



CNESST

À qui de droit

Équipement de protection des membres de FCCRQ

Depuis l'élection du nouvel exécutif syndical en février 2019, la Fraternité des constables du contrôle routier du Québec (FCCRQ) a mis en place un système de vigie qui a pour mission de voir à la sécurité et à la protection individuelle et collective de nos membres.

Nous avons embauché un consultant expérimenté (ex-capitaine de la Sûreté du Québec) à la formation, aux opérations et au développement dans le domaine des opérations, des interventions et des équipements de travail. Il y travaille depuis maintenant 6 mois.

Nous lui avons transmis les activités auxquelles nous sommes confrontés afin qu'il puisse en faire l'analyse et nous conseiller sur les nouvelles façons de faire reliées aux risques et aux indices de menaces que comporte notre travail en 2020.

Au tout début du dossier sa première réaction était à l'effet qu'il ne comprenait pas que des agents de la sécurité publique étaient confrontés à des risques similaires et même plus grands encore, et qu'ils ne possédaient pas les mêmes prérogatives que les policiers terrains.

Le dernier rapport remis à l'expert date du 13 janvier 2020, où 2 autres de nos membres furent exposés à des transporteurs d'armes à feu. Ce type d'événement demanderait, en temps normal, un déploiement majeur de policiers alors que nos membres y font face maintenant de façon plus courante (voir dossier).

Je vous avoue que nous sommes vraiment inquiets lorsqu'il s'agit de faire face à des risques connus du milieu et que nous sommes à court de moyens de protection et de défense pour y faire face. L'employeur propose le retrait, le repli, l'absence, l'interdiction, l'abstinence et mentionne que c'est le travail des policiers de faire face à ces risques.

Malheureusement, ces risques se présentent de façon inopinée, soudainement. Même s'ils sont imprévisibles, ils sont réels et font partie des risques inhérents à notre travail.

Le problème est maintenant récurrent et urgent, vous avez reçu et nous avons aussi reçu plusieurs plaintes individuelles depuis 6 mois et rien n'est réglé. La vie, la sécurité et la

santé de nos membres sont en jeu et nous aimerions avoir un porteur du dossier afin que nous puissions poser ensemble les bonnes actions et prendre les bonnes décisions.

Je tiens à vous dire que nos membres vivent de grands moments d'incertitude, d'inquiétude et d'insécurité présentement et que, je ne suis pas sûr que l'employeur reconnait l'enjeu.

Nos membres nous mentionnaient qu'ils ne demandent aucunement si quelque chose de grave devait se passer, mais quand et comment y faire face !

Nous vous demandons donc par la présente de donner suite dans les meilleurs délais afin de pouvoir nous aider à motiver, conscientiser voire obliger l'employeur à nous fournir et mettre en place les outils et les équipements essentiels à notre travail et à notre réalité.

Je vous soumetts du fait même les informations nécessaires à l'accomplissement...en tant que VP à la santé et la sécurité.

Merci

Jean-Claude Daignault
Vice-Président SST
FCCRQ

Événement récent ...

Bonjour,

Pour faire suite à un évènement qui s'est passé à Métabetchouan le 13 janvier 2020, la Fraternité des constables du contrôle routier du Québec (FCCRQ) désire porter plainte à la CNESST pour qu'elle fasse enquête dans un dossier où 2 de nos membres ont été exposés dans le cadre de leur travail, à des armes à feu que le conducteur d'un véhicule transportait de façon non sécuritaire.

Nous considérons que les procédures ou politiques en place sont inadéquates, que les délais d'interventions des policiers pour nous assister dans ces cas sont beaucoup trop longs, et mettent notre vie en danger.

Compte tenu des faits et des explications de cette plainte que vous lirez plus bas, nous demandons à ce que la CNESST ordonne à l'employeur, de nous fournir les équipements et formations adéquates afin de nous doter d'une force d'arrêt pour agir lors d'interventions à risque de blessures mortelles et ainsi protéger notre santé et sécurité. de changer les procédures actuelles de l'employeur qui selon notre prétention, augmente notre exposition de façon disproportionnée aux risques. Il faudrait aussi que l'on puisse fouiller pour notre sécurité, l'habitacle du véhicule. Nous demandons aussi que la formation sur les armes à feu soit mise à jour pour tous les agents. De plus nous sollicitons qu'une analyse de risque soit effectuée paritairement en tenant compte de toutes nos fonctions.

