

RAPPORT D'ANALYSE

DOSSIER D'ANALYSE EN EMPLOI DE LA FORCE

COMITÉ DE LA DÉONTOLOGIE POLICIÈRE

Commissaire à la déontologie policière c

Agent Michaël JULIEN mat. 14442 et agente Vanessa JEAN mat. 14124

Membre de la Sûreté du Québec

Dossier C-2021-5289-1 et 5290-1 (18-0152)

PRÉSENTATION

Maître Elias Hazzam, avocat

Commissaire à la déontologie policière

RÉDACTION

Monsieur Stéphane Mathurin

Témoin expert en intervention policière

27 juin 2022



info@mpcanada.ca



1 844 MPCANADA
(1 844 672.2613)



CP 116
Bromont Succursale Bureau-Chef
Bromont (Québec) J2L 1A9



mpcanadaexperts.com

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|---|-----|
| PRÉSENTATION DU MANDAT | 3 |
| ▪ Résumé de l'évènement | 4 |
| ▪ Demande du requérant | 5 |
| FAITS | 6 |
| MÉTHODOLOGIE D'ANALYSE | 13 |
| ANALYSE DE L'EXPERT. | 15 |
| OPINION DE L'EXPERT | 50 |
| CONCLUSION | 54 |
| ANNEXE A : GUIDE DES PRATIQUES POLICIÈRES | 55 |
| ANNEXE B : POLITIQUE DE GESTION SQ | 66 |
| ANNEXE C : PRÉCIS DE COURS (École nationale de police du Québec) | 86 |
| ANNEXE D: C.V. DE L'EXPERT STÉPHANE MATHURIN | 135 |
| ANNEXE E : DÉCLARATION RELATIVE À L'EXÉCUTION DE LA MISSION DE L'EXPERT | 141 |

1. PRÉSENTATION DU MANDAT

Le 10 mars 2022, Maître Elias Hazzam, du bureau du Commissaire à la déontologie policière désire retenir les services de l'entreprise MP Canada Inc., par l'entremise de son expert Stéphane Mathurin, afin de procéder à l'analyse de l'évènement dans la cause Commissaire à la déontologie policière c. agent Michaël Julien mat. 14442 et agente Vanessa Jean mat. 14124 de la Sûreté du Québec. Dossier C-2021-5289-1 et 5290-1 (18-0152).

Monsieur Mathurin fut policier de 1993 à 2022. Principalement au service de Police de la Ville de Montréal. Il a œuvré notamment comme superviseur d'opération de gendarmerie pour plus de 10 ans et instructeur en usage judiciaire de la force en tant qu'agent, superviseur et chef d'unité de formation pendant 14 années où il a développé une solide expertise en analyse d'emploi de la force policière, en conduite d'urgence, en intervention spécialisée et en gestion de crise. Monsieur Mathurin a également développé une expertise en maintien et rétablissement de l'ordre à titre de chef d'unité.

Il fut aussi Directeur adjoint, chef de la gendarmerie et des unités spécialisées à la Régie de police de la Rivière du Nord où il a eu comme autre tâche d'analyser plusieurs poursuites policières.

Il a siégé sur de nombreux comités municipaux, régionaux et provinciaux soit en usage de la force, conduite automobile et autres matières policières.

Témoin expert en emploi de la force depuis 2007, Monsieur Mathurin fut reconnu témoin expert en matière policière à la Cour du Québec (division civile), à la Cour du Québec (division criminelle) et à la Déontologie policière.

37

38 2. RÉSUMÉ DE L'ÉVÈNEMENT

39

40 Dans ce dossier, il s'agit d'une intervention policière initiée comme une poursuite
41 automobile qui a eu comme finalité, un tir policier suite à une agression au couteau
42 de la part du conducteur fuyard.

43

44 Dans le cadre de mon analyse et en lien avec la demande du requérant, je ne me
45 concentrerai que sur la poursuite automobile. Je terminerai mon expertise juste avant
46 l'agression au couteau.

47

48 Le dimanche 20 août 2017, vers 17h48 à La Sarre, l'agent Julien est seul à bord de
49 son véhicule patrouille. Alors qu'il attend au feu de circulation, un conducteur d'un
50 véhicule routier lance sur son auto-patrouille une canette de bière et par la même
51 occasion, fait un signe avec ses doigts s'apparentant à un tranchage de la gorge et
52 redémarre en trombe. L'agent Julien débute un processus d'interception, mais le
53 suspect ne s'immobilise pas malgré les gyrophares et sirènes activés du véhicule
54 patrouille.

55

56 S'en suit une poursuite automobile à l'intérieur du centre de la municipalité. Le fuyard
57 commet plusieurs infractions au Code de la sécurité routière et par le fait même risque
58 l'intégrité physique, voire la vie des citoyens étant poursuivi par le policier Julien. Ils
59 seront rejoints par l'agente Jean, elle-même à bord d'un véhicule lettré avec les
60 systèmes d'urgence activés.

61

62 L'agent Julien est le véhicule d'interception et l'agente Jean agit comme véhicule de
63 protection. L'agente Jean double le véhicule d'interception. Un impact latéral se
64 produit entre son véhicule et celui du fuyard.

65

66 Le véhicule de l'agente Jean est endommagé. Elle demande à son coéquipier sur
67 les ondes radio de cesser la poursuite. Elle stipule que véhicule ne fonctionne pas
68 correctement, qu'ils possèdent le numéro d'immatriculation du véhicule fuyard et
69 qu'elle a vu le conducteur.

70

71

72 L'agent Julien refuse de cesser la poursuite et continue de suivre le véhicule suspect.

73 L'agente Jean continue de suivre la poursuite à distance.

74

75 Sur la Route 393, l'agente Jean immobilise son véhicule en sens inverse dans la voie
76 numéro 1, le devant de son véhicule pointe vers le sud.

77

78 Monsieur [REDACTED] circule vers le nord sur la Route 393 et fait un face-à-face avec le
79 véhicule immobile de l'agente Jean.

80

81 Mon analyse de l'évènement se termine à ce moment.

82

83

84 3. DEMANDES DU REQUÉRANT

85

86 Dans sa requête, Maître Elias Hazzam demande une expertise dont le but principal
87 consiste à déterminer si l'enclenchement et le maintien de la poursuite automobile
88 dans ce dossier était appropriée, compte tenu de l'ensemble des circonstances, et si
89 les méthodes employées par les intimés respectent les pratiques usuelles de la
90 Sûreté du Québec et/ou de l'École nationale de police du Québec.

91 L'expert devra notamment donner son opinion sur les circonstances et l'opportunité
92 de mettre fin à la poursuite, les vitesses acceptables de poursuite automobile en
93 milieu urbain en présence de véhicules civils et de piétons, le fait de rouler en
94 parallèle avec le véhicule fuyard, l'application de la technique de la boîte et/ou le fait
95 d'entrer en collision avec le véhicule fuyard, le fait de maintenir la poursuite malgré
96 la demande d'une collègue de l'interrompre et la prudence suggérée par un
97 superviseur, le fait pour l'agente Jean de demeurer impliquée dans une poursuite
98 malgré ses doutes sur la capacité de son véhicule ainsi que le positionnement
99 éventuel de ce dernier en sens inverse dans l'espoir de faire immobiliser le véhicule
100 fuyard.

101

102

103

104

105 **4. FAITS**

106

107 À la lecture de l'ensemble des documents et de l'écoute des enregistrements qui me
108 sont présentés et dont l'énumération s'effectue au point cinq (5) de ce document, je
109 suis en mesure d'établir les faits suivants :

110

111 1. L'évènement se déroule dans la Ville de La Sarre, le dimanche 20 août 2017
112 vers 17h48;

113

114 2. La météo est d'environ 23 degrés Celsius, le ciel est clair et la chaussée
115 asphaltée est sèche;

116

117 3. L'agent Michaël Julien, matricule 14442 de la Sûreté du Québec, est seul à
118 bord d'un véhicule lettré de la Sûreté du Québec numéro 8010 de marque
119 Chevrolet Impala;

120

121 4. L'agente Vanessa Jean matricule 14124 de la Sûreté du Québec est seule
122 à bord d'un véhicule lettré de la Sûreté du Québec numéro 8137 de marque
123 Ford Taurus;

124

125 5. Monsieur [REDACTED] circule à bord d'une automobile Ford Contour
126 1997 blanc, immatriculée [REDACTED] du Québec;

127

128 6. Aucun appel au service d'urgence en lien avec cet évènement n'est
129 mentionné dans la preuve qui m'est présentée;

130

131 7. L'évènement débute sur la 2^e Rue sud (Route 393) intersection 12^e Avenue;

132

133 8. Le conducteur [REDACTED] a lancé une canette contenant un liquide
134 s'apparentant à de la bière sur le véhicule de l'agent Julien qui attend au
135 feu de circulation de l'intersection;

136

137 9. Le conducteur [REDACTED] effectue un signe avec ses doigts (simulant de se
138 couper la gorge) en regardant l'agent Julien et démarre avec une forte
139 accélération;

140

141 10. L'agent Julien active les gyrophares et sirènes d'urgence de son véhicule
142 et les garde en fonction tout au long de l'intervention;

143

144 11. Le processus d'interception s'effectue en direction sud sur la 2^e Rue sud
145 (Route 393);

146

- 147 12. L'agent Julien atteint une vitesse d'environ 140 km/h.
148
- 149 13. Face à la polyclinique médicale, au 671 Route 393, Monsieur [REDACTED]
150 effectue un demi-tour (180 degrés). À ce même moment, il regarde le
151 policier Julien qui est en parallèle, mais en sens opposé et lui fait une
152 seconde fois le signe de se couper la gorge avec son doigt, dans le même
153 temps, il simule une arme de poing avec ses doigts.
154
- 155 14. Monsieur [REDACTED] ne s'immobilise pas. La poursuite débute à cet instant.
156
- 157 15. La poursuite s'effectue sur une distance de 8,74 kilomètres sur une durée
158 approximative de huit (8) minutes et emprunte le trajet suivant :
- 159
- 160 1. 2^e Rue Sud (Route 393) direction nord
 - 161 2. 3^e Avenue direction ouest
 - 162 3. Passage privé de la caserne de pompier
 - 163 4. 4^e Avenue direction est
 - 164 5. 2^e Rue Sud (Route 393) direction sud
 - 165 6. 12^e Avenue direction ouest
 - 166 7. Rue Principale direction nord
 - 167 8. 11^e Avenue direction est
 - 168 9. Avenue du Parc direction sud
 - 169 10. 12^e Avenue direction est
 - 170 11. 2^e Rue Sud (Route 393) direction sud
 - 171 12. Demi-tour dans la cour privée du commerce de pneus
172 GBM, (194, Route 393 Sud, La Sarre)
 - 173 13. 2^e Rue Sud (Route 393) direction nord
 - 174 14. Impact et fin de la poursuite face au 225, Route 393 en
175 direction nord.
176
- 177 16. La zone de la poursuite est commerciale et résidentielle, en milieu rural.
178
- 179 17. Une partie de la poursuite s'effectue sur la Route 393 constituée de deux
180 (2) voies en direction nord et deux (2) en direction sud, séparées par une
181 ligne jaune. On y retrouve entre autres:
182
- 183 a. Une limite de vitesse de 50 km/h sauf au sud de l'hôpital qui est de 70
184 km/h.
185
 - 186 i. Trois (3) stations-service;
 - 187 ii. Au moins deux (2) restaurants ouverts (McDonald's, Tim
188 Horton);
 - 189 iii. Une (1) traverse piétonnière (avec feu de circulation);
 - 190 iv. Un (1) motel;

- 191 v. Un (1) hôpital;
192 vi. Une (1) voie ferrée;
193 vii. Des trottoirs de chacun des côtés, mais pas de piste cyclable;
194 viii. Un (1) viaduc;
195 ix. Un (1) sens unique en direction sud qui est emprunté lors de la
196 poursuite;
197 x. 14 intersections seront franchies sur ce tronçon.
198
199
200 18. Une autre partie de la poursuite s'effectue dans la zone résidentielle,
201 possédant des rues à une voie de chaque côté, à l'exception de la rue
202 Principale. On y retrouve entre autres;
203
204 a. Une limite de vitesse de 50 km/h
205 b. Une (1) caserne de pompier;
206 c. Une (1) école avec un parc de jeux pour enfants accessible;
207 d. Plusieurs résidences privées avec entrée charretière;
208 e. Une (1) piste cyclable;
209 f. Aucun trottoir n'est observé dans la zone résidentielle, sauf sur la rue
210 Principale;
211 g. Une (1) polyvalente;
212 h. 11 intersections en zone résidentielle au total.
213
214 19. Après analyse des rapports des agents, je note au moins :
215
216 a. Cinq (5) passages sur feu rouge à une intersection;
217
218 i. 2^e Rue sud et 21^e Avenue direction nord;
219 ii. 2^e Rue sud et 9^e Avenue direction nord;
220 iii. 2^e Rue sud et 5^e Avenue direction nord;
221 iv. 2^e Rue sud et 9^e Avenue direction sud;
222 v. 2^e Rue sud et 5^e Avenue direction sud;
223
224 b. Une (1) circulation en sens inverse à environ 50 km/h sur la 2^e Rue sud
225 entre les 11^e et 12^e avenues totalisant une distance approximative de
226 290 mètres;
227
228 c. Trois (3) arrêts obligatoires non effectués par le fuyard (je n'ai aucune
229 indication concernant les policiers)
230
231 i. 4^e Avenue et 2^e Rue sud direction est;
232 ii. 12^e Avenue et rue Principale direction ouest;
233 iii. Rue Parc et 12^e Avenue direction sud.
234

- 235 20. L'agent Julien a dès le début activé ses gyrophares et sirènes et les a
236 gardés en opération tout au long de la poursuite;
237
- 238 21. L'agent Julien voit le conducteur lors du premier demi-tour;
239
- 240 22. L'agent Julien mentionne le numéro de plaque du véhicule fuyard sur les
241 ondes radio;
242
- 243 23. La vitesse de la poursuite varie entre 30 km/h et 130 km/h selon les
244 communications radios de l'agent Julien ainsi que les rapports des deux
245 agents;
246
- 247 24. Près du restaurant McDonald's (616 2^e Rue Sud) le fuyard se retourne alors
248 qu'il conduit pour regarder vers l'agent Julien qui le suit et lui pointe son
249 doigt en simulant une arme à feu;
250
- 251 25. À une vitesse approximative de 100 km/h, Monsieur [REDACTED] franchit le feu
252 rouge sans ralentir à l'intersection de la 2^e Rue sud et 12^e Avenue (direction
253 nord) suivi du véhicule du policier Julien qui ralentit, mais ne s'immobilise
254 pas;
255
- 256 26. L'agent Julien mentionne dans son rapport qu'il y a beaucoup de circulation
257 et que le suspect effectue plusieurs zigzags;
258
- 259 27. À environ 80 km/h le fuyard, sans ralentir, il va traverser sur le feu rouge à
260 l'intersection de la 2^e Rue sud et 9^e Avenue (direction nord) suivi de l'agent
261 Julien qui ralentit;
262
- 263 28. À l'intersection 2^e Rue et 5^e Avenue, l'agent Julien mentionne dans son
264 rapport daté du 2017-08-20 à la page 3, ligne 6 et je cite : « ...je vois qu'il y
265 a un bon volume de véhicule. Je ne peux pas dire le nombre exact, mais il
266 y avait des véhicules qui circulaient dans l'intersection. »
267
- 268 29. Avec un ralentissement (vitesse non spécifiée) le fuyard va traverser le feu
269 rouge de l'intersection 2^e Rue et 5^e Avenue (direction nord) suivi de l'agent
270 Julien;
271
- 272 30. Le fuyard effectue une manœuvre à risque en braquant ses roues
273 brusquement devant la caserne de pompier, pour circuler entre la caserne
274 et un second bâtiment. L'espace est alors réduit à environ dix (10) mètres.
275 Il circule dans un secteur où il existe un angle mort important pour un
276 éventuel piéton qui sortirait de la caserne de pompier;
277

- 278 31. L'agent Julien mentionne dans son rapport complémentaire daté du 2017-
279 08-20 à la page 3, ligne 18 et je cite : « *Je pensais que les pneus du*
280 *véhicule allaient sortir des roues tellement qu'il (le suspect) a fait un*
281 *mouvement brusque et sec.* »
282
- 283 32. L'agente Jean rejoint la poursuite comme véhicule de protection sur la 4^e
284 Avenue, angle rue Principale, direction ouest, soit juste au sud de la
285 caserne de pompier;
286
- 287 33. Le fuyard ne s'immobilise pas face au panneau d'arrêt obligatoire situé à
288 l'intersection de la 4^e Avenue et la 2^e Rue (393);
289
- 290 34. L'agent Julien mentionne sur les ondes radio à 17 :51 :25 et je cite : « y fait
291 des manœuvres dangereuses encore... »
292
- 293 35. L'agente Jean parle d'effectuer une « boîte » sur les ondes radio sans plus
294 de précision;
295
- 296 36. À une vitesse inconnue, le fuyard ne s'immobilise pas au feu rouge de
297 l'intersection 2^e Rue et 5^e Avenue (direction sud). Il est suivi des agents
298 Julien et Jean;
299
- 300 37. Sans ralentir et à une vitesse estimée par l'agente Jean de 70 km/h,
301 Monsieur █████ va franchir l'intersection de la 2^e Rue et 9^e Avenue
302 (direction sud), alors que le feu est rouge;
303
- 304 38. L'agente Jean mentionne dans son rapport complémentaire daté du 2017-
305 08-20 à la page 1 dernière ligne et je cite : « Je dis sur les ondes à l'agent
306 Julien : « ralenti, on a sa plaque, avant qui arrive quelques choses ». Je ne
307 me souviens pas ce qu'il répond. » En fait, selon les ondes radio il est alors
308 17 :52 et elle le dit par deux (2) fois clairement. L'agent Julien ne répond
309 pas;
310
- 311 39. Le véhicule fuyard, s'engage en sens inverse sur la Route 393 entre la 11^e
312 et 12^e avenue, suivi des deux (2) véhicules policiers. Il n'y a pas de
313 circulation en contre sens à ce moment.
314
- 315 40. L'agente Jean double le véhicule de l'agent Julien sur le rue Principale;
316
- 317 41. L'agente Jean circule en sens inverse sur le rue Principale à environ 30
318 km/h en parallèle au véhicule de Monsieur █████
319
- 320 42. L'agent Julien observe que le conducteur se frappe la tête. Il considère le
321 conducteur en crise, il le mentionne sur les ondes à 17 :53 :27;

