

PAR COURRIER ÉLECTRONIQUE

Le 6 juin 2023

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

N/Réf. : (06595) 27 mai 2023

Objet : Demande d'accès à l'information reçue le 27 mai 2023

[REDACTED]

La présente a pour objet le suivi de votre demande d'accès datée du 27 mai 2023, que notre organisme a reçu le 27 mai 2023 et visant à obtenir *deux pièces déposées en preuve à l'enquête publique du coroner Luc Malouin sur les causes et circonstances du décès de monsieur Réal Duval.*

Vous trouverez les pièces demandées en pièces jointes :

- C-28 Politique de gestion SQ (poursuite policière)
- C-29 Modifications à la politique de gestion SÉC ROUT - 41 concernant l'utilisation des véhicules semi-identifiés et semi-banalises

Conformément à l'article 51 de la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels*, RLRQ, chapitre A-2.1, nous vous informons que vous pouvez demander la révision de cette décision auprès de la Commission d'accès à l'information. Vous trouverez ci-joint une note explicative à ce sujet.

Veuillez recevoir, [REDACTED] nos salutations distinguées.



Pascale Descary, avocate
Responsable de l'accès aux documents
et de la protection des renseignements personnels

PD/ns

P. j.



1. Introduction

La présente politique de gestion se veut un guide pour évaluer le danger de toute poursuite policière. Elle présente la procédure d'intervention relative à ces poursuites.

2. Définitions

- 2.1. **Individu** : pour l'application de la présente politique de gestion, il s'agit d'un individu qui est présumé avoir commis une infraction ou sur le point d'en commettre une, qui a reçu un ordre d'arrêter, a refusé d'obéir à cet ordre ou qui tente d'échapper à la police.
- 2.2. **Interception** : intervention policière qui consiste à faire immobiliser un individu ou un véhicule.
- 2.3. **Poursuite policière** : opération policière d'exception qui consiste à tenter d'intercepter un individu à pied ou un véhicule routier dont le conducteur est présumé avoir commis une infraction ou sur le point d'en commettre une, qui a reçu un ordre d'arrêter, a refusé d'obéir à cet ordre ou qui tente d'échapper à la police.
- 2.4. **Superviseur de relève** : pour l'application de la présente politique de gestion, il s'agit du responsable d'unité, de son adjoint, du responsable de relève ou de son remplaçant.
- 2.5. **Superviseur désigné** : pour l'application de la présente politique de gestion, il s'agit de la personne désignée pour remplacer un superviseur de relève impliqué directement dans la poursuite.
- 2.6. **Techniques d'immobilisation provoquées (TIP)** : il s'agit des mesures enseignées par l'École nationale de police du Québec ou par la Sûreté du Québec en vue d'immobiliser un véhicule routier.
- 2.7. **Véhicule d'interception** : véhicule de police qui poursuit immédiatement l'individu à pied ou le véhicule dont le conducteur refuse ou fait défaut de s'immobiliser.
- 2.8. **Véhicule de protection** : véhicule de police qui suit immédiatement le véhicule d'interception.
- 2.9. **Véhicule de soutien** : tout autre véhicule de police en assistance qui ne prend pas part à la poursuite.

3. Principes généraux

- 3.1. Afin de minimiser les risques inhérents à toute poursuite policière, la Sûreté a l'obligation de superviser son personnel et de s'assurer qu'il possède les habiletés pertinentes.
- 3.2. Une poursuite policière est une intervention dangereuse qui peut entraîner la perte de vies et des blessures graves. Une poursuite ne peut être amorcée :
 - 3.2.1. lorsqu'il y a un autre moyen d'identifier ou d'arrêter le suspect ou le conducteur du véhicule en fuite;
 - 3.2.2. lorsqu'il y a un passager civil ou un policier non armé à bord du véhicule de police.
- 3.3. Seuls les véhicules de service identifiés comme tels et munis de l'équipement approprié, notamment les gyrophares et la sirène, peuvent entreprendre une poursuite.
- 3.4. **Aucune poursuite n'est permise en véhicule banalisé, en véhicule semi-banalisé, en véhicule semi-identifié, en motoneige, en quad ou en bateau.**
- 3.5. La poursuite policière est engagée et continuée lorsque le danger et les risques immédiats, pour le policier, le public ou le suspect sont moindres que le danger et les risques immédiats de laisser le suspect s'enfuir. Le policier qui participe à une poursuite doit éviter de mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes.



3.6. Avant d'engager toute poursuite policière :

3.6.1. le policier doit avoir acquis un motif raisonnable de croire à la commission d'une infraction;

Note : Le refus du conducteur d'immobiliser son véhicule constitue une infraction au *Code de la sécurité routière* (L.R.Q., chapitre C-24.2) et au *Code criminel*, (L.R.C., 1985, chapitre C-46) (C.cr.) mais ne justifie pas en soi, un motif pour engager ou continuer une poursuite.

3.6.2. le policier évalue les risques en tenant compte, notamment, des critères suivants :

3.6.2.A. les motifs de l'interception;

3.6.2.B. le risque immédiat qu'une infraction se poursuive ou se répète ou qu'une autre infraction soit commise;

3.6.2.C. l'heure et le lieu de la poursuite (secteur urbain, rural, résidentiel, commercial ou industriel, zone scolaire, proximité d'un parc, etc.);

3.6.2.D. l'état de la chaussée;

3.6.2.E. les conditions météorologiques;

3.6.2.F. la densité de la circulation, la présence de piétons et de cyclistes;

3.6.2.G. la présence de passager à bord du véhicule en fuite;

3.6.2.H. l'état mécanique et les caractéristiques de son véhicule et de celui du fuyard.

3.7. Dès le début d'une poursuite, le superviseur de relève ou le superviseur désigné doit être informé de la situation qui prévaut.

3.8. Le superviseur de relève qui participe directement à une poursuite ne peut, en aucun cas, en assumer la direction. Sur les ondes, il avise qu'il ne peut être le superviseur de relève de cette poursuite et s'assure qu'un superviseur désigné soit identifié.

3.9. Au maximum, deux véhicules (le véhicule d'interception et le véhicule de protection) peuvent poursuivre directement le véhicule en fuite.

3.9.1. Les véhicules **d'interception** et de **protection** se déplacent en mode urgent notamment en actionnant les gyrophares, les phares blancs alternants et la sirène.

