



Groupe de liaison Policiers

Compte-rendu

Rencontre tenue le jeudi 21 mars 2013 de 10 h à 15 h
Montréal

Nom	Organisation	Présent	Absent	Nom	Organisation	Présent	Absent
Michèle St-Onge	SPVM	X		Nicolas Veilleux	FPP Châteauguay	X	
Michel Pilon	ÉNPQ	X		Laurence Pelletier	MSP	X	
Isabelle Veilleux	SQ	X		Pierre Lamarre	FPPVQ		X
Stéphane Forget	FPP Longueuil	X		Esther Thibeault	APSSAP		X
Simon Lanteigne	Gatineau		X	Charles Marcoux	Ville de Québec	X	
Jean-Pierre Jobin	CSST	X		Yves Gendron	FPPM	X	
Jean-Pierre Larose	ADPQ		X	Robert Hogue	SPVM		X
Robert Pedneault	Sherbrooke	X		Daniel Rolland	APPQ		X
Patrick Lepage	FPP Terrebonne		X	Amélie Trudel	APSAM	X	
Charles Plante	APSAM	X					
Invités :							
Denise Soucy	APSAM			Victoria Budico	UQUAM		
Marie-Claude Duford	SQ			Charles Gagné	IRSST		
Charles Côté	UQUAT			Diane Boivin	IRSST		

Note : M. André Labelle remplaçait M. Simon Lanteigne de Gatineau. M. Robert Bronsard siégeait à la place de M. Daniel Rolland. M. Patrick Talbot représentait M. Pierre Lamarre.

1. Mot de bienvenue

Charles Plante a souhaité la bienvenue aux membres et aux invités. Il a souligné la présence d'un nouveau membre, M. Michel Pilon, représentant de l'École nationale de police du Québec en remplacement de M. René Lefrançois. Les membres du groupe de liaison tiennent à remercier Monsieur Lefrançois pour sa collaboration aux travaux du comité. Par la suite, un tour de table a été effectué et chaque représentant s'est identifié.

2. Présentation de la nouvelle directrice générale de l'APSAM

La bienvenue a été souhaitée à la nouvelle directrice générale de l'APSAM, Madame Denise Soucy. Elle a tracé brièvement son parcours professionnel avant son arrivée à l'association.

3. Conduite de véhicule : partenariat ENPQ

L'APSAM a rencontré en janvier dernier des représentants de l'École nationale pour discuter du dossier « conduite de véhicule d'urgence » qui est une priorité exprimée par le groupe de liaison en 2011 lors de la révision de la planification stratégique. Monsieur Michel Pilon, de l'École nationale de police du Québec (ÉNPO) est membre du groupe de liaison et il nous a présenté les démarches de l'école dans le dossier.

Historique

Suite au décès de Mélanie Roy du Service de police de la Ville de Lévis en septembre 2009, il y a eu deux (2) enquêtes :

- Enquête du coroner
- Enquête de la CSST

De ces deux (2) enquêtes, des recommandations ont été identifiées.

Recommandations du coroner

Le coroner recommande au ministère de la Sécurité publique :

- d'élaborer et d'uniformiser la conduite à haute vitesse et d'en prescrire l'enseignement pour les nouveaux policiers
- d'envisager une formation continue annuelle en conduite d'urgence à tous les corps de police

Recommandations de la CSST

- Exige du service de police un plan d'encadrement afin d'appliquer la conduite en situation d'urgence lors de l'embauche de nouveaux policiers
- Informe le ministère de la Sécurité publique afin que des mesures soient prises pour que les policiers exécutent leur travail d'une façon sécuritaire lors de la conduite d'urgence

- Transmet à L'École nationale de police du Québec son rapport en soulignant l'importance d'avoir une formation adéquate des aspirants policiers sur la conduite en situation d'urgence

Formation policière

En vue d'exercer la profession policière au Québec, il y a deux programmes de formation complémentaires :

1. Programme de formation collégiale en techniques policières
2. Programme de formation initiale en patrouille-gendarmerie à l'École nationale de police

Dans le cadre de ces deux programmes, on y retrouve :

Formation en techniques policières-Collèges

Formation d'environ 50 heures <<Conduire un véhicule de façon préventive>>

Contenu :

- Vérifier un véhicule automobile
- Mettre en pratique les préceptes de la conduite préventive
- Effectuer des manœuvres de précision
 - Position du volant
 - Manipulation à une ou deux mains
 - Respect des critères de performance concernant les parcours

Formation initiale en patrouille-gendarmerie-ENPQ

129 heures sont consacrées aux activités et sorties de patrouille

- Interception pour infraction au Code de la sécurité routière
- Interception d'un véhicule à risque élevé
- Patrouilles commentées supervisées

24.5 Heures <<Conduire un véhicule de police et utiliser ses équipements lors de la patrouille et lors de déplacement d'urgence>>

- Prise de décision liée à la traverse d'une intersection
- Conduite sur le circuit routier (freinage, techniques de courbe, demi-tours, virages serrés, slalom, etc)
- Adaptation de la vitesse à la situation, etc.

