

EN003853

RAPPORT D'ENQUÊTE

**Accident mortel survenu à une policière
du Service de police de la ville de Lévis
le 7 septembre 2009 sur l'autoroute Jean-Lesage à Lévis.**

Direction régionale de la Chaudière-Appalaches

Inspecteurs :

Christian Roy
inspecteur

Yannick Boutin
inspecteur

Date du rapport : 13 janvier 2011

Rapport distribué à :

- Monsieur Y, directeur par intérim, Service de police de la ville de Lévis
- Comité de santé et de sécurité
- Monsieur G représentant à la prévention
- Monsieur H, représentant à la prévention
- Monsieur I, président syndical
- Monsieur Pierre Samson, coroner
- Monsieur Philippe Lessard, directeur de la santé publique

TABLE DES MATIÈRES

1	RÉSUMÉ DU RAPPORT	1
2	ORGANISATION DU TRAVAIL	3
2.1	STRUCTURE GÉNÉRALE DE L'ÉTABLISSEMENT	3
2.2	ORGANISATION DE LA SANTÉ ET DE LA SÉCURITÉ DU TRAVAIL	3
2.2.1	MÉCANISMES DE PARTICIPATION	3
2.2.2	GESTION DE LA SANTÉ ET DE LA SÉCURITÉ	4
3	DESCRIPTION DU TRAVAIL	5
3.1	DESCRIPTION DU LIEU DE TRAVAIL	5
3.2	DESCRIPTION DU TRAVAIL À EFFECTUER	7
4	ACCIDENT: FAITS ET ANALYSE	8
4.1	CHRONOLOGIE DE L'ACCIDENT	8
4.2	CONSTATATIONS ET INFORMATIONS RECUEILLIES	9
4.2.1	EXPÉRIENCE DE LA POLICIÈRE.	9
4.2.2	FORMATION DE LA POLICIÈRE.	10
4.2.3	ENCADREMENT DE NOUVEAUX POLICIERS.	10
4.2.4	ENQUÊTE DE COLLISION.	11
4.2.5	PRIORITÉS D'ASSIGNATION DES APPELS.	16
4.2.6	TÉMOIGNAGES.	17
4.2.7	ÉTAT MÉCANIQUE DU VÉHICULE.	17
4.2.8	ANALYSE DES BANDES AUDIO ET VIDÉO.	19
4.2.9	EXIGENCES POUR CONDUIRE UN VÉHICULE D'URGENCE.	19
4.2.10	FORMATION RELATIVE À LA CONDUITE D'UNE AUTO-PATROUILLE.	20
4.2.11	FORMATION DONNÉE PAR LA SÛRETÉ DU QUÉBEC À SES NOUVEAUX POLICIERS.	21
4.2.12	GUIDE DES PRATIQUES POLICIÈRES.	22
4.2.13	RÉGLEMENTATION ET SON APPLICATION.	22
4.3	ÉNONCÉS ET ANALYSE DES CAUSES	23
4.3.1	UN BRAQUAGE PRONONCÉ VERS LA DROITE À HAUTE VITESSE PROVOQUE LE DÉRAPAGE DE L'AUTO-PATROUILLE.	23
4.3.2	L'ENCADREMENT PAR LE SPVL DE SES NOUVEAUX POLICIERS CONCERNANT LA CONDUITE EN SITUATION D'URGENCE EST INSUFFISANT.	24
4.3.3	LA FORMATION DE LA POLICIÈRE EN MATIÈRE DE CONDUITE EN SITUATION D'URGENCE EST DÉFICIENTE.	25
5	CONCLUSION	26
5.1	CAUSES DE L'ACCIDENT	26

5.2	AUTRES DOCUMENTS ÉMIS LORS DE L'ENQUÊTE	26
5.3	RECOMMANDATIONS	26

ANNEXES

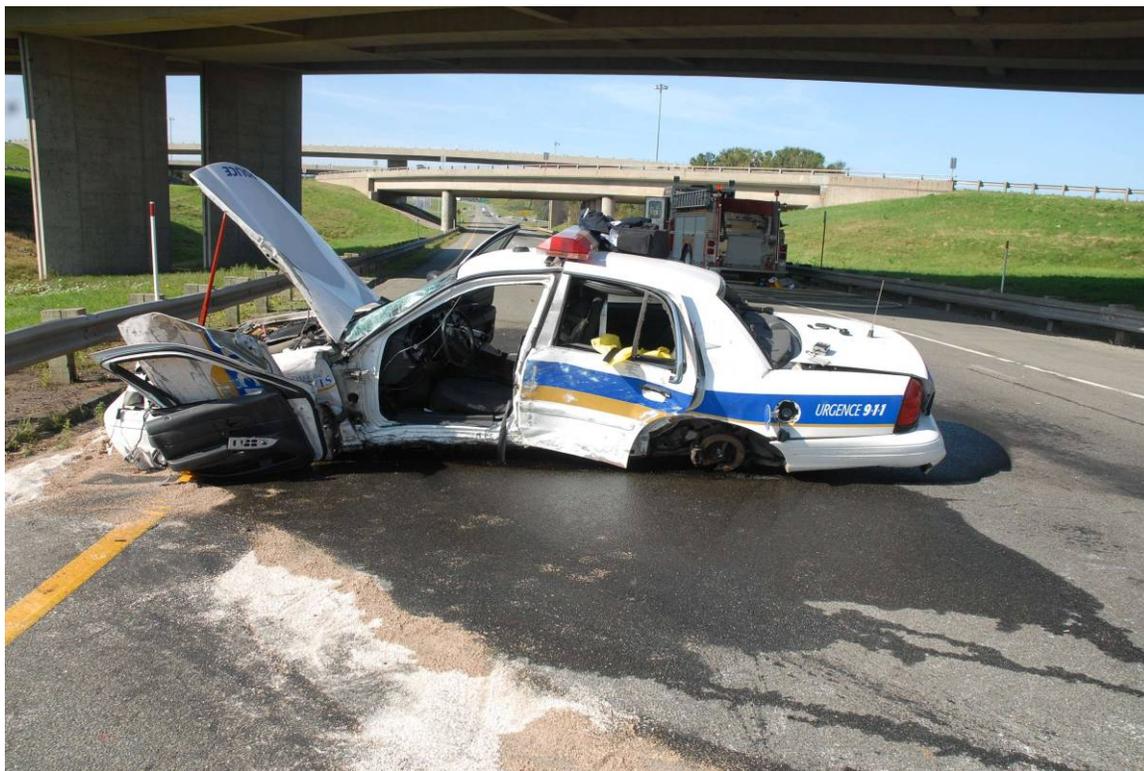
ANNEXE A :	Accidentée	27
ANNEXE B :	Photos	28
ANNEXE C :	Liste des témoins et des autres personnes rencontrées	37
ANNEXE D :	Références bibliographiques	38

SECTION 1**1 RÉSUMÉ DU RAPPORT****Description de l'accident**

Le 7 septembre 2009 à 8 h 10, une policière répond à un appel d'urgence concernant un cycliste inconscient à l'intersection du Boulevard du Pont et de la rue Claude-Jutras à Saint-Nicolas. En se dirigeant sur les lieux, elle perd le contrôle de son auto-patrouille et percute un pilier du viaduc surplombant l'autoroute Jean-Lesage.

Conséquences

La policière décède à la suite d'un polytraumatisme.



Source Sûreté du Québec

Abrégé des causes

L'enquête a permis de déterminer les causes suivantes :

- Un braquage prononcé vers la droite à haute vitesse provoque le dérapage de l'auto-patrouille;
- l'encadrement des nouveaux policiers concernant la conduite en situation d'urgence est insuffisant;
- la formation de la policière en matière de conduite en situation d'urgence est déficiente.

Mesures correctives

Des correctifs ont été exigés au service de police de la ville de Lévis afin qu'un plan d'encadrement personnalisé soit élaboré et mis en application lors de l'embauche de nouveaux policiers. Une directive interne encadrant la conduite en situation d'urgence devra être rédigée et diffusée (Rapport d'intervention RAP0473983 émis le 25 novembre 2010).

Le présent résumé n'a pas comme tel de valeur légale et ne tient lieu ni de rapport d'enquête, ni d'avis de correction ou de toute autre décision de l'inspecteur. Il ne remplace aucunement les diverses sections du rapport d'enquête qui devrait être lu en entier. Il constitue un aide-mémoire identifiant les éléments d'une situation dangereuse et les mesures correctives à apporter pour éviter la répétition de l'accident. Il peut également servir d'outil de diffusion dans votre milieu de travail.

SECTION 2

2 ORGANISATION DU TRAVAIL

2.1 Structure générale de l'établissement

Le Service de Police de la ville de Lévis, ci-après nommé SPVL emploie près de 285 personnes soit : 180 policiers, 70 employés de bureau et environ 35 employés attitrés à la centrale 911. Il est divisé en quatre départements soit : la gendarmerie, relations communautaires et affaires publiques, administration et soutien opérationnel ainsi que les enquêtes criminelles. Il est supervisé par un directeur de police qui est assisté d'un directeur adjoint et de trois inspecteurs.

Le département de la gendarmerie est constitué de cinq équipes. Chacune d'elles est sous la responsabilité d'un capitaine assisté de deux sergents. On compte 22 agents par équipe. Les différentes équipes font la rotation sur les quarts de travail de jour et de nuit. Les policiers travaillent seuls le jour. La nuit, ils travaillent en équipe de deux.

La policière impliquée dans l'accident du 7 septembre 2009, madame A, relève du département de la gendarmerie.