- 322
323
324
325
326
327
328
329
330
331
332
333
334
335
336
337
338
339
340
341
342
343
344
345
346
347
348
349
350
351
352
353
354
355
356
357
358
359
360
361
362
363
364
365
43. L'agente Jean voit le conducteur (Monsieur [REDACTED]);
 44. L'agente Jean circule en sens inverse sur la 11^e Avenue à environ 50 km/h en parallèle au véhicule de Monsieur [REDACTED];
 45. À la hauteur de l'intersection 11^e Avenue et la rue Parc, le coin avant droit du véhicule de l'agent Jean va entrer en contact avec les portières côté gauche (conducteur) du véhicule de Monsieur [REDACTED];
 46. L'intersection se situe dans une zone résidentielle où l'on retrouve des résidences aux quatre coins de l'intersection. Il n'y a pas de circulation à ce moment selon l'agent Julien;
 47. Le véhicule fuyard va continuer sa route;
 48. L'agente Jean remarque que son véhicule est défectueux et le mentionne sur les ondes radio;
 49. L'agente Jean mentionne dans son rapport complémentaire daté du 2017-08-20 à la page 2, 5^e paragraphe ligne 2 et je cite : « Je demande à l'agent Julien d'arrêter de le poursuivre. »
 50. L'agent Julien mentionne dans son rapport complémentaire daté du 2017-08-20 à la page 4, ligne 9 et je cite : « *l'agente Jean m'informe sur les ondes que son auto-patrouille ne fonctionne plus. Elle me mentionne également de ralentir et d'arrêter la poursuite puisque nous avons le numéro de plaque du suspect. Je l'informe que je vais le suivre puisque nous ne circulons à une vitesse respectable que je ne peux pas mentionner, car que je n'ai pas regardé l'odomètre de mon véhicule patrouille. Par contre, je sais que nous circulons à une vitesse beaucoup moins dangereuse qu'auparavant dans la poursuite. De plus, le suspect est un danger immédiat pour la population et pour sa vie.* »
 51. L'agent Julien stipule qu'il suit le véhicule suspect pour la sécurité de la population, rapport complémentaire daté du 2017-08-20 à la page 4, ligne 2^e paragraphe et je cite : « *J'ai décidé de continuer de suivre le véhicule pour la sécurité de la population, car je trouvais les manœuvres du véhicule suspect très dangereuses. Je voulais que les usagers de la route et tous les autres gens soient au moins informés avec les sirènes et gyrophares de mon véhicule patrouille.* »

366
367
368
369
370
371
372
373
374
375
376
377
378
379
380
381
382
383
384
385
386
387
388
389
390
391
392

52. Monsieur [REDACTED] tourne brusquement à gauche dans le commerce de pneus GBM et passe près d'un véhicule qui circule en sens inverse.
53. L'agente Jean continue à suivre à distance la poursuite et se rend sur la 2^e Rue (Route 393) en direction sud.
54. L'agente Jean voit le véhicule blanc sortir de la cour de Dimension Sport et place volontairement son véhicule dans la voie 1 (direction nord) en sens inverse, le devant de son véhicule faisant face au sud.
55. L'agent Julien va évaluer une vitesse d'environ 70 km/h du véhicule suspect lors de l'impact avec le véhicule de l'agente Jean qui est immobilisé.
56. L'agente Jean n'avait pas sa ceinture de sécurité lors de l'impact;
57. Le véhicule fuyard continue son erre d'aller pour s'immobiliser à quelques mètres en bordure de la Route 393 direction Nord;
58. La poursuite se termine à ce moment.

393
394
395
396
397
398
399
400
401
402
403
404
405
406
407
408
409
410
411
412
413
414
415
416
417
418
419
420
421
422
423
424
425
426
427
428
429
430

5. MÉTHODOLOGIE D'ANALYSE

Voici, l'ensemble des documents dont j'ai pris connaissance pour effectuer mon analyse spécifiquement dans ce dossier.

1. Le guide des pratiques policières SECTION 2.0 SOUS-SECTION 2.1 SUJET 2.1.4, 2014-04-25;
2. Le Précis cours de L'ÉNPQ PGI-003 Poursuite policière et interception, 2012-12-06;
3. La politique de gestion - Poursuite policière – OPÉR. GÉN. -30, 2010-08-11;
4. Le rapport d'enquête du Bureau d'enquêtes indépendantes BEI-170820-001
5. Le rapport d'événement portant le numéro 143-170820-005;
6. La carte d'appel;
7. La vidéo de l'agent S. Fournier matricule 2546 de la Section de l'identité judiciaire du SPVM daté du 2017-08-21;
8. L'ensemble des photos prises et soumises dans le dossier d'enquêtes;
9. Le rapport d'accident pourtant le numéro 40143170820005;
10. Le rapport d'enquête collision;
11. Rapport de l'agent Michaël Julien :
 - Suite du rapport de l'agent Michaël Julien
 - Déclaration écrite de l'agent Michaël Julien
 - Statut du policier
 - Résumé de rencontre
 - Croquis (4)
 - Bilan de formation
 - Rapport circonstancié décrivant la poursuite policière

- 431
432
433 12. Rapport de l'agente Vanessa Jean
434
435 ▪ Déclaration de l'agente Vanessa Jean
436 ▪ Statut du policier
437 ▪ Résumé de rencontre
438 ▪ Croquis (2)
439 ▪ Bilan de formation
440 ▪ Rapport circonstancié décrivant la poursuite policière
441 incluant un croquis
442 ▪ Dossier d'une collision d'un véhicule routier
443 ▪ Déclaration d'un accident du travail
444
445 13. Rapport complémentaire de Mathieu Chabot;
446
447 ▪ Extrait du calepin de notes de l'agent Mathieu Chabot
448
449 14. Rapport de l'agente Sonia Robitaille;
450 15. Rapport de l'agente Joëlle Dion;
451 16. Rapport de l'agente Annie Dumont;
452 17. L'ensemble des photos prises des véhicules, lieux, pièces à
453 conviction, scène;
454 18. BEI-170820-001 - ██████████ enregistrement;
455 19. BEI-170820-001 - ██████████ enregistrement;
456 20. BEI-170820-001 - ██████████;
457 21. Enregistrement contenant les ondes radio de l'évènement;
458 22. Citation du Commissaire à la déontologie dossier C-2021-5289-1 et
459 5290-1 (18-0152);
460 23. Rapport d'enquête de l'enquêteur ██████████ pour le
461 Commissaire à la déontologie policière, dossier numéro 18-0152 et
462 l'ensemble de ses annexes;
463 24. Déclaration, lettre et courriel de Madame ██████████;
464 25. Déclaration et texto de Madame ██████████
465 26. Google Earth et Google Map;
466 27. Carte de la Ville de La Sarre, Québec;
467

468

469

470 6. ANALYSE DE L'EXPERT

471

472 Il s'avère crucial d'analyser l'évènement par étape. Les policiers perçoivent ou
473 reçoivent l'information et l'analyse chronologiquement. Ne pas respecter la ligne de
474 temps de cette intervention constituerait une analyse erronée. Pour cette raison, la
475 condition sine qua non est de ne pas considérer la finalité, soit l'agression au couteau
476 et la fusillade, ni le résultat des enquêtes pour établir la justification de la poursuite et
477 déterminer si les actions entreprises tout au long de celle-ci respectent les règles
478 établies en semblable situation.

479

480 Pour effectuer mon analyse, je sépare l'intervention en phases pour mieux
481 comprendre les circonstances et évaluer la conformité des techniques déployées
482 soit :

483

484 6.1 Début de l'intervention

485

486 Selon la trame factuelle, Monsieur [REDACTED] a initialement lancé une canette
487 sur le véhicule de patrouille de l'agent Julien et lui aurait fait un signe avec ses doigts
488 s'apparentant à se trancher la gorge tout en le regardant. Par la suite, le conducteur
489 est parti avec une forte accélération.

490

491 À cette étape, je considère que l'agent Julien possède les éléments pour entamer un
492 processus d'interception de véhicule et selon le cas, de procéder à l'arrestation du
493 suspect.

494

495 6.2 Le processus d'interception

496

497 Le processus d'interception est l'étape initiale où un policier entame pour la première
498 fois, les manœuvres nécessaires pour faire comprendre au conducteur d'un véhicule
499 qu'il doit s'immobiliser pour interagir avec lui. À cette étape, le conducteur ciblé peut
500 ne pas savoir qu'il fait l'objet d'une intervention et le policier doit dans la mesure du
501 possible s'en assurer.

502

503 Lorsque les manœuvres ont échoué ou suite à des signes évidents que le conducteur
504 ne s'immobilisera pas à la demande du policier, nous pouvons mentionner que le
505 processus de poursuite s'entame.

506

507 Selon le Précis de cours de l'École nationale de police du Québec (ENPQ) sur les
508 poursuites policières et interception PGI-0003 version du 6 décembre 2012 à la page
509 11, 2^e paragraphe nous pouvons y lire :

510

605

606

607 Tout au long de l'intervention, le policier doit analyser si la poursuite n'est pas plus
608 risquée pour les citoyens, les policiers et le suspect, que l'infraction pour laquelle il
609 maintient la poursuite.

610

611 Dans le cas qui nous concerne, l'agent Julien détermine que les gestes de Monsieur
612 [REDACTED] constituent des motifs suffisants pour maintenir la poursuite soit :

613

- 614 1- Signe de trancher sa gorge avec ses doigts;
- 615 2- Imitation d'une arme de poing avec ses doigts;
- 616 3- Attitude erratique du conducteur (conduite dangereuse, zigzag);
- 617 4- Le suspect se frappe la tête;
- 618 5- Objet (canette) lancé sur le véhicule patrouille.

619 Cependant, il faut aussi analyser les risques que procure la poursuite.

620

621 **6.3.2 Analyse du risque**

622

623 Basé sur la trame factuelle, la conduite automobile de Monsieur [REDACTED] représente un
624 danger immédiat pour la population et pour cause :

625

- 626 1- Il ne s'immobilise pas et franchit plusieurs intersections à une vitesse variant
627 de 70 à 100 km/heure alors que les feux sont rouges;
- 628 2- Il circule à une vitesse de 130 km/h, mentionné par l'agent Julien sur les
629 ondes radio, mais, l'endroit n'est pas confirmé;
- 630 3- Il regarde vers l'arrière alors qu'il conduit à haute vitesse;
- 631 4- Il circule dans des zones résidentielles parfois à des vitesses de 70 km/h;
- 632 5- Il n'effectue pas les arrêts obligatoires, lorsque signalés par enseigne;
- 633 6- Effectue des louvoiements (zig zag) à une vitesse de plus de 70 km/h;
- 634 7- Effectue un virage risqué devant la caserne de pompier;
- 635 8- Circule à bonne vitesse dans un espace restreint entre la caserne de pompier
636 et la bibliothèque;
- 637 9- Circule en sens inverse sur la route principale;
- 638 10- Continue sa course malgré un impact avec le véhicule de l'agente Jean.

639

640 Dans la vidéo du Service d'identité judiciaire du SPVM, agent S. Fournier matricule
641 2546, datée du 21 août 2017*, on constate des aspects qui se doivent d'être
642 considérés par les policiers, tels :

643

644

645 * Il est à noter que la vidéo est erronée dans le parcours entre le temps 06 :37 :07 et
646 le temps 06 :40 :00. Donc, je ne tiens pas compte de cette partie pour mon analyse.

647

648

649 1- La présence de commerces ouverts de restaurations rapides et des stations-
650 service;

651 2- La présence d'un parc d'amusement pour enfant;

652 3- La présence de piste cyclable et l'absence de trottoir à plusieurs endroits ce
653 qui implique que les citoyens marchent dans la rue;

654 4- La présence de nombreuses intersections avec ou sans feu de circulation ou
655 panneaux d'arrêt;

656 5- La présence d'une caserne de pompier;

657 6- La présence d'un hôpital;

658 7- La présence de nombreuses entrées charretières de résidences privées et des
659 commerces.

660

661 La Ville de La Sarre possède une population d'environ 7000 habitants, la zone de la
662 poursuite est considérée comme son centre-ville.

663

664 Il y a présence de véhicules routiers, il n'est pas possible de déterminer s'il y avait
665 présence de piétons et cyclistes. Je peux mentionner qu'il y a des véhicules qui
666 circulaient sur le même chemin et sur les chemins transversaux via, entre autres, le
667 rapport complémentaire de l'agent Julien qui en fait mention à quelques reprises,
668 dont la situation suivante :

669

670 À l'intersection 2^e Rue et 5^e Avenue, l'agent Julien mentionne dans son rapport daté
671 du 2017-08-20 à la page 3, ligne 6 et je cite :

672

673 « ...je vois qu'il y a un bon volume de véhicule. Je ne peux pas dire le
674 nombre exact, mais il y avait des véhicules qui circulaient dans
675 l'intersection. »

676

677 Il est aussi important de constater que plusieurs intersections sur la 2^e Rue n'offrent
678 pas un angle de vision pour voir les véhicules qui circulent sur la voie transversale
679 particulièrement les véhicules en provenance de la droite de Monsieur [REDACTED]

680

681

682
683
684
685
686
687
688
689
690

L'image 1, tirée de la vidéo du Service d'identité judiciaire du SPVM, agent S. Fournier matricule 2546, datée du 21 août 2017, démontre qu'environ 50 mètres avant l'intersection de la 2^e Rue sud (393) et la 9^e Avenue, en direction nord, un conducteur a une vision en partie voilée et ne peut voir les véhicules circulant vers l'ouest sur la 9^e Avenue.



691
692
693
694
695
696
697
698
699
700
701
702
703
704

Image 1, tirée du vidéo de la SIJ SPVM

705
706
707
708
709
710
711
712

L'image 1A démontre une vue à 35 mètres de l'intersection 2^e Rue et 9^e Avenue, tirée du même Vidéo Image 1A, tirée du vidéo de la SIJ SPVM.



713
714
715
716
717
718
719
720
721
722
723
724
725
726
727
728

Tirée du même Vidéo Image 1A, tirée du vidéo de la SIJ SPVM

Le coin nord de la bâtisse du concessionnaire Chevrolet à gauche sur l'image 1 est à 35 mètres de l'intersection (vérifié avec google map). Comme le chapiteau est pratiquement en avant de la bâtisse, je peux affirmer avec une faible marge d'erreur, qu'il n'est pas possible de voir au moins 50 mètres avant l'intersection si un véhicule circule sur la 9^e Avenue d'Est en Ouest. L'image 1A démontre la vision d'un conducteur à l'arrêt à 35 mètres de l'intersection.

Le conducteur qui circule sur la 9^e Avenue de l'Est vers l'Ouest a sa vue obstruée par le chapiteau et les véhicules situés à droite de la photo.

729

730

731

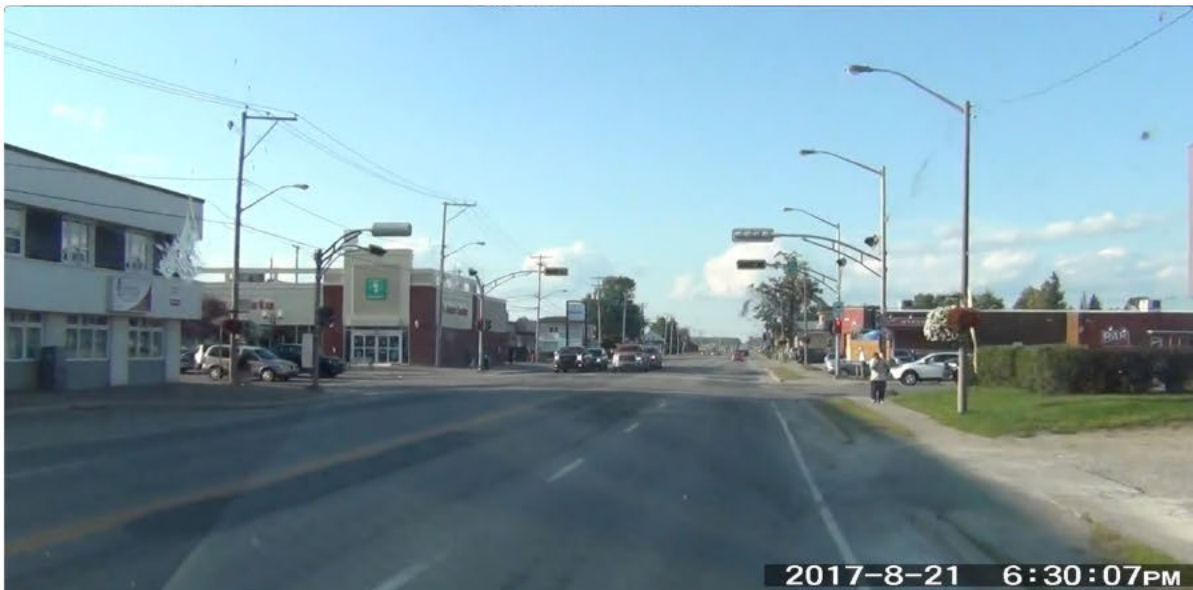
732

733

734

735

La même situation se reproduit à l'intersection de la 2^e Rue et 5^e Avenue où un conducteur qui circule vers le nord ne peut apercevoir les véhicules en provenance de l'Est. Les images 1B et C sont tirées toujours de la même vidéo de la SIJ SPVM 2017-08-21. 1B est à une distance environ à une distance de 50 mètres et 1C est à une distance d'environ 25 mètres de l'intersection.