Qui sommes-nous?

En commençant, je tiens à vous dire qu'un contrôleur routier travaille sur les routes du Québec avec un mandat assez large. Nous travaillons à bord d'auto-patrouille et interceptons des véhicules (comme un policier autoroutier). Nous sommes des agents de la paix et nommés comme constable spécial pour appliquer plusieurs lois dont le Code criminel et le code de la sécurité routière.

Notre emploi consiste essentiellement à intercepter, enquêter et signifier des infractions. Notre formation de 21 semaines est assurée par l'école nationale de police du Québec (ENPQ). Comme un policier, certaines de nos interventions peuvent être plus à risque, à cet égard nous avons l'obligation de porter une veste pare-balle, du poivre de cayenne, des menottes et un bâton télescopique, mais pas d'arme à feu. Prenez note que nous sommes, comme les policiers, soumis à la déontologie policière. Nous avons aussi un pouvoir d'exception qui est de faire ouvrir tout réceptacle sans mandat de perquisition dans le but de vérifier la conformité du chargement, évidemment il arrive à l'occasion que nous trouvions des cigarettes de contrebande, des voitures ou équipements volés, des explosifs, etc.

Les contrôleurs routiers ont pour mandat de faire respecter plusieurs lois et règlements qui encadrent le transport des personnes et des biens, mais nos pouvoirs s'étendent à toutes les catégories de véhicules, nous veillons à l'application de plusieurs lois et règlements et de certains articles du Code criminel. Nous reproduisons l'ampleur de notre travail, cela provient du site internet de la SAAQ.

Lois

Code criminel

Code de procédure pénale

Code de la sécurité routière

Loi concernant la taxe sur les carburants

Loi réglementant certaines drogues et autres substances

Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds

Loi concernant les services de transport par taxi

Loi sur l'assurance automobile

Loi sur la police et Code de déontologie des policiers du Québec

Loi sur la qualité de l'environnement

Loi sur les transports

Loi sur les transports routiers

Règlements

Règlement sur la signalisation routière

Règlement sur l'Entente canadienne sur l'immatriculation des véhicules

Règlement sur l'immatriculation des véhicules routiers

Règlement sur les ententes de réciprocité entre le gouvernement du Québec et les provinces, les territoires canadiens et certains États américains en matière d'immatriculation des véhicules de commerce

Règlement sur les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds

Règlements sur les ententes de réciprocité concernant les permis avec d'autres provinces, États et territoires

Règlements sur les ententes concernant les permis de conduire et les infractions aux règles de la sécurité routière avec d'autres provinces, États et territoires

Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers

Règlement sur les véhicules d'urgence et les véhicules munis de feux jaunes clignotants ou pivotants

Règlement sur les frais de remorquage et de garde des véhicules routiers saisis

Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers

Règlement sur l'utilisation d'antidérapants sur les pneus de certains véhicules routiers

Règlement sur les normes environnementales applicables aux véhicules lourds

Règlement sur l'utilisation de pneus conçus spécifiquement pour la conduite hivernale

Règlement sur les véhicules routiers adaptés au transport des personnes handicapées

Règlement sur les exemptions de l'application du titre VIII.1 du Code de la sécurité routière

Règlement sur les normes d'arrimage

Arrêté ministériel concernant les véhicules lourds dont le limiteur de vitesse doit être activé et réglé à une vitesse maximale de 105 km/h