Lors de l'accident, madame A travaillait sur le quart de jour de 7 h à 19 h et patrouillait seule. Elle était supervisée par monsieur K, sergent de poste.

2.2 Organisation de la santé et de la sécurité du travail

2.2.1 Mécanismes de participation

Un comité de santé et sécurité est présent dans l'établissement. Il est composé de quatre membres, soit deux représentants syndicaux et deux représentants de l'employeur. Les membres se réunissent au besoin. Les rôles et fonctions du comité sont de conseiller, soutenir, coordonner, évaluer et promouvoir les actions en matière de santé et de sécurité au travail afin de prévenir tout accident. Les membres du comité de santé et de sécurité présent dans l'établissement ne se sont pas rencontrés depuis plusieurs mois.

2.2.2 Gestion de la santé et de la sécurité

La ville de Lévis a mis en place une politique en matière de santé et de sécurité au travail qui s'applique au SPVL. Elle a comme objectifs de définir les droits et obligations de l'employeur et du personnel, de préciser le partage des responsabilités et les rôles entre les différents intervenants et de développer une collaboration ainsi qu'un partenariat entre le personnel et l'employeur en matière de prévention des accidents de travail. Par cette politique, la ville s'engage à éliminer le plus possible les situations à risque dans son milieu de travail.

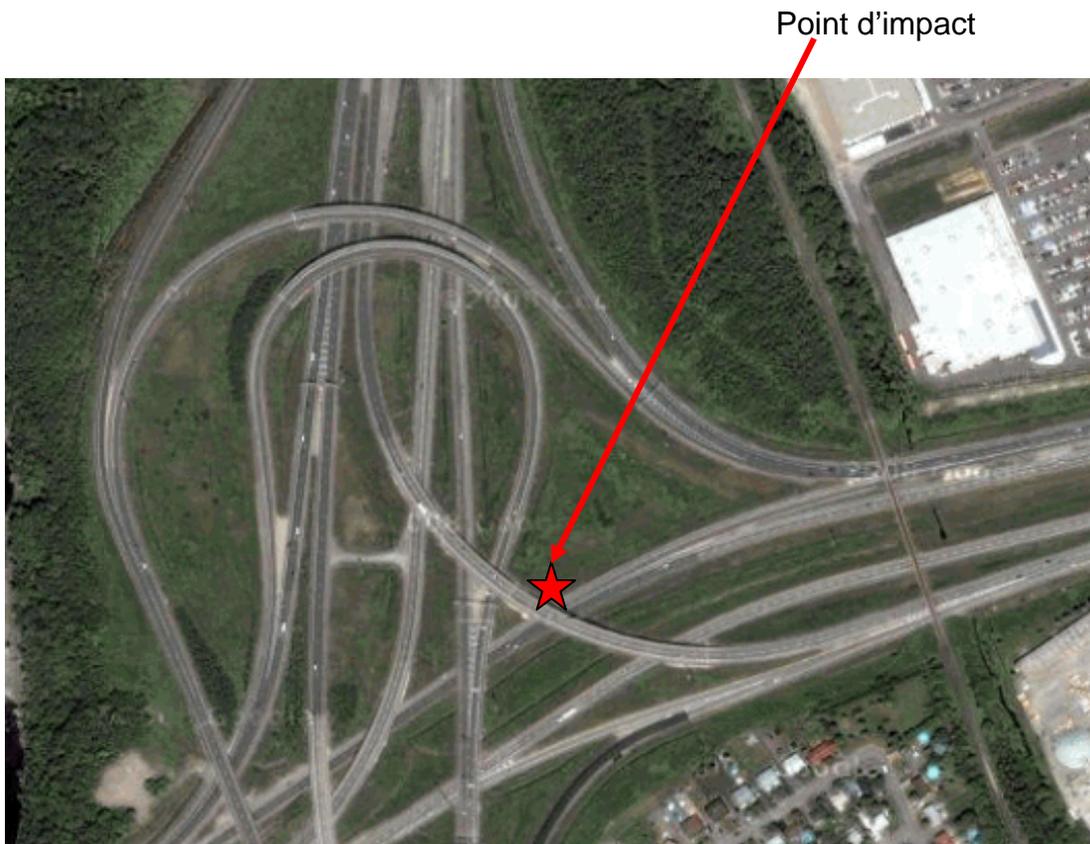
Deux procédures spécifiques de travail ont été adoptées concernant la conduite d'auto-patrouille. Celles-ci portent sur la poursuite policière d'un véhicule et sur l'utilisation des feux clignotants, pivotants et de la sirène de l'auto-patrouille. Ces procédures sont celles prévues par le « Guide de pratiques policières » du ministère de la Sécurité publique du Québec. Il n'existe aucune procédure de travail propre à la conduite d'une auto-patrouille lors d'une intervention urgente.

SECTION 3**3 DESCRIPTION DU TRAVAIL****3.1 Description du lieu de travail**

Le SPVL couvre un territoire de 444 kilomètres carrés. L'autoroute Jean-Lesage traverse ce territoire d'est en Ouest sur une distance d'environ 41 km. L'accident s'est produit sur cette autoroute, en direction Ouest à la hauteur du km 313. À cet endroit, la chaussée est constituée de deux voies de circulation vers l'Ouest et d'un embranchement à une voie qui la rejoint du côté Nord. L'autoroute devient donc à trois voies sur une courte distance et se rétrécit sous le viaduc qui l'enjambe pour redevenir une chaussée à deux voies. Les piliers du viaduc se trouvent de chaque côté de l'autoroute.

En direction Ouest, près de l'endroit où est survenu l'accident, l'autoroute effectue une légère courbe vers la gauche.

Au moment de l'accident, la circulation est fluide. La journée est ensoleillée. La chaussée est sèche. La température est de près de 13 °C selon les données d'Environnement Canada.



Source photo satellite Google maps

Voie sur laquelle l'auto-patrouille circulait avant l'accident



Source Sûreté du Québec

Point d'impact

L'auto-patrouille impliquée dans l'accident est de marque Ford, année 2004, modèle Crown Victoria intercepteur. Ce véhicule a 196173 km à l'odomètre. Il a une masse estimée à 1 900 kilogrammes (kg). Il est équipé entre autres, de pneus haute vitesse, d'un système de freinage antiblocage, d'une suspension extra-robuste et d'un moteur V8 développant près de 250 chevaux. Il est muni de coussins gonflables avant côté conducteur et passager.



Source: un policier du SPVL

(Auto-patrouille impliquée dans l'accident du 7 septembre 2009 (véhicule identifié 04-085). Cette photo a été prise le 14 septembre 2004 par un policier de la ville de Lévis).

3.2 Description du travail à effectuer

Le 7 septembre 2009 à 8 h 10, madame A répond à un appel d'urgence concernant un cycliste inconscient à l'intersection du Boulevard du Pont et de la rue Claude-Jutras à Saint-Nicolas. Elle assiste un de ses collègues de travail lors de cet événement.

SECTION 4**4 ACCIDENT: FAITS ET ANALYSE****4.1 Chronologie de l'accident**

Le 7 septembre 2009 à 8 h 07, la centrale 911 de la ville de Lévis reçoit un appel d'un citoyen déclarant qu'un cycliste est inconscient à l'intersection du Boulevard du Pont et de la rue Claude-Jutras dans le secteur de Saint-Nicolas. Une répartitrice demande l'assistance des policiers. À 8 h 08, monsieur B, policier, informe la centrale qu'il se rend sur les lieux. À 8 h 10, Madame A policière, avise la centrale qu'elle va assister son collègue. Les deux auto-patrouilles empruntent l'autoroute Jean-Lesage, direction ouest. madame A rejoint son collègue à la hauteur de la sortie St-Romuald et le suit. Les deux auto-patrouilles circulent sur la voie de droite de l'autoroute. Vers 8 h 14, à la hauteur du km 312, l'auto-patrouille conduit par monsieur B, change de voie pour doubler un véhicule qui est sur la voie de droite. Madame A, effectue la même manœuvre. L'auto-patrouille qu'elle conduit est déportée vers la gauche. Elle essaie de ramener son véhicule dans la voie de droite mais elle en perd le contrôle. L'auto-patrouille dérape et frappe un pilier de béton d'un viaduc surplombant l'autoroute Jean-Lesage à la hauteur du km 313.

À 8 h 15, monsieur B informe la centrale qu'il a vu le véhicule de sa collègue faire un accident. Il demande l'assistance d'autres policiers et emprunte la voie auxiliaire réservée aux véhicules d'urgence pour revenir sur les lieux de l'accident. Il sécurise les lieux et informe la centrale de la situation. Les ambulanciers ainsi que les pompiers arrivent quelques minutes plus tard. Ils procèdent à la désincarcération de la victime. Celle-ci est dégagée de son véhicule à 8 h 30 et conduite au Centre hospitalier de l'Université Laval où son décès est constaté.

4.2 Constatations et informations recueillies

4.2.1 Expérience de la policière.

Madame A est employée du SPVL depuis le 16 juin 2009. Elle occupe les fonctions de policière et a le statut d'employée temporaire sur appels.