736

Image 1B



737

738

Image 1C

739
740
741
742
743
744
745
746

Cette même intersection de la 2^e Rue et 5^e Avenue cette fois, du côté nord qui sera aussi empruntée dans cette direction lors de la poursuite, n'offre pas au conducteur qui circule vers le sud un bon angle de vision pour apercevoir en avance les véhicules qui circulent de l'Ouest vers l'Est. Les images 1D et E sont tirées de la même vidéo de la SIJ SPVM 2017-08-21. 1D est à une distance d'environ 50 mètres et 1E est à une distance d'environ 25 mètres de l'intersection.



747

Image 1D



748
749

Image 1E

750
751
752
753
754
755
756

L'image 1F, tirée de la même vidéo, démontre que l'espace de circulation situé entre le poste d'incendie et la bibliothèque n'offre pas un angle de vue sécuritaire si un piéton circule à l'arrière de la caserne.



757
758
759

Image 1F

6.4 Intensité de la poursuite

760
761
762
763
764
765
766
767
768
769
770
771
772
773
774
775
776
777
778

Tout au long de la poursuite, le suspect et les policiers subissent diverses tensions. L'enseignement en conduite d'urgence, mais aussi en usage de la force policière fait état de réactions physiques et psychologiques significatives et qui augmentent selon l'intensité et la durée de l'action. Les dangers que représente l'intervention en soi, les risques pris, les décisions spontanées ainsi que la vitesse y sont de grands contributeurs.

Dans la preuve qui m'est présentée, il est difficile d'établir le niveau de stress des participants. Toutefois, la grande majorité des 23 policiers que j'ai rencontrés dans le cadre d'une rétroaction suite à une poursuite automobile, ainsi qu'un grand pourcentage des 2800 policiers du Service de police de la Ville de Montréal, dont j'ai supervisé leur formation en interception de véhicule et poursuite à pied, ont mentionné avoir vécu les effets suivants :

779

780 6.4.1 Un champ visuel rétréci (effet tunnel)

781

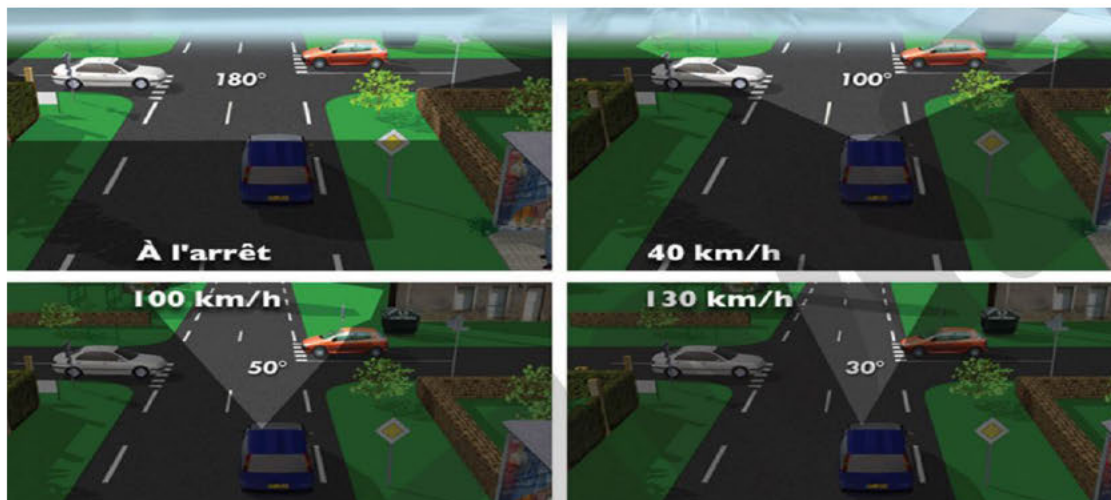
782 Le champ visuel est cette partie de l'espace qui permet de percevoir des objets en
783 même temps que les yeux fixent un point.

784

785 Selon la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) le champ visuel à
786 l'arrêt (ou à basse vitesse) se situe entre 150 et 180 degrés. Il réduit à 100° quand le
787 conducteur atteint les 30 kilomètres/heure. À 70 km/h, le champ visuel n'est plus que
788 de 75° et de 45° lorsque l'usager atteint 100 km/heure. Il n'est que de 30 à 130
789 km/heure.

790

791 Ce phénomène impacte l'ensemble des usagers de la route. En réduisant
792 drastiquement la visibilité périphérique du conducteur, l'effet tunnel rend beaucoup
793 plus délicate l'anticipation ou la bonne détection des différents événements arrivant
794 sur les côtés du conducteur. Ainsi, plus un conducteur roule vite et plus il aura du mal
795 à détecter un piéton voulant traverser, un véhicule voulant sortir d'une entrée
796 charretière, ou encore circulant sur une voie transversale. L'image 2 est un exemple
797 approximatif de la vision tunnel, tel que mentionné par la Société de l'assurance
798 automobile du Québec.



799

800

801

802

803

804 Avoir les yeux en mouvement constant aide à augmenter le champ visuel, toutefois il
805 ne faut pas sous-estimer l'intensité de l'intervention. Au-delà de la vitesse,
806 l'évènement en soit réduit le champ de vision. Même lors d'une intervention à pied,
807 la grande majorité des policiers impliqués dans une intervention à risque subissent le
808 phénomène de vision tunnel, ils focalisent sur le danger qui se présente devant eux.

808

Image 2

809 La vitesse et le « stress » de l'intervention contribuent assurément à réduire la
810 capacité de bien voir les autres usagers de la route.

811

812 Il faut mentionner que même si les agents Julien et Jean et je ne dis pas que c'est le
813 cas, ne sont pas stressés et possèdent une vision périphérique au-delà de la
814 moyenne des policiers en semblable situation, ils ne peuvent se porter garants de
815 celle du conducteur fuyard qui subit lui aussi cet effet oculaire.

816

817 **6.4.2 Diminution de la motricité fine**

818

819 La motricité fine correspond à l'exécution de gestes précis et coordonnés : écrire,
820 dessiner, faire ses lacets, boutonner un vêtement, etc. Son acquisition mobilise
821 principalement les mains et les doigts, le sens du toucher et la coordination avec les
822 yeux. Dans une poursuite automobile, l'utilisation du microphone de la radio de police
823 ou encore les différents boutons d'accessoires du véhicule sont des tâches fines.

824

825 **6.4.3 Diminution de la motricité complexe**

826

827 La motricité complexe désigne une habileté appartenant à un répertoire physique
828 usuel, utilisé de manière quotidienne par l'individu. Des habiletés, telles que la
829 marche, la course ou la conduite, sont des exemples classiques de cette motricité qui
830 nécessite une combinaison de plusieurs gestes.

831

832 Les tâches complexes se retrouvent dans les techniques de conduite automobile.
833 Les manœuvres de contre-braquage, d'évitement d'obstacle à haute vitesse et de
834 freinage d'urgence en sont des exemples.

835

836 **6.4.4 Vision micro de la situation**

837

838 Lors d'une poursuite, les policiers ont de la difficulté à analyser de façon macro
839 l'intervention en cours. C'est pour ces raisons qu'il fût établi par la majorité des corps
840 policiers québécois qu'une poursuite se doit d'être pris en charge par un superviseur
841 ou un policier qui n'est pas impliqué directement dans la poursuite. Possédant un
842 pas de recul, il peut mieux soupeser les risques versus les bienfaits de la poursuite.

843

844 La Sûreté du Québec en fait allusion dans sa politique de gestion OPÉR. GÉN. -30 :
845 Poursuite policière points 3.8.

846

847

848

849

850

851

852

853 Cet aspect est aussi mentionné dans le GPP 2.1.4 section B.6

854

856

857

858 **6.5 Vitesse et distance d'arrêt**

859

860 Tout au long de la poursuite, il est primordial de surveiller la vitesse du véhicule
861 poursuivi et la sienne, car il est de connaissance générale que la distance d'arrêt est
862 directement proportionnelle à la vitesse du véhicule.

863

864 **6.5.1 La distance d'arrêt** est constituée de deux (2) éléments : Le temps de
865 réaction du conducteur et le temps de freinage du véhicule.

866

867 **6.5.2 Le temps de réaction** est le temps qui s'écoule entre le moment où le danger
868 est perçu et le moment où le conducteur appuie sur la pédale de frein.

869

870 Le temps de réaction est constitué de quatre (4) étapes aussi appelées le P.A.D.A.,
871 soit :

872

- 873 1- **Perception** du danger ou l'obstacle
- 874 2- **Analyse** du type de danger ou de l'obstacle, mais aussi des options
875 possibles
- 876 3- **Décision** sur ce que je vais faire
- 877 4- **Action** appliquer physiquement ma décision

878

879 Le temps d'exécution complet de ses quatre (4) étapes varie d'une personne à l'autre.
880 Il est influencé par :

881

- 882 ■ L'état de concentration;
- 883 ■ Le niveau de fatigue;
- 884 ■ L'état psychologique;
- 885 ■ L'état physique;
- 886 ■ La vision tunnel;
- 887 ■ La qualité du champ et de l'acuité visuelle;
- 888 ■ La présence d'obstruction visuelle;
- 889 ■ La température extérieure et le niveau de clarté.
- 890 ■ Etc.

891

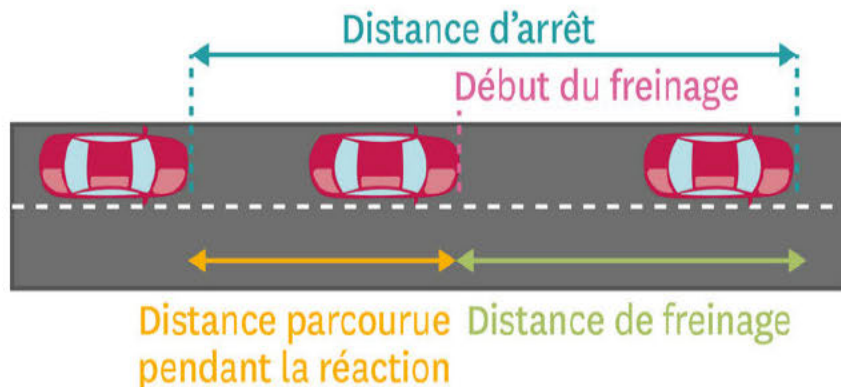
892 Il est établi par les experts reconstitutionnistes et différentes études que le temps de
893 réaction moyen est d'une (1) seconde pour une personne concentrée et qui possède
894 tous ses moyens, circulant à une vitesse permise. Il peut être de trois (3) secondes
895 pour une personne perturbée par l'alcool ou les drogues.

896

897
898
899
900
901
902
903
904
905
906
907
908
909

6.5.3 La distance de freinage est la distance parcourue pour obtenir l'arrêt complet du véhicule à partir du moment où le conducteur a appuyé sur la pédale du frein. Il est évidemment influencé non seulement par la vitesse du véhicule, mais aussi par :

- L'état de la chaussée;
- La température;
- Le type de surface;
- L'état mécanique du véhicule;
- Le type de freins;
- Le type de pneus et le niveau d'usure;
- Le poids du véhicule.



910
911
912
913
914
915
916
917
918
919
920
921
922
923
924
925
926
927

Image 3

6.5.4 Calcul de la distance d'arrêt

Dans le dossier qui nous concerne, il serait hasardeux de calculer exactement la distance d'arrêt des véhicules par manque d'information sur certains facteurs. Il est toutefois possible d'utiliser les calculs enseignés pour déterminer une distance d'arrêt versus la vitesse du véhicule en considérant que tous les éléments sont optimaux tant pour le conducteur, le véhicule automobile (de type et poids moyen), des pneumatiques, de la suspension, des freins ainsi que l'état de la chaussée.

La distance d'arrêt se calcule en additionnant la distance franchie lors du temps de réaction du conducteur et la distance de freinage.

928 **6.5.5 La formule pour le temps (distance) de réaction**

929

930 Sachant qu'il y a 3600 secondes dans une heure et qu'il faut généralement une (1)
931 seconde à un conducteur pour effectuer le P.A.D.A., la formule s'inscrit ainsi :

932

933

934 $Dr = V \times 1/3600$. Ce qui donnera une distance en kilomètres. Pour la
935 transposer en mètres, il faut donc :

936

937 $Dr = V \times 1000/3600$ ou $Dr = V / 3,6$

938

939 $Dr =$ Distance de réaction. $3,6 = 1000/3600$ (car il y a 3600 secondes dans
940 une minute et 1000 mètres dans un (1) kilomètre)

941

942 Donc à 100 km/h, le véhicule franchira 27,78 mètres entre le moment que
943 le conducteur perçoit le danger et qu'il applique les freins.

944

945

946 **6.5.6 La formule commune pour la distance de freinage:**

947

948 $Df = V^2 / 2gk^2f$

949 $Df =$ Distance de freinage

950 $V =$ Vitesse du véhicule

951 $g =$ Accélération de la pesanteur = 9,81

952 $k =$ Coefficient de conversion entre km/h et m/s = 3,6 au carré

953 $f =$ Coefficient d'adhérence au sol (sur chaussée sèche au Québec, il fut
954 établi entre 0,6 et 0,8).

955

956 Donc $Df = V^2 / 2 \times (9,81 \times (3,6 \times 3,6)) \times f = V^2 / 254 \times f$

957

958 Si nous donnons la meilleure note de friction de la chaussée, nous pouvons
959 établir la distance de freinage selon le calcul suivant :

960

961 $Df = V^2 / (254 \times 0,8) = V^2 / 203$

962

963 Par exemple, si le véhicule circule à 100 km/h, il effectuera une distance de
964 freinage de 49,26 mètres.

965

966 Dès lors, il est possible d'établir la distance d'arrêt totale en additionnant la
967 distance de réaction à la distance de freinage, en considérant l'ensemble
968 des facteurs comme optimaux. Il suffit d'effectuer ce calcul :

969

970

971

972 **FORMULE :** $Da = Dr + Df$ donc

973

974

$$Da = (V/3,6) + (V^2 / 203)$$

975

976

Da = Distance d'arrêt totale

977

V = Vitesse du véhicule avant le processus d'arrêt.

978

979

Par exemple un véhicule qui circule à 100 km/h possède une distance totale d'arrêt de 77 mètres minimaux.

980

981

982

Soit : $Da = (100/3,6) + (100 \times 100) / 203 = 27,77 + 49,26 = 77,03$ arrondis à 77 mètres.

983

984

985

Pour le présent dossier, nous avons des vitesses signalées par l'agent Julien et/ou par l'agente Jean de 130 km/h, 100 km/heure, de 80 km/heure, de 70 km/heure, de 50 km/heure et de 30 km/heure.

986

987

988

989

Dans les conditions des plus optimales, il faut minimalement, pour immobiliser complètement le véhicule de Monsieur [REDACTED] ou celui des policiers :

990

991

- 119 mètres lorsqu'ils circulent à 130 km/h

992

993

- 77 mètres lorsqu'ils circulent à 100 km/h

994

995

- 54 mètres lorsqu'ils circulent à 80 km/h

996

997

- 44 mètres lorsqu'ils circulent à 70 km/h

998

999

- 26 mètres lorsqu'ils circulent à 50 km/h

1000

1001

- 13 mètres lorsqu'ils circulent à 30 km/h

1002

1003

1004

1005

Ce calcul ne tient pas compte non plus de la diminution du champ visuel, ce qui augmente certainement la distance d'arrêt réellement nécessaire car le PADA sera effectué plus tardivement. Pour les fins de mon analyse, je vais rester selon le maximum d'efficacité possible.

1006

1007

1008

1009

1010

1011

1012

1013

1014

1015

1016 **6.5.7 Application**

1017

1018 Il est parfois difficile de concevoir ce qu'est une vitesse dangereuse. Dans ce
1019 contexte, je considère utile de transposer ces distances dans leur environnement.
1020 Pour ce faire, je vous expose des images tirées de la vidéo de la SIJ SPVM du 2017-
1021 08-21 captées à la distance minimale nécessaire pour immobiliser le véhicule de
1022 Monsieur [REDACTED] au début de l'intersection, selon sa vitesse établie par le rapport de
1023 l'agent Julien. Les distances furent établies via Google map en se basant sur des
1024 objets fixes, tels : lampadaire, coin de rue, bâtiments. Je prends pour référence que
1025 Monsieur [REDACTED] a franchi les intersections à 100 km/h et une à 80 km/h.

1026

1027



1028

Image 4 tirée du vidéo de la SIJ SPVM

1029

1030

1031 C'est à cette distance minimale, soit 77 mètres, que le conducteur aurait eu le temps
1032 de s'immobiliser s'il avait vu un obstacle (voiture, piéton, etc.) surgir dans
1033 l'intersection. Passé ce point, il ne peut s'immobiliser avant l'obstacle.