3.9.2. Le véhicule de **protection** une fois désigné :

3.9.2.A. demeure à l'écoute des informations et des instructions transmises;

3.9.2.B. ne dépasse jamais le véhicule d'interception sans une demande expresse du policier qui le conduit ou du superviseur de relève qui dirige l'opération.

3.10. Si un patrouilleur en **moto** amorce une poursuite :

3.10.1. il ne suit pas de trop près et garde le fuyard à vue;

3.10.2. il demande de l'aide et mentionne qu'il est motocycliste et qu'il a amorcé une poursuite;

3.10.3. à l'arrivée d'une auto-patrouille, la moto cède sa place et devient le véhicule de protection;

3.10.4. si une deuxième auto-patrouille arrive sur les lieux, la moto cède sa place et devient le véhicule de soutien.

Note : Compte tenu du manque de protection pour le motocycliste, il évite, autant que possible, de participer à la poursuite.



- 3.11. 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.
Note : L'utilisation d'armes à feu doit être conforme à la politique de gestion DIR. GÉN. – 42.
- 3.12. Le policier appelé en assistance et assigné à la mise en place des techniques d'immobilisation provoquées (exemples schématisés à l'annexe, pages A à C) :
- 3.12.1. s'assure d'être visible en portant son dossard de sécurité;
- 3.12.2. utilise les autres équipements de sécurité mis à sa disposition, sauf si certaines circonstances font en sorte que son dossard ou ces équipements constituent un facteur de risque.
- Note** : L'utilisation du hérisson à pointes creuses pouvant mettre un terme à la poursuite policière d'un véhicule routier doit être conforme à la formation reçue.
- 3.13. Le policier qui s'approche d'un véhicule immobilisé à la suite d'une poursuite policière d'un véhicule routier le fait en considérant la possibilité que ses occupants représentent un danger.
- 3.14. Le policier qui conduit le véhicule d'interception **peut lorsqu'il le juge approprié**, mettre fin à la poursuite policière. Il **doit** cependant y mettre fin lorsque :
- 3.14.1. le superviseur de relève ou toute autre personne en autorité le lui demande;
- 3.14.2. son coéquipier le lui demande;
- 3.14.3. le suspect ou le véhicule en fuite est perdu de vue ou ne peut être rejoint;
- 3.14.4. la communication radio avec le superviseur de relève ou le superviseur désigné est défectueuse ou interrompue.
- Note** : Dans tous les cas, le policier avise le superviseur de relève ou le superviseur désigné qu'il a mis fin à la poursuite.
- 3.15. Le service de police qui entreprend une poursuite d'un véhicule demeure responsable de celle-ci, même si elle se continue sur un autre territoire. Cependant, si nécessaire et après évaluation, une substitution de véhicules pourrait survenir. À ce moment, si la substitution vise le véhicule d'interception, le nouveau service de police en devient le responsable.
- 3.16. **Poursuite policière d'un individu à pied**
- 3.16.1. L'utilisation du véhicule de police lors de la poursuite d'un individu à pied doit être considérée comme un outil. Cet outil sert, notamment, à garder à vue, à se rapprocher à distance sécuritaire du suspect, à limiter les possibilités de fuite, à maximiser l'application de considérations tactiques tout en considérant l'environnement et les conditions atmosphériques.
- 3.16.2. Le véhicule ne doit pas servir à entrer en contact avec un individu à pied.

4. Rôle des intervenants

4.1. LE POLICIER QUI CONDUIT LE VÉHICULE D'INTERCEPTION :

4.1.1. dès de début de la poursuite policière :

- 4.1.1.A. s'assure d'être vu et entendu, actionne les gyrophares, les phares blancs alternants et la sirène, afin de se faire céder le passage, tout en portant une attention particulière à la circulation;

P O L I T I Q U E D E G E S T I O N



Poursuite policière

OPÉR. GÉN. – 30

Direction des mesures d'urgence

Dernière mise à jour : 2010-08-11

Page 4

- 4.1.1.B. demande la priorité des ondes, maintient une liaison radio constante avec, selon la structure du district, l'Unité de gestion des appels (UGA) ou le Centre de gestion des appels (CGA), et l'informe :
 - a. du motif de la poursuite;
 - b. de sa position et de sa direction;
 - c. de la description de l'individu à pied ou du véhicule en fuite et de ses occupants;
 - d. de toute autre information pertinente;
- 4.1.1.C. s'assure que le superviseur de relève ou, s'il y a lieu, le superviseur désigné, est informé de l'événement dans les meilleurs délais;
- 4.1.1.D. demande l'assistance de ses collègues et, au besoin, celle des autres services de police par l'intermédiaire du préposé aux télécommunications de l'UGA ou du CGA ou du superviseur de relève ou du superviseur désigné;
- 4.1.2. ne conduit pas en parallèle avec le véhicule en fuite et ne tente pas d'entrer en collision avec lui, ne l'intercepte pas par l'avant et ne tente pas de lui faire perdre le contrôle;
- 4.1.3. réévalue constamment la décision de continuer la poursuite policière en tenant compte des critères énumérés au paragraphe 3.6.2. ainsi que des facteurs suivants :
 - 4.1.3.A. l'assistance effective reçue;
 - 4.1.3.B. les informations obtenues, notamment des autres services de police;
 - 4.1.3.C. la capacité de maintenir une bonne communication radio avec le superviseur de relève ou, s'il y a lieu, avec le superviseur désigné;
 - 4.1.3.D. le comportement du fuyard;
- 4.1.4. **lorsque la poursuite policière d'un véhicule routier entre sur le territoire d'un autre service de police :**
 - 4.1.4.A. demeure responsable de la poursuite policière tel que mentionné au paragraphe 3.15.;
 - 4.1.4.B. s'assure que l'information a été transmise au service de police ayant juridiction sur le territoire où se dirige la poursuite policière;
 - 4.1.4.C. maintient une communication constante avec le service de police qui lui prête assistance aussitôt qu'il entre dans le territoire de celui-ci;
 - 4.1.4.D. agit en tant que soutien au service de police s'il y a eu substitution de véhicules durant la poursuite en question;
 - 4.1.4.E. s'assure que le déroulement de la poursuite soit conforme à la *Procédure opérationnelle de coordination sur les poursuites policières d'un véhicule concernant deux organisations policières ou plus*, tel que décrit à l'annexe, pages **D, E et F**;
- 4.1.5. **lorsque la poursuite policière d'un véhicule routier se continue sur le territoire d'une autre province :**
 - 4.1.5.A. doit détenir le pouvoir d'arrêter le suspect poursuivi en vertu du *Code criminel* (L.R.C., 1985, chapitre C-46);
 - 4.1.5.B. transfère la responsabilité de la poursuite policière au service de police de cette province, dans la mesure où ce transfert ne met pas en péril l'application de la justice;