Depuis son embauche et jusqu'au jour de l'accident, elle cumule près de 500 heures de travail. Madame A a participé à un programme d'intégration à l'intention des nouveaux policiers d'une durée de deux semaines. Pendant cette période, quatre jours (40 heures) sont consacrés à des sessions de familiarisation avec les différentes politiques du SPVL. Une journée est dédiée au maniement d'arme à feu et cinq jours (60 heures) de parrainage. Pendant celui-ci, le policier recruté est jumelé à un policier parrain. Il est appelé à intervenir sur différents types d'appels et à se familiariser avec le fonctionnement du SPVL, les différentes procédures policières ainsi que le territoire desservi. La personne qui a parrainé madame A comptait trois ans d'expérience au sein du SPVL. Lors d'une journée de parrainage, elle mentionne dans une évaluation: « petit manque à gagner au niveau de la conduite en urgence pour l'utilisation des accessoires (sirène, gyrophares, etc.) et au niveau de la prise de décisions ». Cette personne nous a précisé que Madame A avait tendance à hésiter dans l'exécution de certaines manœuvres lors de déplacement en situation d'urgence. Elle n'était pas à l'aise à utiliser les équipements que l'on retrouve à l'intérieure d'une auto-patrouille tout en conduisant. Le policier parrain explique ces manques par son inexpérience. Les déplacements d'urgence que madame A a effectué pendant son parrainage étaient en milieu urbain.

Selon les informations transmises par la Société de l'assurance automobile du Québec, ci-après nommé SAAQ, l'expérience de conduite de madame A pour son permis de classe 5 (véhicule de promenade) est de 47 mois. Son expérience de conduite pour celui de la classe 4A (véhicule d'urgence) est de 15 mois. Son premier permis de conduire lui a été remis le 21 octobre 2005 (classe 5 seulement). Concernant la classe 4A, celle-ci lui a été délivrée le 21 mai 2008.

Dans la vie de tous les jours, madame A conduisait depuis juillet 2009, un véhicule à traction avant de catégorie compact, de marque et modèle Mitsubishi Lancer. Auparavant elle conduisait régulièrement la camionnette familiale de marque et modèle Dodge, RAM 1500 qui est un véhicule à propulsion.

4.2.2 Formation de la policière.

Madame A détient un diplôme d'études collégiales en techniques policières complété en mai 2008. Elle a complété le Programme de formation initiale en patrouille-gendarmerie de l'École nationale de police du Québec, ci-après nommée ENPQ en mai 2009. Pendant ce programme, elle a passé deux évaluations certificatives lors desquelles les manœuvres et techniques suivantes ont été évaluées : demi-tour, interception, déplacements d'urgence, technique de courbe et de précision. Madame A a démontré d'excellentes aptitudes lors de déplacement d'urgence obtenant même une note parfaite de 6/6. Cependant, elle avait certaines lacunes au niveau de ses techniques de courbe obtenant la mention « amélioration requise (passable) ». Selon les notes prises par un évaluateur de l'ENPQ, madame A avait de la difficulté à maintenir une trajectoire adéquate. Elle prenait les courbes un peu trop vite et donnait à l'occasion des coups de volant. De plus, elle débordait en sortie de courbe.

4.2.3 Encadrement de nouveaux policiers.

Lors de l'embauche d'un nouveau policier, ce dernier doit participer à un programme d'intégration d'une durée de deux semaines. Ce programme d'intégration est le même pour tous les nouveaux policiers. Personne n'est attiré à l'évaluation de la conduite d'un nouveau policier. Aucune mesure n'a été mise en place par le SPVL pour remédier aux lacunes observées par le parrain de madame A ainsi que celles identifiées lors de la formation donnée par l'ENPQ. Lors de son embauche, le SPVL n'a obtenu que les relevés de notes de madame A. Les commentaires des instructeurs de l'ENPQ n'ont donc pas été analysés par le SPVL.

Selon les rapports d'activités quotidiennes complétés par madame A depuis son embauche (43 rapports), il ressort que :

- Elle a utilisé 18 auto-patrouilles différentes toute de marque Ford modèle Crown-Victoria. L'année de ces véhicules varie de 2003 à 2007. Leur kilométrage approximatif varie de 89 300 à 226000 kilomètres;
- elle a travaillé seule près de 14 jours et en duo près de 17 jours (une journée étant basée sur 12 heures de travail);
- elle a travaillé en duo avec 17 personnes différentes. L'expérience de ces personnes varie de 3 mois à 16 années d'expérience. Onze de ces 17 personnes comptent 3 ans d'ancienneté et moins. Cinq personnes comptent 4 à 10 années d'ancienneté. Une seule personne compte plus de 16 années d'ancienneté au sein du SPVL;
- elle a répondu à environ 60 appels alors qu'elle travaillait seule et à près de 75 appels alors qu'elle travaillait avec un collègue.

4.2.4 Enquête de collision.

Une enquête de collision réalisée par des spécialistes en reconstitution de scène de la Sûreté du Québec, ci-après nommé SQ, démontre qu'en arrivant près de la courbe tournant vers la gauche située avant le point d'impact, madame A a changé de voie pour dépasser une camionnette. Elle est passée de la voie de droite à la voie de gauche de l'autoroute. Lors du changement de voie, la masse du véhicule est déportée vers le côté du déplacement ce qui affecte son équilibre. Puis, à l'amorce de la courbe tournant vers la gauche, la policière a braqué vers la droite pour rééquilibrer son véhicule. À la suite de cette manœuvre, elle a perdu le contrôle de son véhicule qui a amorcé un dérapage vers la droite sur une distance approximative de 100 m, tout en pivotant dans le même sens sur 90°. L'auto-patrouille a traversé les voies de circulation et a heurté le pilier du viaduc qui surplombe l'autoroute Jean-Lesage. Tout au long du dérapage, les roues de l'auto-patrouille sont demeurées en rotation.