6 heures <<Poursuite policière d'un véhicule dans le cadre d'une intervention tactique>>.

Suite à ces recommandations, l'École nationale de police a mis en place les activités suivantes :

1. Ajout à la formation du programme de formation initiale en patrouille-gendarmerie :

- Techniques de dérapage
- Achat de simulateur de conduite
- Utilisation de l'équipement <<easy drift>> lors de l'apprentissage des techniques de dérapage sur le circuit routier

2. Formation d'un comité technique sur la conduite d'un véhicule de police

- Deux rencontres : Juillet 2012 et janvier 2013
- Composition du comité : ENPQ – SQ – SPVM – SPVQ – Laval

3. Mandat du comité technique

- Qu'est-ce qui existe présentement dans les organisations policières en conduite de véhicule de police?
- Évaluer la pertinence de développer une formation de moniteurs en conduite pour les organisations policières.
- Quel est le rôle de ce moniteur en conduite?

Parallèlement, le ministère de la Sécurité publique a formé un comité sur la conduite d'un véhicule d'urgence. Le mandat de ce comité était de débiter les travaux de rédaction d'une éventuelle pratique policière sur la conduite d'un véhicule d'urgence (référence : Rapport synthèse du comité sur la conduite d'urgence datée du 10 août 2012).

De plus, l'École nationale de police a pris l'initiative de former un comité technique sur la sécurité lors d'une intervention avec un véhicule de police. On prévoit la première rencontre de ce comité dans les prochains mois.

Mandat de ce comité :

1. Analyser les pratiques actuelles au Québec en matière d'interception et d'interpellation d'un véhicule :
 - a. Analyse (explorer et analyser les rapports de la CSST en lien avec le décès des policiers) des causes et des circonstances et définir les moyens de prévention appropriés.

- b. Procédure du corridor de sécurité.
 - c. Positionnement stratégique des véhicules (police et autre) lors de l'interception ou lors de mesures d'urgence (collision, etc.).
 - d. Visibilité des véhicules de police (dispositifs lumineux, couleurs des véhicules, bandes réfléchissantes, etc.).
 - e. Environnement (construction des routes, etc.).
 - f. Évaluation de l'impact des dispositions de l'article 378 du CSR
2. Analyser la formation actuelle dispensée au PFIGP
 3. Rechercher les meilleures pratiques au Canada, aux États-Unis ou ailleurs en la matière (exemple : référence aux différentes études du Law Enforcement Stops & Safety Subcommittee (NHTSA)
 4. Rechercher les meilleures formations dans les écoles de police du Canada et d'ailleurs.
 5. Faire les recommandations appropriées.

En dernier lieu, suite aux rencontres du comité technique sur la conduite d'un véhicule de police mentionné plus haut, l'École a débuté le développement d'une formation de moniteurs de conduite de véhicule de police pour les organisations.

Les éléments de compétences visés pour cette formation sont :

1. Analyser une enquête de collision (le moniteur n'est pas en processus d'enquête mais sur la validation de compétences du patrouilleur).
2. Évaluer les compétences en conduite des policiers (lors de son travail de patrouille – Méthode SMITH, techniques de courbes, etc.).
3. Former, suivre et évaluer le maintien des compétences du patrouilleur (à sa sortie de l'École, il sera en mesure d'adapter une conduite préventive et sécuritaire). Le moniteur doit s'assurer que le patrouilleur poursuit dans son organisation l'application de cette **zone de sécurité** et évite d'être influencé par une **culture organisationnelle**.
4. Assurer le coaching auprès des policiers.

Conclusion

Mélanie Roy est un cas malheureux mais un cas particulier. On se rappelle que :

- Elle suivait un confrère pour aller porter assistance à un cycliste blessé
- Il y avait déjà des ambulanciers en direction pour porter assistance. Ils étaient plus près des lieux.
- Elle circulait à haute vitesse pour se rendre sur place.

La question qu'il faut se poser :

- Est-ce que cette personne a pris la bonne décision à l'égard de la haute vitesse utilisée en fonction de l'évènement?
- Le représentant de l'école ne dit pas que la conduite à haute vitesse n'est pas importante, mais il croit que c'est un élément de la conduite parmi d'autres.

Il y a des situations de conduite à haute vitesse que le policier peut **gérer** plus facilement et détermine le comportement à adopter. Ex. : Interceptions d'un véhicule à la suite d'une opération en cinémométrie.

Par contre, d'autres situations amènent les policiers dans un environnement où il est moins en **contrôle**.