4.1.5.C. se conforme à la décision du superviseur du service de police de la province concernée à l'effet de continuer ou d'arrêter la poursuite policière;

4.1.5.D. agit en tant que soutien au service de police de cette province une fois que la poursuite policière a été transférée;

4.1.6. lorsque la poursuite policière d'un véhicule routier se dirige aux États-Unis :

communique avec les postes frontaliers américains pour tenter d'intercepter ou de bloquer le véhicule en fuite avant qu'il ne franchisse la frontière;

Note : Toute poursuite policière qui se dirige vers les États-Unis doit se terminer aux postes frontaliers canadiens sans aucune exception.

4.1.7. avise immédiatement le superviseur de relève ou, s'il y a lieu, le superviseur désigné :

4.1.7.A. lorsqu'il abandonne la poursuite policière;

4.1.7.B. lorsque le suspect poursuivi s'est rendu ou qu'il a été arrêté;

4.1.8. après la poursuite policière :

le conducteur du véhicule d'interception ou, s'il y a lieu, tous les conducteurs des divers véhicules d'interception doivent remplir le jour même un formulaire *Rapport circonstancié décrivant la poursuite policière* (SQ-o-013) en inscrivant l'heure du début et l'heure de fin de sa participation et le remet au responsable d'unité.

Note (1) : Dans certaines circonstances, (ex. : longue poursuite) le formulaire *Rédaction* (SQ-o-411) pourrait être demandé. Il devient donc important pour les participants de la poursuite d'accumuler le plus grand nombre d'informations en cours de poursuite.

Note (2) : Lorsque les circonstances s'y prêtent mieux, le formulaire SQ-o-013 peut être rempli par le coéquipier du conducteur du véhicule d'interception.

4.2. LE PRÉPOSÉ AUX TÉLÉCOMMUNICATIONS :

4.2.1. accorde à cet événement, la priorité sur les ondes;

4.2.2. demeure constamment à l'écoute des informations et des instructions transmises et collige les renseignements requis;

4.2.3. avise le Centre de suivi opérationnel (CSO) de la tenue de la poursuite policière;

4.2.4. informe immédiatement le superviseur de relève afin qu'il prenne en charge la direction de la poursuite;

4.2.5. retransmet sur les ondes aux policiers et au superviseur de relève ou au superviseur désigné, tout renseignement reçu du Centre de renseignements policiers du Québec et tout autre renseignement pertinent.

4.3. LE SUPERVISEUR DE RELÈVE OU LE SUPERVISEUR DÉSIGNÉ :

4.3.1. informe les policiers ainsi que le préposé de l'Unité de gestion des appels (UGA) ou du Centre de gestion des appels (CGA) qu'il vient de prendre en charge la supervision de la poursuite policière;

4.3.2. s'assure que le Centre de suivi opérationnel (CSO) est informé de la poursuite policière;

4.3.3. demeure constamment à l'écoute des informations et des instructions transmises et collige les renseignements requis;

4.3.4. maintient une liaison radio constante avec le policier qui conduit le véhicule d'interception ou son coéquipier, le cas échéant;



- 4.3.5. identifie le véhicule de protection et le véhicule de soutien;
- 4.3.6. s'assure que le policier qui effectue une poursuite à pied ou celui qui conduit le véhicule d'interception a demandé l'assistance de ses collègues ou celle d'autres services de police et, si ce n'est pas le cas, effectue lui-même ces démarches;
- 4.3.7. évalue l'état de la poursuite policière et détermine s'il est nécessaire d'y mettre un terme en tenant compte des critères énoncés aux paragraphes 3.2. et 3.6.2.;
- 4.3.8. autorise le recours à des techniques d'immobilisation provoquées afin de ralentir le véhicule en fuite, de l'éloigner d'une zone à risques plus élevés ou de le diriger vers un endroit propice à son immobilisation;
- 4.3.9. informe le responsable de poste lorsque la situation est jugée particulière;
- 4.3.10. s'assure du maintien d'une liaison permanente avec les autres services de police lorsque la poursuite d'un véhicule routier se dirige sur le territoire d'un autre service de police;
Note : Le superviseur de relève ou le superviseur désigné déclenche, dans les situations impliquant ou susceptibles d'impliquer un ou d'autres services de police, la ligne poursuite, là où elle est en fonction.
- 4.3.11. s'assure que la poursuite qui se continue sur le territoire d'un autre service de police, se fait selon la *Procédure opérationnelle de coordination sur les poursuites policières d'un véhicule concernant deux organisations policières ou plus*, tel que décrit à l'annexe, pages **D**, **E** et **F**;
- 4.3.12. ordonne la fin de la poursuite lorsqu'il le juge approprié en s'assurant que l'UGA, le CGA et le policier qui conduit le véhicule d'interception ou son coéquipier en sont informés;
- 4.3.13. avertit les autres véhicules ou les autres services de police qui y participent de la fin de la poursuite policière, dès que le policier qui conduit le véhicule d'interception ou son coéquipier lui confirme qu'il a mis fin à la poursuite;
- 4.3.14. s'assure que, sur demande, l'enregistrement des communications échangées durant la poursuite est transmis au gestionnaire responsable;
- 4.3.15. remplit le formulaire *Rédaction* (SQ-o-411) en relatant le déroulement général de la poursuite et en inscrivant les faits importants tels que le déploiement d'un hérisson à pointes creuses, les noms et les matricules des personnes qui l'ont déployé ainsi que le numéro du véhicule.