1034

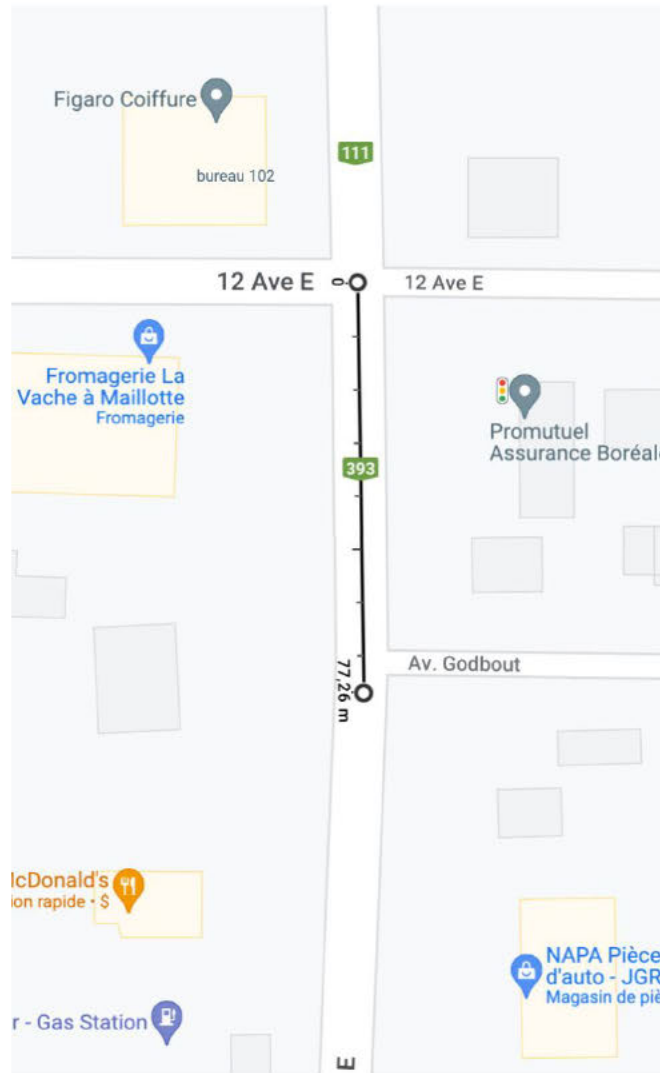
1035

1036

1037

1038

1039



1040
1041
1042
1043
1044
1045
1046
1047
1048
1049
1050

Distance calculée
avec Google map
Image 4B

1051

1052 À l'intersection de la 2^e Rue (Route 393) et la 9^e Avenue, il fut établi en concordance
1053 avec les écrits de l'agent Julien que Monsieur [REDACTED] circulait à ce moment à 100
1054 km/h et qu'il a franchi l'intersection sans ralentir au feu rouge.

1055



1056

1057

Image 5 tirée du vidéo de la SIJ SPVM

1058

1059

1060

1061 C'est à cette distance minimale, soit 77 mètres, que le conducteur aurait eu le temps
1062 de s'immobiliser s'il avait vu un obstacle (voiture, piéton, etc.) surgir dans
1063 l'intersection. Passé ce point, il ne peut s'immobiliser avant l'obstacle.

1064

1065

1066

1067

1068

1069

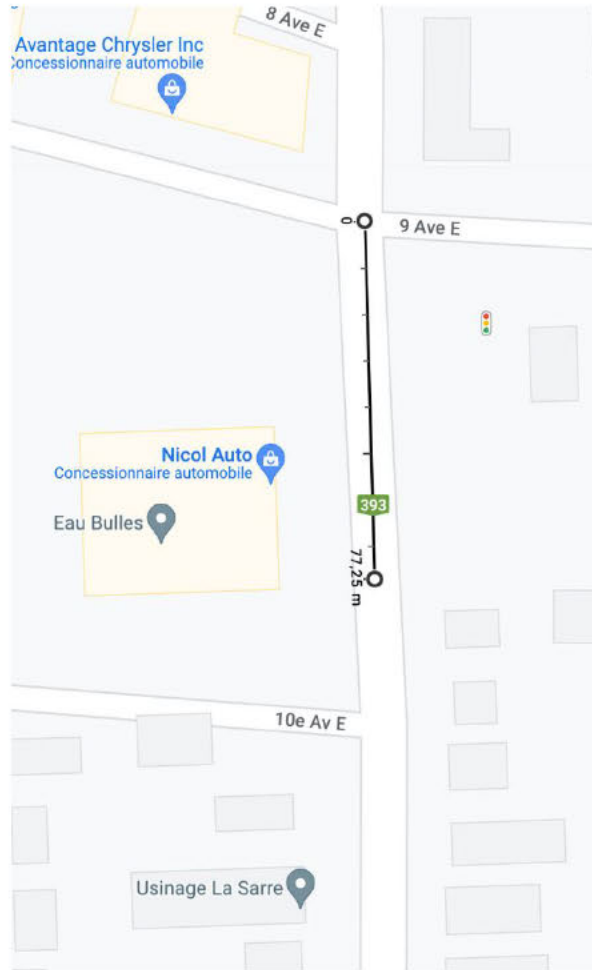
1070

1071

1072

1073

1074
1075
1076
1077
1078
1079



1080
1081
1082
1083
1084
1085
1086
1087
1088
1089

Distance calculée avec
Google map

Image 5B

1090
1091
1092
1093
1094
1095
1096
1097
1098

À l'intersection de la 2^e Rue (Route 393) et la 5^e Avenue, il fut établi en concordance avec les écrits de l'agent Julien, que Monsieur [REDACTED] circulait à ce moment à 80 km/h et qu'il a franchi l'intersection sans ralentir au feu rouge.



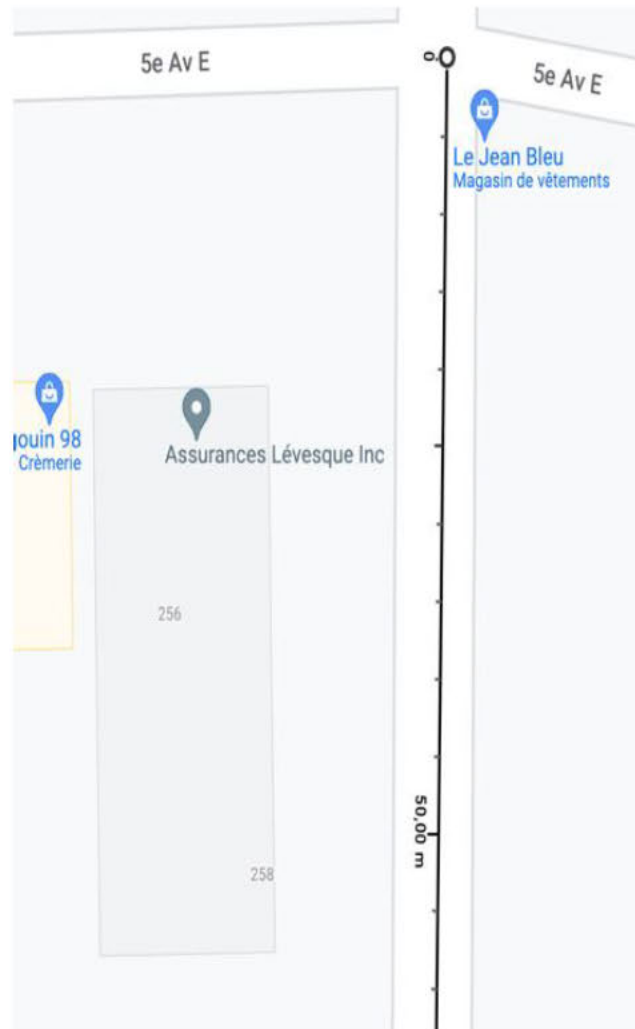
1099
1100
1101
1102
1103
1104
1105
1106
1107
1108
1109
1110
1111

Image 6 tirée du vidéo de la SIJ SPVM

C'est à cette distance minimale, soit 54 mètres, que le conducteur aurait eu le temps de s'immobiliser s'il avait vu un obstacle (voiture, piéton, etc.) surgir dans l'intersection. Passé ce point, il ne peut s'immobiliser avant l'obstacle.

1112
1113
1114
1115
1116

Image 6B



Distance calculée
avec Google map

1117

1118 Il est à noter que sur les images 4, 5 et 6, le champ de vision est optimal, soit environ
1119 150 à 180 degrés.

1120

1121 À titre d'exemple, transposons le champ de vision de 45 degrés établi lorsqu'un
1122 conducteur circule à 100 km/h, soit la vitesse estimée par l'agent Julien lorsque
1123 Monsieur [REDACTED] a franchi l'intersection de la 2^e Rue sud et la 12^e Avenue. Nous
1124 pouvons ainsi mieux constater ce qu'un conducteur circulant à 100 km/h dans cette
1125 zone peu percevoir.

1126

1127 Pour les fins de l'exercice et dans le but d'obtenir le bon angle, l'image 7 fut captée
1128 sur Google map (2015) et l'angle calculé par moi-même via un rapporteur d'angle
1129 physique et électronique. J'ai repris une distance d'environ 77 mètres (plus ou moins
1130 3 mètres) pour placer mon point de départ de l'angle. Cette photo n'est pas absolue
1131 et ne sert qu'à montrer la différence approximative du champ de vision à cette vitesse,
1132 à cet endroit.

1133

1134 Si le conducteur [REDACTED] était dans la voie 1, soit la plus près de la ligne médiane jaune,
1135 l'angle de vision serait la même, mais le champ de vision permettrait encore moins
1136 de voir les usagers de la route en provenance de l'est vers l'ouest.

1137

1138

1139

Image 7



1140

1141
1142
1143
1144
1145
1146
1147
1148
1149
1150
1151
1152
1153
1154
1155
1156
1157
1158
1159
1160
1161
1162
1163
1164
1165
1166
1167
1168
1169
1170
1171
1172
1173
1174
1175
1176
1177
1178
1179
1180
1181
1182
1183
1184

6.6 Utilisation des systèmes d'urgence véhiculaire

L'agent Julien mentionne qu'il utilise les différentes sirènes et les feux d'urgence que possède son véhicule afin de protéger les autres usagers de la route et d'aviser de l'arrivée imminente du véhicule fuyard.

Or, il est faux de croire que les gyrophares, les feux alternatifs et la sirène du véhicule d'urgence seront un gage absolu de sécurité pour les autres usagers de la route et agiront comme un rempart à un accident potentiel.

L'expérience démontre clairement et sans équivoque qu'une partie des conducteurs ne sont pas attentifs à leur environnement et conduisent en silo, d'un point à un autre. Ils portent peu attention aux dangers latéraux ou arrières, surtout lorsqu'ils circulent sur la voie publique en toute légitimité.

Il me serait impossible de mentionner le nombre de fois qu'un conducteur ne s'est pas immobilisé à une intersection faisant face à son feu de circulation vert, alors que j'étais bel et bien présent sur la voie transversale avec l'ensemble des systèmes d'urgences activés de mon véhicule lettré, que mon intention de franchir l'intersection était claire et très visible et ce, depuis déjà quelques secondes, sans compter que les autres véhicules s'étaient arrêtés pour me céder le passage.

Certains conducteurs ne sont pas attentifs auditivement, ils discutent au téléphone, ont leur chaîne radio à son maximum, sont déconcentrés par un passager, etc.

Compte tenu que même le véhicule patrouille avec toutes ses lumières et sirènes activées n'est pas toujours aperçu, il est erroné de croire que le véhicule fuyard qui ne possède pas de tel système sera aperçu, malgré le bruit des sirènes en approche.

De plus, le fuyard peut avoir un comportement imprévisible pour les autres usagers de la route, malgré la présence policière. À titre d'exemple, l'agent Julien mentionne dans son rapport complémentaire à la page 4, 2^e paragraphe, ligne 7 que Monsieur [REDACTED] tourne brusquement et passe près d'un tiers véhicule qui circule en sens inverse. Les systèmes d'urgence de l'agent Julien n'auraient pas empêché Monsieur [REDACTED] de percuter l'autre véhicule s'il l'avait désiré.

1185

1186 **6.7 Les faits observables**

1187

1188

1189 Il est impératif pour les policiers de se baser sur des faits observables pour leur
1190 processus décisionnel.

1191

1192 Lors de la poursuite, nous avons comme faits :

1193

1194

1195

- Que la plaque du véhicule correspond au véhicule suivi;
- Que le visage du suspect a été vu, donc potentiellement identifiable;
- Le véhicule n'est pas rapporté volé;
- Aucun appel d'urgence en lien de près ou de loin avec ce véhicule ou un individu correspondant ne fut mentionné;
- Le suspect fait des signes menaçants avec ses doigts;
- Le suspect se frappe la tête;
- Le suspect a une conduite dangereuse selon l'agent intercepteur;
- Le suspect est seul dans son véhicule;
- Le suspect n'est pas connu des deux policiers;
- Le suspect a une conduite extrêmement dangereuse;
- Il y a d'autres usagers de la route;
- Il y a plusieurs zones à risques tout au long du parcours emprunté;
- Le suspect commet plusieurs infractions au Code de la sécurité routière;
- Le suspect continue sa route malgré un impact avec un véhicule policier;
- Le renfort est à bonne distance;
- L'agente Jean mentionne de cesser la poursuite.

1196

1197

1198

1199

1200

1201

1202

1203

1204

1205

1206

1207

1208

1209

1210

1211

1212

1213

1214

1215

1216

1217

Si nous départageons objectivement ces faits en deux colonnes, soit une colonne pour continuer la poursuite et l'autre pour cesser cette poursuite

1218

| Maintenir la poursuite | Cesser la poursuite |
|--|---|
| Le suspect fait des signes menaçants avec ses doigts | La plaque du véhicule correspond au véhicule suivi. |
| Le suspect se frappe la tête | Le visage du suspect a été vu |
| Le suspect est seul dans son véhicule* | Le véhicule n'est pas rapporté volé |
| Le suspect n'est pas connu des deux policiers* | Aucun appel d'urgence en lien de près ou de loin avec ce véhicule ou un individu correspondant fut mentionné; |
| | Le suspect est seul dans son véhicule* |
| | Le suspect n'est pas connu des deux policiers* |
| | Le suspect une conduite dangereuse |
| | Il y a d'autres usagers de la route |
| | Il y a plusieurs zones à risques tout au long du parcours emprunté |
| | Le renfort est à bonne distance |
| | Le suspect commet plusieurs infractions au Code de la sécurité routière |
| | Le suspect continue sa route malgré un impact avec un véhicule policier |
| | L'agente Jean mentionne de cesser la poursuite. |

1219

1220

1221

1222

1223

1224

1225

* Selon la situation, il peut être considéré pour ou contre le maintien de la poursuite.

Il y a selon mon analyse davantage de facteurs situationnels qui soutiennent l'arrêt de la poursuite.

1269

[REDACTED]

[REDACTED]

- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]

1279

1280

1281

Le rôle du véhicule de support n'est pas significatif dans cette poursuite et ne sera pas abordé dans ce rapport.

1282

1283

1284

Comme mentionné, l'agent Julien possède le rôle de véhicule d'interception et l'agente Jean le rôle de véhicule de protection. En l'occurrence, elle doit suivre le véhicule de l'agent Julien, sans le dépasser.

1285

1286

1287

1288

1289

6.8.1 L'agente Jean communique avec l'agent Julien

1290

1291

Sur les ondes radio, l'agente Jean va dire à 17 :51 :43, « faire une boîte Mick » Mick est le surnom qu'elle donne alors à son coéquipier l'agent Michaël Jean. Mais, ne précise pas comment et quand.

1292

1293

1294

1295

L'agente Jean mentionne dans son rapport complémentaire page 1, dernière ligne, ce qu'elle dit à l'agent Julien sur les ondes radio alors qu'ils poursuivent le véhicule de Monsieur [REDACTED] sur la 2e Rue sud, et je cite :

1296

1297

1298

1299

- « ralenti, on a sa plaque, avant qui arrive quelques chose »

1300

1301

Sur les ondes radio à 17 :52 elle le mentionne deux (2) fois clairement à son coéquipier, ce dernier ne répond pas et ne le mentionne pas dans son rapport complémentaire.

1302

1303

1304

1305

1306

1307

1308

1309

1310

1311

1312

1313

1314

1315

6.8.1.1 Dépassement par l'agente Jean

1318

1319

1320

1321

1322

1323

1324

1325

1326

1327

1328

1329

1330

1331

1332

1333

1334

1335

1336

1337

1338

1339

1340

1341

1342

1343

1344

1345

1346

1347

1348

1349

1350

1351

1352

1353

1354

1355

1356

Cet aspect, enseigné à l'ÉNPQ en formation de conduite de base et spécifiquement mentionné dans le GPP 2.1.4 et la politique sur les poursuites automobiles de la Sûreté du Québec, est significatif afin d'éviter que les véhicules policiers se percutent.

Dans son rapport complémentaire du 20 août 2012 à la page 2, ligne 6, l'agente Jean mentionne et je cite :

- « Je passe à droite de mon collègue pour tenter d'arrêter le véhicule suspect. Je circule en sens inverse pour tenter d'avoir un contact avec le conducteur »

Les agents sont à ce moment sur la rue Principale entre la 12^e et 11^e Avenue en direction nord du côté est. À noter qu'il est plus probable que l'agente Jean a dépassé par la gauche le véhicule de l'agent Julien. L'agent Julien ne fait pas mention de ce point dans son rapport. Il stipule ne plus être certain du chemin qu'ils ont emprunté à ce moment.

C'est à ce moment que l'agent Julien mentionne sur les ondes que Monsieur [REDACTED] se frappe la tête. Il est alors 17 :33 :22

6.8.2 Circuler en parallèle avec le véhicule suspect

Sur la rue Principale, l'agente Jean va circuler en parallèle avec le véhicule de Monsieur [REDACTED].