Exemples. :

Poursuite d'un véhicule à haute vitesse qui fuit le véhicule et cela souvent pour une infraction au Code de la sécurité routière ou un autre délit mineur.

Les cas graves où la sécurité ou la vie d'une personne qui nécessitent une conduite en haute vitesse sont possibles mais ne surviennent pas nécessairement d'une façon régulière et récurrente.

Monsieur Pilon pense qu'il faut regarder le déplacement en situation d'urgence dans son ensemble. Oui, le déplacement à haute vitesse est important. Mais on doit se poser la question :

Quelles sont les circonstances qui justifient un déplacement à haute vitesse?

Il faut avoir un meilleur rationnel. Il y aurait peut-être moins de collisions s'il y avait une bonne prise de décision par le policier face à l'évènement où il est impliqué.

Qu'il soit en mesure d'améliorer l'analyse d'une situation :

- Doit-il adopter un déplacement d'urgence ou une conduite à haute vitesse?
- Quel est le degré de danger afin d'adapter une conduite appropriée : ex. : EVOC (Référence Tableau de Conduite)

Dans ce sens, l'École nationale désire :

- Travailler sur cette problématique avec une approche globale
- Amener le policier à se conscientiser sur la meilleure conduite à adapter selon la situation

Le comité sur la conduite d'urgence du MSP doit avoir une volonté d'établir les paramètres en lien avec la conduite d'un véhicule d'urgence.

4. Système de gestion des risques reliés à la fatigue – Dre Diane Boivin et Charles Gagné/IRSST

Le docteur Boivin est directrice du Centre d'étude et de traitement des rythmes circadiens de l'Institut Universitaire en santé mentale Douglas. Le projet de recherche présenté **SGRF** vise à mieux gérer la fatigue des policiers. Ce projet est en processus d'évaluation à l'IRSST afin d'obtenir le financement requis.

Madame Boivin nous a exposé la problématique de la fatigue chez les policiers, elle nous a aussi fait connaître les résultats du projet précédent < **Les horaires rotatifs chez les policiers : Étude des approches préventives complémentaires de réduction de la fatigue**>. Les services de police de la ville de Montréal <SPVM> et de la ville de Québec <SPVQ> ont participé à cette étude. Elle a fait un bref retour sur la présentation du PGF (programme de gestion de la fatigue) qu'elle avait fait lors de la rencontre du groupe de liaison en 2011.

Le projet **Système de gestion des risques reliés à la fatigue <SGRF>** proposé actuellement consiste à :

- Créer un environnement de travail plus sécuritaire pour les divers intervenants en réduisant la fatigue au travail.
 - Créer un environnement de travail qui encourage les discussions sur la fatigue et reconnaît celle-ci comme un facteur de risque en terme de sécurité.
 - Les programmes complets d'éducation et de formation des travailleurs, répartiteurs, gestionnaires et membres de la famille se sont avérés utiles pour améliorer la compréhension de la fatigue et implanter de bonnes pratiques de gestion de la fatigue dans le milieu de travail.
- 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.
 - 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.
 - Il en découle une approche systématique pour gérer les risques individuels et organisationnels découlant de la fatigue.

- Un SGRF est encadré [scientifiquement](#). Le risque d'erreurs occasionnées par la fatigue doit être quantifié et une fois un risque identifié, des actions sont entreprises pour gérer ce risque adéquatement.
- Les actions à entreprendre doivent tenir compte de la nature de la tâche, de la sévérité du risque relié à la fatigue et considérer simultanément le risque de travailler ou non avec des facultés affaiblies par la fatigue.

Bénéfices et retombées d'un PGF/SGRF

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

Prochaines étapes

- Identifier deux services de police intéressés
- Interaction avec les partenaires
- Établissement du devis de travail
- Demande de financement en cours (IRSST)

L'APSAM et plusieurs organisations tant patronales que syndicales membres du groupe de liaison ont signé une lettre d'appui à la chercheuse. Il est important de bien supporter nos bons chercheurs Québécois. Monsieur Gagné, conseiller en valorisation à l'IRSST a invité les membres intéressés par l'étude à le contacter directement.

5. Lombalgie et autres TMS policiers patrouilleurs Charles Côté et Anaïs Lacasse / UQAT

Mesdames Nabihya Benyamina Douma, Anaïs Lacasse (par l'entremise de la vidéo conférence) et Monsieur Charles Côté (en salle) de l'Université du Québec en Abitibi-Témiscamingue nous ont présenté leur projet d'étude portant sur **l'Épidémiologie de la lombalgie et autres troubles musculo-squelettiques chez les policiers patrouilleurs du Québec.**

Objectifs de la recherche :

- Mesurer la prévalence et les caractéristiques de la lombalgie et des autres **TMS** chez les policiers patrouilleurs du Québec
- Identifier les facteurs ergonomiques, professionnels, psychologiques et sociodémographiques associés à la lombalgie chez les policiers patrouilleurs
- Mesurer et identifier les facteurs associés à la qualité de vie de cette même population.