4.4. LE RESPONSABLE D'UNITÉ :

- 4.4.1. informe le responsable du Bureau de la surveillance du territoire (BST) lorsque la situation est jugée particulière;
- 4.4.2. s'assure que le conducteur du véhicule d'interception (par. 4.1.8.) remplit le formulaire *Rapport circonstancié décrivant la poursuite policière* (SQ-o-013);
- 4.4.3. remplit la section du formulaire SQ-o-013 qui lui est réservée en y indiquant les recommandations appropriées et, s'il y a lieu, y joint le formulaire *Rédaction* (SQ-o-411);
- 4.4.4. achemine le formulaire SQ-o-013 et, s'il y a lieu, le formulaire SQ-o-411 au BST de son district. Au retour des formulaires SQ-o-013 et SQ-o-411 signés par le BST, les classe au dossier opérationnel;
- 4.4.5. conduit une séance de rétroaction incluant, le cas échéant, le personnel des autres services de police concernés;
- 4.4.6. applique les correctifs qui s'imposent, selon le cas;



- 4.4.7. s'assure, lorsque nous prêtons assistance à une autre organisation policière ou lorsqu'une autre organisation policière nous porte assistance, que la *Procédure opérationnelle de coordination sur les poursuites policières d'un véhicule concernant deux organisations policières ou plus* du ministère de la Sécurité publique est observée (annexe, pages **D, E et F**);
- 4.4.8. tient à jour et remplit le *Registre des poursuites policières* pour l'année civile en cours et le fait parvenir au BST pour le 15 janvier de l'année suivante.

4.5. LE RESPONSABLE DU BUREAU DE LA SURVEILLANCE DU TERRITOIRE :

- 4.5.1. s'assure que le formulaire *Rapport circonstancié décrivant la poursuite policière*-(SQ-o-013) ainsi que le formulaire *Rédaction* (SQ-o-411), s'il y a lieu, sont rédigés lors de toute poursuite policière;
- 4.5.2. remplit la section du formulaire SQ-o-013 qui lui est réservée en y indiquant les recommandations appropriées;
- 4.5.3. achemine le formulaire SQ-o-013 et, s'il y a lieu, le formulaire SQ-o-411 à l'unité responsable de la poursuite pour être classé au dossier opérationnel;
- 4.5.4. transmet une copie du formulaire SQ-o-013 au Service de la sécurité des réseaux de transport;
- 4.5.5. s'assure qu'une rétroaction de la poursuite policière est effectuée lorsque requise;
- 4.5.6. compile les données inscrites aux *Registres des poursuites policières* reçus des unités et produit un registre global par année civile pour son district;
- 4.5.7. transmet au Service de la sécurité routière et récréotouristique ce registre global pour le 25 janvier de chaque année.

Le directeur général,

Copie conforme à l'original

Richard Deschesnes



Documents reliés à cette politique de gestion

Annexe, pages A à F

Formulaires :

- **SQ-o-013** Rapport circonstancié décrivant la poursuite policière (2010-03-31)
- **SQ-o-411** Rédaction (2000-02-21)

Politique de gestion :

- **DIR. GÉN. – 42** Port, manipulation et utilisation d'une arme à feu (2009-06-05)

Autre document :

- Registre des poursuites policières (intranet Sûreté)