Source Sûreté du Québec

Vue de la courbe et du début du dérapage



Source Sûreté du Québec

Début du dérapage



Source Sûreté du Québec

Milieu du dérapage



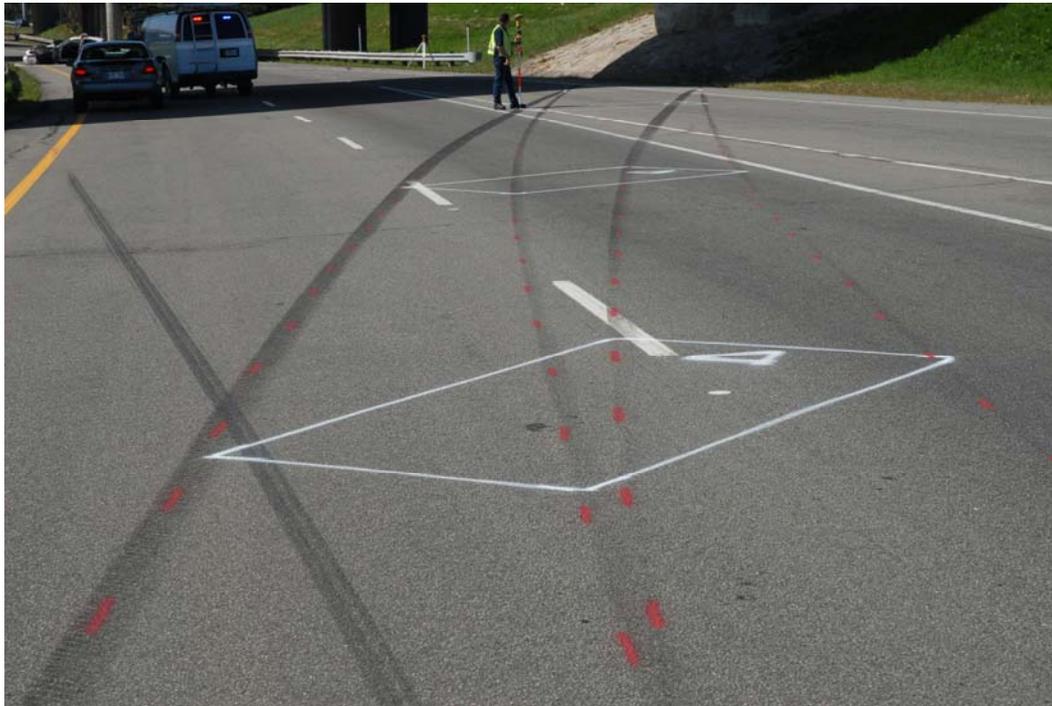
Source Sûreté du Québec

Fin du dérapage



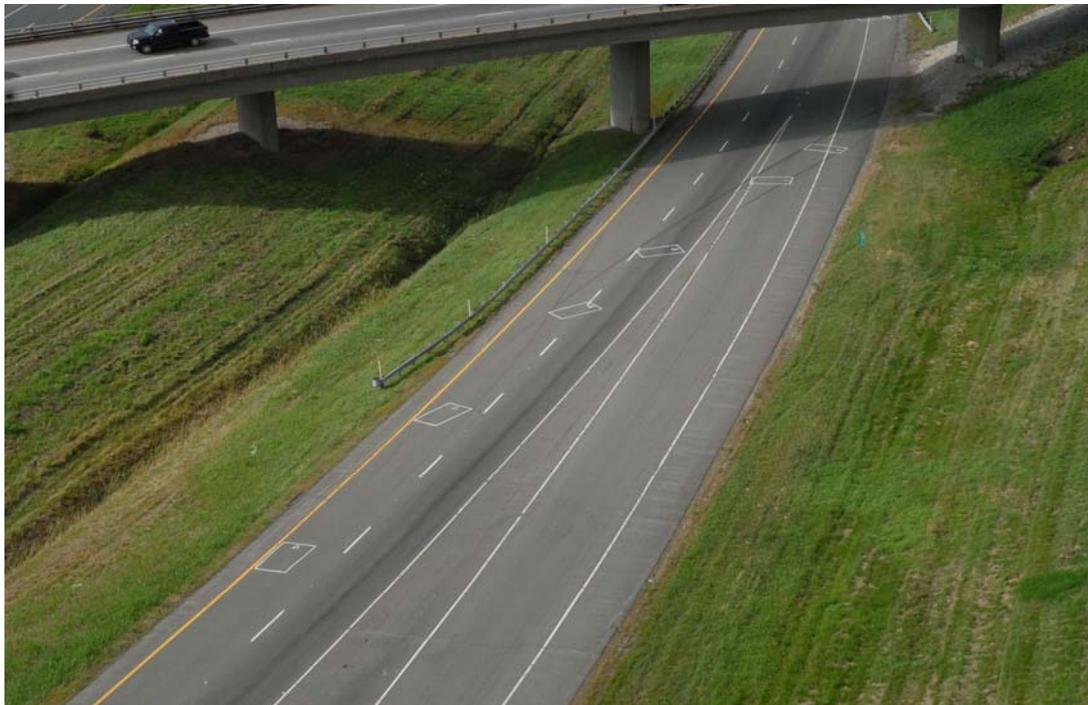
Source Sûreté du Québec

Début du dérapage après marquage



Source Sûreté du Québec

Suite du dérapage après marquage



Source Sûreté du Québec

Vue aérienne de l'ensemble du dérapage

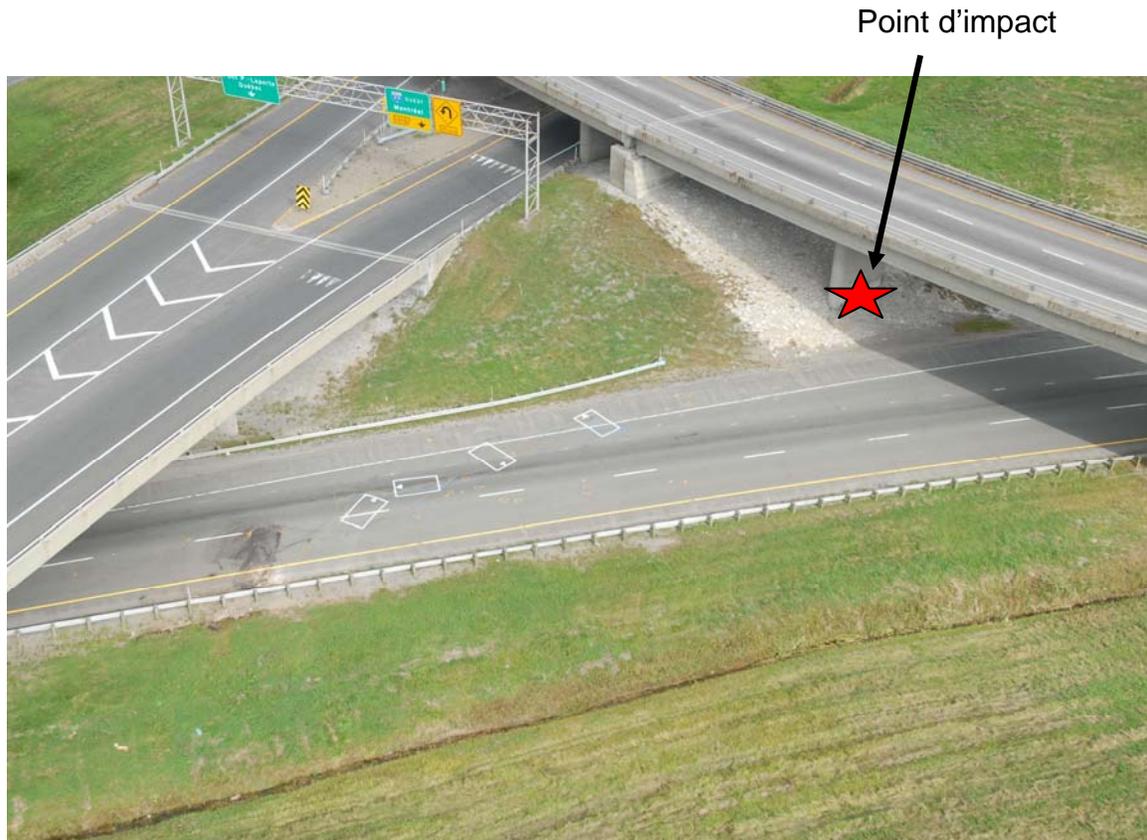
La portière avant du côté gauche de l'auto-patrouille est entrée en contact avec le pilier de béton du viaduc.



Source Sûreté du Québec

Pilier de béton percuté par l'auto-patrouille

Immédiatement après l'impact, l'auto-patrouille a quitté le sol en pivotant vers la droite. Elle a parcouru 25 mètres avant de retomber sur la chaussée, direction Ouest. Elle a glissé sur près de 25 mètres et s'est immobilisée dans la voie de gauche de l'autoroute à 50 mètres au sud-ouest du point d'impact avec le pilier du viaduc.



Source Sûreté du Québec

Vue aérienne de la trajectoire du véhicule après l'impact.

Des vérifications effectuées sur la camionnette conduite par un témoin ont démontré qu'il n'y a eu aucun contact avec l'auto-patrouille impliquée dans l'accident.

Les spécialistes en reconstitution de scène de la SQ ont déterminé, à partir des traces de dérapage laissées par l'auto-patrouille, que celle-ci circulait à une vitesse estimée de 173.6 km/h lorsqu'elle a amorcé son dérapage.

Étant donné que l'impact s'est produit du côté conducteur, aucune donnée pertinente n'a été enregistrée par le module de contrôle des coussins gonflables de l'auto-patrouille.

4.2.5 Priorités d'assignation des appels.

L'appel d'urgence reçu par la centrale 911 à 8 h 07 a été traité comme une priorité de niveau 1 (intervention immédiate) puisqu'une personne était inconsciente. Selon le protocole de répartition des appels du SPVL, lorsque l'intégrité physique d'une personne est atteinte, un ou des policiers sont assignés immédiatement sur les lieux de l'événement.

4.2.6 Témoignages.

Monsieur C, enquêteur à la SQ a recueilli le témoignage d'une personne qui a été témoin de l'accident. Il ressort que :

- Le témoin conduisait une camionnette jaune sur l'autoroute Jean-Lesage, en direction ouest, le 7 septembre 2009 vers 8 h 15;
- deux auto-patrouilles se suivaient à haute vitesse;
- une première auto-patrouille l'a dépassé par la gauche;
- une deuxième auto-patrouille était en dérapage lorsqu'il l'a aperçue à sa gauche;
- cette deuxième auto-patrouille a dérapé et a percuté le pilier de ciment du viaduc;
- lors du dérapage, de la fumée provenait des pneus de l'auto-patrouille;
- l'auto-patrouille a été soulevée dans les airs avant d'atterrir dans la voie de droite;
- son véhicule a reçu des débris provenant de l'auto-patrouille;
- il n'y a eu aucun contact entre son véhicule et l'auto-patrouille;
- il n'a effectué aucune manœuvre vers la gauche qui aurait peut nuire à la deuxième auto-patrouille puisque la circulation était fluide;
- il n'y avait aucun obstacle sur la route avant l'accident (animal, objet, piéton, etc.).

Selon le témoignage de monsieur B, policier, qui précédait madame A, il n'a remarqué aucun obstacle sur la route susceptible d'expliquer la perte de contrôle de l'auto-patrouille conduite par madame A.

4.2.7 État mécanique du véhicule.

Le 3 septembre 2009, soit quatre jours avant l'accident, monsieur D, mécanicien à la ville de Lévis, a effectué une inspection complète du véhicule impliqué dans l'accident. Selon son rapport d'inspection, les points suivants ont été vérifiés : l'éclairage et signalisation, le vitrage et les rétroviseurs, les accessoires (commandes, accélérateur, embrayage, etc.), les composantes du système de direction, la suspension, le châssis, les freins, l'alimentation en carburant, la carrosserie, les pneus et le système d'échappement. Aucune défectuosité n'a été observée à la suite de l'inspection du véhicule. Il était en bon état. L'odomètre indiquait 195232 kilomètres. Les inspections des auto-patrouilles du SPVL s'effectuent à tous les 5000 km par un mécanicien attitré aux auto-patrouilles.

Au début de chaque quart de travail, le policier effectue une inspection visuelle du véhicule qui lui est assigné et annote un rapport. Le rapport d'inspection de madame A du 7 septembre ne signale aucune défectuosité.

Le 10 septembre 2009, un mécanicien de l'entreprise Rémy Brochu inc., a effectué une expertise mécanique à la demande de la SQ. À la suite des vérifications, ce dernier n'a trouvé aucune défectuosité ayant pu contribuer à l'accident.

Une déformation constatée à la base du volant de l'auto-patrouille, démontre qu'il était tourné à 90 ° vers la droite au moment de l'impact. La déformation résulte de l'impact à la hauteur de la portière avant gauche de l'auto-patrouille avec le pilier du viaduc. Cette déformation, démontre, selon les spécialistes en reconstitution de scène de la SQ, que la policière a braqué le volant vers la droite tout juste avant l'accident.



Source Sûreté du Québec

Domages observables sur le volant de l'auto-patrouille

Les dommages au véhicule se retrouvent principalement du côté conducteur (Voir annexe C photos 1 à 4).