Aperçu de la méthodologie :

- Étude transversale
- Sondage en ligne
- Population visée : policiers patrouilleurs

Projet de recherche novateur :

Cette recherche permettrait d'identifier les facteurs associés à la lombalgie chez les policiers patrouilleurs en adoptant un regard multifactoriel. Aucune étude d'envergure n'a encore été réalisée à cette fin au Québec.

Les retombées sont importantes pour sensibiliser les décideurs et autres parties prenantes à l'importance et aux facteurs associés à la lombalgie chez les policiers patrouilleurs. Elles jettent les bases de nouveaux plans de prévention et solutions pour améliorer les conditions de travail des policiers.

L'Apsam et plusieurs organisations patronales et syndicales ont signé une lettre d'appui à ce projet.

6. Besoins en mobilité des agents de police / étude veste pare-balles – Victoria Budico - UQAM:

Madame Victoria Budico, étudiante en DESS : Intervention ergonomique en santé et sécurité du travail à l'UQUAM est venue nous présenter les constatations et les recommandations de son rapport de stage sur la veste pare-balles légère menée à la Sûreté du Québec.

Mandat

- Établir un diagnostic sur l'utilisation de la veste pare-balle actuelle
- Proposer des modifications partielles ou complètes au modèle actuel

Contexte : Utilisateur principal

- Patrouilleur
- Nombre 3487
- 26% femmes
- 74% hommes

Tâches

- Assurer la sécurité de l'autoroute
- Assurer la sécurité d'une municipalité

Aspects étudiés

- Santé/confort
- Protection
- Port d'équipement
- Utilisabilité

Méthode RD

- 7 observations sur le terrain
 - Analyse de l'activité
 - Questionnaire à 30 min
 - Entretiens
 - Prise de mesure
- **Sondage en ligne**
 - 1342 répondants

Diagnostic

- Système de fermeture
- Confort
- Port d'équipement
- Usure

Système de fermeture : Extension de l'épaule – Impossibilité de voir le système de fermeture – Asymétrie – Superposition B. Velco incomplète

Port de la veste et confort : 8% évitent de porter la veste à cause des inconforts – 60% la trouvent encombrante – 80% la trouvent trop chaude – 25% la trouvent trop lourde

Port d'équipement : Systèmes actuels de rangement – Les équipements dont le port sur la veste pare-balles n'est pas prévu

Note : la présentation de Madame Budico sera sur notre site web, ainsi vous pourrez consulter les statistiques sur plusieurs points énumérés précédemment.

Recommandations

- **Révision de la méthode de sélection de grandeur** (équipement complet – postures réelles de travail – vêtements extérieurs – points de référence anatomiques – vérifications périodiques)
- **Design et Textiles /Thermorégulation** (Textile en 3D <Spacer Fabric> surpiqués en canaux d'aération – Textiles avec matériel de changement de phase (PCM)
- **Mobilité** : Taille (bandes élastiques sur les côtés – Poitrine (prévoir un modèle pour les femmes) – Devant les bras (diminuer la largeur de la housse)
- **Design du système de fermeture** : Système d'ajustement facile d'accès et visible – Système de fermeture indépendant du système d'ajustement
- **Design la largeur et Port d'équipement/poids et pressions aux épaules** : Maintenir la largeur actuelle des bretelles – Offrir une marge de manœuvre pour l'emplacement d'équipement (menottes, lampe de poche) – Produits balistiques moins lourds
- **Port d'équipement** : Calepin (grandeur adéquate et uniforme de la poche pour toutes les grandeurs de veste – fournir un étui plus petit) Stylo (prévoir un espace de rangement séparé recouvert par un rabat) Fil de la radio (prévoir un système d'attache) Fil d'oreillette pour la radio (prévoir des fentes sur la housse)
- **Cahier de charges** : Gestion thermique – Fermeture accessible – Bandes élastiques – Ajustement/Fermeture – Poches – Systèmes de fixation – Protection – Aspect professionnel – etc.

Le prochain sujet de recherche porte de Madame Budico porte sur les besoins en mobilité des agents de police. Elle est à la recherche de milieux intéressés à s'impliquer.

7. Offre de services APSAM

Sujet reporté à la prochaine rencontre.

8. Analyse d'accidents adaptée à la réalité policière

Sujet reporté à la prochaine rencontre.

9. Gants

Sujet reporté à la prochaine rencontre.

10. Varia

Aucun point n'a été ajouté.

11. Prochaine rencontre

La prochaine rencontre aura lieu mardi le 18 juin au service de police de Sherbrooke.

12. Levée de la rencontre

La rencontre s'est terminée à 15h20.