Poursuite policière

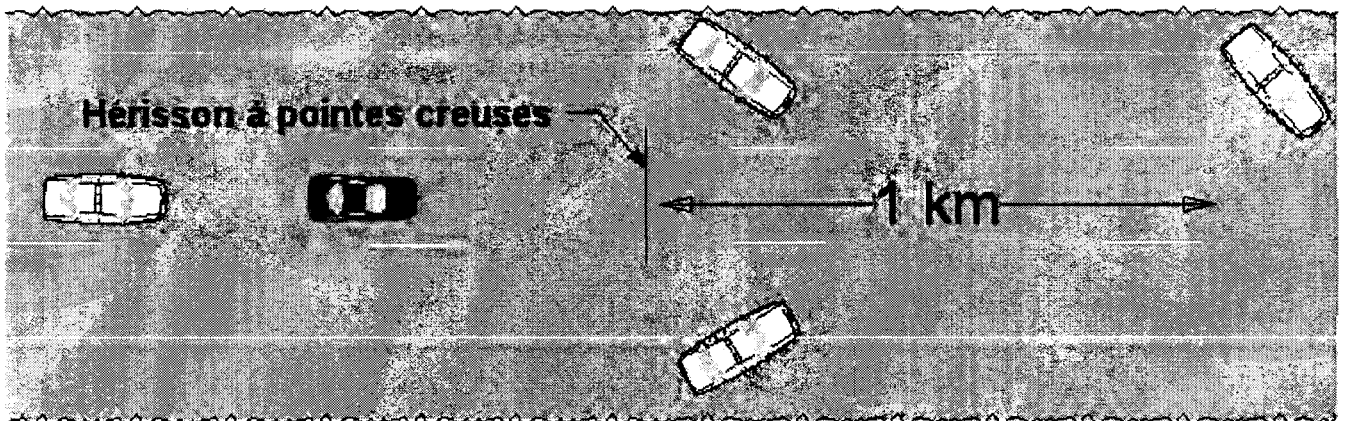
Direction des mesures d'urgence

OPÉR. GÉN. – 30

Dernière mise à jour : 2010-08-11

Page A

3 voies dans la même direction





Poursuite policière

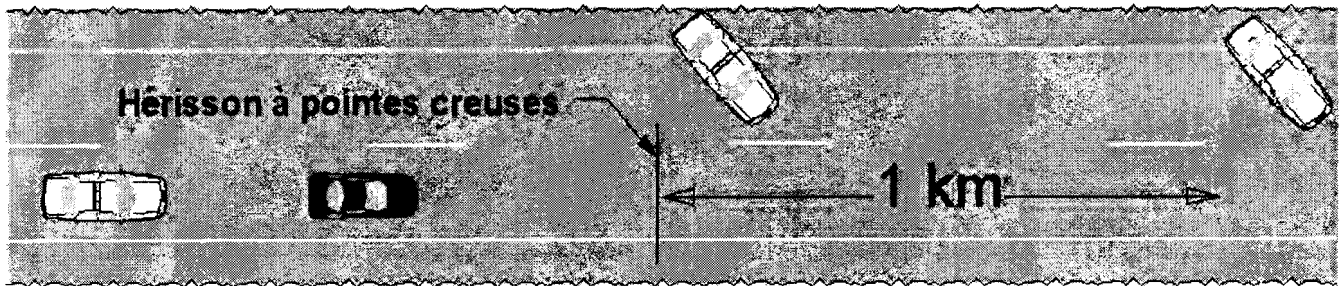
Direction des mesures d'urgence

OPÉR. GÉN. – 30

Dernière mise à jour : 2010-08-11

Page B

Autoroute





Poursuite policière

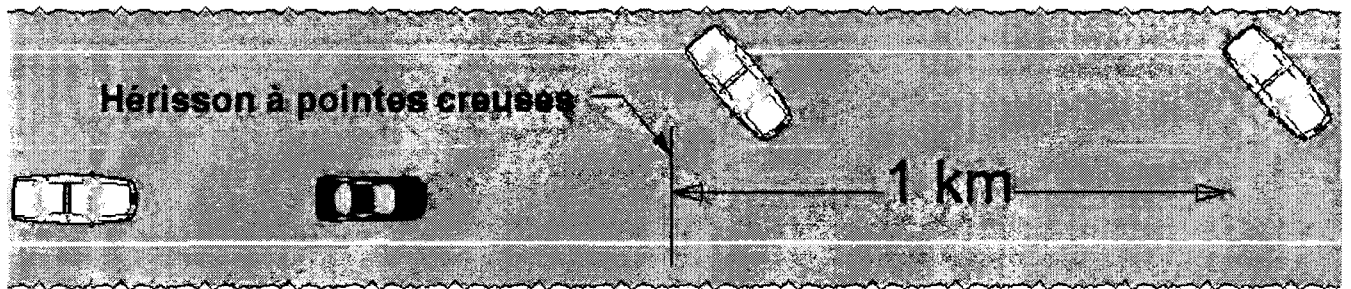
Direction des mesures d'urgence

OPÉR. GÉN. – 30

Dernière mise à jour : 2010-08-11

Page C

Route en rencontre





**PROCÉDURE OPÉRATIONNELLE DE COORDINATION
SUR LES POURSUITES POLICIÈRES D'UN VÉHICULE
CONCERNANT DEUX ORGANISATIONS POLICIÈRES OU PLUS**

INTRODUCTION

La présente procédure opérationnelle de coordination établit les responsabilités de chacune des organisations et précise la collaboration de ces dernières lors de poursuites d'un véhicule concernant deux organisations policières ou plus.

RESPONSABILITÉS

1. Le corps de police qui entreprend une poursuite d'un véhicule demeure responsable de celle-ci, même si elle se continue sur un autre territoire. Cependant, si nécessaire et après évaluation, une substitution de véhicules pourrait survenir, le tout de concert entre les superviseurs des services concernés. À ce moment, si la substitution vise le véhicule d'interception, le nouveau corps de police en devient le responsable.

Note : Le superviseur peut également être une autre personne désignée par son corps de police pour exercer les mêmes fonctions (exemple : chef d'équipe).

2. La décision de maintenir la poursuite d'un véhicule doit tenir compte des indications précisées aux paragraphes 3.2.1., 3.6.2. et 3.14. de la politique de gestion.
3. Il est entendu que le policier qui participe à une poursuite demeure, en tout temps, lié par les directives internes adoptées par l'organisation à laquelle il appartient. Il en est de même pour le superviseur de relève.
4. Toute poursuite est limitée à deux véhicules de patrouille, soit :
 - le véhicule d'interception;
 - le véhicule de protection.
5. D'autres véhicules de patrouille peuvent être utilisés sans toutefois participer à la poursuite comme telle.
6. Dans le cas où la poursuite policière se dirige vers un autre territoire, il est de la responsabilité du superviseur de relève, qui prend en charge la poursuite, de prévenir le corps policier concerné de se tenir disponible en cas d'assistance. Ce dernier sera régulièrement informé du déroulement de l'opération.

P O L I T I Q U E D E G E S T I O N



Poursuite policière

Direction des mesures d'urgence

OPÉR. GÉN. – 30

Dernière mise à jour : 2010-08-11

Page E

7. Le corps de police du territoire sur lequel se continue une poursuite policière agit à titre de conseiller auprès du superviseur du corps de police qui l'a débutée. Ce dernier doit tenir compte des recommandations du responsable de ce territoire, notamment celle de mettre fin à la poursuite en tout temps.

Note : Le superviseur de relève responsable de la poursuite ne doit pas être impliqué directement dans la poursuite.

8. Sous réserve du libellé du paragraphe 6, chaque corps de police demeure responsable de ses interventions lors de sa participation à une poursuite policière. Il est toutefois convenu que les superviseurs des parties impliquées doivent être d'accord sur les moyens à mettre en place.
9. Le corps de police qui entreprend la poursuite policière conserve la responsabilité de l'enquête liée à la poursuite. Toutefois, lorsque d'autres infractions criminelles plus graves sont commises lors de la poursuite, l'enquête relève du corps de police responsable du territoire où ont lieu ces dernières. Dans cette situation, le service de police qui effectue l'enquête peut, après entente avec les responsables désignés, prendre en charge la totalité du dossier, à moins d'une décision ministérielle ou selon le niveau de service établi.

CHEMINEMENT DES COMMUNICATIONS INTER ORGANISATIONS POLICIÈRES LORS D'UNE POURSUITE POLICIÈRE D'UN VÉHICULE

Service de police qui amorce une poursuite sur son territoire et se dirige ou entre sur le territoire d'un autre service

1. Le policier initiateur d'une poursuite informe son centre de communication.
2. Le superviseur de relève du policier prend en charge la poursuite sur ses ondes.
3. Le superviseur de relève s'assure que son centre de communication entre directement en contact avec le centre de communication du ou des services concernés, lorsqu'une poursuite se dirige ou entre sur un ou plusieurs autres territoires, et établit le contact entre les superviseurs concernés.

RÉTROACTION

Les corps de police s'entendent sur l'importance de tenir des rétroactions sur les poursuites. Ils tiennent compte des problématiques liées à la tenue de celles-ci, soit les aspects juridiques et financiers, de même que les disponibilités.

Le mandataire du service initiateur de la poursuite s'assure de la tenue d'une rétroaction avec le personnel concerné, dès la fin de la poursuite ou dans les plus brefs délais. S'il y a lieu, une fois celle-ci terminée, il transmettra une copie du compte rendu aux corps de police impliqués.

P O L I T I Q U E D E G E S T I O N



Poursuite policière

Direction des mesures d'urgence

OPÉR. GÉN. – 30

Dernière mise à jour : 2010-08-11

Page F

Lors de poursuites, chaque corps de police s'assure de faire rédiger un rapport circonstancié, par véhicule impliqué, signé par les occupants. Par la suite, ce rapport sera acheminé au directeur du service initiateur de la poursuite.