4.2.8 Analyse des bandes audio et vidéo.

Selon les enregistrements audio des centrales d'appels 911 de la ville de Lévis et de la Centrale d'Appels d'Urgence Chaudière-Appalaches (CAUCA), il ressort que pendant leur intervention, il n'y a eu aucune conversation directe entre madame A et monsieur B. Ces derniers, ne peuvent entendre directement l'information à l'effet que les premiers répondants sont également en route car leurs appels sont répartis par une centrale d'appels d'urgence différente (CAUCA) qui s'occupe des appels d'urgence relatifs à la santé (ambulanciers et pompiers) pour le territoire de la ville de Lévis.

L'analyse des bandes vidéo des caméras de surveillance du Ministère des Transports démontre que :

- La circulation était faible le 7 septembre 2009 vers 8 h 15;
- les deux auto-patrouilles circulaient à une vitesse supérieure aux autres véhicules qui circulaient dans le secteur;
- les deux auto-patrouilles ont changé de voie pour dépasser une camionnette jaune près du lieu où est survenu l'accident. Le conducteur de cette camionnette a d'ailleurs confirmé à l'enquêteur de la SQ qu'il a été dépassé par deux auto-patrouilles. Il a été témoin de la perte de contrôle du véhicule conduit par madame A.

(Voir annexe C photos 5 à 8).

4.2.9 Exigences pour conduire un véhicule d'urgence.

Pour conduire un véhicule d'urgence, comme une auto-patrouille, la personne doit être titulaire d'un permis de conduire de classe 4A. Avant d'obtenir cette classe, la personne doit avoir 24 mois d'expérience comme titulaire d'un permis valide, qu'il s'agisse d'un permis probatoire ou d'un permis de conduire de la classe 5. Si elle a moins de 24 mois d'expérience, elle doit être titulaire d'un permis valide, qu'il s'agisse d'un permis probatoire ou d'un permis de conduire de la classe 5 et avoir réussi un cours de conduite d'un véhicule d'urgence reconnu par la SAAQ.

La personne doit faire remplir un formulaire d'évaluation médicale par son médecin et subir un test visuel. Elle devra par la suite passer un examen théorique de 30 questions à choix multiple qui porte sur : la signalisation routière, le Code de sécurité routière ainsi que sur les techniques de conduite d'un véhicule d'urgence. Pour réussir cet examen, la personne doit répondre correctement à 22 des 30 questions.

4.2.10 Formation relative à la conduite d'une auto-patrouille.

Formation donnée par le CÉGEP François-Xavier-Garneau par l'entremise du CAA-Québec.

La formation donnée par le CAA-Québec, intitulée : «Cours de conduite préventive et de précision », permet de préparer les élèves inscrits à ce cours obligatoire en technique policière, à parfaire leur habilités visuelles, à maîtriser un véhicule pleine grandeur et à développer un sens de l'anticipation avancé. Elle développe également les compétences suivantes:

- Vérifier un véhicule automobile avant son utilisation;
- mettre en pratique sur une voie publique les préceptes de la conduite préventive;
- effectuer des manœuvres de précision;
- apprécier sa conduite automobile.

Cette formation a une durée de 50 heures réparties sur une période de sept jours non consécutifs. Près du tiers de la durée de la formation est de nature théorique. Pendant celle-ci, différents principes concernant la conduite préventive sont transmis aux étudiants. Le reste du temps est consacré à pratiquer ces principes sur un circuit fermé et sur circuits routiers. Lors d'exercices sur circuit fermé, la vitesse à laquelle s'effectuent les différentes manœuvres est d'environ 50 km/h. En circuit routier, l'étudiant doit respecter les limites de vitesse prescrites.

Aucune directive concernant la conduite en situation d'urgence n'est donnée lors de cette formation. Ce volet étant laissé à la formation que recevra l'étudiant lors de son stage à l'ENPQ.

Formation donnée par ENPQ.

La formation intitulée «Conduite d'un véhicule de police» donnée par l'ENPQ est un cours essentiellement pratique qui a pour but de préparer l'aspirant policier à exercer son rôle avec efficacité et sécurité. Cette formation a pour but d'amener l'aspirant policier à acquérir les compétences suivantes :

- Exécuter des techniques courantes d'interception à risque faible;
- effectuer des manœuvres et des techniques particulières de conduite relativement au travail de policier : demi-tours (4 types), techniques de courbe, freinage ABS, marche arrière et technique de précision.
- effectuer des déplacements en situation d'urgence.

Elle a une durée de vingt-quatre heures et demie.

Concernant les compétences liées aux déplacements en situation d'urgence, les éléments suivants sont transmis aux aspirants policiers:

- les éléments législatifs prévus et permis par l'article 378 du Code de sécurité routière et du Code criminel (causer des lésions ou la mort par négligence criminelle (article 220 et 221), conduite dangereuse (article 249), etc.);

- la priorisation de la vie et la sécurité des personnes;
- l'utilisation adéquate du système de communication radio, visuel et sonore;
- les façons de traverser les intersections non prioritaires (feu rouge, clignotant, signal arrêt).

Des directives concernant les mesures de sécurité à prendre lors de déplacement d'urgence sont transmises verbalement pendant les formations théoriques et lors des exercices sur le circuit routier aux aspirants policiers par les instructeurs de l'ENPQ.

Il est enseigné que les déplacements d'urgence devraient toujours être effectués en respectant les 3 limites suivantes :

- Du véhicule;
- environnementale;
- personnelles du policier.

Le temps total des exercices supervisés par un instructeur, lors des déplacements d'urgence est d'environ 90 minutes. Lors de cette période l'aspirant policier est au volant du véhicule et exécute les manœuvres expliquées lors des sessions théoriques. L'aspirant policier ne pratique les déplacements d'urgence que sur le circuit routier de l'école.

Les exercices de conduite d'une auto-patrouille sur le circuit de l'ENPQ s'effectuent à une vitesse qui peut varier entre 80 et 100 km/h selon les manœuvres à effectuer. Des pointes de 120 km/h peuvent être atteintes lors de l'exercice en déplacement d'urgence sur ce même circuit compte tenu de sa configuration.

Lors des périodes d'exercices, un rappel est fait aux aspirants policiers que la conduite en situation d'urgence doit être constamment adaptée à l'environnement et à ses changements tout au long de ce déplacement. Le principe fondamental de la *sécurité+rapidité= efficacité*, doit toujours être priorisé.

Concernant le dérapage d'un véhicule à propulsion ou à traction, il n'y a aucune période d'expérimentation sur circuit. L'aspirant policier sera invité à lire sur les techniques de contrôle de dérapage du précis de cours et à compléter un exercice théorique à la suite de ses lectures.

4.2.11 Formation donnée par la Sûreté du Québec à ses nouveaux policiers.

Selon le responsable de la division de la conduite de la SQ, une formation a été développée pour répondre aux besoins de leurs policiers. Ces derniers, ont à conduire sur de longues distances à haute vitesse sur des routes provinciales et autoroutes. Cette formation permet aux recrues de développer et d'approfondir des techniques relatives à la conduite en situation d'urgence. Ces techniques portent notamment sur le contre-braquage, évitement et retour ainsi que la technique de prise de courbe. Ces techniques sont enseignées sur un circuit fermé sur lequel, le nouveau policier peut expérimenter selon sa capacité, la conduite à haute vitesse (140-160 km/h). Avant d'être affectées à un poste de polices, toutes les recrues reçoivent cette formation.

La durée de la formation est de huit heures. Environ 20% du temps est consacré à l'enseignement théoriques des méthodes de conduite et 80% à les exercer. Un instructeur est attitré à deux nouveaux policiers. Après chacun des exercices, le nouveau policier est rencontré et critiqué sur sa conduite par un instructeur.

À la fin de sa journée de formation, le nouveau policier doit réussir un test final pour être reçu au sein de la SQ.

Pendant la journée de formation, des rappels sont faits aux recrues concernant l'importance de respecter ses limites personnelles, les limites du véhicule et d'adapter sa conduite selon l'environnement et l'état de la chaussée.

La formation dispensée par la SQ a été développée à la suite des craintes exprimées par des recrues relativement à la perte de contrôle de leur véhicule lors de conduite en situation d'urgence. De plus, la nouvelle génération de policiers a grandi en conduisant dans leurs activités quotidiennes, des véhicules munis de traction. Ils n'ont donc rarement eu l'occasion d'expérimenter la conduite d'un véhicule à propulsion avant leur formation à l'ENPQ.

4.2.12 Guide des pratiques policières.

Selon le Guide de pratiques policières du ministère de la Sécurité publique, il n'existe aucune directive propre à la conduite d'une auto-patrouille en situation d'urgence. Seulement deux directives se rapprochent de ce type de conduite, soient : l'utilisation des feux clignotants, pivotants et de la sirène ainsi que les directives propres à la poursuite d'un véhicule. Cette dernière directive énonce les principes qui doivent être observés en tout temps afin d'éviter que le policier mette en péril la vie et la sécurité des personnes ainsi que sa propre sécurité lors d'une poursuite.

4.2.13 Réglementation et son application.

L'article 378 du Code de la sécurité routière permet au conducteur d'un véhicule d'urgence d'enfreindre les dispositions prévues aux articles 310, du premier alinéa de l'article 326.1 et des articles 328, 342, 346, 347, 359, 360, 364, 365, 367, 368, 371, 381 à 384 et 386 du dit code lorsque les feux clignotants ou pivotants ou les avertisseurs sonores ou un dispositif de changement des signaux lumineux dont est muni le véhicule d'urgence sont en fonction et que les circonstance l'exigent. Concernant l'interprétation de cet article, des précisions nous ont été transmises par la SAAQ. Selon ces précisions, un véhicule d'urgence est soustrait aux règles suivantes lorsque les circonstances l'exigent :

- Limite de vitesse;
- arrêt aux feux rouges et aux arrêts obligatoires;
- interdiction de faire des zigzags;
- règles entourant les virages et les dépassements.