Règlement sur le permis spécial de circulation

Règlement sur le permis spécial de circulation d'un train routier

Règlement sur le transport des matières dangereuses

Règlement sur le transport par autobus

Règlement sur les exigences applicables aux documents d'expédition

Règlement sur les exigences applicables aux connaissements

Règlement sur la location des autobus

Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves

Règlement sur les tarifs, les taux et les coûts

Règlement sur l'accroissement temporaire du nombre d'autobus affectés au transport des touristes transitant par les aéroports internationaux de Montréal, l'aéroport international Jean-Lesage et les ports de Montréal et de Québec (PDF, 40 ko)

Règlement sur la formation des conducteurs d'autobus et de minibus affectés au transport des écoliers et de véhicules affectés au transport des élèves

Règlement sur les services de transport par taxi

Règlement d'application de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds

Règlement d'application de la Loi concernant la taxe sur les carburants

Nous relevons présentement de la SAAQ, auparavant de la SQ et du ministère des Transports.

Déroulement de l'intervention du 13 janvier 2020:

Le 13-01-2020 vers 21h30, 2 contrôleurs routiers ont intercepté un ensemble de véhicules lourd en permis spécial de circulation précédé d'un véhicule escorte requis dû à sa largeur de plus de 3.10 mètres, pour une vérification des documents sur la route 169 nord face à l'aréna de Métabetchouan. Un des agents va récupérer les documents du véhicule lourd alors que l'autre s'occupe de récupérer les documents du véhicule escorte. Il explique au conducteur le motif d'interception et lui demande son permis de conduire et certificat d'immatriculation. Celui-ci me donne son permis de conduire et lorsque le contrôleur routier éclaire l'intérieur du véhicule, car il cherchait l'immatriculation de la camionnette (c'est la nuit), il a aperçu une cartouche d'arme à feu dans le porte-gobelet de la console centrale qui était libre. De plus, lorsque celui-ci a ouvert le coffre à gant, il a vu une boîte de cartouches.

Le contrôleur routier lui a alors demandé s'il avait des armes à feu dans le camion. Il m'a répondu "oui j'en ai 2 à l'arrière, un calibre 22 et un fusil de chasse de calibre 12". En éclairant l'arrière du véhicule, il a vu le calibre 22 plié en deux non sécurisés sur la banquette arrière et un étui de couleur camouflage en dessous qui aurait le calibre 12 à l'intérieur, mais je ne l'ai jamais vu. Il a demandé au conducteur de rester assis à l'avant du véhicule et de ne toucher à rien pour notre sécurité. Cette arme est toujours dans le véhicule. Une situation que nous considérons anormale.

Après discussion, les 2 contrôleurs routiers sont retournés au véhicule pour sécuriser l'arme à feu et prendre contrôle de celles-ci vers 21h40 (la discussion a eu lieu du côté conducteur de la semi-remorque ce qui nous donnait un visuel sur la camionnette blanche).

Le soutien technique de la SAAQ a été informé de la présence d'arme à feu. Après avec l'accord du conducteur nous avons récupéré les armes et j'ai verrouillé moi-même le calibre 22 à l'aide du verrou du propriétaire et j'ai ensuite remis les clés au propriétaire. Par la suite, nous avons apporté les armes à l'arrière de l'auto-patrouille, une demande d'informations au CRPQ pour le conducteur de la camionnette a été faite. Vers 21h57, Le capitaine Hervé Tremblay est informé de la situation et demande la marche à suivre pour la suite. Ils ont attendu le retour de monsieur Tremblay reçu vers 22h02. Nous avons escorté l'ensemble de véhicules vers la scierie Métabetchouan (41 route Saint-André, Métabetchouan Lac-à-la-Croix) pour la pesée (Art 466 CSR) qui a été effectuée à l'aide de 4 pèse-roues. Vers 22h05, j'ai demandé le permis d'acquisition/possession et les enregistrements au conducteur et j'ai aussi appelé la Sûreté du Québec pour effectuer des vérifications des armes. Suite à la discussion, avec l'agente de la SQ, elle a décidé de nous envoyer une équipe de patrouilleurs sur place. Arrivé sur les lieux 22h48. Explication de la situation aux policiers et ceux-ci ont pris la situation en charge. Prise de possession des armes à feu par les policiers à 23h42. Remise de nos déclarations écrites sur place à 23h55. Par la suite les policiers

donnent l'information qu'il avait un calibre 12 dans l'étui camouflage non sécurisé également et qu'ils ont mis la barrure sur l'arme, mais qu'il n'était pas chargé.