La stratégie de l'agente Jean dans cette manœuvre est selon sa version des faits d'arrêter le véhicule suspect. Elle ne semble cependant pas avoir un plan précis. Cette stratégie se passe à une vitesse de 30 km/h selon ses dires. Elle permet à l'agente Jean de voir le conducteur et de potentiellement l'identifier. Cette technique n'est pas idéale mais compréhensible si elle est effectuée dans le but de cesser la poursuite en procédant à l'arrestation ultérieure par enquête.

Malheureusement, ce ne sera pas le cas. L'agente Jean continue la poursuite en sens inverse et toujours en parallèle du véhicule de Monsieur [REDACTED] sur la 11^e Rue entre la rue Principale et la rue Parc à une vitesse qu'elle estime de 50 km/h.

1357

1358 Cette rue est composée d'une (1) voie simple de chaque côté et comporte plusieurs
1359 maisons d'habitations. De plus, une (1) intersection à quatre (4) coins se retrouve
1360 entre la rue Parc et la rue Principale, La 11^e Avenue débouche sur une artère
1361 importante.

1362

1363 L'image 8 démontre la vue de l'ouest vers l'est de la 11^e Avenue à partir de la rue
1364 Principale, soit le sens utilisé lors de la poursuite.

1365

1366 À noter qu'il n'y a pas de piste cyclable, ni de trottoir.

1367

1368



1369

1370

1371

Image 8

1372

1373 Cette action représente son lot de danger et possède un fort risque de collision avec
1374 le véhicule suspect. Si un piéton ou un véhicule surgit de la gauche et que l'agente
1375 Jean est concentrée sur le devant de la route, il faut compter 13 mètres pour qu'elle
1376 s'immobiliser. Malgré les sirènes d'urgence, les usagers de la route ne s'attendent
1377 pas à voir un véhicule circuler en sens inverse. De plus, le mouvement en parallèle
1378 ne lui octroie pas un espace de sortie adéquat pour éviter un obstacle.

1379

1380 La formation en conduite d'urgence ne recommande pas de circuler en parallèle avec
1381 le véhicule suspect compte tenu du danger que cela représente pour le policier et les
1382 citoyens.
1383

La politique de gestion de la Sûreté du Québec O.G.-30
[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]

1387

1388

1389

1390

6.8.3 Technique de la boîte

1391

1392

1393

1394

1395

1396

1397

1398

1399

L'agent Julien stipule dans son rapport que l'agente Jean lui mentionne sur les ondes radio qu'elle va faire une boîte pour arrêter le suspect rendu à cette étape. Toutefois, les ondes radio dévoilent qu'elle a fait cette communication beaucoup plus tôt. Je ne peux affirmer si elle voulait faire une boîte à deux véhicules ou mentionner à son collègue qu'il faudrait faire une boîte (à l'arrivée du renfort).

1400

1401

1402

1403

1404

1405

1406

1407

1408

1409

1410

1411

1412

1413

1414

1415

1416

1417

1418

1419

1420

1421

1422

1423

La notion de « boîte » désigne l'action d'encercler le véhicule suspect à l'aide de véhicules policiers.

Cependant, en mouvement, il doit être réalisé à l'aide d'au moins trois (3) véhicules patrouilles et d'un obstacle d'un côté tel un parapet de ciment, un long mur, un parapet de sûreté. Mais elle est enseignée ou expliquée par les organisations policières à quatre (4) véhicules patrouille comme indiqué à l'image 9.



Image 9

1424

1425

1426 L'agente Jean ne peut effectuer cette technique sécuritairement avec deux (2)
1427 véhicules seulement.

1428

1429

1430 Effectuer une telle manœuvre, de façon pratiquement improvisée, représente un
1431 risque des plus important pour tous les participants à la poursuite et des citoyens
1432 advenant une perte de contrôle d'un des véhicules.

1433

1434

1435 **6.8.4 Impact entre le véhicule patrouille et le véhicule suspect**

1436

1437 Selon le rapport de l'agente Jean et celui de l'agent Julien, ainsi que les photos prises
1438 du véhicule de Monsieur [REDACTED] après l'évènement nous pouvons confirmer que
1439 l'agente Jean a percuté volontairement ou non le véhicule de Monsieur [REDACTED] au
1440 niveau des portières côté conducteur.

1441

1442 Cette collision s'effectue à l'intersection de la 11e avenue et la rue Parc. Je ne peux
1443 préciser la vitesse. Cependant, on peut constater dans la vidéo de la SIJ du SPVM
1444 effectué le 2017-08-21 que l'intersection est faite en croix et possède des résidences
1445 à chacun des coins ainsi que des véhicules stationnés dans les entrées charretières.

1446

1447 Il est strictement interdit de percuter un véhicule avec son véhicule de patrouille sauf
1448 si un évènement représente un risque imminent pour l'intégrité physique ou la vie des
1449 policiers ou de la population (article 25 du C.cr.).

1450

1451

1452

- Le GPP 2.1.4, page 1, section B3 précise :

1453

[REDACTED]

[REDACTED]

1461

1462

1463

1464

- La politique de gestion de la Sûreté du Québec O.G.-30

1465 mentionne à la page 4 section 4.1, point 4.1.2 (2010-08-11)

1466 et je cite :

1467

1512
1513
1514
1515
1516
1517
1518
1519
1520
1521
1522
1523
1524
1525
1526
1527
1528
1529
1530
1531
1532
1533
1534
1535
1536
1537
1538
1539
1540
1541
1542
1543
1544
1545
1546
1547
1548
1549
1550
1551
1552
1553
1554

L'agent Julien mentionne dans son rapport complémentaire daté du 2017-08-20 à la page 4, ligne 9 et je cite :

« l'agente Jean m'informe sur les ondes que son auto-patrouille ne fonctionne plus. Elle me mentionne également de ralentir et d'arrêter la poursuite puisque nous avons le numéro de plaque du suspect. Je l'informe que je vais le suivre puisque nous ne circulons à une vitesse respectable que je ne peux pas mentionner, car que je n'ai pas regardé l'odomètre de mon véhicule patrouille. Par contre, je sais que nous circulons à une vitesse beaucoup moins dangereuse qu'auparavant dans la poursuite. De plus, le suspect est un danger immédiat pour la population et pour sa vie. »

Sur les ondes radio, il répond à 17 :54 :57 « Ça sera pas long, il s'en va vers l'ambulance pis y est dangereux »

L'agent décide de continuer seul la poursuite malgré la demande entendue de l'agente Jean de la cesser. Il doit, après un impact entre les voitures, prendre en compte que sa collègue Jean ne peut plus continuer la poursuite compte tenu de l'état de son véhicule et qu'il se retrouve seul dans l'immédiat. Conséquemment, l'agent Julien a contrevenu aux règles établies dans le Guide des pratiques policières et la politique sur les poursuites automobiles de son organisation et n'a pas respecté la notion enseignée en pareille circonstance. Spécifiquement :

- GPP 2.1.4 section C3, point B, 5^e ligne :

[REDACTED]

- La politique de gestion de la Sûreté du Québec O.G.-30 page 3, section 3,14,2 (2010-08-11) mentionne que [REDACTED]

[REDACTED]

- Précis de cours de L'ÉNPQ PGI-003 à la page 14, 3^e paragraphe, 3^e ligne :

[REDACTED]

1555

1556

1557

1558

1559 **6.8.6 Stratégie de blocage en sens inverse**

1560

1561 J'imagine par expérience, que vis-à-vis le refus de l'agent Julien de cesser la
1562 poursuite, l'agente Jean désire suivre de loin l'intervention pour lui porter assistance
1563 si besoin. Toutefois, placer son véhicule en sens inverse sur la voie 1 de la Route
1564 393 sud, sans de surcroît, porter sa ceinture de sécurité*, représente un
1565 comportement téméraire, risqué pour sa propre sécurité et injustifié dans les
1566 circonstances.

1567

1568 Bloquer une seule voie a peu d'incidence sans une stratégie de déploiement d'une
1569 technique d'interception provoquée (TIP) tel un hérisson à pointe creuse.

1570

1571 L'impact frontal représente la fin de mon analyse de ce dossier.

1572

1573 *Le rapport de la SIJ SPVM daté du 2017-08-21 mentionne hors de tout doute que
1574 l'agente Jean ne portait pas la ceinture de sécurité du véhicule au moment de l'impact
1575 frontal.

1576

1577

1578

1579

1580

1581

1582 7. OPINION DE L'EXPERT

1583 En réponse aux demandes de Maître Elias Hazzam, :

1584 J'affirme qu'il y a plusieurs aspects à évaluer tout au long de la poursuite, compte
1585 tenu du risque élevé que ce type d'intervention représente. Plusieurs évènements
1586 passés ont démontré sans équivoque qu'une poursuite automobile est dangereuse
1587 et peut occasionner des résultats catastrophiques.

1588

1589 Le tout s'inscrit dans les principes d'orientation édictés dans le guide des pratiques
1590 policières à la section 2.0 Opérations, sous-section 2.1, sujet 2.1.4, paragraphes B1 et
1591 B2 que je cite partiellement :

1592

██████████

1594

1595

1596 Dans le dossier qui nous concerne, l'agent Julien s'appuie sur fondement légal pour
1597 intervenir initialement. Toutefois, dès le déclenchement de la poursuite le policier doit
1598 évaluer rapidement si poursuivre le véhicule représente, pour les citoyens et lui-
1599 même, un risque plus grand que celui démontré par le fuyard ?

1600

1601 Spécifiquement le Guide des pratiques policières 2.1.4 section B.2 mentionne :

1602

██████████

██████████

██████████

1606

1607

1608 La clef réside dans l'urgence d'agir et la prépondérance du risque. Outre sa conduite,
1609 dont je traiterai par la suite, est-ce que Monsieur ██████████ représente un risque
1610 imminent et réel pour l'intégrité ou la vie d'autrui ou celles des policiers ? Si oui la
1611 poursuite se doit d'être maintenue, sinon elle se doit d'être arrêtée.

1612

1613

1614

1615

1616

1617

1618

1619 À la lumière de mon analyse de la trame factuelle je considère que la poursuite
1620 représentait un risque réel et nettement supérieur pour la sécurité des citoyens que
1621 le risque initial offert par Monsieur [REDACTED]. Pour appuyer mon opinion je réitère que :

1622

1623 1. L'évènement est fortuit et ne s'inscrit pas dans une suite d'évènements en
1624 semblable matière où la sécurité de l'agent Julien ou autrui avait été mis en
1625 cause auparavant. Rien dans la preuve qui m'est soumise laisse sous-entendre
1626 qu'il y a eu préalablement un appel de citoyen pour un véhicule similaire avec
1627 une conduite dangereuse ou encore un conducteur aux comportements
1628 suspects. Aucun document ne me laisse penser que les policiers de ce
1629 secteur avaient reçu l'information d'une possible menace envers eux, en
1630 provenance d'un homme ou/et un véhicule qui pourrait correspondre au
1631 présent cas. Ces aspects font partie d'un ensemble de points à évaluer afin
1632 d'établir l'urgence d'agir et de procéder à son arrestation immédiate.

1633

1634 2. Dans le cas d'une poursuite, le risque doit être évalué sur la base de fait
1635 observable et non extrapolé. J'énumère au point 6.7 de ce rapport un nombre
1636 nettement supérieur de faits qui soutiennent l'arrêt de la poursuite.

1637

1638 3. La menace initiale ne s'inscrit pas dans un contexte de l'article 25 du C.cr. Il
1639 n'y a pas de risque imminent pour l'intégrité physique et/ou la vie d'autrui ou/et
1640 pour les policiers. D'une part, rien n'indique à l'agent Julien que le fuyard peut
1641 vouloir attenter à l'intégrité physique d'une tierce personne et d'autre part la
1642 menace d'agression dirigée vers lui est peu probable dans l'immédiat compte
1643 tenu que l'agresseur tente justement de s'enfuir et donc de s'éloigner du
1644 policier visé;

1645

1646 4. Outre sa conduite automobile, Les faits observés lors de la poursuite ne
1647 démontrent pas que Monsieur [REDACTED] veut attenter à sa vie. Se frapper la tête
1648 n'est pas un fait assez probant pour maintenir la poursuite dans la ville, à une
1649 telle vitesse. Plusieurs suspects s'automutilent lors d'intervention policière par
1650 frustration et/ou agressivité sans vouloir attenter à leur vie. Dans ce dossier,
1651 le risque pour les autres usagers de la route était nettement plus probant que
1652 le risque qu'il pouvait démontrer pour sa propre intégrité physique à ce
1653 moment. D'autant plus que ce comportement est signalé sur les ondes radio
1654 environ cinq (5) minutes après le début de la poursuite et que le véhicule a
1655 alors traversé le centre-ville à grande vitesse par deux (2) fois.

1656

1657 Il est à noter que je ne dis pas qu'il ne faut pas intervenir auprès d'une
1658 personne qui se frappe la tête! Je mentionne que dans un contexte
1659 d'évaluation de risque, se frapper la tête est moins risquée que d'avoir une
1660 poursuite à haute vitesse dans un centre-ville.

1661

1662

1663 5. J'ai démontré que de circuler à 80 km/h voir 100 km/h sur la 2^e rue est
1664 extrêmement dangereux même pour un conducteur attentif. La vision voilée
1665 à plusieurs endroits ne permet pas d'anticiper rapidement l'arrivée d'un
1666 véhicule sur la voie transversale et même dans un cas contraire, nous avons
1667 vu que la distance de freinage avant impact est importante, même si elle fut
1668 effectuée avec un optimiste.

1669
1670
1671 Je considère qu'il était possible de procéder à l'arrestation de Monsieur [REDACTED] par
1672 enquête. Rien n'indique aux agents que la plaque d'immatriculation ne correspond
1673 pas au véhicule ou que ce même véhicule a été rapporté volé. De plus, l'agent Julien
1674 et l'agente Jean ont vu le conducteur et pourraient aider à l'identifier au besoin. Dans
1675 ce contexte et en lien avec les enseignements et le GPP 2.1.4, je considère que la
1676 poursuite aurait dû être annulée.

1677
1678 Spécifiquement le GPP 2.1.4 section B.1 mentionne à la ligne 2:

1679 [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
1683 [REDACTED]

1684
1685 Les autres moyens sont, entre autres, de procéder par enquête, de l'attendre à son
1686 domicile, d'utiliser des entraves (TIP), etc.

1687
1688 En ce qui a trait à la conduite de Monsieur [REDACTED], il faut comprendre qu'une poursuite
1689 automobile est souvent paradoxale. Les policiers poursuivent un véhicule fuyard qui
1690 commet des infractions à risque élevé pour les autres usagers de la route. Ils
1691 maintiennent la poursuite afin, pensent-ils, d'alerter avec leurs gyrophares et sirènes
1692 les citoyens et ainsi éviter que le véhicule fuyard percute un innocent. Or, c'est
1693 souvent leur présence qui favorise le fuyard à accélérer et commettre des actions
1694 dangereuses. L'expérience nous démontre que dans la grande majorité des cas,
1695 lorsque le policier cesse de suivre le conducteur fuyard, ce dernier cesse sa conduite
1696 erratique et dangereuse peu de temps après. Certes, il y peut y avoir, dans de rares
1697 cas, un maintien à distance de la conduite dangereuse de la part du suspect.
1698 Toutefois, comme policier, il faut valider les intentions du conducteur en cessant la
1699 pression immédiate.

1700
1701 Les agents se doivent non seulement évaluer leurs capacités personnelles, mais
1702 aussi extrapolées cette évaluation envers le conducteur suspect. Peut-être ne
1703 seront-ils pas impliqués physiquement dans un potentiel accident, mais l'impact du
1704 suspect envers un autre usager de la route est un drame tout aussi important.

1705
1706

1707

1708 Plus concrètement et nonobstant que cette poursuite se devait d'être cessée bien
1709 avant l'impact frontal, l'agent Julien a contrevenu à plusieurs aspects du Guide des
1710 pratiques policières, de la politique de son organisation et n'a pas agi dans les
1711 méthodes et comportements enseignés en matière de poursuite automobile. Selon
1712 mon analyse, il n'a pas bien soupesé la sécurité des autres usagers de la route, plus
1713 particulièrement aux différentes intersections situées sur la 2^e Rue sud et près de la
1714 caserne de pompier, malgré qu'il mentionne sur les ondes radio la dangerosité de la
1715 conduite de Monsieur [REDACTED]. Finalement, il a fait fi des conseils de sa collègue qui
1716 possède plus d'expérience que lui.

1717

1718 Concernant l'agente Jean, cette dernière, malgré son désir professionnel de
1719 supporter son collègue dans cette poursuite, a placé sa vie à risque et celle des
1720 citoyens inutilement. L'urgence d'agir et le niveau de menace ne nécessitaient pas
1721 de prendre de tels risques. Selon moi, elle a davantage improvisé, qu'appliqué des
1722 notions d'interceptions officielles enseignées et plus sécuritaires. Elle n'a pas tenu
1723 compte, selon mon analyse, volontairement ou non, de la sécurité des autres usagés
1724 sur la 11^e avenue en direction Est. Elle a contrevenu à plusieurs aspects du Guide
1725 des pratiques policières, de la politique de son organisation et n'a pas agi dans les
1726 paramètres enseignés en matière de poursuite automobile.

1727

1728 Les agents Michaël Julien et Vanessa Jean de la Sûreté du Québec n'ont, selon moi,
1729 pas pris les moyens que tout policier raisonnable aurait pris en pareille circonstance.
1730 S'il n'y a pas eu d'autre victime lors de cette poursuite, cela relève davantage de la
1731 chance que d'une intervention professionnelle et dans les règles de l'art.