La réglementation ne précise pas la vitesse maximale à laquelle un véhicule d'urgence peut-être conduit. Il appartient au conducteur d'évaluer la situation et d'agir selon celles-ci.

Selon l'article 51 de la Loi sur la santé et sécurité du travail, l'employeur doit prendre les mesures nécessaires pour protéger la santé et assurer la sécurité et l'intégrité physique du travailleur. Il doit notamment s'assurer que l'organisation du travail et les méthodes et techniques utilisées pour l'accomplir sont sécuritaires et ne portent pas atteinte à la santé du travailleur. Il doit également informer adéquatement le travailleur sur les risques reliés à son travail et lui assurer la formation, l'entraînement, et la supervision appropriée afin de faire en sorte que le travailleur ait l'habileté et les connaissances requises pour accomplir de façon sécuritaire le travail qui lui est confié.

4.3 Énoncés et analyse des causes

4.3.1 Un braquage prononcé vers la droite à haute vitesse provoque le dérapage de l'auto-patrouille.

En arrivant près de la courbe tournant vers la gauche située à la hauteur du km 313 de l'autoroute, la policière a changé de voie pour doubler une camionnette. Elle est passée de la voie de droite à la voie de gauche de l'autoroute. Cette manœuvre a affecté l'équilibre de l'auto-patrouille puisque sa masse s'est transportée vers la gauche. En voulant combattre cet effet, madame A a braqué de façon prononcé vers la droite ce qui a ramené la masse du véhicule vers ce côté. Compte tenu de la vitesse du véhicule qui avoisinait les 170 km/h, il était impossible pour madame A de rééquilibrer son véhicule suite à ce braquage vers la droite. L'auto-patrouille a dérapé vers la droite sur une distance approximative de 100 m. Celle-ci a traversé les voies de circulation et a heurté le pilier du viaduc qui surplombe l'autoroute Jean-Lesage.

Une déformation constatée à la base du volant de l'auto-patrouille, démontre que ce dernier était tourné à 90 ° vers la droite au moment de l'impact. La déformation résulte de l'impact à la hauteur de la portière avant gauche de l'auto-patrouille avec le pilier du viaduc. Cette déformation confirme donc que la policière a braqué le volant vers la droite tout juste avant l'impact.

Les spécialistes en reconstitution de scène de la SQ ont déterminé, à partir des traces de dérapage laissées par l'auto-patrouille, que celle-ci circulait à une vitesse de 173.6 km/h lorsqu'elle a amorcé son dérapage.

La policière a effectué un braquage prononcé vers la droite à haute vitesse, ce qui provoqué le dérapage de l'auto-patrouille.

Cette cause est retenue.

4.3.2 L'encadrement par le SPVL de ses nouveaux policiers concernant la conduite en situation d'urgence est insuffisant.

Madame A a complété la formation initiale en patrouille-gendarmerie donnée par l'ENPQ en mai 2009. Lors de cette formation, des lacunes ont été observées concernant les techniques de courbe mises en pratique par madame A. Elle a obtenu la mention « amélioration requise (passable) ». Son évaluateur mentionne qu'elle a de la difficulté à maintenir une trajectoire adéquate. Elle prend les courbes un peu trop vite et donne à l'occasion des coups de volant. De plus, elle débordait en sortie de courbe.

Le SPVL, a seulement analysé les relevés de notes de madame A.

Lors de son embauche en juin 2009 par le SPVL, madame A a participé à une période d'intégration d'une durée de 2 semaines qui est donnée à tous les nouveaux policiers. Lors de cette période, le parrain de madame A a observé qu'elle avait certaines lacunes au niveau de la conduite en urgence lors de l'utilisation des accessoires (sirène, gyrophares, etc.) et au niveau de la prise de décisions. Elle avait tendance à hésiter dans l'exécution de certaines manœuvres lors de déplacement en situation d'urgence. Elle n'était pas à l'aise à utiliser les équipements que l'on retrouve à l'intérieur d'une auto-patrouille tout en conduisant. Cela s'explique par son inexpérience.

Aucune procédure de travail n'est propre à la conduite d'une auto-patrouille lors d'une situation d'urgence au SPVL. Les policiers du SPVL empruntent régulièrement l'autoroute Jean-Lesage à haute vitesse lors de déplacement en situation d'urgence afin de réduire les délais d'intervention. Personne n'est spécifiquement attitré à l'évaluation de conduite d'un nouveau policier. Concernant ces points, l'article 51.3 de la Loi sur la santé et sécurité du travail stipule qu'un employeur doit s'assurer que l'organisation du travail et les méthodes et techniques utilisées pour l'accomplir sont sécuritaires et ne portent pas atteinte à la santé du travailleur.

Malgré le fait que madame A était une nouvelle policière avec peu d'expérience et que des lacunes avaient été observées concernant sa conduite de véhicule, aucune mesure n'a été mise en place par le SPVL afin de remédier aux faiblesses identifiées.

Ces faits démontrent que l'encadrement des nouveaux policiers concernant la conduite d'urgence est insuffisant.

Cette cause est retenue.

4.3.3 La formation de la policière en matière de conduite en situation d'urgence est déficiente.

Madame A a complété un diplôme d'études collégiales en technique policière en mai 2008. Lors de ses études, elle a suivi une formation intitulée Cours de conduite préventive et de précision d'une durée de 50 heures. Elle est donnée en circuit fermé et sur circuits routiers. En circuit fermé, la vitesse à laquelle s'effectuent les différents exercices est d'environ 50 km/h. En circuit routier, l'étudiant doit respecter les limites de vitesse prescrites. Cette formation ne prévoit aucune directive concernant la conduite en situation d'urgence. Ce volet étant laissé à l'ENPQ. Cette formation ne permet pas à un étudiant d'expérimenter la conduite en situation d'urgence.

Par la suite, de décembre 2008 à mars 2009, madame A a suivi le programme de formation initiale en patrouille-gendarmerie de l'ENPQ d'une durée de 15 semaines. Elle y a suivi une formation de conduite de véhicule de police d'une durée de 24 heures et demie, soit la même formation qui est dispensée à tous les aspirants policiers. Lors de cette formation, elle a eu à pratiquer les déplacements en situation d'urgence sur le circuit de l'institution. Ces exercices, d'une durée approximative de 90 minutes, étaient supervisés par un instructeur qui lui a spécifié les points à améliorer concernant sa conduite en situation d'urgence.

La formation donnée à madame A par le SPVL à la suite de son embauche est muette concernant la conduite en situation d'urgence. Concernant ce point, l'article 51.9 de la Loi sur la santé et sécurité du travail stipule qu'un employeur doit informer adéquatement le travailleur sur les risques reliés à son travail et lui assurer la formation, l'entraînement, et la supervision appropriée afin de faire en sorte que le travailleur ait l'habileté et les connaissances requises pour accomplir de façon sécuritaire le travail qui lui est confié.

De son côté, la SQ a développé une formation propre à la conduite en situation d'urgence à la suite des craintes exprimées par les recrues et afin de répondre aux besoins de leurs policiers qui ont à circuler à haute vitesse. Lors de la formation, une personne recrue peut expérimenter différentes techniques relatives à la conduite en situation d'urgence à haute vitesse sur un circuit fermé dont notamment, les techniques contre-braquages, d'évitement et retour ainsi que la technique de prise de courbe. Cette formation diffère de la formation donnée à l'ENPQ puisque les participants sont en mesure d'expérimenter différentes techniques relatives à la conduite à haute vitesse, vitesse pouvant atteindre 140-160 km/h. De plus, avant d'être affecté à un poste de police, toutes les recrues reçoivent cette formation.

Les formations qu'a reçues madame A ne lui ont pas permis d'expérimenter de façon concrète les techniques relatives à la conduite en situation d'urgence. Une formation plus complète et permettant d'expérimenter, dans un encadrement sécuritaire, les techniques propres à la conduite d'urgence, telles que celles données par la SQ, aurait pu contribuer à prévenir cet accident.

Cette cause est retenue.

SECTION 5

5 CONCLUSION

5.1 Causes de l'accident

L'enquête a permis de déterminer les causes suivantes :

- Un braquage prononcé vers la droite à haute vitesse provoque le dérapage de l'auto-patrouille.
- L'encadrement des nouveaux policiers concernant la conduite en situation d'urgence est insuffisant.
- La formation de la policière en matière de conduite d'urgence est déficiente.

5.2 Autres documents émis lors de l'enquête

Des correctifs ont été exigés au service de police de la ville de Lévis afin qu'un plan d'encadrement personnalisé soit élaboré et mis en application lors de l'embauche de nouveaux policiers. Une directive interne encadrant la conduite en situation d'urgence devra être rédigée et diffusée (Rapport d'intervention RAP0473983 émis le 25 novembre 2010).

5.3 Recommandations

Pour éviter qu'un tel accident ne se reproduise, la CSST informera le ministère de la Sécurité publique du Québec des conclusions de son enquête afin que des mesures appropriées soient prises pour permettre aux policiers d'exécuter leur travail de façon sécuritaire lors de la conduite en situation d'urgence.

De plus, la CSST transmettra son rapport à l'École nationale de police et soulignera l'importance d'une formation adéquate des aspirants policiers sur la conduite d'urgence afin que des mesures appropriées soient mises en place.