Autres interventions passées

Depuis plusieurs années, les interventions à haut risque ne font que s'accumuler, un peu comme un policier autoroutier, nous ne sommes pas à la recherche spécifique d'actes criminels, ils sont le fruit et la suite d'une intervention de routine, et nous ne parlons pas de la clientèle agressive ou du montant des infractions (souvent plus de 500\$ au conducteur).

Dans le cas présent, ce n'est pas indiqué sur le véhicule qu'il transporte des armes, tout comme dans d'autres interventions, nous ne savons pas qu'il transporte de la drogue, des explosifs ou de la marchandise volée. Cela est toujours le résultat et la conséquence d'une intervention de routine. J'ai tous les pouvoirs légaux pour intervenir, mais je ne suis pas toujours capable de le faire sécuritairement.

En fait pour être honnête, la seule intervention que nous pouvons avoir un « soupçon » qu'il se passe qu'elle chose d'anormale, est quand un véhicule louvoie sur la route, mais outre le fait que le conducteur pourrait être en faculté affaiblie (code criminel), au cellulaire, distrait ou fatigué. Dans ces 4 cas, j'ai aussi tous les pouvoirs pour intervenir.

Si vous désirez d'autres rapports pour mieux comprendre notre situation, ils seront disponibles à la CNEST si vous nous faites la demande.

Temps de réponse

Dans le dossier présent, nous voulons porter à votre attention que le rapport ne fait pas mention explicitement, mais nous comptons plus de 40 minutes de délai entre l'appel loger à la police et le temps qu'elle arrive sur les lieux.

Dans une situation à haut risque comme celle-ci, nous considérons que ce délai est beaucoup trop long. Nous tenons aussi à souligner que pendant ces 40 minutes, le conducteur avait accès à une autre arme, pendant que mes 2 agents attendent la police.

Procédure CE-PR-033

Nous considérons que cette procédure ne met pas seulement la sécurité des contrôleurs routiers en danger, mais elle les expose surtout à un risque de blessures graves voire même mortelles, et ce, inutilement.

Nous nous permettons de faire un retour sur la procédure. Dans ses façons de faire, les procédures de l'employeur sont à être comprises comme étant séquentielles.

Dans les principes spécifiques au point 5, le point 5.1 insiste sur le fait de faire cesser l'infraction et de procéder à l'arrestation. À 5.4 il est spécifiquement décrit qu'en présence d'armes le contrôleur doit faire des vérifications au CRPQ avant de conclure à une infraction, et à 5.5 de saisir/manipuler en dernier recours.

En résumé, un contrôleur routier qui constate la présence d'arme à feu, il demande au conducteur de s'identifier, il retourne à l'auto-patrouille, fait des vérifications, qui demandent un certain temps, constate une infraction, revient auprès du conducteur et lui explique qu'il doit saisir ses armes à feu. Pendant tout ce temps, ce conducteur est en possession d'arme à feu et peut l'utiliser contre nous, lui-même ou qui conque se trouvant dans le même périmètre !

Notre procédure impliquant des armes est à peu de chose près, complètement à l'inverse de celle des autres corps de police. La logique préconiserait que lorsqu'un contrôleur routier constate la présence d'arme, qu'il la saisisse immédiatement pour vérifier si elle est entreposée sécuritairement, qu'il puisse fouiller l'habitacle pour s'assurer qu'il n'y a pas d'autre arme, s'assurer que le tout soit conforme et, à la fin, il remet les armes et l'intervention est terminée (comme la police fait).

Le point 5.5 de la procédure **affirme exactement le contraire**, le contrôleur routier ne doit saisir ou **manipuler l'arme à feu qu'en dernier recours !** Comme surexposition au danger, il serait difficile de faire mieux.