1732

1733 En tant que superviseur de gendarmerie, je n'aurais pas permis de continuer cette
1734 poursuite dès que le véhicule a franchi l'intersection de la 2^e Rue et la 9^e Avenue. Le
1735 risque physique de Monsieur [REDACTED] à ce moment était faible, voire moyen, mais le
1736 risque pour les automobilistes, piétons et cyclistes était très fort. La vitesse était
1737 excessive dans le secteur compte tenu du jour et de l'heure.

1738

1739

1740
1741
1742
1743

1744 8. CONCLUSION

1745
1746

1747 Pour conclure, je suis d'avis qu'une supervision adéquate de la poursuite aurait
1748 probablement évité plusieurs erreurs et même cessé la poursuite. Elle fut
1749 malheureusement des plus minimalistes et sans réel encadrement, mais cela est une
1750 autre question que je ne traite pas dans ce dossier. Cependant, elle aurait été
1751 sûrement des plus bénéfiques.

1752
1753
1754
1755
1756
1757
1758
1759
1760
1761
1762
1763
1764
1765
1766
1767
1768
1769
1770
1771
1772
1773
1774
1775



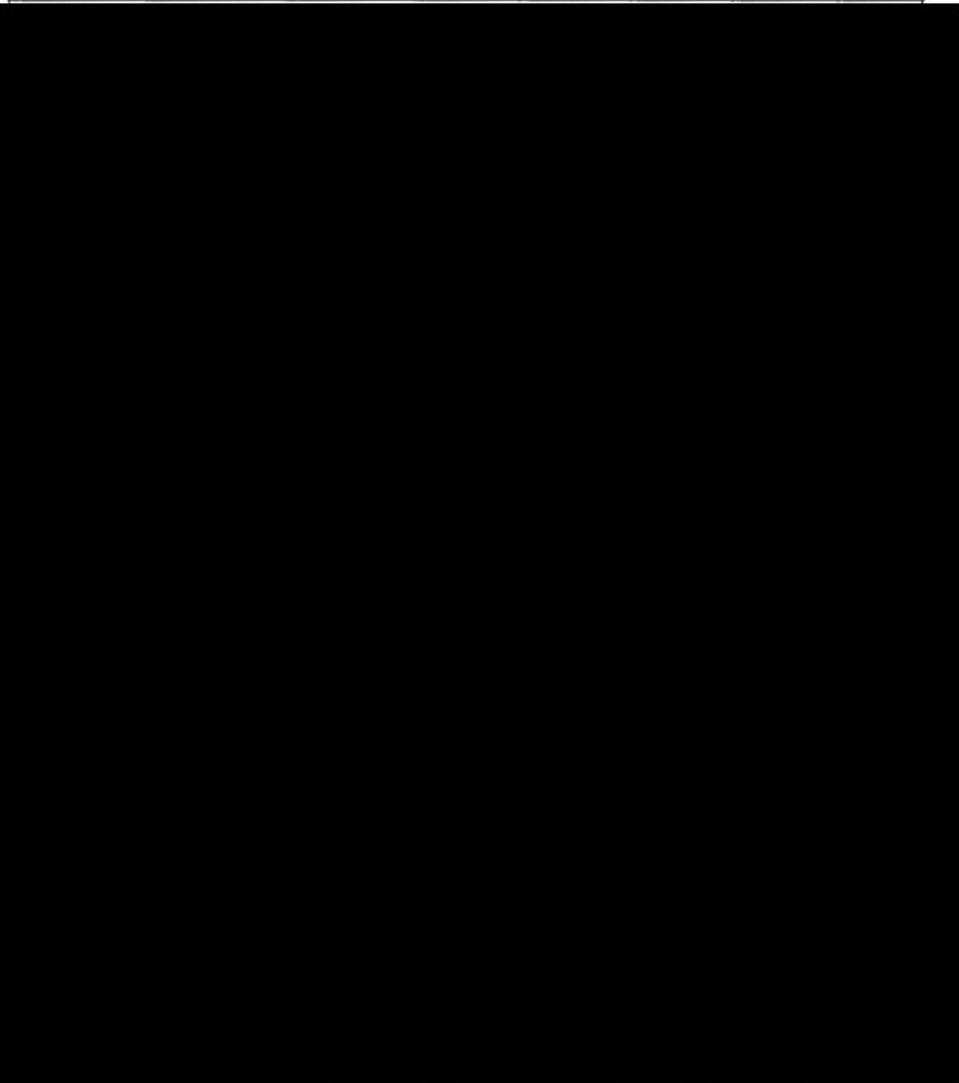
1776
1777
1778
1779

Stéphane Mathurin
Témoin expert en intervention policière

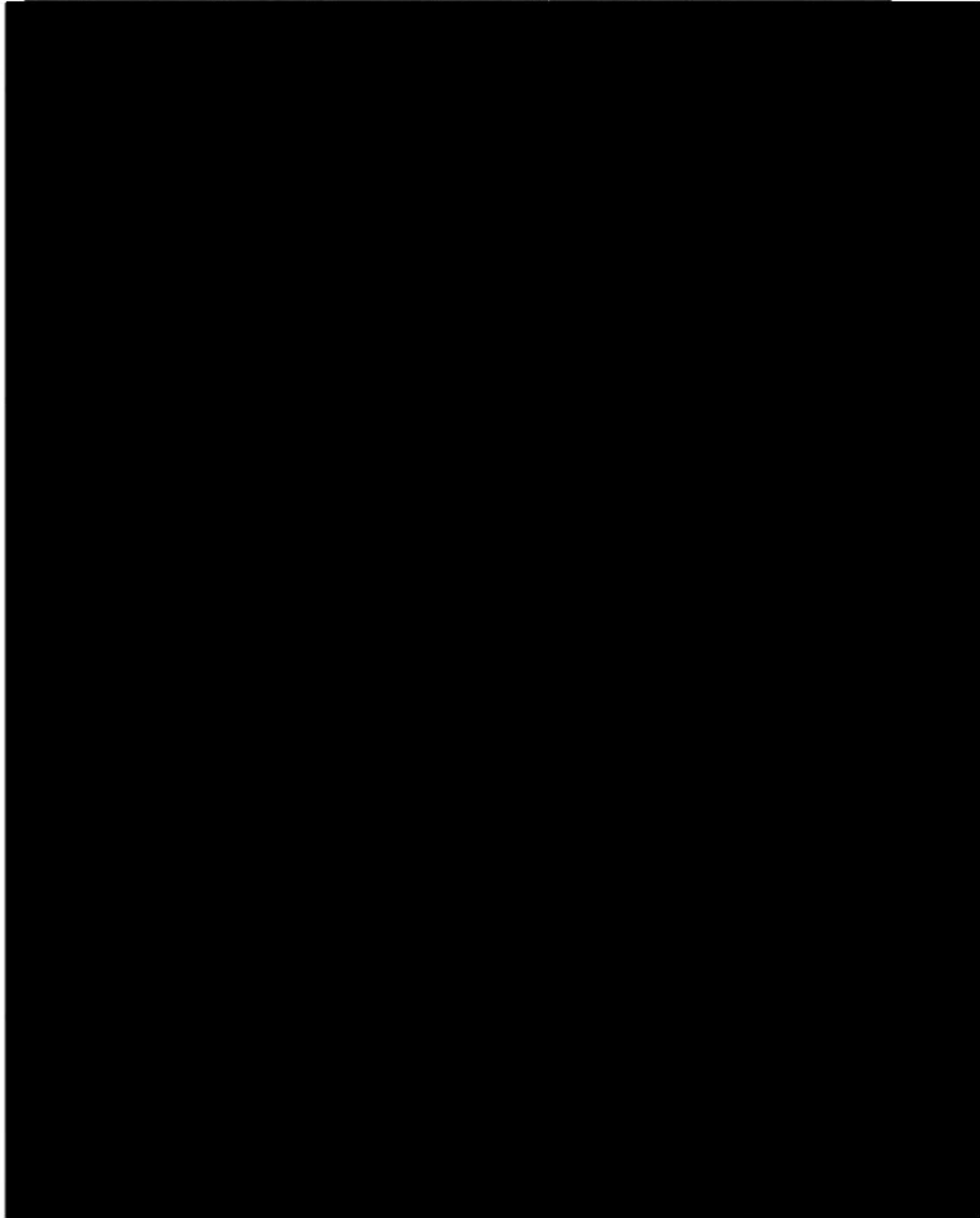
ANNEXE A

GUIDE DE PRATIQUES POLICIÈRES
À L'USAGE EXCLUSIF DES SERVICES DE POLICE

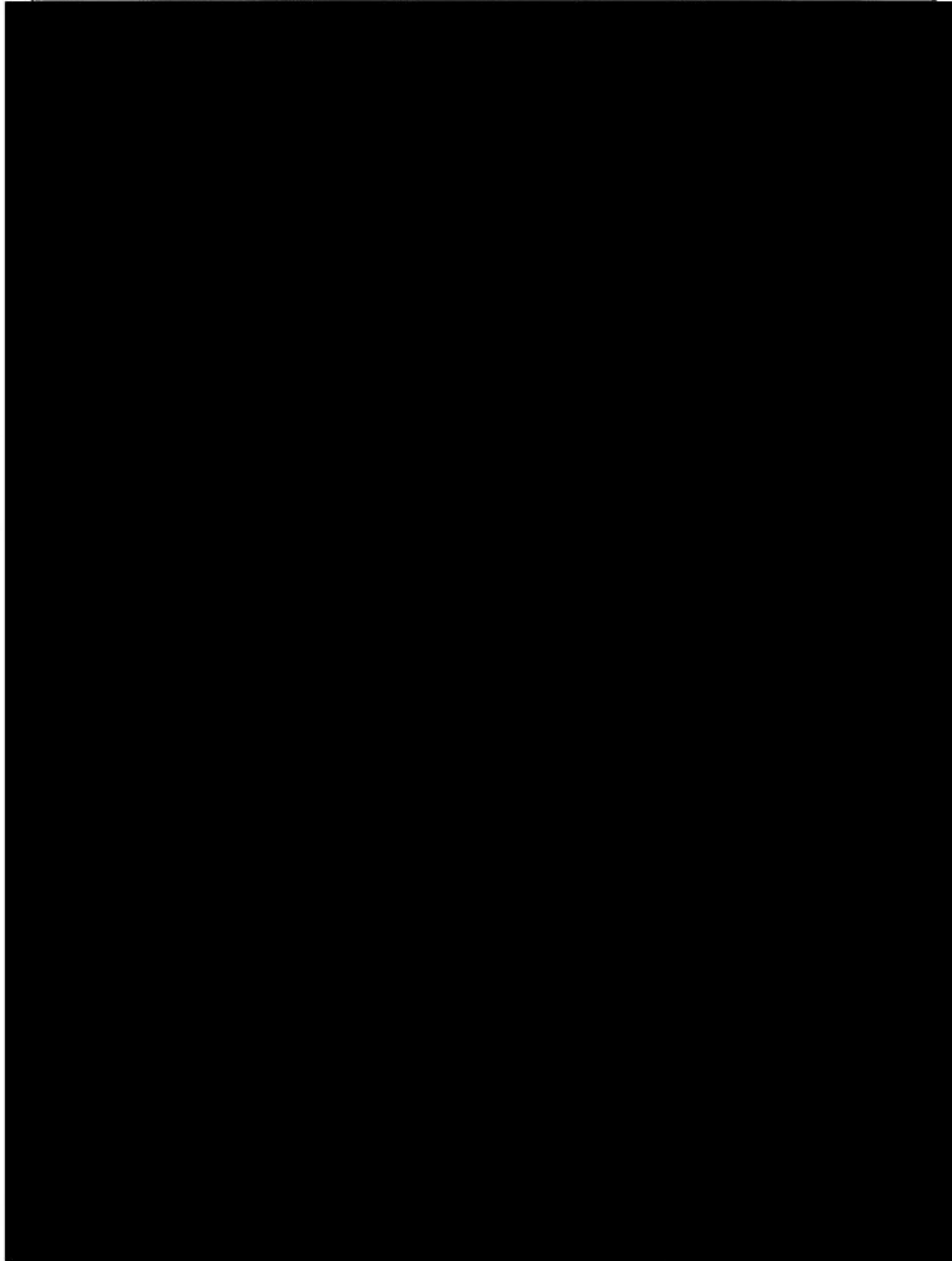
| | |
|---|--|
| Section : 2.0 Opérations | Sous-section : 2.1 Opérations générales |
| Sujet : 2.1.2 Armes de service, armes de support, armes intermédiaires | En vigueur le : 30 juin 1995 Révisée le : 3 mars 2003 |



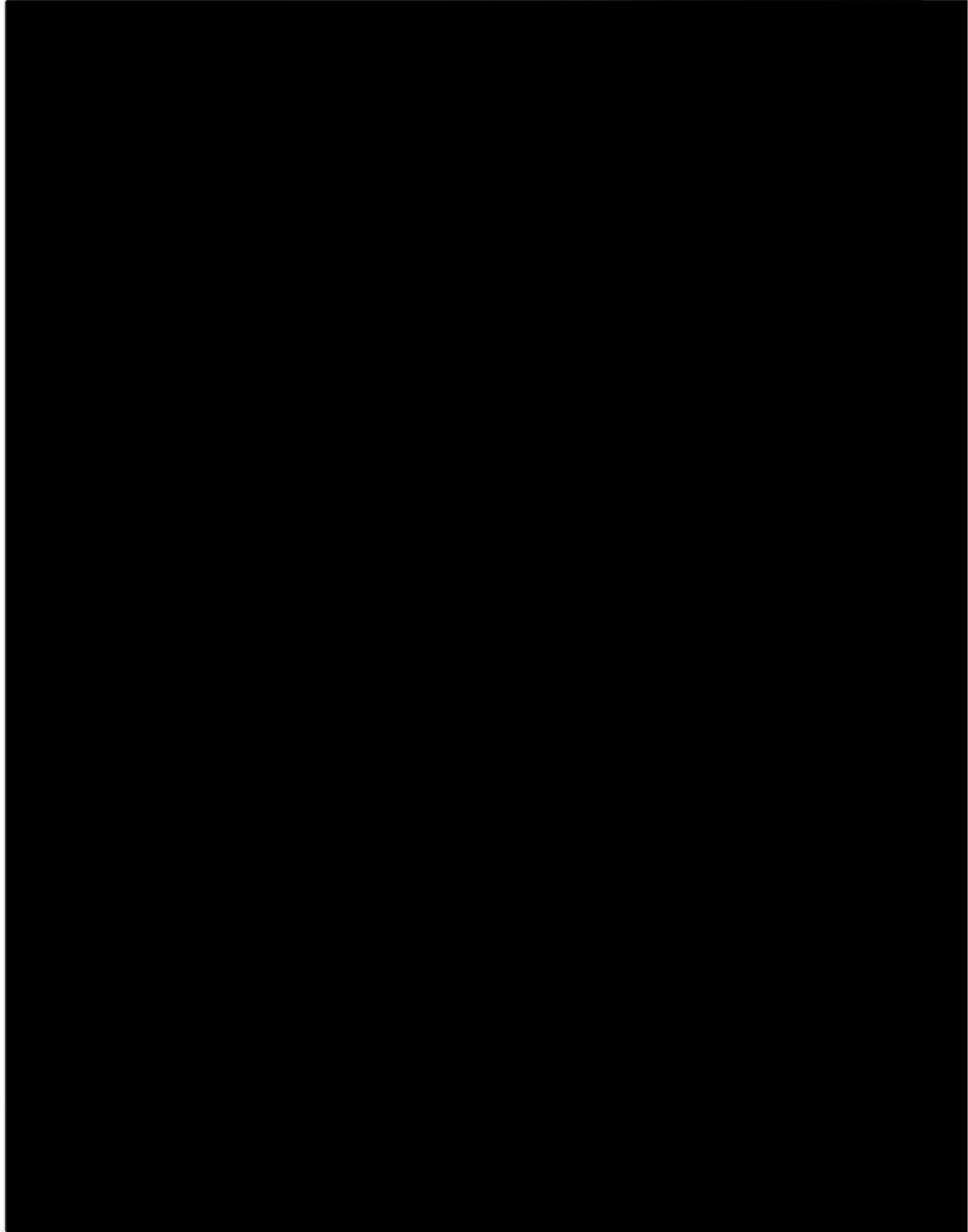
| | |
|---|--|
| Section : 2.0 Opérations | Sous-section : 2.1 Opérations générales |
| Sujet : 2.1.2 Armes de service, armes de support, armes intermédiaires | En vigueur le : 30 juin 1995 Révisée le : 3 mars 2003 |



