

Note : Nous avons mis à jour la pratique policière relative à la poursuite policière d'un véhicule que vous trouvez en page 23 du document. Lors du dépôt du Rapport au ministère de la Sécurité publique et de la transmission du document aux directeurs de police, la version intégrée était celle du 8 novembre 2000. La version du 15 novembre a été produite à la suite de corrections mineures.

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LES POURSUITES POLICIÈRES D'UN VÉHICULE

**Présenté au
Ministère de la Sécurité publique**

Octobre 2000

TABLE DES MATIÈRES

1. AVANT-PROPOS.....	4
1.1 Mise en contexte	4
1.2 Le groupe de travail.....	5
1.3 Rappel du mandat	5
2. SUITES DONNÉES AU RAPPORT DU CORONER.....	6
2.1 Par la Régie intermunicipale de police de la région de Joliette	6
2.2 Par la Sûreté du Québec	6
2.3 Par l'Institut de police du Québec	7
2.4 Par l'Association des directeurs de police du Québec.....	7
2.5 Par la Commission de la santé et la sécurité du travail.....	7
2.6 Par le ministère de la Sécurité publique.....	7
3. SUITES DONNÉES À L'ENQUÊTE DE LA CSST.....	8
3.1 Par la Régie intermunicipale de police de la région de Joliette	8
3.2 Par la Sûreté du Québec	8
4. PROBLÉMATIQUES	10
4.1 Aux États-Unis et au Canada	10
4.1.1 Les politiques (et la notion de gravité du crime)	10
4.1.2 La formation (et l'évaluation des risques).....	11
4.1.3 La supervision (et la reddition de comptes).....	12
4.2 Au Québec	12
4.2.1 La définition d'une poursuite.....	13
4.2.2 La légitimité de la poursuite.....	13
4.2.3 Le rôle de la supervision.....	14
4.2.4 L'importance de la formation	14
4.2.5 Le déroulement des poursuites	15
4.2.6 Les communications radio	15
5. PROPOSITIONS DE SOLUTIONS.....	17
5.1 Aux États-Unis et au Canada	17
5.2 Au Québec	19
5.2.1 Les principes d'orientation	19
5.2.2 Les pratiques d'application.....	20

6. CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS	21
ANNEXE 1	29
ANNEXE 2	32
ANNEXE 3	37
ANNEXE 4	44

1. AVANT-PROPOS

1.1 *Mise en contexte*

Le 3 octobre 1998, un policier de la Régie intermunicipale de police de la région de Joliette était heurté mortellement par une auto-patrouille de la Sûreté du Québec au moment où il traversait un barrage routier qui avait été érigé pour mettre fin à une poursuite policière entreprise à la suite du vol d'une automobile. Cet accident devait ainsi faire l'objet d'une enquête menée par le coroner Paul G. Dionne afin de déterminer les circonstances et les causes du décès.

Parallèlement à l'enquête menée par le coroner, la Commission de la santé et de la sécurité au travail (CSST) entreprenait sa propre enquête afin de formuler des mesures correctives visant à rendre plus sécuritaire le travail des policiers. Dans son rapport déposé, le 16 avril 1999, la CSST concluait que l'accident, qui a entraîné la mort du policier, était attribuable à une combinaison de facteurs dont notamment, l'absence de formation ou d'entraînement des policiers à la préparation et la surveillance d'un barrage routier durant une poursuite à haute vitesse.

Par ailleurs, le 15 juin 1999, le coroner en chef transmettait au ministre de la Sécurité publique le rapport du coroner Dionne lequel concluait à une mort accidentelle évitable. Dans son rapport, le coroner formulait une série de recommandations s'adressant aux divers organismes interpellés lors de son enquête et exprimait le souhait de connaître les mesures qui seraient prises par le Ministère en regard des recommandations formulées. Peu de temps après, soit au cours du mois de septembre 1999, le ministère de la Sécurité publique mettait sur pied un groupe de travail afin de donner suite aux recommandations du coroner et d'examiner l'ensemble des problématiques en cause lors de poursuites policières.

Depuis ce temps, d'autres événements marquants sont également venus alimenter la réflexion du groupe de travail sur le sujet. En effet, à l'automne 1999, la Commission des plaintes du public contre la GRC rendait public un rapport concernant les poursuites policières dans lequel, elle y a dénoncé, entre autres, le bilan tragique des accidents survenus lors de telles opérations et la faiblesse de la politique actuelle de la GRC en la matière. Malgré la médiatisation des conclusions de ces rapports, une série de poursuites policières se sont par la suite déroulées questionnant encore davantage la pratique des corps de police québécois.

À cet égard, rappelons, entre autres, la poursuite déclenchée par le Service de police de la Communauté urbaine de Montréal (SPCUM) dans la nuit du 5 octobre 1999 et qui l'amena sur l'autoroute 25 en dehors de son territoire et dans laquelle les corps de police municipaux de Laval, Terrebonne, Lachenaie, Mascouche, La Plaine et la Sûreté du Québec ont été, tour à tour, impliqués. Les derniers moments de cette opération policière, qui se sont déroulés dans la confusion la plus totale, ont d'ailleurs été captés par les médias télévisés, ce qui suscita de nombreuses critiques à l'endroit des corps de police impliqués.

Aussi, soulignons la poursuite survenue le 5 décembre 1999 à Sainte-Foy causant des blessures à trois personnes et de nombreux dommages matériels, ou encore celle du 22 décembre 1999 entre Lachine et Chambly, laquelle s'est terminée par deux accidents et trois blessés et

finalement, celle du 4 mai 2000 qui a eu lieu sur le territoire du SPCUM à la suite d'une fusillade dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve et qui a été la source de nombreux dommages matériels.

Enfin, bien que le gouvernement canadien ait, dans le cadre de l'adoption de la *Loi C-202*, renforcé les mesures punitives pour quiconque tente de fuir la police, la recrudescence des poursuites policières observée au cours des derniers mois traduit un malaise profond au sein de la communauté policière.

1.2 Le groupe de travail

Ainsi, dans le cadre de la mise sur pied de ce groupe de travail, le sous-ministre de la Sécurité publique invitait, le 29 septembre 1999, la Régie intermunicipale de police de la région de Joliette, la Sûreté du Québec, le Service de police de la Communauté urbaine de Montréal (SPCUM), l'Institut de police du Québec (IPQ)¹, la Commission de la Santé et sécurité au travail (CSST) ainsi que le Service des affaires policières à mandater leurs représentants sur ce groupe de travail dont il confiait la présidence à l'Association des directeurs de police du Québec (ADPO) (voir annexe 1). Une fois constitué, ce groupe de travail a tenu sa première rencontre le 1^{er} décembre 1999.

1.3 Rappel du mandat

Dans la foulée des recommandations formulées par le coroner, le mandat confié à ce groupe de travail visait principalement à :

- ° dresser un état de situation quant aux suites données par chacun des organismes aux recommandations du coroner;
- ° proposer des mesures ayant trait à la formation des policiers dans le cas du recours à un barrage routier ou à un tapis à clous lors d'une poursuite à haute vitesse de même qu'aux difficultés d'établir des communications radio entre corps de police;
- ° suggérer des améliorations à la pratique policière du Guide de pratiques policières, celle-ci devant par la suite être révisée par le Comité de révision du guide en cause.

1 ...maintenant l'École nationale de police du Québec

2. SUITES DONNÉES AU RAPPORT DU CORONER

Dans son rapport, le coroner n'a pas remis en question la pertinence de la poursuite s'étant déroulée à Joliette pas plus que celle de l'utilisation du tapis à clous pour mettre fin à cette opération. Toutefois, il a fait état de certaines lacunes au chapitre des communications entre les membres de la Sûreté et ceux de la Régie de police de la région de Joliette ainsi que du manque évident de formation et d'expérience du policier décédé. Dans ce chapitre, nous ferons ainsi le point sur les suites qui ont été apportées aux recommandations du coroner par les différents organismes interpellés lors de son enquête.

2.1 Par la Régie intermunicipale de police de la région de Joliette

« ...s'assurer que tous les policiers aient la formation adéquate et l'équipement nécessaire dans l'exercice de leur fonction. Le service doit se poser de sérieuses questions quant à la gestion et à l'administration de son personnel. »

Le 29 juin 1999, le directeur de police de la Régie transmettait au coroner en chef une correspondance faisant état des diverses mesures prises par son service de police relativement au port du dossard de sécurité et à la formation de ses policiers sur les barrages routiers. À cet effet, il indiquait que tout le personnel policier et civil concerné avait, depuis, été formé et que les nouveaux policiers recevront, dès leur embauche, une formation complète sur les barrages routiers et l'utilisation du tapis à clous. De plus, il précisait que son service de police, de concert avec la CSST, avait procédé à la révision de la directive concernant les poursuites de véhicules.

Par ailleurs, le directeur indiquait que des simulations de barrages routiers avec d'autres corps de police avaient été organisées dont certaines à titre de démonstration auprès d'autres corps de police. Enfin, il soulignait que des démarches avaient été entreprises, en collaboration avec la MRC de Joliette, auprès de leurs fournisseurs en communication afin d'examiner la possibilité de communiquer directement avec d'autres organisations policières.

2.2 Par la Sûreté du Québec

« ...de procéder à un "débriefing" de cette opération et de voir si des points peuvent être améliorés pour des opérations futures. »

Le 8 juillet 1999, la Sûreté du Québec transmettait au coroner en chef une synthèse des mesures prises à la suite des recommandations du rapport d'investigation du coroner Dionne. Ainsi, la Sûreté a procédé à un "débriefing" de l'opération tant au niveau des postes que des districts. À cet égard, elle a effectué un rappel de l'existence de sa directive concernant le port du dossard de sécurité lors d'opérations policières. De plus, elle a formé un comité pour réévaluer les méthodes propres à l'organisation de barrages routiers ainsi qu'à l'utilisation du tapis à clous. Elle indiquait également que les actions entreprises ne s'étaient pas limitées à la seule région de Lanaudière mais qu'elles s'étaient plutôt étendues à tous les districts de la Sûreté. Enfin, elle a entamé une formation spécifique auprès de l'ensemble de ses patrouilleurs en regard de l'organisation d'un barrage routier et l'utilisation du tapis à clous.

2.3 Par l'Institut de police du Québec

« ...d'identifier davantage les problèmes que cause la fusion des corps policiers et de préparer la formation en conséquence de ces fusions. »

Outre la confirmation de sa participation au groupe de travail, l'IPQ n'a pas donné suite aux recommandations du coroner considérant que la recommandation formulée à son égard ne correspondait pas à sa mission. Toutefois, les représentants de l'IPQ ont indiqué, qu'à la lumière des travaux du groupe de travail, ils réaliseront un projet de cours qui permettra justement de combler les lacunes observées en matière de poursuites policières.