De plus, à la demande du responsable du corps de police initiateur, chaque corps de police transmettra une copie des enregistrements des ondes radio et vidéo, selon le cas.

COMITÉ D'ÉVALUATION

Les parties conviennent qu'un processus d'évaluation de la procédure concernant les poursuites policières est nécessaire afin d'assurer la crédibilité et le respect des règles établies. Pour ce faire, il est convenu que le suivi de celle-ci soit assuré à l'occasion de réunions convoquées, lorsque requis.

Les participants aux réunions auront comme mandat :

- d'évaluer le mode de fonctionnement à partir des rapports circonstanciés fournis par les membres impliqués (le comité ne vise pas à évaluer le travail des policiers, mais à s'assurer que les règles édictées dans la procédure soient respectées);
- de recommander des modifications à la procédure, si nécessaire, afin d'améliorer le mode de fonctionnement lors de poursuites;
- de formuler des recommandations au regard de la formation.

C O M M U N I Q U É



Modifications à la politique de gestion SEC. ROUT. – 41 concernant l'utilisation des véhicules semi-identifiés et semi-banalisisés

511

Direction de la sécurité routière et récréotouristique

Date de publication : 2015-07-23

Date de destruction : 2016-07-23

RESTREINT

Page 1

1. Introduction

Ce communiqué identifie les modifications qui sont apportées à la politique de gestion *Utilisation de véhicules d'urgence lors d'intervention en sécurité routière* (SEC. ROUT. – 41) afin d'encadrer l'utilisation des véhicules semi-identifiés et semi-banalisisés.

2. Définitions

2.1. La définition d'un véhicule semi-identifié (par. 2.2.) est modifiée comme suit :

2.2. **Véhicule semi-identifié** : véhicule automobile ou autre portant l'identification du service de police, soit les couleurs et l'écusson. Dans le cas d'un véhicule monochrome, les bandes réfléchissantes et le logo sont de la même couleur que celle du véhicule. À celui-ci ont été ajoutés des équipements d'urgence et de sécurité reconnus propres aux véhicules d'urgence de police, tels les feux rouges et bleus (DEL ou autre) sur la plage arrière du véhicule et sur le tableau de bord avant ou accrochés au rétroviseur (ce qui remplace les gyrophares sur le toit du véhicule), une sirène, des phares alternatifs et pourvu de moyens de communication particuliers.

3. Principes généraux

Le paragraphe suivant est ajouté à la politique de gestion afin de préciser une nouvelle circonstance dans laquelle un véhicule semi-identifié ou semi-banalisisé **ne doit pas être utilisé** :

3.2.2.E. pour répondre aux appels, à moins que le véhicule soit le seul disponible ou à proximité **et** qu'il y ait un risque imminent pour la vie. Dans ce contexte, le policier doit adapter sa conduite en fonction des particularités de ce type de véhicule.

4. Rôle des intervenants

4.1. LE POLICIER :

La section de la politique de gestion traitant du rôle du policier est modifiée comme suit :

4.1.1. utilise le véhicule approprié pour la tâche à effectuer;

4.1.2. utilise le véhicule semi-identifié ou semi-banalisisé dans le cadre d'opérations et d'interventions en sécurité routière ou de déplacements non opérationnels (ex. : assurer la présence à la cour, assister à une formation);

4.1.3. pour utiliser un véhicule semi-identifié ou semi-banalisisé, doit préalablement obtenir l'autorisation de son responsable d'unité.

4.2. LE RESPONSABLE D'UNITÉ :

La section de la politique de gestion traitant du rôle du responsable d'unité est modifiée comme suit :

4.2.1. s'assure de fournir un véhicule qui se conforme aux exigences d'utilisation en fonction du travail à effectuer;

C O M M U N I Q U É



Modifications à la politique de gestion SEC. ROUT. - 41 concernant l'utilisation des véhicules semi-identifiés et semi-banalises

511

Direction de la sécurité routière et récréotouristique

Date de publication : 2015-07-23

Date de destruction : 2016-07-23

RESTREINT

Page 2

- 4.2.2. en fonction des principes généraux précédemment énoncés, autorise l'utilisation d'un véhicule semi-identifié ou semi-banalise dans le cadre d'opérations et d'interventions en sécurité routière ou de déplacements non opérationnels (ex. : assurer la présence à la cour, assister à une formation).

Le directeur général,

Copie conforme à l'original

Martin Prud'homme

Document relié à ce communiqué

Politique de gestion :

- SÉC. ROUT. - 41

Utilisation de véhicules d'urgence lors d'intervention en sécurité routière
(2005-07-11)



1. Introduction

- 1.1. Cette politique de gestion traite, dans un contexte de sécurité routière, des exigences à respecter lors de l'utilisation de certains véhicules d'urgence, soit le véhicule identifié, le véhicule semi-identifié, le véhicule banalisé, le véhicule semi-banalisé et la motocyclette.
- 1.2. Le cadre, les exigences et les modalités d'utilisation des véhicules de la Sûreté sont traités à TRANSPORTS – 03.

2. Définitions

- 2.1. **Véhicule identifié** : véhicule automobile ou autre portant l'identification du service de police, soit les couleurs et l'écusson, auquel ont été ajoutés des équipements d'urgence et de sécurité reconnus propres aux véhicules d'urgence de police, tels des gyrophares sur le toit, une sirène et des phares alternatifs et pourvu de moyens de communication particuliers au service de police.

Note : Dans la présente politique de gestion, seul le véhicule automobile sera considéré comme véhicule identifié.