ANNEXE A

Accidentée

ACCIDENTÉ

Nom, prénom : **A**

Sexe :

Âge :

Fonction habituelle : Policière

Fonction lors de l'accident : Policière

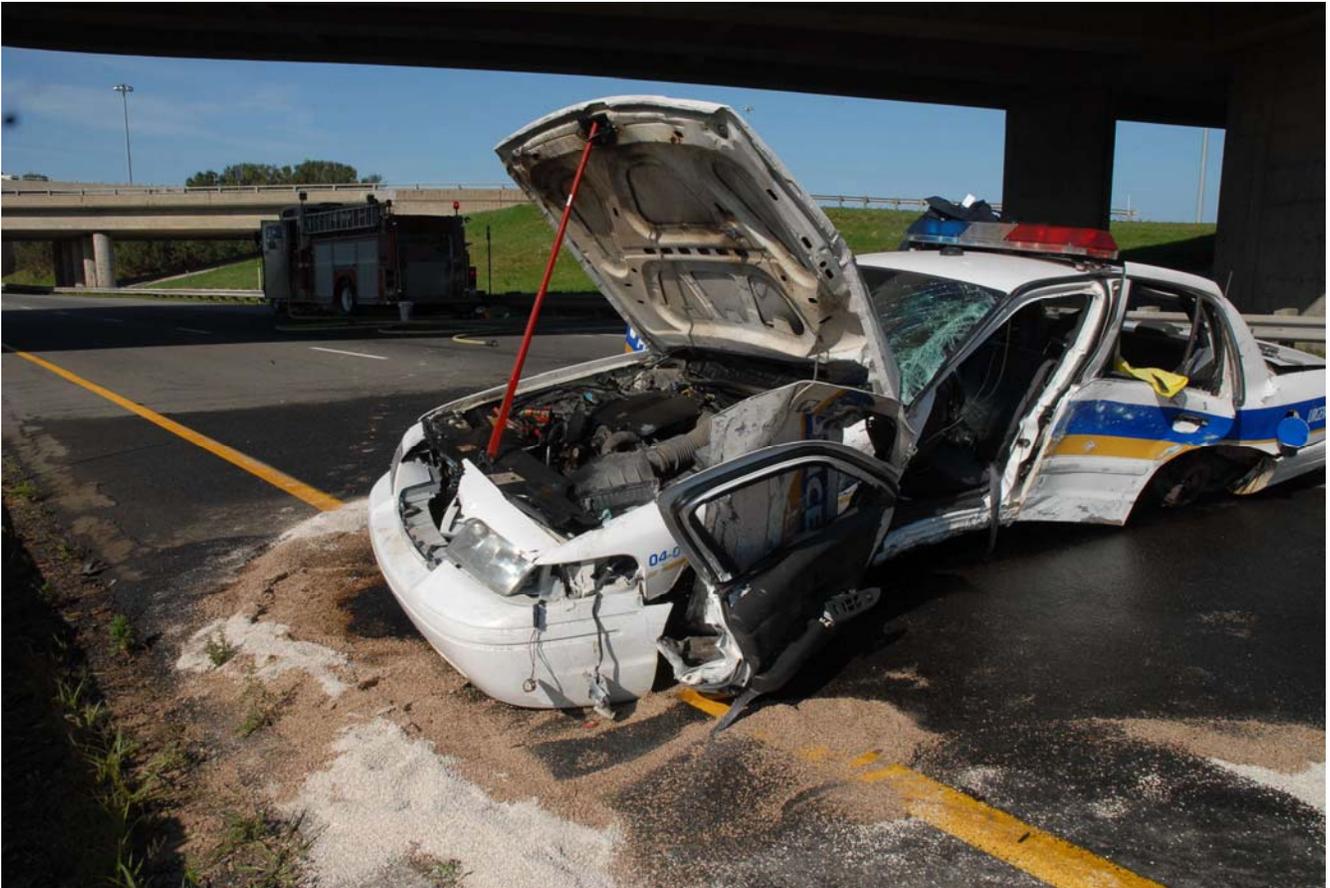
Expérience dans cette fonction :

Ancienneté chez l'employeur :

Syndicat : Fraternité des policiers de Lévis inc.