2.4 Par l'Association des directeurs de police du Québec

«...de s'assurer auprès de leurs membres de leur formation dans les tâches qu'ils exécutent et de faire les pressions nécessaires auprès des employeurs et de la CSST. Ceci m'apparaît plus spécifique aux policiers ayant de nouveaux rôles et de nouvelles fonctions avec les fusions. »

L'Association des directeurs de police du Québec a ainsi concentré ses efforts sur les travaux du présent groupe de travail dont elle assume la présidence. Par ailleurs, l'ADPO estime qu'elle sera davantage en mesure de réagir ou de fournir une information adéquate à ses membres dans le cadre des suites qui seront données au présent rapport.

2.5 Par la Commission de la santé et la sécurité du travail

« ...qu'elle s'assure avec des inspections spécifiques de la compétence des policiers à faire certaines parties de leur travail. »

Nonobstant la recommandation du coroner, la CSST n'a pas jugé à propos d'y donner suite puisqu'en vertu de la *Loi sur la santé et la sécurité du travail*, il incombe à l'employeur d'assumer ses obligations en matière de formation afin que les travailleurs aient les habilités et les équipements nécessaires pour exercer leur travail de façon sécuritaire. Par ailleurs, bien qu'il soit de la responsabilité de la CSST de veiller à faire respecter la loi, celle-ci préconise une approche favorisant la prise en charge de la dimension préventive par les employeurs et leurs employés.

2.6 Par le ministère de la Sécurité publique

« ...de s'assurer que tous les corps policiers puissent communiquer entre eux de façon directe, sans intermédiaire, au moment d'opérations conjointes. »

Le 29 septembre 1999, le Ministère informait le coroner en chef de son intention de former un groupe de travail sur les poursuites policières ayant pour objectif de revoir tous les aspects concernés de la pratique policière.

3. SUITES DONNÉES À L'ENQUÊTE DE LA CSST

La CSST, dans le cadre de son mandat visant à protéger et à promouvoir la santé et la sécurité des travailleurs, a mené sa propre enquête afin d'identifier les lacunes qui ont entraîné un tel accident et de suggérer des façons de faire susceptibles de rendre le travail des policiers plus sécuritaire. Ainsi, dans son rapport rendu public le 16 avril 1999, la CSST recommandait « *que les employeurs et l'Institut de police mettent en place un plan d'action concernant l'information, la formation et l'entraînement sur les barrages routiers avec tapis à clous* ».

Après avoir constaté certaines carences, la CSST émettait, le jour même du dépôt de son rapport, plusieurs avis de correction aux corps de police concernés de la région de Lanaudière, soit à la Régie de police de la région de Joliette et à la Sûreté du Québec (postes de Rawdon et de Berthierville). Nous ferons alors le point sur les suites qui ont été apportées à ces avis de corrections.

3.1 Par la Régie intermunicipale de police de la région de Joliette

Bien avant que la CSST ait rendu public son rapport, la Régie de police de la région de Joliette avait déjà apporté plusieurs correctifs eu égard aux avis signifiés.

Ainsi, dans les mois qui ont suivi l'accident, la Régie a immédiatement revu sa directive concernant les poursuites de véhicules ainsi que celle concernant l'uniforme et la tenue personnelle des policiers en rendant obligatoire le port du dossard de sécurité lors d'une intervention sur un chemin public.

De plus, en s'inspirant d'un document de formation développé par la Sûreté du Québec, la Régie a mis de l'avant un programme de formation et d'entraînement sur les barrages routiers et l'utilisation du tapis à clous. Ainsi, dès janvier 1999, trois policiers de la Régie, déjà accrédités comme formateur par l'Institut de police du Québec, recevaient une formation pour devenir instructeur en barrage routier. Par la suite, c'est tout le personnel policier et civil concerné qui a été formé et la Régie a pris les dispositions nécessaires afin que les nouveaux policiers puissent recevoir, dès leur embauche, une formation complète à cet effet.

3.2 Par la Sûreté du Québec

Dans les mois suivant l'accident, la Sûreté a demandé à son Service de la sécurité routière de mettre en place un programme de formation et d'entraînement sur les barrages routiers avec tapis à clous destiné à la Régie de police de la région de Joliette. Le programme fut déposé le 6 janvier 1999 et la formation d'agents de la Régie a débuté au cours du même mois. Toutefois, le 16 avril 1999, soit la journée du dépôt de son rapport d'enquête, l'inspecteur de la CSST émettait quatre avis de correction à la Sûreté du Québec, lui donnant 60 jours pour mettre en place un programme d'entraînement pour ses propres agents et pour effectuer les correctifs nécessaires aux tapis à clous jugés non sécuritaires lors de leur manipulation. Aussitôt, la Sûreté du Québec déposait un plan d'action dévoilant les mesures qu'elle entendait prendre pour se conformer aux avis de correction et qui comprenait la réalisation d'une étude sur

l'utilisation sécuritaire du tapis à clous qu'elle confiait à un ingénieur de l'APPSAP (*Association paritaire pour la santé et la sécurité au travail, secteur administration provinciale*) et qui lui a été remise en juillet 1999.

Le même mois, à l'expiration du délai accordé (60 jours) pour se conformer aux avis de correction, considérant que la Sûreté n'avait pas complété l'entraînement de ses policiers ni apporté les correctifs demandés aux tapis à clous, l'inspecteur de la CSST produisait une série de rapports d'intervention. Par ces rapports, l'inspecteur de la CSST interdisait notamment l'utilisation, la préparation et la surveillance de barrages routiers lors de poursuites à haute vitesse ainsi que l'utilisation du tapis à clous en y apposant un scellé. Estimant que cette décision l'empêchait d'accomplir son mandat de maintien de la paix, de l'ordre et de la sécurité publique sur le territoire du Québec, la Sûreté a demandé une révision administrative de ces rapports d'intervention et scellés. La révision administrative confirmant les décisions de l'inspecteur de la CSST et maintenant l'interdiction en vigueur tant que les travailleurs n'auraient pas reçu une formation théorique et surtout pratique sur l'utilisation des tapis à clous, la Sûreté du Québec contesta cette révision et la porta en appel à la Commission des lésions professionnelles.

À la suggestion de cette dernière, les parties ont accepté de participer à une séance de conciliation, laquelle a conduit à la rédaction d'une entente. Au terme de celle-ci, à l'initiative de la Sûreté, tous les policiers patrouilleurs de l'ensemble de ses districts, de même que tous les superviseurs des préposés aux télécommunications, ont depuis lors reçu la formation théorique et pratique sur les barrages routiers et l'utilisation du tapis à clous. Également, elle a proposé d'apporter à l'ensemble de ses tapis à clous, les correctifs convenus.»

4. PROBLÉMATIQUES

Les poursuites policières en vue de l'arrestation de suspects sont des pratiques fréquentes au sein des corps de police tant aux États-Unis, au Canada qu'au Québec. De façon générale, ces opérations comportent des risques puisqu'elles s'effectuent la plupart du temps à des vitesses supérieures aux limites permises et, bien souvent, font entorse aux autres règles en matière de sécurité routière, constituant ainsi un danger pour la sécurité du public, des contrevenants et des policiers eux-mêmes. Aussi, en raison des blessures, des décès et des dommages matériels considérables qu'elles entraînent, la médiatisation de ces opérations policières a, depuis ces dernières années, contribué à accroître l'inquiétude du public et forcé les administrations publiques à réagir en les soumettant à certaines contraintes.

Bien que ces pratiques soient fortement controversées, peu d'études abordent la question et les rares qui en traitent, disposent souvent de données statistiques très fragmentaires. Jusqu'à présent, l'étude la plus exhaustive réalisée sur le sujet l'a été par le National Institute of Justice qui, en 1996, avait mené une vaste enquête auprès de 737 services de police municipaux ou de comtés à travers les États-Unis (G.P Alpert, 1997). Cette étude qui fait autorité en la matière servira d'ailleurs de canevas de base pour la majorité des études entreprises ultérieurement sur le sujet.

Ainsi, qu'il s'agisse du rapport de la Commission des plaintes du public contre la GRC (1999) ou l'étude réalisée en 1999 par le SPCUM, toutes deux font état abondamment des résultats de l'étude du National Institute of Justice afin d'illustrer les principales tendances ainsi que les déficiences des interventions policières lors de poursuites policières. Dans le cadre de ce rapport, nous nous permettrons, avec l'autorisation du SPCUM, de se référer à l'étude de M. Georges-André Parent afin de mettre en lumière les principales problématiques en cause.

4.1 Aux États-Unis et au Canada

À cause du caractère particulier des poursuites policières et des problèmes qu'elles engendrent, les corps de police ont été amenés à adopter des politiques ou des règles spécifiques en la matière que les agents et les superviseurs se doivent de connaître et d'appliquer. Ainsi, comme en font état G-A Parent et la Commission des plaintes du public contre la GRC, la majorité des études réalisées sur le sujet aux États-Unis ou au Canada aborde l'analyse de ces politiques sous trois aspects particuliers à savoir : la précision de la politique elle-même, la formation du personnel et sa supervision.

4.1.1 Les politiques (et la notion de gravité du crime)

Aux États-Unis, le National Institute of Justice révélait, à la suite d'un sondage national réalisé en 1996, que 91 % des services policiers avaient adopté une politique sur les poursuites et que 48 % d'entre eux l'avaient modifiée au cours des deux années précédentes afin de la rendre plus restrictive voire plus contraignante. Cependant, les auteurs de l'étude ont constaté que cette tendance à être plus restrictif en matière de poursuites automobiles avait souvent un effet très limité, faute de suivi, de formation, de supervision et d'imputabilité. À cet effet, ils ont noté

que des directives trop strictes comportaient souvent autant de risques pour les citoyens d'être victimes de dangereux individus en fuite que ceux découlant de politiques trop permissives pouvant entraîner inutilement des accidents. D'ailleurs, seulement 31% des corps de police, colligeraient des informations ou des données au sujet des poursuites automobiles.

Comme on le constate, la polarisation des tendances quant aux conditions propices au déclenchement d'une poursuite apparaît comme l'une des principales problématiques. À ce sujet, les auteurs du rapport du National Institute of Justice considèrent que la poursuite dans le cas de crimes graves et violents, tel le vol à main armée qui vient d'être commis, peut représenter un danger certain et un risque inutile pour le policier, le public et les suspects alors que des infractions considérées moins graves, telle la conduite en état d'ivresse ou sous l'effet de drogues ou de médicaments peuvent représenter un plus grand danger que la poursuite elle-même.