Si on continue le scénario, s'il y a infraction avec les armes, le contrôleur routier met en état d'arrestation le conducteur et appelle la police, comme les armes ne sont plus accessibles, dans les 2 cas, soit en infraction ou non, le danger est disparu, cela semble pour l'employeur très difficile à comprendre.

En admettant que rien de ce qui décrit plus haut ne soit possible, qu'il n'y est aucune collaboration voire même agression, nous nous retrouvons dans une situation à haut risque, les enseignements de l'École nationale de police que Québec (ENPQ) que la majeure partie des forces de l'ordre sur le continuum d'emploi de la force que les policiers et contrôleurs routiers se doivent de suivre, préconise ultimement l'utilisation d'une force coercitive et/ou d'arrêt afin de faire face à ce genre de situation, et nos membres sont limités parce que nous n'avons pas cette force.

À formation, à travail et à risques équivalant, les contrôleurs routiers ne disposent d'aucune force d'arrêt pour se protéger devant un danger mortel. La seule alternative qui

reste si on est toujours vivant est de se retirer, mais cela prend du temps à marcher si le camion mesure 53 pieds de long, comme on voit souvent.

Veuillez noter aussi que le modèle d'emploi de la force enseigné par l'ENPQ, propose déjà de se retirer d'une intervention si celle-ci est jugée dangereuse par l'agent de la paix. Cependant, une condition sous-jacente y est aussi enseignée, il ne faut pas que cette action augmente ou engendre un danger.

Étant donné que la procédure/politique de l'employeur est inapplicable et ultimement dangereuse, nous préconisons que la procédure PR-033, et les autres sous-jacentes doivent subir une révision. Il faut qu'elle soit réaliste, applicable et ne rende pas la menace à l'intégrité physique et psychologique de nos contrôleurs routiers plus grande que requise.

Formation et mise à niveau sur les armes à feu et sur les niveaux de force d'arrêt

Voilà environ 10 ans, tous les contrôleurs routiers ont participé à une formation sur la manipulation des armes, comment les rendre sécuritaires. Cette formation validait un besoin de faire face à des individus armés dans des camions et qui représentaient un risque, un danger potentiel ou réel pour la sécurité. Depuis, cette formation fait partie de la formation initiale les nouveaux agents. Outre les armes à feu, il existe d'autres aspects du danger qui se sont ajoutés et présentés depuis. À savoir : le nombre accru de véhicule lourd sur le parc routier, les problématiques de frontière, les menaces sur les réseaux sociaux, etc. (voir lettres en annexe) qui ne représentent qu'une partie connue !

Donc, nous demandons que la formation sur les armes à feu soit s'il a lieu, mise à jour et qu'elle soit redonnée à tous les contrôleurs routiers qui l'ont suivi voilà plusieurs années.

Centre de renseignements des policiers du Québec (CRPQ)

Nous avons **un accès partiel** au CRPQ, dans le cadre de ce type d'intervention, et tel que prescrit par la procédure au point 5.4, nous devrions avoir l'information à savoir si le conducteur détient les permis requis pour avoir ces armes, et s'il est légal. Dans le cas présent, les agents n'ont eu cette information.

Un accès partiel est une cueillette partielle et incomplète. Pour savoir à qui nous faisons à faire nous devons avoir toutes les informations pour analyser et traiter avec égard les usagers. Nous portons encore à votre attention que la procédure actuelle nous met à risque.

Comment faire ces vérifications si les armes sont dans le véhicule (5.5), au travers d'une fenêtre de voiture, la nuit, il n'est pas donné à tous de connaître la sorte et le calibre d'une arme à feu. Aussi de faire cette demande via le téléphone et de répondre à toutes les questions de sécurité prend du temps, nous demandons depuis longtemps que cet accès se fasse directement par l'ordinateur à bord de l'auto-patrouille, dont les normes de sécurité sont très élevées.

Étude de risques et indice de menaces

En terminant nous avons demandé à maintes reprises à l'employeur de faire une étude de risques et d'indice de menaces, à jour, sur tous les aspects du travail d'un contrôleur routier, cela n'a toujours pas été fait et démontre, selon nous que l'employeur n'est pas cohérent dans sa façon de gérer la santé et sécurité des contrôleurs routiers.