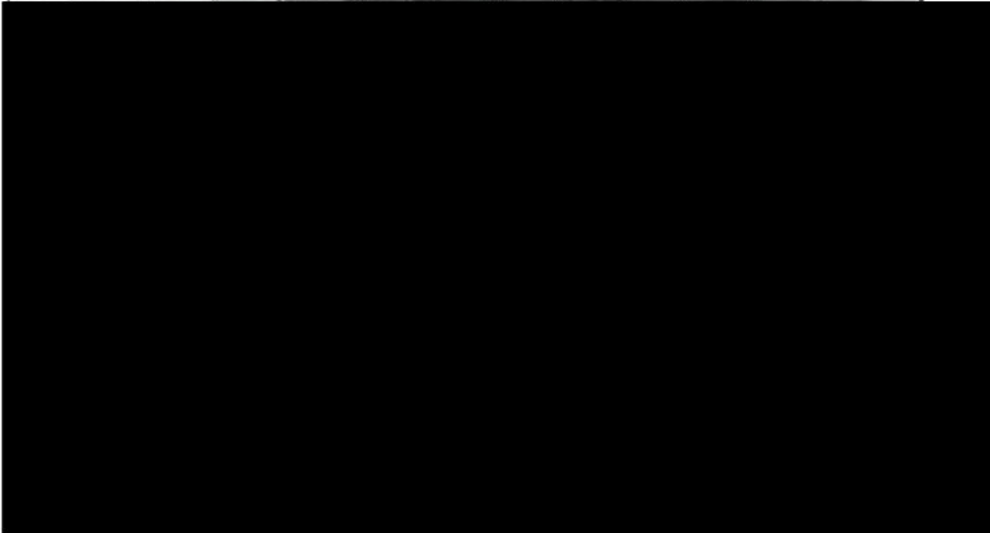
| | |
|---|--|
| Section : 2.0 Opérations | Sous-section : 2.1 Opérations générales |
| Sujet : 2.1.2 Armes de service, armes de support, armes intermédiaires | En vigueur le : 30 juin 1995 Révisée le : 3 mars 2003 |



| | |
|---|--|
| Section : 2.0 Opérations | Sous-section : 2.1 Opérations générales |
| Sujet : 2.1.2 Armes de service, armes de support, armes intermédiaires | En vigueur le : 30 juin 1995 Révisée le : 3 mars 2003 |



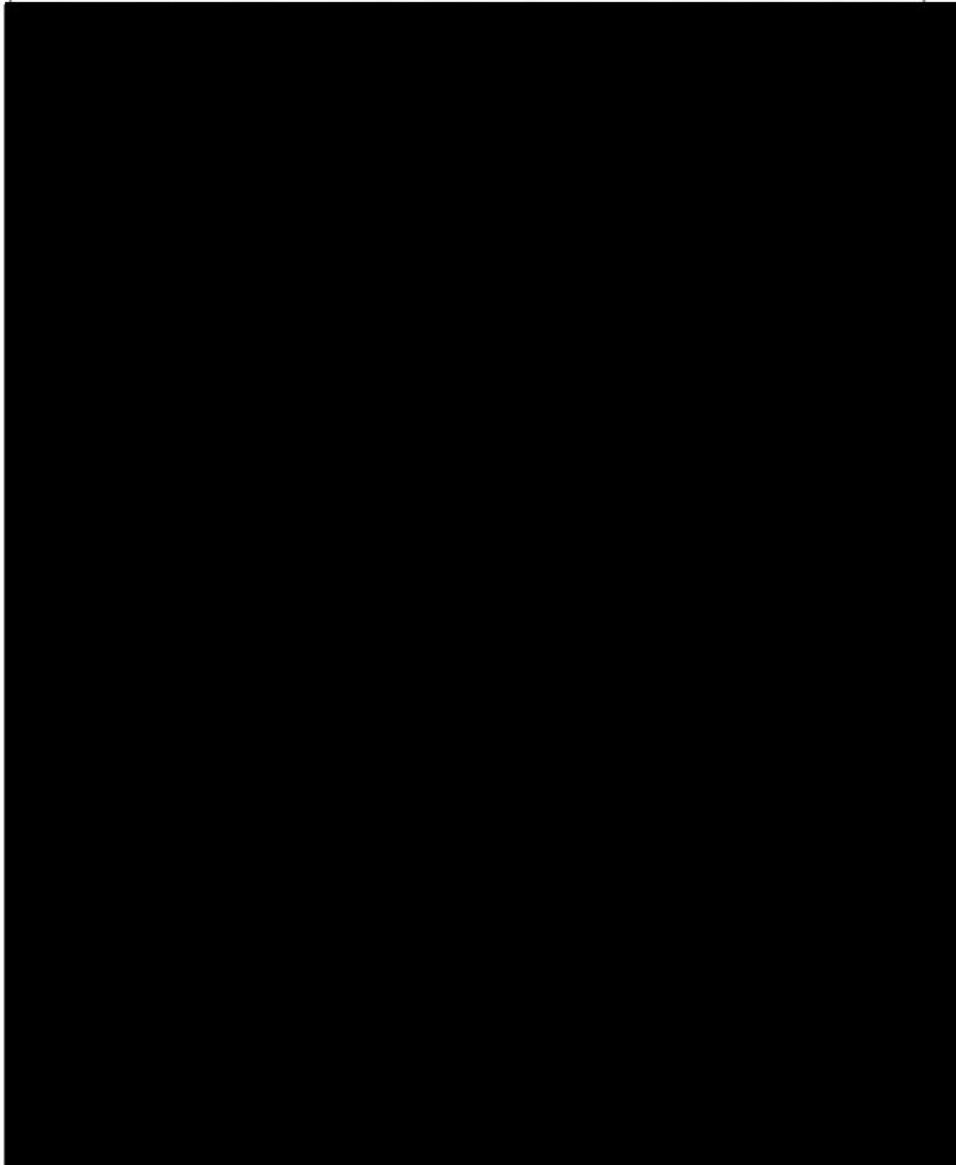
| | |
|---|--|
| Section : 2.0 Opérations | Sous-section : 2.1 Opérations générales |
| Sujet : 2.1.2 Armes de service, armes de support, armes intermédiaires | En vigueur le : 30 juin 1995 Révisée le : 3 mars 2003 |



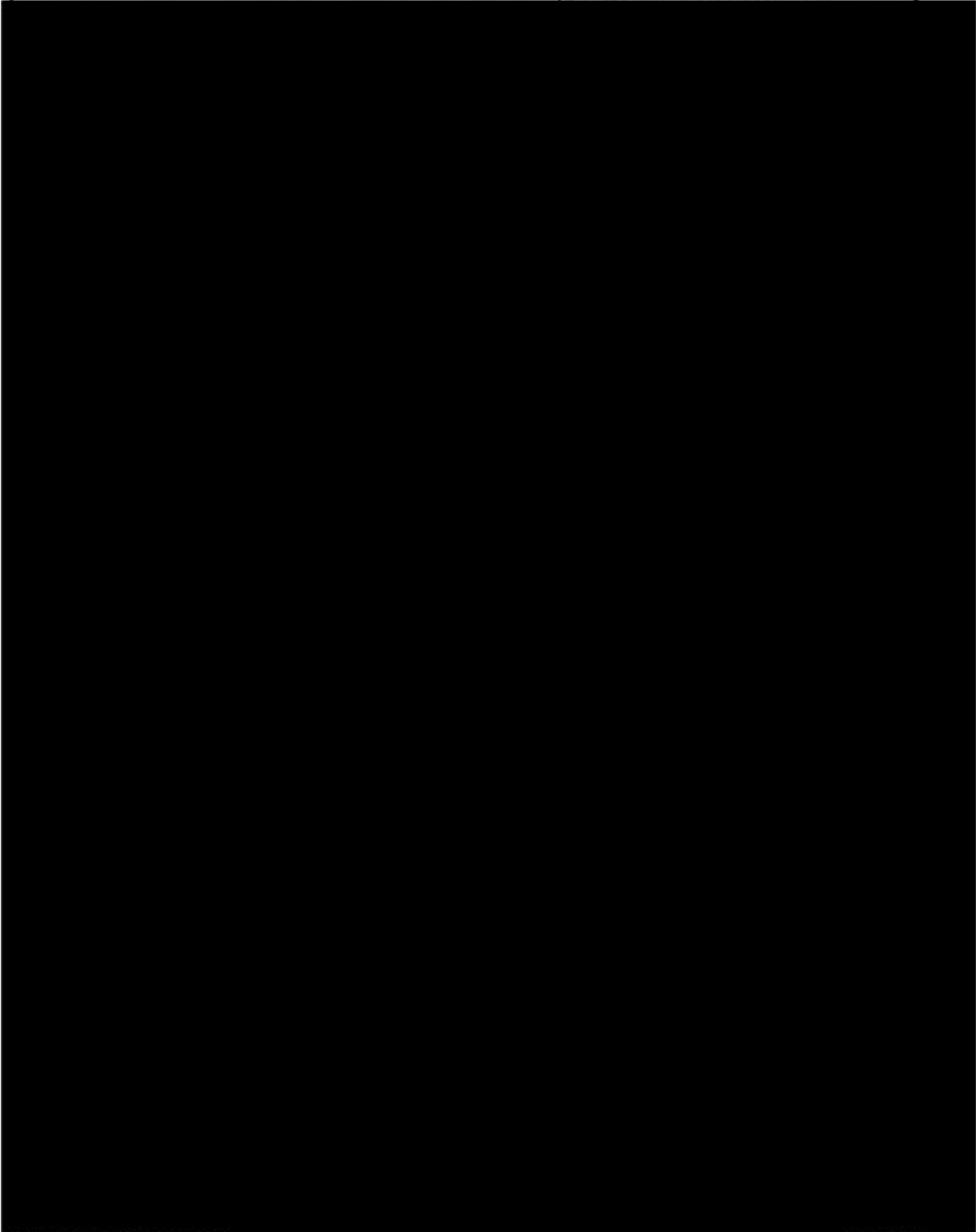
GUIDE DE PRATIQUES POLIÉRES

À L'USAGE EXCLUSIF DES CORPS DE POLICE

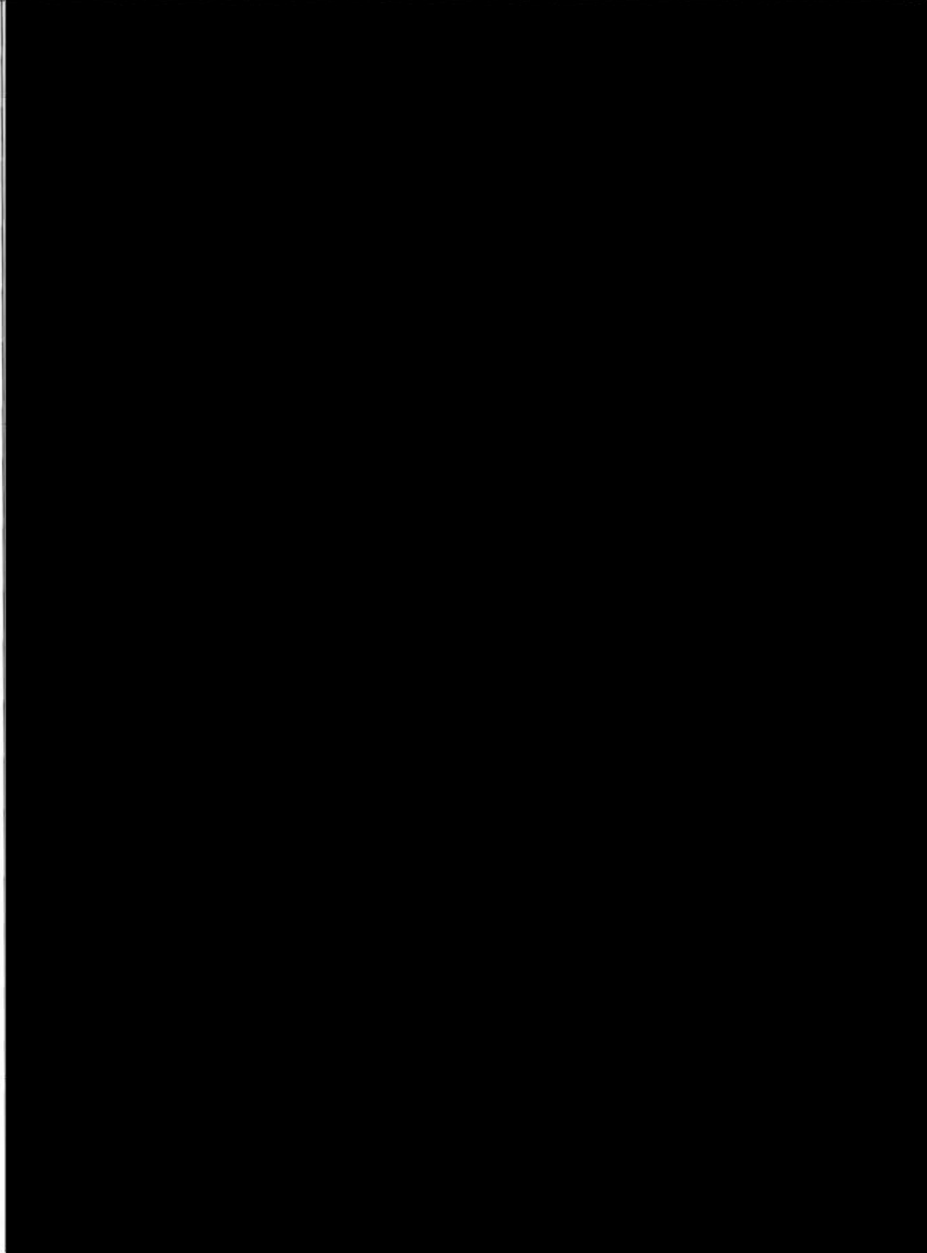
| | |
|--|--|
| Section : 2.0 Opérations | Sous-section : 2.1 Opérations gérées |
| Sujet : 2.1.4 Poursuite policière d'un véhicule | En vigueur le : 30 juin 1995 Révisée le : 31 octobre 2008 5 mars 2014, 25 avril 2014 |



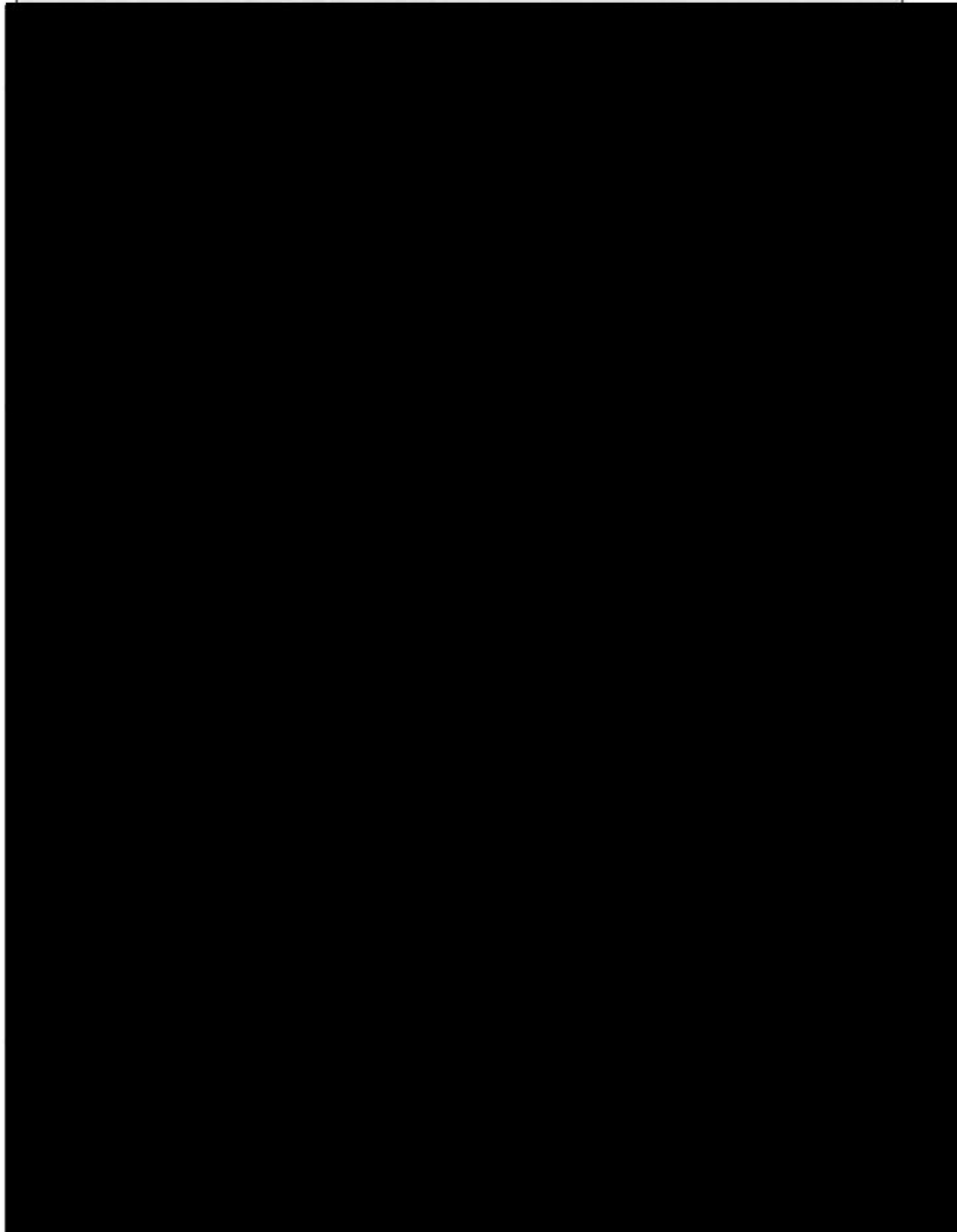
| | |
|--|--|
| Section : 2.0 Opérations | Sous-section : 2.1 Opérations générales |
| Sujet : 2.1.4 Poursuite policière d'un véhicule | En vigueur le : 30 juin 1995 Révisée le : 31 octobre 2008 |