D'ailleurs, comme le rapporte G-A. Parent, d'autres études ont tenté d'établir une corrélation entre l'évaluation du risque et la gravité de l'infraction par le rapport coûts/bénéfices des poursuites policières. Les résultats de ces études ont permis de constater que les poursuites ont deux fois et demi plus de probabilités de se terminer par l'arrestation du suspect que par une issue négative, ce qui signifierait à première vue un rapport coûts/bénéfices largement positif. Néanmoins, les auteurs de ces études concluaient que cette équation coûts/bénéfices était prise en compte par les policiers lorsqu'ils engagent des poursuites, particulièrement dans le cas des infractions au *Code de la sécurité routière*, où les bénéfices sont relativement bas par rapport à leur coût et leur importance dans l'échelle de la gravité des infractions.

Au Canada, à l'instar du National Institute of Justice, la Commission des plaintes du public contre la GRC, qui avait d'ailleurs confié à ce même expert américain le mandat de mener une étude sur le sujet, déplorait également l'absence de données fiables sur les poursuites et ce, malgré l'obligation de la GRC de déclarer ces incidents. Aussi, celui-ci concluait que la politique nationale de la GRC, en vigueur actuellement, est à la fois vague et déroutante et qu'elle comporte certaines lacunes importantes, notamment en ce qui a trait à l'absence de critères devant guider les agents de la GRC pour juger de la gravité de l'infraction et justifier une poursuite. Enfin, outre l'absence de règles précises sur l'utilisation de l'équipement d'urgence, il dénote également le manque d'uniformité de la politique nationale, certaines divisions territoriales l'ayant modifiée afin de tenir compte des particularités provinciales.

4.1.2 La formation (et l'évaluation des risques)

L'étude du National Institute of Justice révèle que la formation est tout aussi déficiente que la qualité des informations rapportées sur les événements avec seulement 60 % des services de police qui prévoient une formation et un entraînement spécifiques pour les recrues (technique et procédure). En effet, les auteurs soulignent que le temps alloué à cette formation ne dépasse pas en moyenne 14 heures. Dans certains cas, ils ont noté qu'une formation complémentaire, axée surtout sur les techniques de conduite plutôt que sur les facteurs à considérer en cas de poursuite, était dispensée par la suite.

De son côté, la Commission des plaintes du public contre la GRC formulait sensiblement les mêmes constats. Tout en soulignant la nécessité d'accroître la formation dans les domaines de l'évaluation du risque et de la prise de décisions, les auteurs de ce rapport recommandaient que

les poursuites ne devraient être engagées que par des policiers ayant reçu une formation avancée de conduite automobile comme l'exigent l'Ontario et la Colombie-Britannique. À cet égard, ils soulignent que le policier doit recevoir une formation continue sur le maniement des armes à feu alors qu'il consacre près de 70 p. 100 de son temps de travail aux patrouilles. Ainsi, les policiers qui conduisent une autopatrouille et qui sont susceptibles de participer à des poursuites sont bien plus nombreux que ceux qui auront l'occasion d'utiliser leur arme à feu. Selon les auteurs du rapport, un seul cours suivi pendant la durée d'une carrière n'est certes pas suffisant pour acquérir les compétences nécessaires permettant d'entreprendre de façon sécuritaire une poursuite.

4.1.3 La supervision (et la reddition de comptes)

Selon les auteurs de l'étude du National Institute of Justice, les politiques écrites qui ne sont pas supportées par une formation adéquate et par une bonne supervision n'ont que peu d'effets. De plus, elles deviennent inefficaces si les policiers, qui ne les suivent pas, n'ont pas de comptes à rendre. Aussi, ils soulignent que non seulement les policiers devraient-ils justifier la poursuite, mais celle-ci devrait, dans tous les cas, être évaluée par un superviseur. Toutefois, ils déplorent le fait que, dans la majorité des cas, aucune sanction disciplinaire n'est prise même lorsque l'action du policier au cours d'une poursuite est jugée non conforme à la règle.

De plus, démontrant toute l'importance de la supervision, les résultats de l'enquête ont permis d'établir que l'intervention rapide d'un superviseur augmente les chances de la poursuite de se dérouler en conformité avec les règles établies et de tenir compte ainsi des facteurs de risques. En effet, selon les données recueillies auprès des corps de police, il appert que plus de la moitié des accidents lors de poursuites surviennent dès les premières minutes.

De son côté, la Commission des plaintes du public contre la GRC, bien qu'elle reconnaisse l'importance de la supervision et de la reddition de comptes, n'a pas jugé opportun d'aborder cet aspect de façon spécifique considérant que l'ensemble des règles s'applique également aux superviseurs. Par contre, l'étude réalisée par le SPCUM révèle qu'en Colombie-Britannique, la politique relative aux poursuites définit avec précision le rôle du superviseur lors d'une poursuite. Ainsi, le superviseur doit, non seulement prendre en charge le contrôle et la coordination des opérations et des communications, mais aussi s'assurer du respect des règles et des procédures en vigueur et ordonner la fin de la poursuite si les circonstances l'exigent ou si des stratégies alternatives sont possibles. Enfin, il s'assure que les rapports d'événement soient complétés et remis quelle que soit l'issue de la poursuite.

4.2 Au Québec

Les discussions et les débats ayant animé le groupe de travail ont permis d'établir une série de problématiques qui, fondamentalement, ne diffèrent pas de celles identifiées ailleurs au Canada et aux États-Unis.

En effet, l'analyse du déroulement de la poursuite, effectuée par le coroner et par la CSST dans le cas du décès d'un policier de la région de Joliette, avait soulevé plusieurs questions quant aux pratiques ou politiques en vigueur au Québec. Ainsi, outre l'expertise de ses membres, le groupe de travail disposait amplement de travaux et d'études pour amorcer sa réflexion sur le sujet, bien qu'il ait déploré l'absence de données statistiques permettant d'évaluer la pertinence

de ces politiques ou même le nombre de poursuites entreprises par les corps de police. Pour palier à cette lacune, le groupe de travail a dû, entre autres, procéder à l'examen d'une quinzaine de pratiques ou directives en vigueur dans les principaux corps policiers du Québec (voir annexe 3).

De façon générale, même si ces pratiques ou directives s'inspirent pour la plupart de la pratique policière du Ministère, le groupe de travail a constaté de nombreuses disparités entre elles, tant au plan conceptuel et de la définition d'une poursuite qu'au niveau des conditions à respecter pour entreprendre une poursuite et pour la mener à terme de façon sécuritaire. De plus, il a constaté que la pratique policière du Ministère était incomplète à certains égards, notamment en ce qui a trait à la supervision d'une poursuite, la formation et les habiletés requises pour les policiers.

4.2.1 La définition d'une poursuite

L'une des problématiques identifiées par le groupe de travail porte sur l'ambiguïté existante entre les divers concepts utilisés, telles les poursuites à haute vitesse versus les autres poursuites ou encore ce que la GRC appelle les poursuites à risques et les poursuites courantes. Ainsi, la nécessité de clarifier et de simplifier la définition d'une poursuite est devenue si évidente que le groupe de travail a convenu d'éliminer les distinctions entre ces types de poursuites puisque toutes, qu'elles soient à haute ou basse vitesse, en milieu urbain ou rural, comportent des risques plus ou moins grands qui varient en fonction de l'environnement où elles se déroulent. Alors, pour bien comprendre ce phénomène, il fallait d'une part, être en mesure de déterminer le but d'une poursuite et à quel moment le processus d'interception d'un véhicule devient-il une poursuite policière et les raisons de sa nécessité.

4.2.2 La légitimité de la poursuite

Sans vouloir remettre en cause la légitimité du travail du policier et son droit à entreprendre des poursuites dans le but d'arrêter des criminels, le groupe de travail s'est également penché sur les divers aspects juridiques relatifs aux poursuites policières afin de clarifier les pouvoirs et devoirs du policier. À cet égard, l'examen de la jurisprudence de la Cour suprême du Canada a permis au groupe de travail de constater que, même si la cour ne s'est pas prononcée sur l'opportunité de la prise en chasse proprement dite, mais davantage sur la légalité des actions posées par les policiers lors de telles prises en chasse, certains éléments soulevés par elle méritent une attention particulière. Comme l'objectif de la prise en chasse consiste à procéder à l'arrestation du suspect, la Cour suprême est d'avis qu'à défaut pour le policier d'avoir un pouvoir d'arrestation au moment d'amorcer la poursuite, le fondement juridique de cette prise en chasse pourrait être contestable. Ainsi, à l'égard d'une infraction ou d'un acte criminel, le policier devrait avoir des motifs raisonnables de croire qu'elle a été commise.

Aussi, afin de mieux circonscrire les pouvoirs des policiers en la matière, l'examen des diverses décisions rendues par le Commissaire à la déontologie policière a également permis d'apprécier l'importance de la validité des motifs quant à l'opportunité d'entreprendre une poursuite ou une prise en chasse proprement dite.

Même si tout le débat concernant les fondements juridiques et la légalité des poursuites policières repose essentiellement sur l'existence de motifs raisonnables de croire à la

perpétration d'une infraction, le groupe de travail en a néanmoins questionné la légitimité dans une perspective de sécurité du policier et du public en général. En fait, sans vouloir les interdire complètement, la recherche d'un équilibre entre la nécessité d'entreprendre de telles opérations et les dangers qui en découlent pour la sécurité des citoyens, ressort comme l'une des problématiques majeures. Toutefois, la conciliation de ces deux aspects n'est pas un exercice simple puisque, dans certains cas, en privilégiant un encadrement plus rigide (loi et règlement) du travail du policier, on contribue à dévaloriser le jugement de celui-ci alors qu'à l'opposé, une trop grande latitude et l'absence de balises sont susceptibles d'accroître les risques pour la sécurité du public compte tenu qu'il s'agit de situations reconnues comme stressantes pouvant altérer le jugement du policier. Aussi, soulignons que le défaut d'immobiliser son véhicule à la demande d'un agent de la paix est, au surplus, sanctionné tant dans le *Code de la sécurité routière* que dans le *Code criminel*, ce qui ajoute à la complexité de la détermination de la légitimité d'entreprendre une poursuite.

Dès lors, l'équilibre recherché par le groupe de travail visait d'une part, à valoriser le jugement du policier eu égard à la « *validité du motif versus la gravité du crime* » et d'autre part, à lui fournir un cadre de référence suffisamment précis permettant d'évaluer, à partir de critères (*évaluation du risque*), les conditions nécessaires pour entreprendre une poursuite de la façon la plus sécuritaire possible.