En terminant

Toutes nos demandes décrites dans cette plainte ne sont pas nouvelles et date depuis plusieurs années, certaines sont du ressort direct de l'employeur, d'autres passent d'autres instances, mais le rôle de l'employeur est tout aussi important.

Nous avons collaboré avec l'employeur lors les deux premiers rapports de 2002 et de 2011 concernant la mission, les mandats, les rôles des contrôleurs routiers. Depuis plusieurs événements ont évolué, changé et nous force à modifier les prérogatives de l'emploi, les rapports le confirme, le besoin d'équipement et de façon de faire doivent être contemporain pour travailler en toute sécurité et assurer notre protection.

Il est paradoxal que nous soyons obligés de porter une veste pare-balle, que nous ayons de la formation sur la manipulation des armes, que notre acte de nomination stipule clairement que nous pouvons intervenir lorsque nous sommes en présence d'armes, il y a une reconnaissance de l'employeur sur ce sujet, mais qu'en contrepartie on ne nous autorise pas d'en porter une!

Nous avons envoyé 2 lettres à l'employeur qui sont en annexe pour lui faire part de nos vives inquiétudes. Il y a eu une réunion en novembre 2019.

La Fraternité est ouverte à toutes améliorations de la sécurité et santé de ses membres, mais elle est très inquiète des délais de réponse de l'employeur, et elle ne désire pas, mais craint d'avoir à gérer la mort d'un de ses membres bientôt.

Vous trouverez aussi des articles qui expliquent des interventions récentes qui ont été médiatisées, et qui démontrent selon nous, que le danger de certaines de nos

interventions est vraiment réel et on ne peut y faire abstraction. Vous avez aussi des liens du site de l'employeur.

Merci

Jean-Claude Daignault
VP Santé-sécurité
FCCRQ
514-208-5575

Annexe 1 Lettre à l'employeur 15 février 2018



Le 15 février 2018

M. Claude Pigeon
Directeur général adjoint
Direction générale du soutien aux opérations
333 boulevard Jean Lesage
Québec (Québec)

Monsieur,

À titre de vice-président à la santé et de la sécurité au travail, je désire vous faire part de l'inquiétude de plusieurs de nos membres concernant de récents évènements, en lien avec notre capacité à intervenir dans des situations à haut risque où la possibilité de se retirer est limité. Vous comprendrez que je fais référence à l'arme de service.

L'événement du constable spécial du palais de justice de Maniwaki, les menaces sur les réseaux sociaux, armes à feu saisi par les douaniers dans des camions, récente poursuite d'un camion refusant de s'arrêter, le terrorisme en général et envers les agents de la paix, implication dans certaines opérations conjointes avec la police, etc. font maintenant parti de notre réalité et s'arrêterons pas.

Je ferai remarquer que nous sommes le seul corps d'agent de la paix au gouvernement du Québec qui n'est pas armé, de plus, plusieurs provinces canadiennes ont décidé d'armer des employés qui font sensiblement le même travail que nous.

Bien qu'il ne soit rien arrivé de tragique sur un contrôleur routier, allons-nous attendre un événement malheureux?

La Fraternité vous propose de travailler conjointement avec CRQ ce dossier, afin d'évaluer les risques inhérents au travail des contrôleurs routiers, et de faire les recommandations appropriées aux différentes instances gouvernementales.

Merci de votre intérêt.

Jean-Claude Daignault
Vice-président santé et sécurité FCCRQ

Annexe 2 Lettre à l'employeur 2 octobre 2019



Le 2 octobre 2019

M. Claude Pigeon
Directeur général adjoint
Direction générale du soutien aux opérations
333 boulevard Jean Lesage
Québec (Québec)

Monsieur,

Faisant suite à l'évènement qui s'est déroulé hier au poste de Charny concernant la présence d'armes à feu, je désire vous faire part de nos vives inquiétudes quant à notre capacité à intervenir de manière sécuritaire dans des situations à haut risque et où la possibilité de se retirer est limitée.

