le travail, qu'elles soient écrites ou non.
- **Matériel** : analyse de la déficience reliée à l'utilisation d'un produit.
- **Milieu** : examen du sol – de l'aménagement- du bâtiment.
- **Main d'œuvre** : analyse des actions – comportements – attitudes de groupe ou de l'individu.

**Évaluation des déficiences** : en fonction de l'impact de l'action conjuguée des déficiences identifiées. La conséquence peut être réelle ou potentielle. La conséquence est évaluée en fonction de réalisme : fréquence et gravité. On garde en tête que les mesures correctives temporaires ne permettront pas nécessairement d'éviter les accidents mais vont permettre de diminuer les conséquences possibles.

La CSST est intervenue suite à un accident et a demandé de faire une enquête, elle semblait inquiète des éléments mis en place pour la formation en conduite. Le processus d'analyse a permis de rassurer la CSST sur la prise en charge des risques et des analyses au service.

- **Rapport** : Le rapport fait état des recommandations à mettre en place suite à l'analyse préliminaire. Il s'agit d'un formulaire qui tient compte des 5 M.

### **2. Programme de vérification avant départ, programme de formation, simulateur et suivi d'accidents**

Monsieur Gilbert Auclair, adjoint opérationnel au service de police de la ville de Québec remplace Monsieur Martin Dionne.

Afin de substituer la présentation de Monsieur Dionne, le service nous offre une séance de formation particulière pour tous les éléments, d'une durée de 4 heures. Une date nous sera proposée sous peu.

Beaucoup d'accidents graves et mortels sont survenus dans la dernière année. Il est souligné la grande proactivité du SPVQ dans le dossier. La conduite de véhicules est prise en charge de façon très structurée et organisée pour assurer le suivi des formations et des interventions des policiers. Session d'une journée.

Monsieur Auclair apporte des précisions en lien avec le programme de vérification :

VAD :

Il s'agit d'un carnet permettant de faire la déclaration des défauts du véhicule. Actuellement, on se sert d'un carnet muni de 2 feuilles de couleur différente. Une d'elle reste dans l'auto et l'autre est remise au sergent afin qu'il fasse effectuer la réparation. Ce système n'est pas très utilisé. Le service tente de rendre la vérification avant départ obligatoire via le terminal véhiculaire. Le formulaire apparaîtra lors de l'ouverture de l'ordinateur. Il fera partie des étapes d'enregistrement lors de l'ouverture du terminal véhiculaire. Il sera effectif bientôt. L'inspection des équipements dans les véhicules se fait une fois par semaine.

Pour l'inspection des gyrophares, un membre du groupe soulève avoir des problèmes avec les plastiques « Sand blastés » ce qui diminue la visibilité de jour. Le problème est presque éliminé au SPVQ car ils utilisent les lumières LED.

### **3. Démonstration du siège CROI**

Patrick Talbot a présenté l'état de situation du dossier. La problématique de départ en 2006 consistait en des plaintes de la part des policiers quant à l'inconfort du siège, les maux de dos, la détérioration rapide du siège et la difficulté de s'attacher.

- 2008 : Questionnaire expédié à 275 policiers sur le siège
- 2009 : essai statique du 1<sup>er</sup> modèle CROI – test d’arrachement – certification – début des tests sur la route par 160 patrouilleurs
- 2010 : refonte du banc suite aux commentaires (banc trop ferme et trop haut, appuie-tête trop loin, bosses dans le dos) – embauche d’une firme en ergonomie (ENTRAC) afin de travailler le dossier pour refondre le banc
- 2011 : nouveau banc – essais statiques et modifications – au printemps : essais routiers – automne : approbation de la direction – processus d’acquisition – implication du contentieux – inclusion d’un coussin gonflable dans le dos
- 2012 : autorisations pour l’achat sont obtenues – une dizaine de véhicules sont équipés – évaluation des résultats devra être faite pour prendre une décision finale dans le dossier

Le coût pour deux bancs est de 5000 \$. La durée de vie des véhicules est de 3-4 ans. Pour changer certains éléments du siège, cela peut être fait par les employés du garage municipal, permettant moins de dépendance envers les constructeurs.

Comment on embarque localement dans un projet comme ça? Les constructeurs automobiles n’ont pas d’écoute pour les demandes du marché canadien. Bravo à la Ville de Québec pour les efforts et le courage d’avoir mené ce projet jusqu’à la fin.

#### **4. Programme de prévention du stress post-traumatique**

Mélissa Martin, Caroline Roy, psychologues spécialistes en post-trauma, ont exposé les services suivants dispensés par leur équipe de travail.