4.2.3 Le rôle de la supervision

À ce propos, le groupe de travail a constaté que la supervision était, dans la majorité des cas, absente ou plus ou moins bien définie. D'ailleurs, le coroner Dionne a fait ressortir clairement les problèmes liés à l'absence d'une supervision adéquate et de règles de commandement lorsqu'un ou plusieurs corps de police sont impliqués dans une poursuite. Ainsi, à l'instar des tendances observées dans les grandes organisations policières américaines et sans vouloir définir avec autant de précision que la Colombie-Britannique le rôle du superviseur, le groupe de travail s'est penché sur la nécessité d'appuyer et d'assister les policiers qui participent à une poursuite et qui sont dans une situation de stress intense. Encore là, il a été confronté à la recherche d'un équilibre entre la valorisation de jugement du policier qui entreprend une poursuite et la façon de le supporter dans la prise de décisions et l'évaluation des risques. Aussi, les solutions recherchées par le groupe de travail devaient non seulement permettre une meilleure supervision de ces opérations policières mais, également, faciliter la coordination des communications radio, la participation d'autres corps de police ainsi que la reddition de comptes au terme des poursuites.

4.2.4 L'importance de la formation

À la lumière des conclusions du rapport du coroner et celui de la CSST, le groupe de travail a convenu que la formation actuellement dispensée au Québec est non seulement déficiente mais inégale et disparate.

En effet, outre la formation de base actuellement dispensée par l'École nationale de police du Québec (ENPQ) concernant la conduite de véhicules d'urgence, celle-ci dispense deux autres formations complémentaires, soit celles ayant trait à « l'interception d'un véhicule dont les occupants représentent un danger » et la « conduite avancée d'un véhicule de police ». Ainsi, le groupe de travail s'est rendu à l'évidence que ces notions dispensées relativement à la conduite

de véhicules d'urgence et à l'interception d'un véhicule ne font aucun lien ni référence aux règles de conduite à respecter lors de poursuites automobiles pas plus qu'en matière d'évaluation des risques et de prise de décisions. De plus, aucune des pratiques ou directives examinées ne prévoit de dispositions quant aux habiletés requises pour prendre part à une poursuite.

4.2.5 Le déroulement des poursuites

L'examen des pratiques policières ou directives en vigueur au Québec a, par ailleurs, démontré qu'il existait de nombreuses disparités dans la conceptualisation du déroulement d'une poursuite et des règles qui la régissent. En effet, plusieurs d'entre elles, incluant celle du Ministère, abordent le déroulement d'une poursuite dans son ensemble alors que certaines autres viennent en préciser les règles en fonction d'étapes définies dans la poursuite. Ainsi, poursuivant sa réflexion sur ce qu'est une poursuite et à quel moment une interception est considérée comme une poursuite, le groupe de travail a reconnu qu'il s'agissait d'un processus dynamique et évolutif faisant appel à une constante réévaluation des risques. Toutefois, l'analyse du déroulement d'une poursuite a permis de constater que ce processus pouvait être segmentée en différentes étapes ou phases progressives au cours desquelles divers éléments ou critères doivent être pris en compte pour évaluer les risques. Dans cette perspective, et tenant compte du caractère dynamique et évolutif d'une poursuite, la problématique consistait donc à en définir les étapes et à identifier les critères et les règles à considérer pour chacune d'elles.

Par ailleurs, cette approche a permis de questionner plusieurs autres situations problématiques qui avaient été observées lors du déroulement d'une poursuite. Ces situations portaient, entre autres, sur le rôle et le nombre de véhicules de police à participer à une poursuite, sur les règles de conduite à respecter et l'usage des équipements de sécurité (gyrophares, sirènes, dossards de sécurité) ainsi que sur l'usage des ondes radio, les demandes d'assistance et le recours à des barrages routiers. Ainsi, s'agissait-il, non seulement, de solutionner ces situations problématiques tenant compte des aspects purement tactiques, mais également de fournir certaines balises visant à mieux encadrer les comportements des policiers.

En ce qui concerne le recours à des barrages routiers ou aux tapis à clous, outre les considérations purement tactiques, le groupe de travail a tenu à clarifier la relation qui existe entre la poursuite et l'utilisation de ces moyens servant généralement à ralentir et immobiliser le véhicule poursuivi. S'interrogeant si ces moyens devaient faire partie intégrante d'une pratique policière, le groupe de travail a convenu que celles-ci devaient être perçues davantage comme étant des techniques d'intervention devant permettre au policier de mener à terme une poursuite policière.

4.2.6 Les communications radio

À ce chapitre, le groupe de travail a été particulièrement attentif aux recommandations du coroner et de la CSST concernant les communications radio entre les corps de police en cause, lors de la poursuite survenue dans la région de Joliette. Malgré le fait que ces deux organismes aient souligné de façon particulière cette problématique, il appert qu'aucun accident survenu lors de poursuites ne serait directement attribuable aux difficultés de communication rencontrées.

Quoiqu'il en soit, cette problématique est néanmoins réelle entre les véhicules de la Sûreté du Québec et ceux des corps de police municipaux. En effet, la Sûreté utilise une bande de fréquence radio VHH 150 MHz alors que les sûretés municipales utilisent autant les fréquences de 400 MHz que de 800 MHz. Bien que cette fréquence radio VHH 150 MHz trouve son utilité dans la couverture de grands territoires ruraux, elle semble s'avérer peu efficace en milieu urbain en raison de sa difficulté à pénétrer à l'intérieur des bâtiments.

Bref, même si le groupe de travail reconnaît que les problèmes de communication radio peuvent complexifier, dans certaines circonstances, le déroulement des poursuites policières, il est d'avis qu'on ne peut pas leur imputer la responsabilité des accidents ou des mauvaises interventions répertoriées jusqu'à présent.

Par ailleurs, comme le soulignait le rapport de la CSST, il y aurait lieu également de questionner le rôle, la formation et la capacité des répartiteurs eu égard à la gestion des communications radio et à la compréhension du déroulement d'une poursuite policière.

5. PROPOSITIONS DE SOLUTIONS

5.1 Aux États-Unis et au Canada

Sans vouloir entreprendre une revue de l'ensemble des mesures qui ont été prises par les autorités gouvernementales et policières pour améliorer le bilan des poursuites, une étude réalisée par le ministère du Solliciteur général et des Services correctionnels de l'Ontario fait le point sur les meilleures pratiques réalisées dans quinze États américains et au Canada.

- Aux États-Unis

L'étude révèle que quatorze États ont adopté des politiques claires en matière de poursuites ainsi que des procédures précises pour les régler. Dans plusieurs des cas, ces politiques sont venues compléter les procédures déjà établies. Aussi, ces politiques ont une exigence commune à l'effet qu'aucune poursuite ne doit être entreprise si le danger résultant des conditions météorologiques ou routières ou encore de la circulation piétonne est trop élevé.

Par contre, un seul État aurait adopté des dispositions obligeant tous ses agents de police à participer, deux fois par année, à une séance de formation portant sur la poursuite des véhicules.

Concernant certaines pratiques d'application, trois États autoriseraient, de manière spécifique, le tamponnement des véhicules sur consentement d'un superviseur alors que cinq autres auraient recours à des unités aériennes pour aider les policiers à entreprendre les poursuites et treize utiliseraient divers appareils de dégonflement des pneus. Un seul État aurait autorisé la participation de plus de deux véhicules à la fois dans une poursuite.

L'utilisation d'une arme à feu est interdite dans une poursuite de véhicules dans neuf États alors que deux l'autoriseraient sur approbation d'un superviseur.

La plupart des États indiquent que les poursuites peuvent être lancées en cas d'infractions criminelles ou non-criminelles. Quatre d'entre eux ont adopté des politiques plus restrictives fondées sur le type d'infraction. Aussi, sept États indiquent qu'aucun agent de police ni un superviseur ne sera critiqué ni assujéti à une mesure disciplinaire pour une décision de ne pas participer à une poursuite d'un véhicule ou de mettre fin à une poursuite, lorsque le risque est devenu trop élevé. Enfin, treize États insistent sur les rapports détaillés postérieurs à la poursuite; trois d'entre eux ont des réunions avec les chefs ou leurs adjoints.

- Au Canada

L'étude du Solliciteur général de l'Ontario révèle que de façon générale au Canada, un nombre maximal de deux véhicules est permis pour procéder à une poursuite. Par contre, huit provinces indiquent que les poursuites à grande vitesse sont lancées et poursuivies uniquement lorsqu'on estime que la gravité de l'infraction et la nécessité d'une arrestation immédiate l'emportent sur le niveau de danger créé par la poursuite.

Dans sept provinces, l'identification des occupants du véhicule poursuivi ou le fait de savoir qu'on pourrait les appréhender plus tard est un facteur pour déterminer s'il faut procéder à la poursuite ou l'abandonner. Ces mêmes provinces indiquent également qu'aucune sanction ne devrait être prise contre un agent de police qui décide d'abandonner une poursuite dangereuse.

Par ailleurs, l'étude révèle également que 6 provinces font une référence dans leur politique au "tamponnement" des véhicules et quatre d'entre elles l'autorisent uniquement dans les cas d'urgence extrême ou de crime grave et sur approbation d'un superviseur alors que deux provinces interdisent le tamponnement des véhicules.

Concernant l'utilisation d'une arme à feu, sept provinces interdisent à un agent de police de décharger une arme à feu vers un véhicule roulant ou à partir d'un véhicule roulant dans le but de l'immobiliser.

- En Ontario

À la suite de l'étude du Solliciteur général de l'Ontario, le gouvernement ontarien annonçait, le 12 février 1999, la mise en place de nouvelles mesures concrètes visant à accroître la sécurité du public et des policiers lors de poursuites policières.

Ainsi, depuis le 1^{er} janvier 2000, un règlement du gouvernement a modifié la directive aux services de police relativement aux poursuites policières. Ce règlement, qui comporte une nouvelle grille d'évaluation en trois parties pour lancer une poursuite, est axé davantage sur la recherche de solutions de rechange aux poursuites et sur l'amélioration des contrôles de supervision des poursuites.

Le gouvernement a également procédé à la mise en place de moyens pour soutenir la formation des agents de police et des superviseurs sur les poursuites, notamment par la production d'un nouveau vidéo de formation sur les poursuites policières et sur les solutions de rechange possibles.

Il a également mis sur pied des programmes d'aide financière pour amorcer des projets de démonstration avec les services de police intéressés sur l'utilisation d'hélicoptères et pour favoriser l'achat d'appareils de dégonflement des pneus par les services de police.

Enfin, le 25 novembre 1999, il annonçait la mise en place de sanctions plus sévères aux conducteurs qui tentent de fuir la police en modifiant le *Code de la route*.

- En Colombie-Britannique

De son côté, le gouvernement de la Colombie-Britannique choisissait de restreindre les poursuites policières par voie législative en modifiant sa *Loi sur les véhicules moteur*. Ces nouvelles dispositions qui sont entrées en vigueur le 21 avril 1998, stipulent que la sécurité du public, du policier et du suspect est le facteur principal à considérer dans la décision d'engager, de continuer ou de cesser une poursuite.