L'évènement met, selon nous, en lumière plusieurs lacunes dans nos façons d'intervenir dans ces situations, dont voici nos constats :

- Formation et manipulation des armes à feu inadéquate;
- Pouvoirs d'intervention restreints ;

- Absence d'assistance rapide des corps policiers;
- Procédures d'interventions mal adaptées aux réalités d'aujourd'hui
- Aucune information des corps policiers sur les dangers imminents

Ce dernier constat fait référence à l'inquiétant événement des impacts de balles reçus dans 2 de nos postes de contrôle dans le secteur de Gatineau.

De plus, la saison de la chasse étant entamée, celle-ci augmente considérablement la possibilité d'intervention en présence d'armes à feu. D'ailleurs, des opérations conjointes avec la Sûreté du Québec et les agents de la faune ont présentement lieu concernant la loi sur les armes à feu dans la région du Lac-Saint-Jean.

Il nous apparaît paradoxal que nous devons être recertifiés aux 3 ans pour intervenir en premiers soins, mais que rien n'existe concernant les armes à feu.

Comme écrit dans ma lettre du 15 février 2018, je vous ai fait remarquer que nous sommes toujours le seul corps d'agent de la paix au gouvernement du Québec qui n'est pas armé. Plusieurs provinces canadiennes ont décidé d'armer les employés qui font le même travail que nous.

Bien qu'il ne soit pas encore arrivé d'événement malheureux pour le moment, allez-vous attendre la survenance d'une situation tragique? Votre responsabilité et celle du gouvernement sont indéniables.

La Fraternité a été beaucoup trop patiente dans ce dossier historique, le 15 février 2018 on vous proposait une démarche qui, à ce jour, est toujours restée lettre morte.

Nous insistons pour avoir une rencontre sans délai sur ce sujet.

Merci de votre intérêt.

Jean-Claude Daignault
Vice-président santé et sécurité FCCRQ

Cc Eric Labonté, Président FCCRQ
Guy Nadeau, Vice-président VPCRSV- SAAQ
Nathalie Tremblay, Présidente et chef de la direction SAAQ
Geneviève Guilbault, Ministre de la sécurité publique
François Bonardel, Ministre des transports

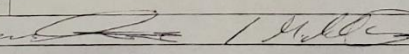
Annexe 3 Rapport SST

Déclaration d'événement en santé et sécurité du travail (SST-FOR-001)

Numéro			
(Réservé au Conseiller SST)			

Note Le travailleur victime d'une lésion professionnelle doit en aviser son supérieur immédiat ou à défaut un autre représentant de l'employeur avant de quitter l'établissement lorsqu'il en est capable, ou sinon dès que possible (art.265 LATMP)

(À compléter par l'employé)