ANNEXE B

Photos



Source Sûreté du Québec

Photo 1

Vue du côté gauche auto-patrouille 04-085



Source Sûreté du Québec

Photo 2**Vue de l'avant de l'auto-patrouille 04-085**



Source Sûreté du Québec

Photo 3

Vue du côté droit de l'auto-patrouille 04-085

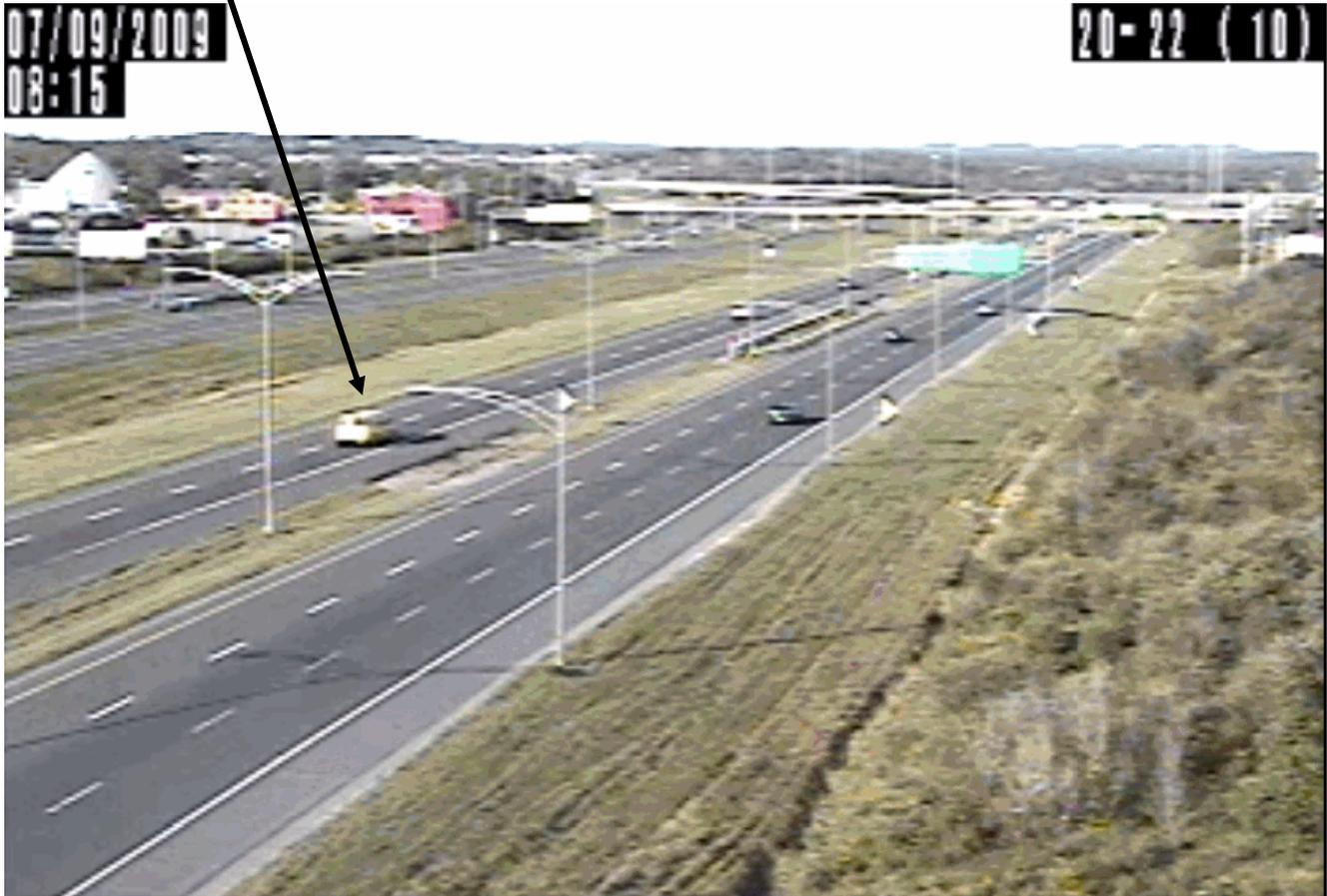


Source Sûreté du Québec

Photo 4

Vue arrière de l'auto-patrouille 04-085

Camionnette jaune que les auto-patrouilles ont dépassée

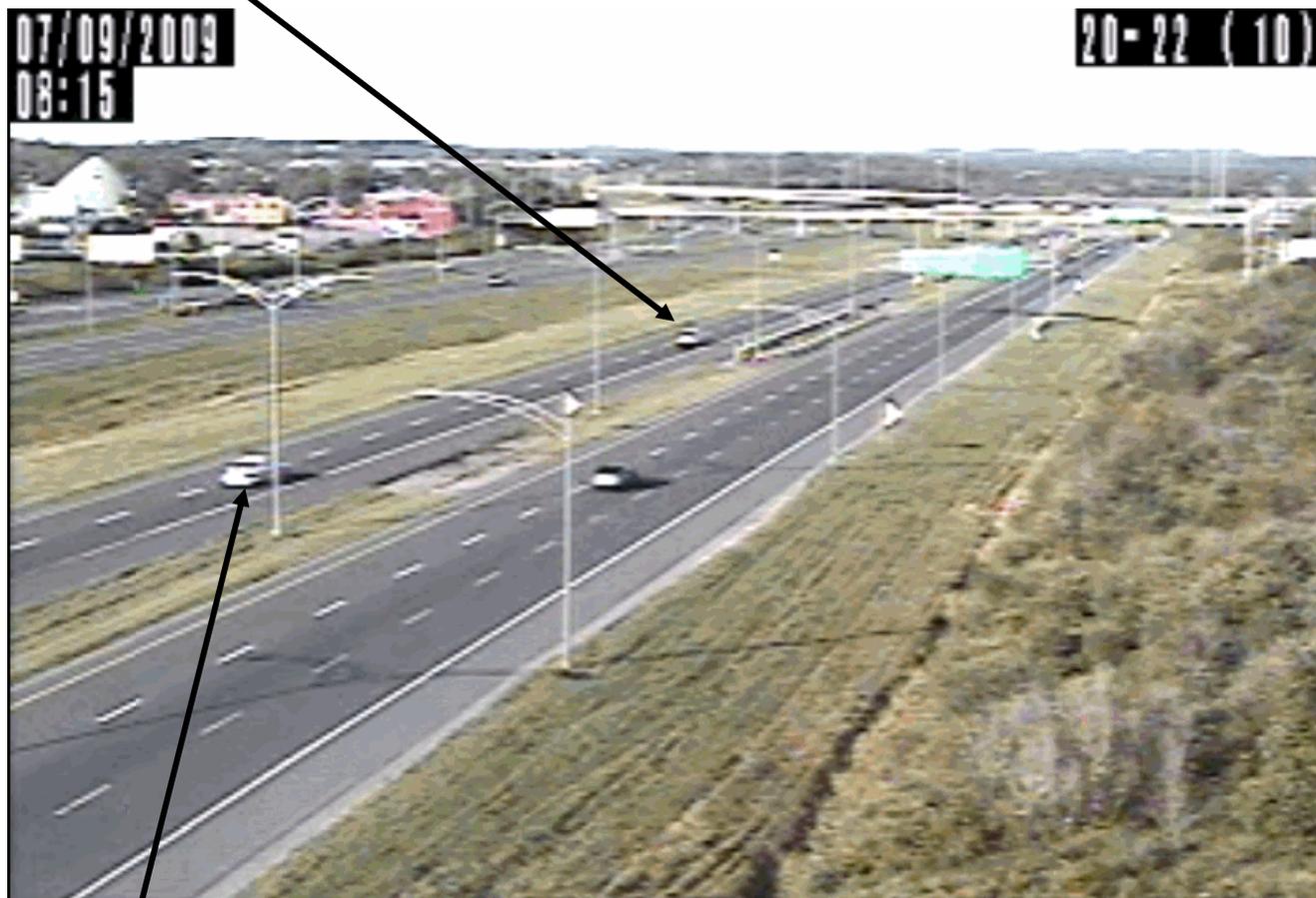


Source : extrait vidéo du MTQ

Photo 5

Circulation sur l'autoroute Jean-Lesage avant l'accident

Auto-patrouille du premier policier



Source : extrait vidéo du MTQ

Auto-patrouille de la victime

Photo 6

Distance séparant les deux auto-patrouilles à la hauteur du kilomètre 312.

Auto-patrouille du premier policier

Camionnette jaune que la victime a dépassée

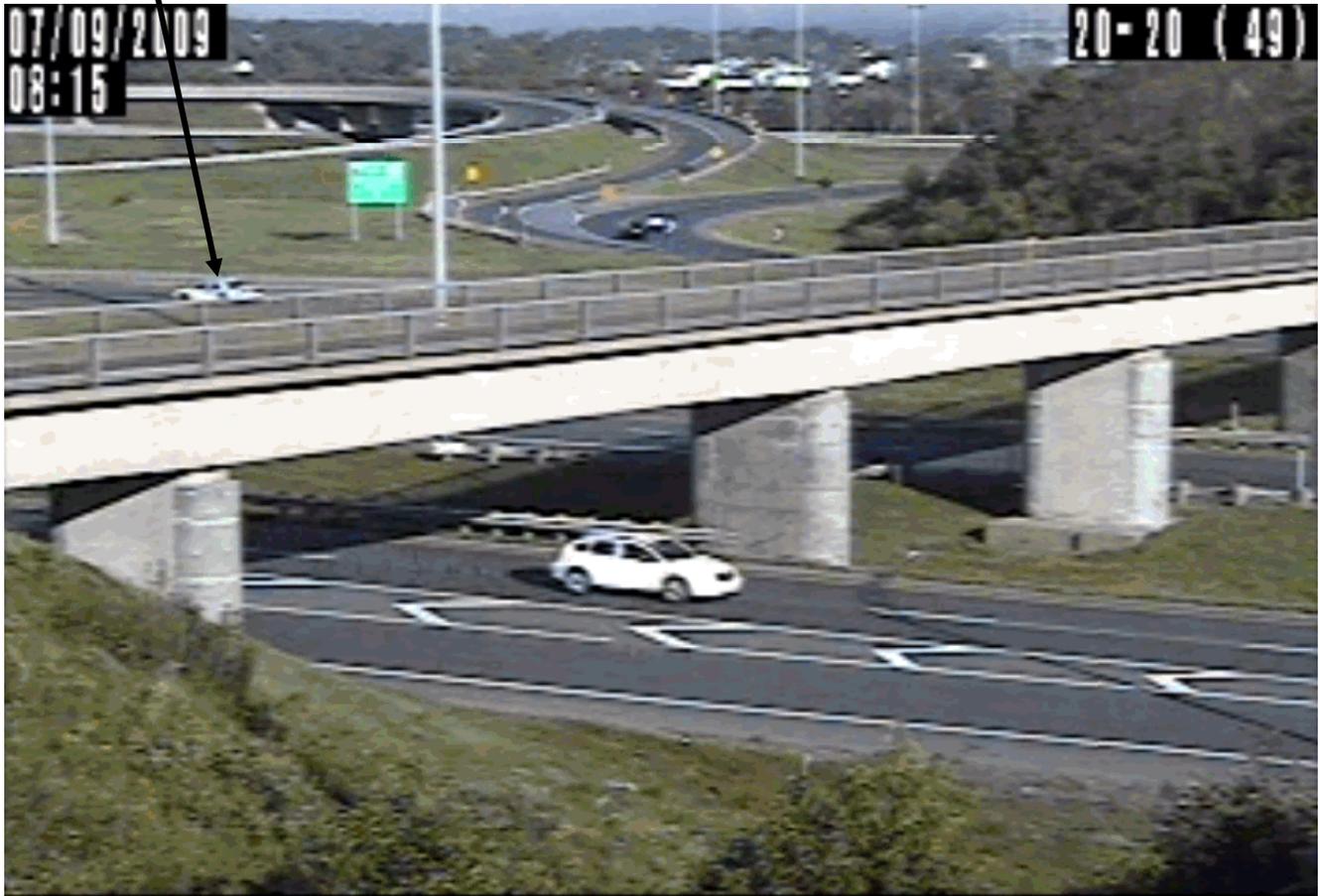


Source : extrait vidéo du MTQ

Photo 7

Dépassement de la camionnette par la première auto-patrouille.

Auto-patrouille de la victime



Source : extrait vidéo du MTQ

Photo 8

Dernière image de l'auto-patrouille de la victime tout juste avant l'impact.

ANNEXE C

Liste des témoins et des autres personnes rencontrées

Monsieur E, Directeur Service de police de la ville de Lévis
Monsieur F, Directeur-adjoint Service de police de la ville de Lévis
Monsieur G, représentant à la prévention
Monsieur H, représentant à la prévention
Monsieur I, Président de la Fraternité des policiers de la ville de Lévis.
Monsieur B, policier Service de police de la ville de Lévis.
Monsieur J, policier Service de police de la ville de Lévis.
Monsieur K, sergent de poste Service de police de la ville de Lévis.
Monsieur L, Chef de service des équipements motorisés ville de Lévis

Monsieur M, responsable programme de formation initiale en patrouille-gendarmerie de l'École nationale de police du Québec.
Monsieur N, instructeur en conduite à l'École nationale de police du Québec.

Monsieur O, sergent instructeur-chef en conduite Sûreté du Québec
Monsieur P, instructeur en conduite préventive Sûreté du Québec

Monsieur Q, directeur sécurité routière et recherche automobile, Club Automobile du Québec.
Madame R, directrice-adjointe sécurité routière, Club Automobile du Québec.

Monsieur C, enquêteur, Sûreté du Québec

Monsieur S, directeur des opérations internes, Centrale d'Appels d'Urgence Chaudière-Appalaches
Monsieur T, coordonnateur 9-1-1, ville de Lévis.
Monsieur U, contrôleur principal, ministère des transports du Québec.

Monsieur V, directeur organisation et des pratiques policières, ministère de la Sécurité publique.
Madame W, conseillère en matière d'organisation policière, ministère de la Sécurité publique.
Monsieur X, conseiller en matière d'organisation policière, ministère de la Sécurité publique.

ANNEXE D

Références bibliographiques

QUÉBEC. Code de la sécurité routière, L.R.Q., c. C-24.2 : dernière modification : à jour au 4 octobre 2005, [Québec], Éditeur officiel du Québec, 2005, 1 v.

QUÉBEC. Loi sur la santé et la sécurité du travail : L.R.Q., c. A-3.001 à jour au 10 août 2010, [Québec], Éditeur officiel du Québec, 2007, 149 pages.

BISSONNETTE, A. et LAMOUREUX, M.-H.. *Code de la sécurité routière annoté, 2010 : lois et règlements connexes*. 11e éd., Cowansville : Éd. Yvon Blais, 2010, 945 pages.