Par ailleurs, elle précise que même si le policier a des motifs raisonnables de croire qu'un crime grave est commis et qu'il est nécessaire d'arrêter immédiatement le suspect, il doit tenir compte de certains facteurs d'évaluation du risque et de la possibilité de solutions de rechange.

Toutefois, la tentative d'échapper à l'arrestation ne constitue pas un facteur pour déterminer la gravité du crime ou la nécessité d'une arrestation immédiate.

Au chapitre de la supervision, la loi prévoit que pour décider d'engager, de continuer ou de cesser une poursuite, le policier, le superviseur ou toute autre personne autorisée à diriger la poursuite doit évaluer un série de facteurs et leurs effets sur la nécessité d'arrêter le suspect et les risques pour la sécurité du public.

Enfin, cette nouvelle loi contient également certains articles concernant les poursuites impliquant plusieurs services de police, lesquels traitent, entre autres, sur le partage des responsabilités de la poursuite, les communications, la supervision, la fin de la poursuite, l'imputabilité et la chaîne de commandement.

5.2 Au Québec

À la lumière des problématiques formulées par le groupe de travail, il est apparu de plus en plus évident qu'il fallait, non seulement revoir la politique actuelle de manière à en clarifier et préciser certaines règles, mais également s'assurer que les policiers reçoivent une formation adéquate et uniforme en matière de poursuites policières.

Dans cette perspective, le groupe de travail a été amené à revoir le cadre normatif de la pratique policière existante et à proposer de nouvelles règles plus précises et plus explicites. D'ailleurs, précisons que les changements recommandés dans les pages suivantes ont été validés auprès du Comité de révision des pratiques policières.

Ainsi, dès le début de ses travaux, le groupe de travail proposait de revoir le titre de la pratique de manière à pouvoir tenir compte de toutes les poursuites qui mènent à l'arrestation d'un véhicule et non seulement celles à haute vitesse, puisqu'il y a généralement poursuite à la suite d'un refus d'obtempérer. De plus, les termes de "barrage routier" ont été retranchés de l'objet de la pratique compte tenu qu'ils font davantage appels à des outils ou techniques mis à la disposition des policiers et dont l'usage ne peut être envisagé dans les milieux urbanisés. Le titre proposé est donc « *Poursuite policière d'un véhicule* » et se définirait comme suit : « *opération policière qui consiste à tenter d'intercepter et d'immobiliser un véhicule dont le conducteur refuse d'obéir à un ordre d'arrêter ou tente d'échapper à la police* ».

De plus, d'autres définitions ont été ajoutées afin de préciser le sens de certains termes utilisés tels : véhicule d'interception, véhicule de protection, véhicule de support et technique d'immobilisation provoquée.

5.2.1 Les principes d'orientation

Plus que jamais, la politique doit énoncer des principes clairs et précis qui guideront les policiers dans l'initiation ou le maintien d'une poursuite. Ainsi, il ne s'agit plus seulement d'affirmer que la vitesse est prohibée ou encore que la sécurité est le facteur le plus important à considérer et qu'une évaluation des motifs et des risques doit être constamment prise en compte, mais bien de confirmer, à travers une préoccupation constante d'assurer la sécurité du policier, du suspect et du public en général, les choix ou les actions qui s'offrent aux policiers afin de réduire le

nombre de poursuites ou à en minimiser les risques. À cet égard, six principes d'orientations ont été retenus.

Ainsi, un premier principe vient affirmer qu'un policier qui participe à une poursuite **ne doit, en aucun cas, mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes**. Reconnaisant qu'une poursuite est une opération à haut risque, un second principe vient indiquer qu'il doit s'agir d'**une solution de dernier recours** qui ne peut être engagée que lorsque des circonstances exceptionnelles l'exigent.

Par ailleurs, un autre principe vient indiquer qu'une poursuite automobile ne doit être engagée et continuée que **si le danger et les risques immédiats de la poursuite pour le policier, le public ou le suspect sont moindres que le danger et les risques immédiats de laisser le suspect s'enfuir**. En corollaire, un quatrième principe indique que le policier doit avoir un **motif raisonnable** et qu'à cet égard, le seul fait qu'un conducteur refuse d'immobiliser son véhicule ne constitue pas un motif suffisant pour entreprendre une poursuite, bien que le *Code sur la sécurité routière* et le *Code criminel* sanctionnent un tel refus. Les motifs à la base de la poursuite doivent donc être indépendants du simple refus de s'immobiliser.

Un cinquième principe vient, par la suite, indiquer que **toute poursuite doit être supervisée** et que **les policiers, qui y participent, doivent posséder la formation et les habiletés requises** afin de minimiser les risques lors de la poursuite. Enfin, le dernier principe vient indiquer au policier, qu'**une fois le véhicule immobilisé, ses occupants doivent être considérés comme dangereux**.

5.2.2 Les pratiques d'application

Dans le cadre d'une refonte de la pratique actuelle, le groupe de travail a jugé opportun de proposer un nouveau cadre de pratique qui identifie les trois étapes d'une poursuite et les facteurs décisionnels à considérer pour chacune d'elles, de manière à tenir compte du caractère dynamique et évolutif d'une poursuite.

Ainsi, pour chacune des étapes, plusieurs critères ont été définis afin de permettre au policier d'évaluer les risques potentiels et de prendre la meilleure décision quant à l'opportunité ou non d'entreprendre une poursuite. Ces critères consistent principalement en la nature et la gravité de l'infraction constatée, l'évolution des conditions climatiques et routières, la présence de piétons, la densité de circulation et l'existence de zones à risques, la présence de passagers à bord du véhicule suspect et les caractéristiques de son véhicule. Ainsi, dès que la poursuite est engagée, l'ensemble de ces critères fera l'objet d'une constante réévaluation par le policier et le superviseur afin de déterminer l'opportunité de maintenir ou d'abandonner la poursuite.

Enfin, certaines interdictions ont été précisées, à savoir qu'il ne peut y avoir de poursuite autrement que dans un véhicule marqué et muni des équipements appropriés; s'il y a un passager civil à bord du véhicule de police; et sans la présence d'un superviseur à moins de circonstances jugées exceptionnelles.

6. CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Le groupe de travail estime que les poursuites policières font nécessairement parties de l'arsenal de moyens dont disposent les agents de la paix pour assurer la paix et le bon ordre en procédant ainsi à l'arrestation de personnes fautives. En ce sens, interdire complètement le déclenchement de telles poursuites serait d'octroyer un avantage sans précédent aux personnes prises en défaut, dont les individus les plus criminalisés ne manqueraient pas de tirer davantage profit.

Par ailleurs, il a été unanimement reconnu qu'il fallait davantage encadrer cette pratique et supporter les policiers appelés à déclencher de telles poursuites, sûrement l'une des pratiques les plus stressantes qui soit. Dès lors, fallait-il encadrer par voie réglementaire les orientations et les critères dont il faut tenir compte au préalable et pendant le déroulement d'une poursuite, comme l'ont fait certaines législatures, ou proposer l'amélioration et la diffusion d'une nouvelle pratique misant, entre autres, sur l'accroissement de la supervision et de la formation en la matière ?

C'est ce dernier choix qu'ont fait les membres du groupe de travail, convaincus qu'il fallait faire appel davantage au sens des responsabilités des policiers et des organisations policières, craignant qu'une mesure législative ait plutôt un effet pervers de déresponsabilisation.

Ainsi, le groupe de travail a non seulement été préoccupé par la nécessité de réviser les règles ou les directives mais aussi, par l'importance d'appuyer cette révision par une meilleure supervision et formation. En ce sens, l'étude du National Institute of Justice (Alpert 1997) résume bien l'approche privilégiée à savoir que d'une part, « *les procédures, quelles qu'elles soient, restrictives ou libérales, n'ont pas d'impact si elles ne sont pas appuyées et accompagnées par une supervision et une formation adéquates* » et d'autre part, « *qu'il ne peut y avoir de supervision valable ni de formation s'il n'y a pas de politiques, de règles ou de procédures explicites* ».

En conséquence, il est recommandé :

1. que le MSP adopte et diffuse la nouvelle pratique policière ci-jointe;
2. que l'École nationale de police du Québec conçoive, au cours de l'automne, un programme de formation sur les poursuites policières de véhicules tenant compte des aspects relatifs à l'évaluation du risque et à la prise de décision;
3. que les corps de police procèdent à une mise à jour des connaissances et des compétences de leurs policiers et de leurs répartiteurs dans le cadre de leur plan de formation;
4. qu'une vidéo de formation soit préparé par l'École nationale de police du Québec, d'ici le mois de juin 2001, pour diffusion à l'ensemble des corps de police afin de les supporter dans la formation continue de leur personnel;

5. que le MSP forme un groupe d'experts afin d'examiner la problématique des communications radio entre les divers corps de police ou qu'il confie à un comité interministériel déjà existant un mandat à cet effet;
6. que le MSP prévoit, dès cette année, une section spécifique concernant les poursuites policières dans son questionnaire annuel sur « *L'administration des corps de police municipaux* » afin de constituer une base de données statistiques sur le sujet.
7. que l'École nationale de police du Québec forme un groupe de travail dont le mandat serait de revoir tous les aspects propres à l'utilisation des techniques d'immobilisation provoquée dont en particulier les diverses formes de barrage routier et de faire les recommandations appropriées d'ici le mois de mai 2001.
8. que le MSP évalue avec ses partenaires la possibilité de modifier le *Code de la sécurité routière* afin de rehausser le caractère punitif des sanctions relatives au refus d'immobiliser son véhicule à la demande d'un agent de la paix (articles 636 et 643.2) ainsi que de revoir les critères régissant l'attribution du permis de conduire de véhicules d'urgence.

Rédaction et mise en page :

Richard Poirier
Service des affaires policières
Ministère de la Sécurité publique



GUIDE DE PRATIQUES POLICIÈRES

Section : 2.0 Opérations

Sous-section : **2.1 Opérations générales**

Sujet : 2.1.4 Poursuite policière d'un véhicule

En vigueur le : 30 juin 1995

Révisée le : 15 novembre 2000

A. DÉFINITION

A.1 **Poursuite policière d'un véhicule** : « opération policière qui consiste à tenter d'intercepter et d'immobiliser un véhicule dont le conducteur refuse d'obéir à un ordre d'arrêter ou tente d'échapper à la police. »

A.2 **Véhicule d'interception** : « premier véhicule de police poursuivant derrière le fuyard. »

A.3 **Véhicule de protection** : « véhicule de police prêtant main-forte au véhicule d'interception. »

A.4 **Véhicule de support** : « tout autre véhicule de police qui collabore à la poursuite sans y prendre part. »

A.5 **Technique d'immobilisation provoquée (TIP)** : « différentes techniques enseignées par l'École nationale de police du Québec en vue d'immobiliser un véhicule, telles l'usage du tapis à clous et du barrage routier. »

B. SOURCES

B.1 **Code criminel (L.R.C., c. C-46)** : articles **129** (entrave à un agent de la paix), **220** (causer la mort par négligence criminelle), **221** (causer des lésions corporelles par négligence criminelle), **249** (conduite dangereuse) **249.1** (omission d'arrêter son véhicule dans le but de fuir).