##### **Approche :**

Mise sur pied d’une équipe spécialisée dans la culture policière et post-trauma. C’est une approche proactive (séance de stabilisation) et préventive (aide à l’assimilation du trauma). Cette méthode vise la sensibilisation à tous les niveaux de l’organisation : de la part des collègues, des supérieurs et des cadres de l’organisation. Par la suite, l’emphase est mise sur le suivi clinique. C’est aussi une approche basée sur une prise en charge, le soutien à l’interne est valorisé et développé par rapport aux experts qui vont tout régler.

Trois niveaux de prévention sont privilégiés :

Niveau de prévention	Intervention recommandée	Services offerts
<b>Primaire</b>	Préparation et éducation des travailleurs	Formation des gestionnaires, recrues et policiers
<b>Secondaire</b>	Dépistage et aide psychologique	Stabilisation et suivi psychologique
<b>Tertiaire</b>	Psychothérapie axée sur le trauma	Suivi clinique des policiers et des conjoints

## Le post-trauma chez les policiers

L'état de stress post-trauma (ESPT) est un ensemble de réactions anxieuses d'une durée de plus ou moins quatre semaines après avoir vécu un événement dramatique. On parle de chronicité après trois (3) mois de symptômes. La guérison est plus longue après ce délai. Huit pour cent (8 %) de la population en souffre et chez les policiers du SPVM, ce taux était à quatorze (14 %) dans les années 2000, voir thèse de doctorat : ***Facteurs prévisionnels du développement de l'état de stress post-traumatique à la suite d'un événement traumatique chez les policiers (2010)***.

## Mythes du post-trauma

- Ne rien ressentir face à la souffrance est une force
- Le temps arrange les choses
- Si tu n'as pas été sur les lieux, tu ne souffres pas d'ESPT
- C'est normal de vivre de tels événements, c'est ça être dans la police

## Que constitue un événement traumatique

- Avoir vécu ou être témoin d'un événement (perception du danger)
- Avoir ressenti des émotions intenses pendant ou après l'événement

## Conditions (sentiments ressentis)

- Peur – horreur – impuissance – colère – culpabilité – honte

**Symptômes**

- Reviviscence – évitement – émoussement – hyper-réveil

**Conséquences**

- Interférence au travail – Interférence au niveau social – Détresse significative

**Évolution des réactions**

- Elles peuvent disparaître après quelques jours
- Elles peuvent perdurer et devenir chroniques

Il est nécessaire de se doter d'une gestion adéquate des événements majeurs dans lesquels sont impliqués les policiers. Pour ce faire, les services offerts par Mesdames Roy et Martin sont :

- **Prévention primaire/services offerts avant l'exposition à un événement majeur**
  - o Formation à la gestion post-traumatique
  - o Séance de sensibilisation aux recrues et aux policiers
- **Prévention secondaire/services offerts aux policiers impliqués dans un événement majeur**
  - o Séance de stabilisation
- **Prévention tertiaire/services offerts aux policiers qui ont des réactions post-traumatiques**
  - o **Services cliniques** : suivi clinique – soutien aux familles

**Déroulement de l'offre de services :**

- Première étape : Sensibilisation aux cadres de l'importance de soutenir les policiers impliqués dans un événement
- Deuxième étape : Formation offerte aux superviseurs : lieutenant et sergent
- Troisième étape : Sensibilisation au niveau des policiers lors d'une tournée des équipes de travail



### **5. Visite centre de formation, aménagement de véhicule policier et policier de grande taille**

Monsieur Patrick Talbot de la fraternité des policiers de Québec avait organisé une visite dans le garage nous permettant de voir et d'essayer le modèle de voiture fourni aux policiers de grande taille, il s'agit d'une Chevrolet Tahoe. Ce véhicule est identique à l'autopatrouille quant à la conduite. C'est un modèle à propulsion monté police pack.

Monsieur Steve Michaud nous a fait faire une tournée du local de formation mis à la disposition des policiers de la ville de Québec. Nous avons pu visualiser le local servant au département de l'emploi de la force où nous retrouvons un puits de déchargement, ainsi que des équipements de protection. Il nous a aussi expliqué les règles de sécurité à observer. Nous avons pu visiter les salles de classe, les salles des ordinateurs, ainsi que le local où l'on enseigne des techniques en intervention physique.

### **6. Conduite de véhicule**

Dans le cadre de la planification stratégique, la conduite de véhicule avait été priorisée. Un comité technique démarrera en 2013.

### **7. Varia**

Aucun point n'avait été ajouté à varia.

### **8. Levée de la rencontre**

La rencontre s'est terminée à 15 h.

### **9. Prochaine rencontre**

La date de la prochaine rencontre reste à déterminer en fonction de la disponibilité du centre de formation de Québec. Le sujet à l'ordre du jour sera le simulateur de conduite qui sera présenté par le SPVQ.