Section 1 – Cueillette des faits			
1.1 Type d'événement			
<input type="checkbox"/> Accident <input type="checkbox"/> Incident <input checked="" type="checkbox"/> Situation à potentiel de risque <input type="checkbox"/> Maladie professionnelle			
1.2 Nature de l'événement			
<input type="checkbox"/> Menace physique <input type="checkbox"/> Agression physique <input type="checkbox"/> Accident de voiture <input checked="" type="checkbox"/> Autres : PRÉSENCE D'ARMES À FEU <input type="checkbox"/> Menace/agression verbale <input type="checkbox"/> Bris mécanique <input type="checkbox"/> Équipement <input type="checkbox"/> Mouvement, posture, manutention			
1.3 Identification de l'employé			
Nom LAROUCHE		Prénom KEVEN	
Corps d'emploi	3 1 0 310 - Contrôleur routier, classe principale	Centre de responsabilité	2 3 7 1 2371
Unité administrative	S 2 1 DR3	NAS (3 derniers chiffres)	
Quart de travail <input type="checkbox"/> Jour <input checked="" type="checkbox"/> Soir <input type="checkbox"/> Nuit			
1.4 Données sur l'événement			
Date	2020-01-13 (Année-Mois-Jour)	Heure	21:30 (HH-MM)
Tâche réalisée (au moment de l'événement) : INTERVENTION SUR ROUTE		Tierce personne impliquée <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
Lieu de travail (au moment de l'événement) : MÉTABETCHOUAN-LAC-À-LA-CROIX		Si oui, l'identifier : LAPERRIÈRE MICHAEL	
Adresse du lieu de travail (au moment de l'événement) : FACE À L'ARÉNA SUR 169 NORD			
Premiers soins reçus : <input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non Si oui, veuillez compléter les sous-sections 12.7 et 1.10.			
1.5 Témoins Faire compléter au témoin la sous-section 1.11			
<input type="checkbox"/> Oculaire <input type="checkbox"/> Après le fait Nom, prénom		Téléphone	
<input type="checkbox"/> Oculaire <input type="checkbox"/> Après le fait Nom, prénom		Téléphone	
1.6 Agression / menace			
Plainte à la police <input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non		Si oui → Numéro de dossier Date (Année-Mois-Jour)	
1.7 Blessure (Se référer à l'aide-mémoire)			
Partie du corps blessée		Nature de la blessure	
Mécanisme de blessure		Assistance médicale reçue (professionnel de la santé) <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
Description de la blessure			
Formulaire d'assignation temporaire remis au professionnel <input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non		Nom du professionnel de la santé rencontré	
Assignation temporaire autorisée par le professionnel <input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non			
1.8 Description détaillée de l'événement / pistes d'amélioration (Uniquement des faits objectifs, exempts de jugement)			
(Moment, Équipement, Lieux, Individu, Tâche, Organisation) (Joindre photos ou croquis en annexe)			
VOIR EN RÉFÉRENCE RAPPORT CIRCONSTANCIÉ POUR L'INTERVENTION S21-200113-007			
Pistes d'amélioration suggérées			
-DÉLAI D'INTERVENTION DE LA SÛRETÉ DU QUÉBEC PLUS RAPIDE (ATTENDE DE 45MIN) ON NE PEUT PAS RÉPLIQUER SI CELA DÉGÈNÈRE (PAS DE MOYEN DE DÉFENSE CONTRE UNE ARME À FEU)			
-PROCÉDURE SUR LES INTERVENTIONS AVEC ARMES À FEU N'EST PAS APPLICABLE ET NOUS EXPOSE AU DANGER INUTILEMENT.			
-POUVOIR DE FOUILLER L'INTÉRIEUR DU VÉHICULE POUR SÉCURISER LES LIEUX.			
-DEMANDE FORMELEMMENT À LA FRATERNITÉ DE S'IMPLIQUER POUR NOTRE SÉCURITÉ SUITE À L'ÉVÈNEMENT.			
1.9 Signature			
Norm de la personne à qui l'événement a été rapporté		TREMBLAY HERVEY	Événement rapporté le 2020-01-13 (Année-Mois-Jour)
Norm de la personne à qui a été remis le formulaire			Formulaire remis le (Année-Mois-Jour)
Signature du supérieur immédiat			Date (Année-Mois-Jour)
Signature de l'employé			Date (Année-Mois-Jour) 2020-01-20
1.10 Premiers soins (À compléter par le secouriste)			
Description des soins			
Nom du secouriste			
Signature		Date (Année-Mois-Jour)	
Transport de l'employé			
<input type="checkbox"/> À sa résidence <input type="checkbox"/> Hôpital ou clinique <input type="checkbox"/> Médecin traitant			
Moyen de transport utilisé :			
<input type="checkbox"/> Autre (veuillez l'identifier) :			
1.11 Déclaration du témoin (À compléter par le témoin, s'il y a lieu)			
Nom, prénom		<input type="checkbox"/> Oculaire <input type="checkbox"/> Après le fait	Nom, prénom
		<input type="checkbox"/> Oculaire <input type="checkbox"/> Après le fait	
VERSION DU TÉMOIN 1 (L'endos du formulaire)		VERSION DU TÉMOIN 2 (L'endos du formulaire)	