B.2 **Code de la sécurité routière (L.R.O., c. C-24.2)** : articles **327** (action imprudente), **378** (conduite d'un véhicule d'urgence: les principes et les restrictions), **636** et **643.2** (immobilisation d'un véhicule routier et infraction afférente).

B.3 **Code de déontologie des policiers du Québec** : article **11** (utilisation de toute pièce d'équipement avec prudence et discernement).

GUIDE DE PRATIQUES POLICIÈRES

Section : 2.0 Opérations

Sous-section : **2.1 Opérations générales**

Sujet : 2.1.4 Poursuite policière d'un véhicule

En vigueur le : 30 juin 1995
Révisée le : 15 novembre 2000

B.4 *Guide de pratiques policières* : **pratique 2.3.1** relativement aux pouvoirs d'arrestation des agents de la paix.

C. PRINCIPES D'ORIENTATION

C.1 Le policier qui participe à une poursuite policière ne doit en aucun cas mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes.

C.2 Étant un événement à haut risque, une poursuite policière est une solution de dernier recours qui ne peut être engagée ou continuée que lorsque des circonstances exceptionnelles l'exigent.

C.3 Une poursuite automobile ne doit être engagée et continuée que si le danger et les risques immédiats de la poursuite pour le policier, le public ou le suspect sont moindres que le danger et les risques immédiats de laisser le suspect s'enfuir.

C.4 Le policier qui engage une poursuite doit avoir un motif raisonnable de croire à la commission d'une infraction. Ainsi, le policier ne doit pas entreprendre une poursuite pour le seul fait qu'un conducteur refuse d'immobiliser son véhicule et ce, même si le *Code de la sécurité routière* et le *Code criminel* sanctionnent un tel refus.

C.5 Afin de minimiser les risques inhérents aux poursuites policières, les corps de police ont l'obligation de superviser leur personnel et de s'assurer que celui-ci possède les habiletés pertinentes notamment par une formation adéquate.

C.6 L'approche d'un véhicule immobilisé à la suite d'une poursuite doit se faire en considérant que ses occupants représentent un danger.

D. PRATIQUES D'APPLICATION

D.1 Avant la poursuite

D.1.1 Avant d'engager une poursuite policière, le policier en évalue les risques en tenant compte notamment des critères suivants :

GUIDE DE PRATIQUES POLICIÈRES

Section : 2.0 Opérations

Sous-section : **2.1 Opérations générales**

Sujet : 2.1.4 Poursuite policière d'un véhicule

En vigueur le : 30 juin 1995
Révisée le : 15 novembre 2000

D.1.1 (Suite...)

- la nature et la gravité de l'infraction;
- les conditions climatiques et routières;
- la présence de piétons, la densité de circulation et l'existence de zones à risques (ex. : zone scolaire);
- la présence de passagers à bord du véhicule suspect;
- les caractéristiques de son véhicule et celles du véhicule suspect.

D.1.2 Malgré ce qui précède, une poursuite policière ne peut être engagée :

- lorsqu'il y a un passager civil à bord du véhicule de police;
- avec un véhicule banalisé ou un véhicule qui n'est pas muni des équipements appropriés;
- lorsqu'il n'y a pas de superviseur disponible sauf si des circonstances exceptionnelles l'exigent.

D.2 **Pendant la poursuite**

D.2.1 Le policier du véhicule d'interception :

- demande la priorité des ondes et maintient une liaison radio constante avec le centre de communications;
- s'assure que le superviseur est informé de l'événement dans les meilleurs délais;
- demande l'assistance de ses collègues et, au besoin, celle d'autres corps de police. Le superviseur peut aussi faire ces démarches;

GUIDE DE PRATIQUES POLICIÈRES

Section : 2.0 Opérations

Sous-section : **2.1 Opérations générales**

Sujet : 2.1.4 Poursuite policière d'un véhicule

En vigueur le : 30 juin 1995

Révisée le : 15 novembre 2000

D.2.1 (Suite...)

- s'assure, le cas échéant, que l'information est transmise aux corps de police ayant juridiction sur le territoire où se dirige la poursuite policière;
- ne conduit pas en parallèle avec le véhicule en fuite et ne tente pas d'entrer en collision avec lui ou de lui faire perdre le contrôle;
- s'assure d'être vu et entendu notamment en actionnant les gyrophares et la sirène, afin de se faire céder le passage, tout en portant une attention particulière à la circulation.

D.2.2 Deux véhicules de police, soit le véhicule d'interception, soit le véhicule de protection, au maximum, peuvent poursuivre directement le véhicule en fuite. Le véhicule de protection ne tente jamais de dépasser le véhicule d'interception sans une demande expresse de ce dernier. Les véhicules de support ne se déplacent pas en mode urgent à moins de circonstances particulières.

D.2.3 Il est interdit de faire feu à partir d'un véhicule en mouvement ou vers un véhicule en mouvement pour l'immobiliser à moins qu'il s'agisse de légitime défense ou de protection évidente de la vie humaine.

D.2.4 La décision de continuer la poursuite est constamment réévaluée par le policier du véhicule d'interception et par le superviseur en tenant compte des critères énumérés précédemment ainsi que des facteurs suivants :

- la condition physique du policier du véhicule d'interception (et de son coéquipier, le cas échéant);
- l'assistance effective reçue;
- les informations obtenues notamment celles des autres corps de police;
- la capacité de maintenir une bonne communication radio avec le superviseur;
- le comportement du fuyard.

GUIDE DE PRATIQUES POLICIÈRES

Section : 2.0 Opérations

Sous-section : **2.1 Opérations générales**

Sujet : 2.1.4 Poursuite policière d'un véhicule

En vigueur le : 30 juin 1995
Révisée le : 15 novembre 2000

D.3 L'interruption de la poursuite

D.3.1 Le policier peut abandonner la poursuite en tout temps sans justification.

Toutefois, il doit l'abandonner lorsque :

- le superviseur lui en donne l'ordre ou à la demande de son coéquipier;
- la poursuite a pris une telle ampleur qu'elle met en péril la vie ou la sécurité des personnes;
- des informations précises sont obtenues permettant l'arrestation ultérieure du suspect;
- le véhicule en fuite est perdu de vue et ne peut être rejoint;
- il n'a plus de liaison radio continue avec le superviseur.

D.3.2 Le superviseur peut autoriser le recours à des techniques d'immobilisation provoquée (TIP) afin notamment de ralentir le véhicule poursuivi, de l'éloigner d'une zone à risques plus élevés ou de le diriger vers un endroit propice à son immobilisation.

Les policiers appelés en assistance et assignés à la mise en place de techniques d'immobilisation provoquée (TIP), s'assurent d'être visibles en portant un dossard de sécurité ou des vêtements munis de bandes de sécurité et utilisent les autres équipements de sécurité à leur disposition sauf si certaines circonstances font en sorte que ces équipements constituent un facteur de risque.

D.3.3 Le policier du véhicule d'interception avise immédiatement le superviseur qui en informe à son tour les autres véhicules ou corps de police participants :

- lorsqu'il abandonne la poursuite;
- lorsque le suspect poursuivi s'est rendu ou qu'il a été arrêté.

GUIDE DE PRATIQUES POLICIÈRES

Section : 2.0 Opérations

Sous-section : **2.1 Opérations générales**

Sujet : 2.1.4 Poursuite policière d'un véhicule

En vigueur le : 30 juin 1995
Révisée le : 15 novembre 2000

E. CONSIDÉRATIONS

E.1 Le directeur du corps de police :

- s'assure que les policiers susceptibles de participer à une poursuite policière ont les compétences et les habiletés nécessaires et voit à leur mise à jour;
- peut conclure des ententes d'entraide avec les corps de polices avoisinants pour établir le processus de coordination et de communication et assurer la disponibilité d'un superviseur;
- s'assure d'une part, que les policiers ayant participé à la poursuite rédigent un rapport circonstancié et d'autre part, de la tenue d'une rétroaction de cet événement avec son personnel et, le cas échéant, celui des autres corps de police concernés;
- tient un registre de ces poursuites et en fait rapport au ministère de la Sécurité publique dans le cadre du questionnaire annuel sur « *L'administration des corps de police* ».

ANNEXE 1

LISTE DES MEMBRES
GROUPE DE TRAVAIL SUR LES POURSUITES
POLICIÈRES D'UN VÉHICULE

Association des directeurs de police du Québec

Monsieur Lorrain Audy, président du groupe de travail
Directeur général

M^e Lili-Pierre Trottier-Lapointe
Conseillère juridique

Ministère de la Sécurité publique

Monsieur Mario Lacroix, coordonnateur
Service des affaires policières

Monsieur Richard Poirier, secrétaire
Service des affaires policières

Service de police de la Communauté urbaine de Montréal

Monsieur Gilles Lelièvre, inspecteur
Direction de la gendarmerie

Appuyé à l'occasion par
M. Michael Chartrand, lieutenant
Bureau de la gestion opérationnelle

M^e Marie-Michèle Daigneault
Division des affaires juridiques

Sûreté du Québec

Monsieur Robert Mc Manus, capitaine
Direction du soutien à la gendarmerie
Sécurité routière