- 2.2. **Véhicule semi-identifié** : véhicule automobile ou autre portant l'identification du service de police, soit les couleurs et l'écusson, auquel ont été ajoutés des équipements d'urgence et de sécurité reconnus propres aux véhicules d'urgence de police, tels des feux rouge et bleu (LED ou autre) sur la plage arrière du véhicule et sur le tableau de bord avant ou accrochés au rétroviseur (ce qui remplace les gyrophares sur le toit du véhicule), une sirène et des phares alternatifs et pourvu de moyens de communication particuliers au service de police.
- 2.3. **Véhicule banalisé** : véhicule automobile ou autre qui ne porte aucune identification du service de police, équipé d'une sirène, de phares alternatifs et d'un système de communication.
- 2.4. **Véhicule semi-banalisé** : véhicule automobile ou autre qui ne porte aucune identification du service de police, équipé de feux rouge et bleu (LED ou autre) sur la plage arrière et sur le tableau de bord avant ou accrochés au rétroviseur, d'une sirène, de phares alternatifs et d'un système de communication.
- 2.5. **Véhicule de protection** : véhicule identifié muni de gyrophares, et si disponible d'une flèche de signalisation, placé en amont d'une entrave à la circulation dans le but de protéger l'aire de travail (SEC. ROUT. – 40).
- 2.6. **Intervention** : action policière effectuée sur le réseau routier, notamment l'application des lois et règlements, tout en assurant la sécurité des usagers de la route par l'utilisation de pratiques préventives, telles l'établissement d'un corridor de sécurité et la mise en place d'entrave à la circulation.

3. Principes généraux

3.1. Véhicule identifié et motocyclette

- 3.1.1. Un véhicule identifié et une motocyclette peuvent être utilisés en tout temps pour toute intervention en sécurité routière.
 - 3.1.1.A. Dans les postes autoroutiers, les véhicules identifiés qui possèdent une flèche de signalisation doivent être utilisés en priorité.
 - 3.1.1.B. Une motocyclette ne peut servir de véhicule de protection lors d'intervention pour cause d'entrave à la circulation (SEC. ROUT. – 40).
- 3.1.2. Dans tous les cas d'interception ou d'intervention pour cause d'entrave à la circulation, les gyrophares, et la flèche de signalisation s'il y a lieu, doivent être en fonction (SEC. ROUT. – 40).



3.2. Véhicule semi-banalisé ou semi-identifié

3.2.1. Un véhicule semi-banalisé ou semi-identifié est utilisé particulièrement pour la détection des infractions en matière de sécurité routière, telles que :

- 3.2.1.A. suivre de trop près;
- 3.2.1.B. dépassement en zigzag;
- 3.2.1.C. vitesse (détection en suivi);
- 3.2.1.D. dépassement par la droite.

3.2.2. Un véhicule semi-banalisé ou semi-identifié **ne doit pas** être utilisé dans les circonstances suivantes :

3.2.2.A. lors d'intervention pour cause d'entrave à la circulation;

Note : S'il est le premier véhicule sur les lieux, il demeure jusqu'à ce qu'un véhicule de protection approprié soit en place (SÉC. ROUT. – 40).

3.2.2.B. lorsque les conditions climatiques réduisent la visibilité (**ex.** : neige, brouillard);

3.2.2.C. lorsqu'il est le seul véhicule de patrouille sur le territoire du poste;

3.2.2.D. lors de situation jugée potentiellement dangereuse pour le policier ou les usagers du réseau routier.

3.2.3. Lors d'une interception, les feux rouge et bleu (LED ou autre) et les phares alternatifs doivent être allumés.

3.3. Véhicule banalisé

3.3.1. Un véhicule banalisé doit être utilisé pour une intervention en sécurité routière entre le lever et le coucher du soleil seulement.

3.3.2. Un véhicule banalisé **ne doit pas** être utilisé comme un véhicule identifié, sauf :

3.3.2.A. lors d'une opération cinémomètre, lorsque plusieurs véhicules identifiés, semi-banalises ou semi-identifiés sont présents, le véhicule de l'opérateur cinémomètre **peut** être un véhicule banalisé (SÉC. ROUT. – 07);

3.3.2.B. lors d'une intervention pour cause d'entrave à la circulation.

Note : S'il est le premier véhicule sur les lieux, il demeure jusqu'à ce qu'un véhicule de protection approprié soit en place (SÉC. ROUT. – 40).

3.3.3. Le feu pivotant amovible, lorsqu'il est utilisé, est installé **après l'arrêt complet** du véhicule afin d'assurer la visibilité de celui-ci sur 360°.

P O L I T I Q U E D E G E S T I O N



Utilisation de véhicules d'urgence lors d'intervention en sécurité routière

SÉC. ROUT. – 41

Direction du soutien à la gendarmerie

Rubrique : 630

Page 3

Dernière mise à jour : 2005-07-11

4. Rôle des intervenants

4.1. LE POLICIER :

utilise le véhicule approprié à la tâche à effectuer.

4.2. LE RESPONSABLE D'UNITÉ :

s'assure de fournir un véhicule qui rencontre les exigences d'utilisation en fonction du travail à effectuer.

Le directeur général,

Normand Proulx

Documents reliés à cette politique de gestion

Politiques de gestion :

- SÉC. ROUT. – 07 Utilisation du cinémomètre (1995-06-15)
- SÉC. ROUT. – 40 Établissement d'un corridor de sécurité et intervention pour cause d'entrave à la circulation (2004-09-15)

A été annulé

Communiqué :

- 068.026 Utilisation de véhicules banalisés en sécurité routière munis de feux de signalisation d'urgence (1996-05-21)

Rechercher

PLAN
DU SITE ?

Répertoire téléphonique

Accueil

Mon organisation

Mon travail

Ma carrière

Applications

Districts/GQG

Dossiers

Mise à jour : 2005-07-12

Mon organisation > Politiques de gestion > SÉC. ROUT. – 41

Dans cette page :

1. [Introduction](#)
2. [Définitions](#)
3. [Principes généraux](#)
4. [Rôle des intervenants](#)

Documents reliés à cette politique de gestion :

Politiques de gestion :

[SÉC. ROUT. – 07](#) Utilisation du cinémomètre. Publiée le 1995-06-15 (PDF, 803 ko).

[SÉC. ROUT. – 40](#) Établissement d'un corridor de sécurité et intervention pour cause d'entrave à la circulation. Publiée le 2004-09-15.

A été annulé :

Communiqué :

68.026 Utilisation de véhicules banalisés en sécurité routière munis de feux de signalisation d'urgence. Publié le 1996-05-21 (PDF).

Listes et index en PDF :

[Qu'est ce qu'une politique de gestion?](#)

[Qu'est-ce qu'un répondant?](#)

[Que signifie le trait vertical dans une politique de gestion?](#)

[À qui s'adresse une politique de gestion?](#)

[Comment sont présentées les politiques de gestion?](#)

[Comment se procurer les politiques de gestion?](#)

Voir aussi :

[Liste numérique des communiqués](#)

[Liste numérique des formulaires](#)

[Index de tous les mots-clés](#)

[Liste numérique des politiques de gestion](#)

Pour toute information supplémentaire ou pour nous signaler un changement qui devrait apparaître ici, contactez le [Service de l'encadrement des pratiques](#).