Appuyé à l'occasion par
M. Pierre Thivierge

M^e Colette Jodoin,
Service des affaires juridiques

Appuyée à l'occasion par
M^e Mélanie Nantel

Commission de la santé et sécurité au travail

Monsieur Quang Bach Pham, ingénieur
Direction prévention-inspection

Monsieur Marc Barré, inspecteur
Direction régionale Lanaudière

Institut de police du Québec

Monsieur Jacques Carle, responsable
Service du soutien à la formation

Appuyé à l'occasion par
M. Lionel Prévost, consultant

Monsieur René Lefrançois, responsable
Module de la sécurité routière

Régie intermunicipale de police de Joliette

Monsieur Jean-Louis Hébert
Adjoint-administratif

ANNEXE 2

**LISTE DES DOCUMENTS
DÉPOSÉS PAR LES MEMBRES
DU GROUPE DE TRAVAIL**

	<u>Déposé par</u>
1. Barré, Marc, " <u>Rapport d'enquête accident</u> ", CSST, Direction régionale de Lanaudière, 16 avril 1999, 52 p.	CSST
2. " <u>Nouvelles</u> ", Journal interne de la CSST, numéro 8, décembre 1999, vol. 13, pp. 10-11.	CSST
3. Sweeney, Earl M., " <u>Vehicular pursuit: A serious -- and ongoing -- Problem</u> ", The police chief, January 1997, vol. 63, no. 1, 5 p.	CSST
4. " <u>Réponse au rapport d'investigation du coroner</u> ", Régie intermunicipale de police de la région de Joliette, 1) Lettre au coroner, 2) Rapport du Coroner, 3) Lettre de Jean-Louis Hébert au directeur de police concernant la formation dispensée aux policiers, 4) Communiqué de presse du coroner, le 17 juin 1999, 5) Directive sur la poursuite de véhicules, 6) Directive sur l'uniforme et tenue personnelle du service de police, 7) Directive sur le port du dossard de sécurité.	Joliette -- Régie de police
5. " <u>Les barrages routiers : l'utilisation du hérisson à pointes creuses, (tapis à clous)</u> ", Corps de police de la région de Joliette, document de formation préparé avec la collaboration de la SQ et la CSST, 34 p., annexes.	Joliette -- Régie de police
6. " <u>Gestes posés par la Sûreté du Québec en réponse aux recommandations du rapport d'investigation du coroner à la suite du décès d'un policier lors de sa participation à un barrage routier</u> ", Sûreté du Québec, Service de la sécurité routière, 13 décembre 1999, 15 p.	Sûreté du Québec
7. " <u>Rapport sur les recommandations et les avis de corrections de la CSST</u> ", Sûreté du Québec, 17 décembre 1999, 8 p., annexes.	Sûreté du Québec
8. Précis de cours, " <u>Hérisson à pointes creuses (tapis à clous)</u> ", Sûreté du Québec, Service de la sécurité routière, 13 décembre 1999, 20 p., acétates.	Sûreté du Québec
9. Directive Opér. Gén. 30, " <u>Poursuite à haute vitesse</u> ", Sûreté du Québec, Publication 96-06-15, 4 p., annexe.	Sûreté du Québec

	<u>Déposé par</u>
10. <u>Lettre de Madame Louise Gagnon-Gaudreault</u> , directrice générale, au sous-ministre de la Sécurité publique, M. Jacques Brind'Amour, concernant la participation de l'Institut de police du Québec au groupe de travail.	IPQ
11. " <u>Interception d'un véhicule dont les occupants représentent un danger</u> ", Programme de formation policière spécialisée et continue, PAT-360, Précis de cours, 1999, 35 p.	IPQ
12. " <u>Conduite avancée d'un véhicule de police, Phase II</u> ", Programme de formation policière spécialisée et continue, Document de travail, 23 novembre 1999, 13 p.	IPQ
13. " <u>Statistiques sur les poursuites automobiles - 1991 à 1997</u> ", "Rapport sur les poursuites de suspects aux fins d'arrestation", Ministère du Solliciteur général et des services correctionnels, Service des statistiques, Division des services correctionnels, pp. 19-37.	IPQ
14. " <u>Les poursuites policières et la sécurité du public</u> ", Rapport de la Commission des plaintes du public contre la GRC, automne 1999, 36 p., annexes.	IPQ
15. Parent, Georges-André, " <u>Politiques et procédures en matière de poursuites automobile - état de la question</u> ", SPCUM, Division planification, orientations stratégiques et budgétaires, recherche et développement, 8 juin 1999, 42 p., annexes.	SPCUM
16. <u>Directives de corps de police municipaux</u> relativement aux poursuites policières à haute vitesse, 1) Matane, 2) Chicoutimi, 3) Haute Saint-Charles, 4) Trois-Rivières-Ouest, 5) Granby, 6) Roussillon, 7) Hull, 8) Rouyn-Noranda, 9) Sept-Îles, 10) Laval.	ADPO
17. " <u>État comparatif des procédures opérationnelles de poursuites policières à haute vitesse</u> ", tableau comparatif des directives de corps de police municipaux réalisé par la Sûreté du Québec, 6 p.	SQ
18. " <u>Emergency vehicle alert transmitter - RAT 582</u> " Alert Devices International, Corporation, 6 p.	MSP
19. " <u>Poursuite à haute vitesse et barrage routier contre un véhicule suspect</u> ", Ministère de la Sécurité publique, Guide de pratiques policières, section 2.1.4, juin 1995, 5 p.	MSP
20. Ashley, Steven D., " <u>Pursuit Management: implementing a control continuum</u> ", American society of law enforcement trainers, Texas, January 1996, 23 p.	IPQ

	<u>Déposé par</u>
21. " <u>Projet de Loi C-202</u> ", 2 ^e session, 36 ^e Législature 48 Elizabeth II, 1999-2000, 1) Projet de loi, 2) Travaux de la Chambre des Communes (transcript).	SQ
22. " <u>Motor vehicle pursuit</u> ", Training manual, Ontario Police College, Revised May 1998, 22 p.	IPQ
23. " <u>Assessing the value of police pursuit</u> " by Robert E. Crew Jr., Florida State University, Tallahassee, Florida, USA and Robert A. Hart Jr., University of North Texas, Denton, Texas, Policing an International Journal of Police Strategies & Management, Vol. 22 No. 1, 1999, pp. 58-73.	CSST
24. " <u>Why do we make pursuit policies ?</u> ", The Police Chief, July 1998, p. 52.	CSST
25. " <u>Police pursuit : The Supreme Court has set the standard</u> ", The Police Chief, August 1998, pp. 11-12.	CSST
26. M ^e Jodoin, Colette, & M ^e Nantel, Mélanie, " <u>Aspects juridiques de la poursuite à haute vitesse</u> ", Document de travail, Sûreté du Québec, Avril 2000, 8 p.	SQ
27. Me Trottier-Lapointe, Lili-Pierre, " <u>Le Code de la Sécurité routière et la conduite d'un véhicule d'urgence</u> ", Association des directeurs de police du Québec, Avril 2000, 7 p.	ADPO
28. " <u>Décisions du Comité à la déontologie policière et jugements de la Cour du Québec relativement au comportement de policiers dans le cadre de poursuites policières de véhicules</u> ", de 1996 à 1998.	ADPO

REVUE DE PRESSE

1. "Harponné par la police", La Presse, Montréal, Mardi 20 août 1996
2. "Mort brutale d'un fuyard", Le journal de Montréal, Mardi 4 octobre 1999
3. "Une spectaculaire poursuite suscite des interrogations", Les Nouvelles à TVA, bulletin de 08h42, Mercredi 6 octobre 1999
4. "Une poursuite aux allures de rodéo", La Presse, Montréal, Mercredi 6 octobre 1999
5. "Chasse à l'homme : Ménard demande une enquête interne", La Presse, Montréal, Jeudi 7 octobre 1999
6. "Poursuite policière dans le Centre-sud", La Presse, Montréal, Vendredi 15 octobre 1999
7. "Poursuite sur Bourg-Royal", Journal de Québec, 10 novembre 1999
8. "Attention policiers pressés !", Le Soleil, 6 décembre 1999
9. "Chasses à l'homme de la GRC dénoncées", La Presse, Montréal, Mardi 14 décembre 1999
10. "La fuite d'un chauffard prend fin sur un lampadaire", Le journal de Montréal, Mardi 14 décembre 1999
11. "Mise en garde contre les poursuites à la GRC", La Presse, Montréal, Mardi 14 décembre 1999 et Le Soleil, 14 décembre 1999
12. "Une chasse à l'homme se termine par deux accidents et trois blessés", Le journal de Montréal, Mardi 23 décembre 1999
13. "Deux policiers subissent leur procès, après une poursuite qui a fait un mort", Agence de la Presse Canadienne 2000, mercredi le 9 février 2000
14. "Il se tue en tentant d'échapper aux policiers", La Presse, Lundi 27 mars 2000
15. "Folle poursuite sur la 20", Le journal de Montréal, Mardi 28 mars 2000

ANNEXE 3

**Tableau comparatif des procédures opérationnelles
en matière de poursuites policières au Québec**

	Bloc A		
	SM de Matane	SM de Granby	Régie intermunicipale de la Haute- St-Charles
But			X
Principes généraux, dont :	X	X	X
- Principale considération : sécurité publique	X	X	X
- Autre considération importante : sécurité du policier	X	X	X
Définitions :			
Trois étapes distinctes d'une poursuite :			
- Amorce	X	X	X
- Poursuite	X	X	X
- Interruption	X	X	X
Règles à suivre :			
- Amorce	X	X	X
- Poursuite, dont :	X	X	X
a) 12 facteurs guidant la décision du policier dont son expérience de conduite et la condition du véhicule de police	X	X	X
b) utilisation des gyrophares et de la sirène	X	X	X
- Interruption	X	X	X
Interceptions - Interdictions (1)	X	X	X
Barrage routier :			
En principe, interdit et doit être autorisé (<i>AUTORITÉ</i>)	X	X	X
Assistance à d'autres services de police :			
- La nature de l'intervention doit être connue et la poursuite doit rencontrer les normes du service	X	X	X
Rôle et responsabilité :			
- Radio-police (télécommunication)	X	X	X
- Chargé de relève - pertinence de continuer la poursuite (<i>AUTORITÉ</i>)	X	X	X
Rapports :			
- Policier		X	X
- Chargé de relève (débriefing si nécessaire)		X	X
- Responsable de division		X	X

(1) dont l'interdiction d'engager une poursuite avec un véhicule banalisé, de conduire en parallèle avec le véhicule fuyant, d'amorcer ou de participer à une poursuite s'il y a un passager non policier à bord du véhicule de police.

AUTORITÉ : Notion de chargé de relève et/ou de superviseur

**Tableau comparatif des procédures opérationnelles
en matière de poursuites policières au Québec**

	Bloc B				
	SM de Chicoutimi	SM de Trois-Rivières-Ouest (1)	Ministère de la Sécurité publique (2)	SM de Sept-Îles	SM de Joliette
Principes d'orientation, dont :	X	X	X	X	X
- Facteur le plus important : la sécurité du public et du policier	X	X	X	X	X
- En contact radio avec le sous-officier ou l'officier qui peut décider de mettre fin à la poursuite				X	
Sources (CSR - art. 327 et 378 et Code criminel - art. 249)	X	X	X	X	X
Définitions :					
- Poursuite à haute vitesse	X	X	X	X	X
- Barrage routier contre un véhicule suspect	X	X	X	X	X
Pratiques d'application :					
- Poursuite à haute vitesse, dont :	X	X	X	X	X
a) 5 facteurs guidant la décision du policier	X	X	X	X	X
b) 3 conditions d'abandon de la poursuite	X	X	X	X	X
c) pas de poursuite sans obtenir de l'assistance	X	X	X	X	X
d) être continuellement en communication radio	X	X	X	X	X
e) utilisation des feux clignotants, des phares clignotants alternatifs ou de la sirène	X	X	X	X	X
f) sous-officier ou officier peut ordonner que la poursuite cesse				X	
g) autres (3)	X	X	X	X	X
- Poursuite à haute vitesse impliquant un barrage routier (en dernier recours), dont :	X	X	X	X	X
a) officier responsable sur le territoire duquel se déroule une poursuite peut décider de l'établir et peut le faire à la demande du service de police ayant l'initiative de la poursuite	X	X	X	ou le sous-officier	X
b) sous-officier / officier décide du lieu et des moyens à mettre en place				X	
Assistance à d'autres services de police :					X
La nature de l'intervention doit être connue, la poursuite doit rencontrer les normes du service si non le superviseur d'équipe refuse l'assistance					
Rôle et responsabilité (Radio-Police / Répartiteur)					X
Rapports :					
- policier					X
- superviseur d'équipe (débriefing si nécessaire)					X
- responsable de division					X
Considérations :					
- Aptitudes et habiletés des patrouilleurs	X	X	X		
- État mécanique des véhicules de police	X	X	X	X	

(1) Nouvelle directive en vigueur depuis le 1/02/2000.

(2) À partir du Guide de pratiques policières dudit ministère, l'Institut de police du Québec en a fait un précis de cours auquel des annexes portant sur l'interception ont été ajoutées.

(3) Dont l'interdiction d'engager une poursuite avec un véhicule banalisé, de conduire en parallèle avec le véhicule fuyant, d'amorcer ou de participer à une poursuite s'il y a un passager non policier à bord du véhicule de police.

**Tableau comparatif des procédures opérationnelles
en matière de poursuites policières au Québec**

	Sûreté du Québec	SM de Rouyn - Noranda	SM de Hull	GRC
Introduction / But (guide pour évaluer le danger d'une poursuite)	X	X		
Rappel de la politique :			X	
- Préoccupation première sécurité du citoyen et du policier			X	
- Définition : poursuite à haute vitesse			X	
Généralités, dont :				X
- Sécurité des citoyens est d'une importance capitale				X
- Définition : poursuite courante				X
- Risques associés à une poursuite				X
- Sous-officier supérieur ou sous-officier doit contrôler directement la poursuite				X
- Abandon d'une poursuite				X (2)
Principes généraux, dont :	X	X		
- Préoccupation : sécurité du policier et du public :	X	X		
- Évaluation du danger				
a) 8 facteurs guidant la décision du policier	X			
b) 10 facteurs guidant la décision du policier		X		
- Règle relative à un poursuite, stratégie de poursuite ou restriction et sécurité, dont :	X	X		
a) type de véhicule (maniabilité, tenue de route, ...)		X		
b) capacité de communiquer avec les autres véhicules		X		
c) communication constante avec le répartiteur		X		
d) utilisation du tapis à clous	X			
e) assistance à d'autres services de police	X			
f) poursuite vers l'extérieur du Québec	X			
g) autres (1)	X	X		
- Abandon d'une poursuite	X	X		
- Blocage routier		X	X	
Définitions :				
- Poursuite à haute vitesse	X	X		
- Tapis à clous	X			
Poursuites intermunicipales et interprovinciales			X	
Rôle des intervenants :				
- Membre poursuivant, dont :	X		X	X
a) avise le superviseur et/ou le préposé aux télécommunications	X			X
b) poursuite se dirigeant vers l'Ontario	X			
c) recommande un barrage routier et l'utilisation du tapis à clous	X			
d) utilisation de tout l'équipement de signalisation d'urgence	X		X	X
e) communication constante avec le répartiteur			X	
f) 10 facteurs guidant la décision du policier				X
g) autres (1)			X	
- Membres au point de blocage	X			
- Responsable de l'opération		X		
a) mettre un terme à la poursuite		X		
b) autorise un blocage routier		X		
- Préposé aux télécommunications	X	X	X	X

**Tableau comparatif des procédures opérationnelles
en matière de poursuites policières au Québec**

	Sûreté du Québec	SM de Rouyn - Noranda	SM de Hull	GRC
Rôle des intervenants (suite)				
- Responsable du poste - dont : la supervision de la poursuite et décide :	X			
a) affecter d'autres véhicules	X			
b) mettre en place un barrage routier	X			
c) mettre un terme à la poursuite	X			
- Superviseur - supervise la poursuite et décide :	X		X	
a) affecter d'autres véhicules	X			
b) mettre en place un barrage routier	X			
c) mettre un terme à la poursuite	X		X	
Rapports :				
- Policier			X	X
- Chargé de relève (GRC = Chef) (débriefing si nécessaire)		X	X	X
- Directeur adjoint		X		
- Directeur		X		
- Division				X
(1) dont l'utilisation ou l'interdiction d'engager une poursuite avec un véhicule banalisé, de conduire en parallèle avec le véhicule fuyant, d'amorcer ou de participer à une poursuite s'il y a un passager non policier à bord du véhicule de police.				
(2) Le policier, le membre supérieur directement concerné par la poursuite ou le superviseur affecté à la surveillance de la poursuite peuvent décider de mettre fin à une poursuite.				

**Tableau comparatif des procédures opérationnelles
en matière de poursuites policières au Québec**

	SM de Laval (1)	Régie intermunicipale de police Roussillon Procédure numéro			SPCUM (2) Directive 503-1
		1 Conduite de véhicules du Service : Réponses aux appels	2 Utilisation des feux clignotants, pivotants et de la sirène	3 Conduite de véhicules du Service (Poursuite)	
Sources - articles du CSR (4, 226, 255, 327 et 378)			X		
Politique	X				
Rappel de la politique :			X	X	
- Préoccupation : sécurité du policier et du public		X		X	
Généralités	X				
Interception d'un véhicule	X				
Poursuite de véhicule :	X				
- Définition	X				
- Type de véhicule (maniabilité, tenue de route)	X				
- Capacité de communiquer avec les autres véhicules	X				
- Pas de poursuite sans obtenir de l'assistance	X				
- Autres (2)	X				
- Personnel policier :	X				
a) responsable d'évaluer l'urgence d'un appel et la manière d'utiliser le véhicule	X				
b) 12 facteurs guidant la décision du policier	X				
c) communication constante avec le répartiteur	X				
d) autres (2)	X				
- Stratégie de poursuite de véhicule dont le barrage routier	X				
Rôle du Centre des appels d'urgence	X				
Rôle du superviseur dont :					
Coordonner un barrage routier	X				
Assistance à un autre corps policier	X				
Principe d'orientation :					
- Utilisations des feux clignotants, pivotants et de la sirène			X		
Définition :					
- Poursuite à haute vitesse				X	
Barrage routier :				X	
- Autorisé par le policier					X
- Officier responsable sur le territoire duquel se déroule une poursuite peut décider de l'établir et peut le faire à la demande du service de police ayant l'initiative de la poursuite				X	
Assistance à d'autres services de police				X	

**Tableau comparatif des procédures opérationnelles
en matière de poursuites policières au Québec**

	SM de Laval	Régie intermunicipale de police Roussillon			SPCUM
	(1)	Procédure numéro			(2)
		1 Conduite de véhicules du Service : Réponses aux appels	2 Utilisation des feux clignotants, pivotants et de la sirène	3 Conduite de véhicules du Service (Poursuite)	Directive 503-1
Rôle des intervenants :					
- Personnel policier :		X	X	X	X
a) responsable d'évaluer l'urgence d'un appel et la manière d'utiliser le véhicule		X			
b) communication constante avec le répartiteur				X	X
c) autres (3)				X	X
- Chargé de relève ou supérieur				X	
- Préposé aux télécommunications				X	
- Superviseur					X
Rapports :					
- Policier	X			X	
- Chargé de relève (débriefing si nécessaire)				X	
- Superviseur	X				
- Gestionnaire intermédiaire (débriefing si nécessaire)	X				
- Responsable des opérations				X	
- Direction				X	
Considérations (relative au policier) :		X			
(1) Projet de directive en approbation.					
(2) La directive 503-1 qui a été retenue pour fins de comparaison a été retirée et remplacée le 30 juin 2000 par la directive 621-1 relative à la "Conduite de véhicule du service - poursuite automobile".					
(3) Dont l'utilisation ou l'interdiction d'engager une poursuite avec un véhicule banalisé, de conduire en parallèle avec le véhicule fuyant, d'amorcer ou de participer à une poursuite s'il y a un passager non policier à bord du véhicule de police.					

ANNEXE 4

GRILLE D'ÉVALUATION DU RISQUE

Y a-t-il un danger pré-existant?¹

OUI

Est-ce que la poursuite est susceptible de mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes ou la propriété? (Art. 327 CSR)

NON

Est-ce que je connais l'identité du fuyard ou est-ce que j'aurai la possibilité de l'identifier ultérieurement?

OUI

Est-ce que le danger qui sera créé par la poursuite est plus grand que le danger pré-existant?^{1/2}

NON

Je poursuis³

**MAIS⁴
J'INTERROMPS LA
POURSUITE DÈS...**

*Qu'elle devient susceptible de mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes ou la propriété
ET...
que le danger qu'elle constitue devient plus grand que le danger pré-existant.*

OUI

**Aucune
poursuite**

NON

*Est-ce que la poursuite est susceptible de mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes ou la propriété?
(Art. 327 CSR)*

OUI

**Aucune
poursuite**

NON

Je poursuis³

MAIS⁴...

J'interromps la poursuite dès que l'équilibre est renversé.

OUI

**Aucune
poursuite**

NON

Je poursuis³

MAIS⁴...

J'interromps la poursuite dès qu'elle devient susceptible de mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes ou la propriété.

Notes

1. **Danger pré-existant** : Situation dangereuse mettant en péril la vie ou la sécurité du public, de la propriété et qui est présente avant la demande d'obtempérer du policier. Le refus d'obéir à un ordre d'arrêter ou la tentative d'échapper à la police ne doivent jamais être considérés comme des « *dangers pré-existants* »;
2. En cas de doute, le policier doit présumer que le danger créé par la poursuite est plus grand que celui auquel il cherche à remédier;
3. Même s'il estime devoir poursuivre, le policier ne doit jamais perdre de vue son obligation de minimiser le danger de façon à éviter tout risque inutile;
4. Le policier doit constamment réévaluer la situation afin de s'assurer que le danger et les risques immédiats engendrés par la poursuite pour le policier, le public ou le suspect ne deviennent plus grands que le danger et les risques de laisser le suspect s'enfuir.