SÉC. ROUT. – 41

Utilisation de véhicules d'urgence lors d'intervention en sécurité routière

[Politique de gestion](#)

[Feuille de la mise à jour](#)

Direction du soutien à la gendarmerie

Rubrique : 630

Dernière mise à jour : 2005-07-11

1. Introduction

1.1. Cette politique de gestion traite, dans un contexte de sécurité routière, des exigences à respecter lors de l'utilisation de certains véhicules d'urgence, soit le véhicule identifié, le véhicule semi-identifié, le véhicule banalisé, le véhicule semi-banal�isé et la motocyclette.

1.2. Le cadre, les exigences et les modalités d'utilisation des véhicules de la Sûreté sont traités à TRANSPORTS – 03.

2. Définitions

2.1. Véhicule identifié : véhicule automobile ou autre portant l'identification du service de police, soit les couleurs et l'écusson, auquel ont été ajoutés des équipements d'urgence et de sécurité reconnus propres aux véhicules d'urgence de police, tels des gyrophares sur le toit, une sirène et des phares alternatifs et pourvu de moyens de communication particuliers au service de police.

Note : Dans la présente politique de gestion, seul le véhicule automobile sera considéré comme véhicule identifié.

2.2. Véhicule semi-identifié : véhicule automobile ou autre portant l'identification du service de police, soit les couleurs et l'écusson, auquel ont été ajoutés des équipements d'urgence et de sécurité reconnus propres aux véhicules d'urgence de police, tels des feux rouge et bleu (LED ou autre) sur la plage arrière du véhicule et sur le tableau de bord avant ou accrochés au rétroviseur (ce qui remplace les gyrophares sur le toit du véhicule), une sirène et des phares alternatifs et pourvu de moyens de communication particuliers au service de police.

2.3. Véhicule banalisé : véhicule automobile ou autre qui ne porte aucune identification du service de police, équipé d'une sirène, de phares alternatifs et d'un système de communication.

2.4. Véhicule semi-banal�isé : véhicule automobile ou autre qui ne porte aucune identification du service de police, équipé de feux rouge et bleu (LED ou autre) sur la plage arrière et sur le tableau de bord avant ou accrochés au rétroviseur, d'une sirène, de phares alternatifs et d'un système de communication.

2.5. Véhicule de protection : véhicule identifié muni de gyrophares, et si disponible d'une flèche de signalisation, placé en amont d'une entrave à la circulation dans le but de protéger l'aire de travail (SÉC. ROUT. – 40).

2.6. Intervention : action policière effectuée sur le réseau routier, notamment l'application des lois et règlements, tout en assurant la sécurité des usagers de la route par l'utilisation de pratiques préventives, telles l'établissement d'un corridor de sécurité et la mise en place d'entrave à la circulation.

3. Principes généraux

3.1. Véhicule identifié et motocyclette

3.1.1. Un véhicule identifié et une motocyclette peuvent être utilisés en tout temps pour toute intervention en sécurité routière.

3.1.1.A. Dans les postes autoroutiers, les véhicules identifiés qui possèdent une flèche de signalisation doivent être utilisés en priorité.

3.1.1.B. Une motocyclette ne peut servir de véhicule de protection lors d'intervention pour cause d'entrave à la circulation (SÉC. ROUT. – 40).

3.1.2. Dans tous les cas d'interception ou d'intervention pour cause d'entrave à la circulation, les gyrophares, et la flèche de signalisation s'il y a lieu, doivent être en fonction (SÉC. ROUT. – 40).

3.2. Véhicule semi-banal�isé ou semi-identifié

3.2.1. Un véhicule semi-banal�isé ou semi-identifié est utilisé particulièrement pour la détection des infractions en matière de sécurité routière, telles que :

3.2.1.A. suivre de trop près;

3.2.1.B. dépassement en zigzag;

3.2.1.C. vitesse (détection en suivi);

3.2.1.D. dépassement par la droite.

3.2.2. Un véhicule semi-banal�isé ou semi-identifié **ne doit pas** être utilisé dans les circonstances suivantes :

3.2.2.A. lors d'intervention pour cause d'entrave à la circulation;

Note : S'il est le premier véhicule sur les lieux, il demeure jusqu'à ce qu'un véhicule de protection approprié soit en place (SÉC. ROUT. – 40).

3.2.2.B. lorsque les conditions climatiques réduisent la visibilité (**ex.** : neige, brouillard);

3.2.2.C. lorsqu'il est le seul véhicule de patrouille sur le territoire du poste;

3.2.2.D. lors de situation jugée potentiellement dangereuse pour le policier ou les usagers du réseau routier.

3.2.3. Lors d'une interception, les feux rouge et bleu (LED ou autre) et les phares alternatifs doivent être allumés.

3.3. Véhicule banalisé

3.3.1. Un véhicule banalisé doit être utilisé pour une intervention en sécurité routière entre le lever et le coucher du soleil seulement.

3.3.2. Un véhicule banalisé **ne doit pas** être utilisé comme un véhicule identifié, sauf :

3.3.2.A. lors d'une opération cinémomètre, lorsque plusieurs véhicules identifiés, semi-banalisesés ou semi-identifiés sont présents, le véhicule de l'opérateur cinémomètre **peut** être un véhicule banalisé (SÉC. ROUT. – 07);

3.3.2.B. lors d'une intervention pour cause d'entrave à la circulation.

Note : S'il est le premier véhicule sur les lieux, il demeure jusqu'à ce qu'un véhicule de protection approprié soit en place (SÉC. ROUT. – 40).

3.3.3. Le feu pivotant amovible, lorsqu'il est utilisé, est installé **après l'arrêt** complet du véhicule afin d'assurer la visibilité de celui-ci sur 360°.

4. Rôle des intervenants

4.1 Policier

utilise le véhicule approprié à la tâche à effectuer.

4.2 Responsable d'unité

s'assure de fournir un véhicule qui rencontre les exigences d'utilisation en fonction du travail à effectuer.

Le directeur général,

Normand Proulx