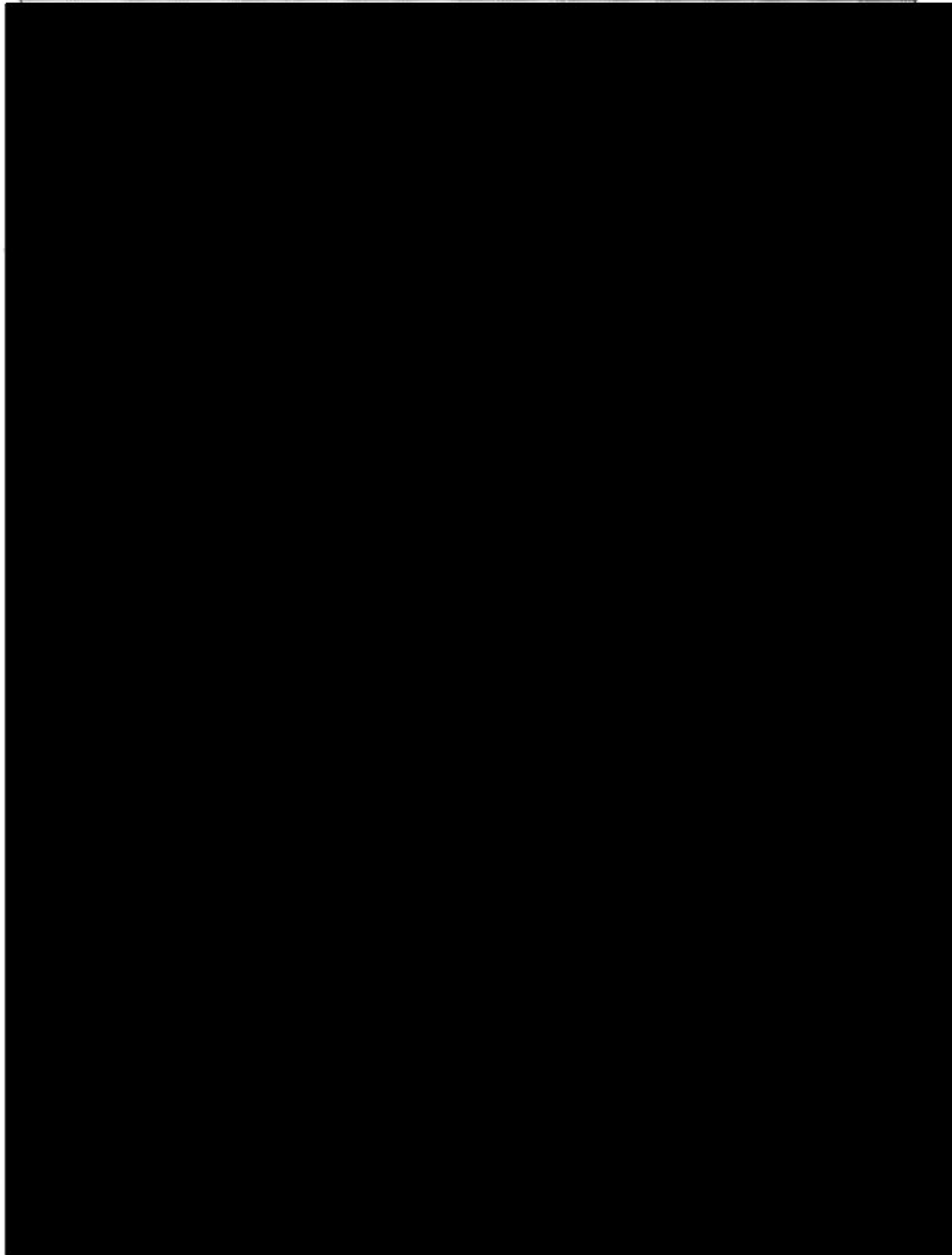
| | |
|--|--|
| Section : 2.0 Opérations | Sous-section : 2.1 Opérations générales |
| Sujet : 2.1.4 Poursuite policière d'un véhicule | En vigueur le : 30 juin 1995 Révisée le : 31 octobre 2008 5 mars 2014, 25 avril 2014 |



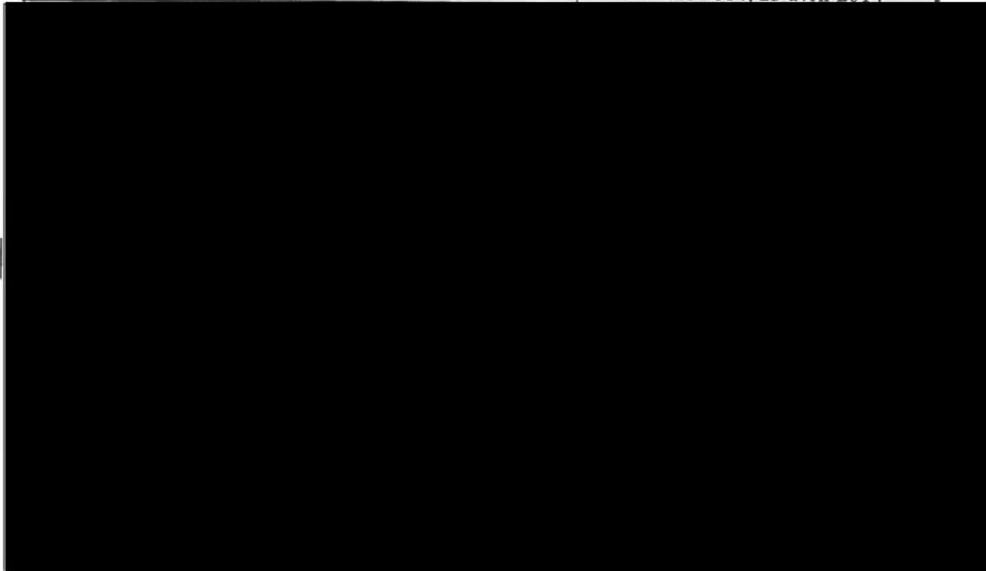
| | |
|--|--|
| Section : 2.0 Opérations | Sous-section : 2.1 Opérations générales |
| Sujet : 2.1.4 Poursuite policière d'un véhicule | En vigueur le : 30 juin 1995 Révisée le : 31 octobre 2008 5 mars 2014, 25 avril 2014 |



| | |
|--|--|
| 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 : 31 octobre 2008 5 mars 2014, 25 avril 2014 |




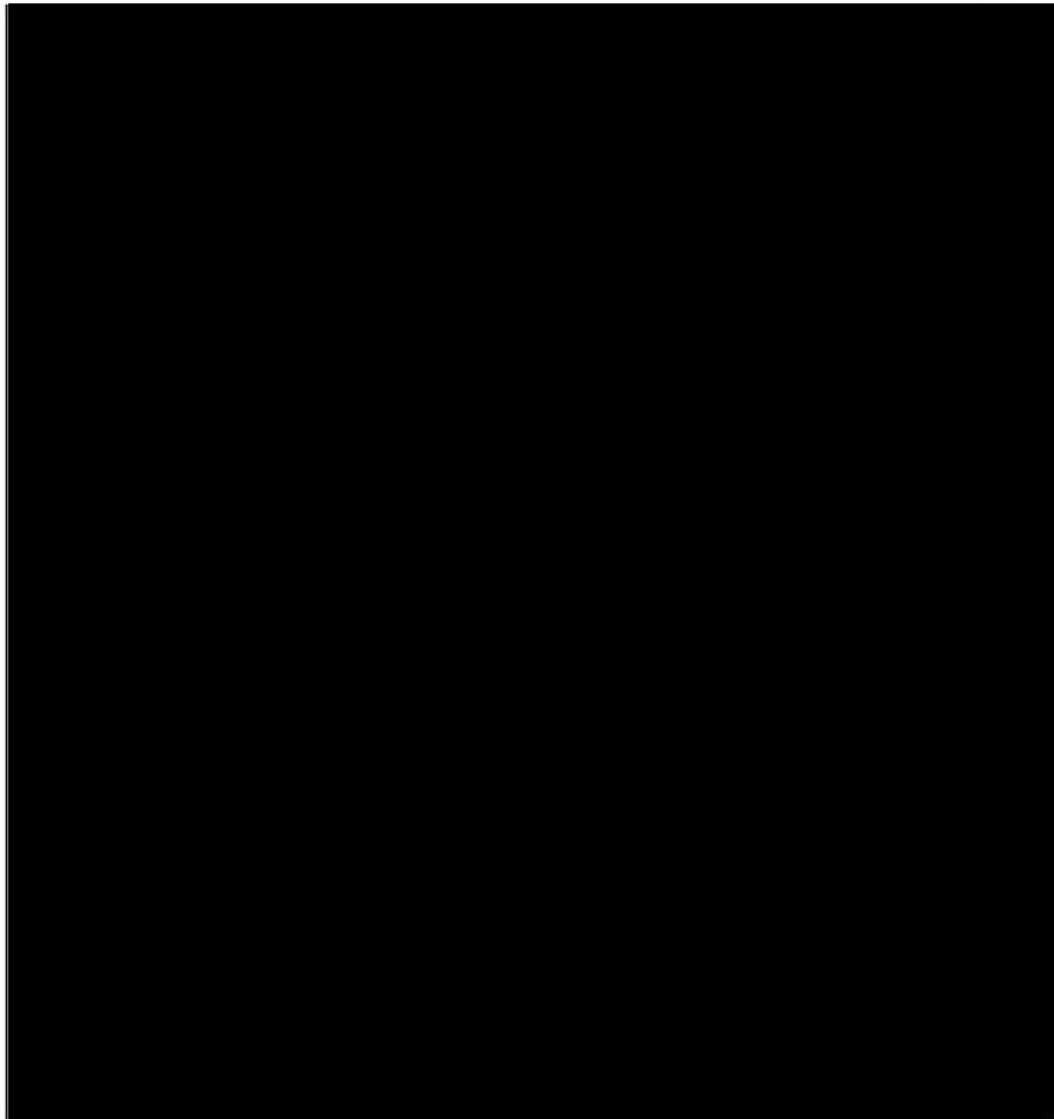
| | |
|--|--|
| Section : 2.0 Opérations | Sous-section : 2.1 Opérations générales |
| Sujet : 2.1.4 Poursuite policière d'un véhicule | En vigueur le : 30 juin 1995 Révisée le : 31 octobre 2008 5 mars 2014, 25 avril 2014 |




ANNEXE B

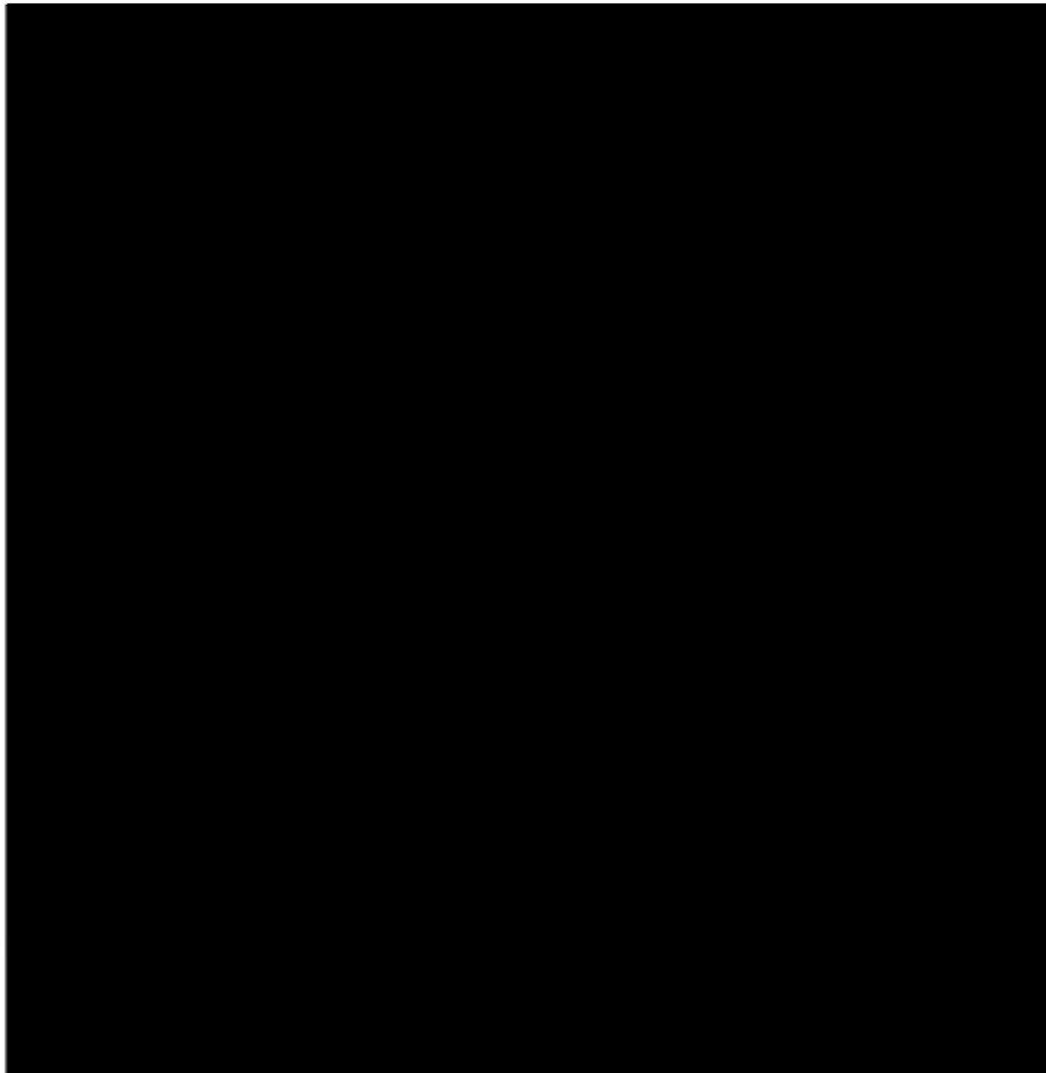
P O L I T I Q U E D E G E S T I O N

| | | |
|---|---------------------------------|---|
|  | Poursuite policière | OPÉR. GÉN. – 30 |
| | Direction des mesures d'urgence | Dernière mise à jour : 2010-08-11 Page 1 |




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 2 |




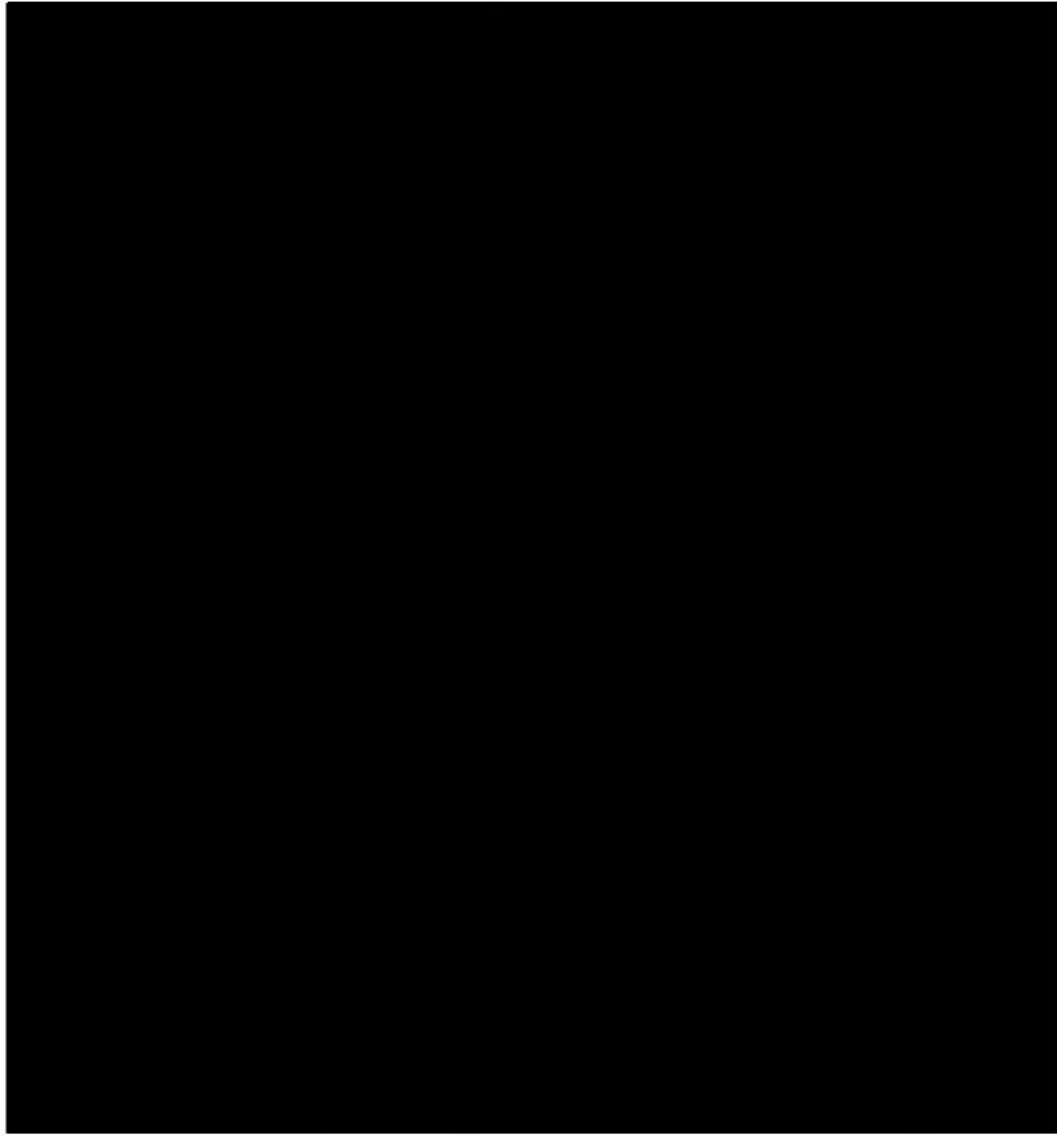
P O L I T I Q U E D E G E S T I O N

| | | |
|---|---------------------------------|---|
|  | Poursuite policière | OPÉR. GÉN. – 30 |
| | Direction des mesures d'urgence | Dernière mise à jour : 2010-08-11 Page 3 |




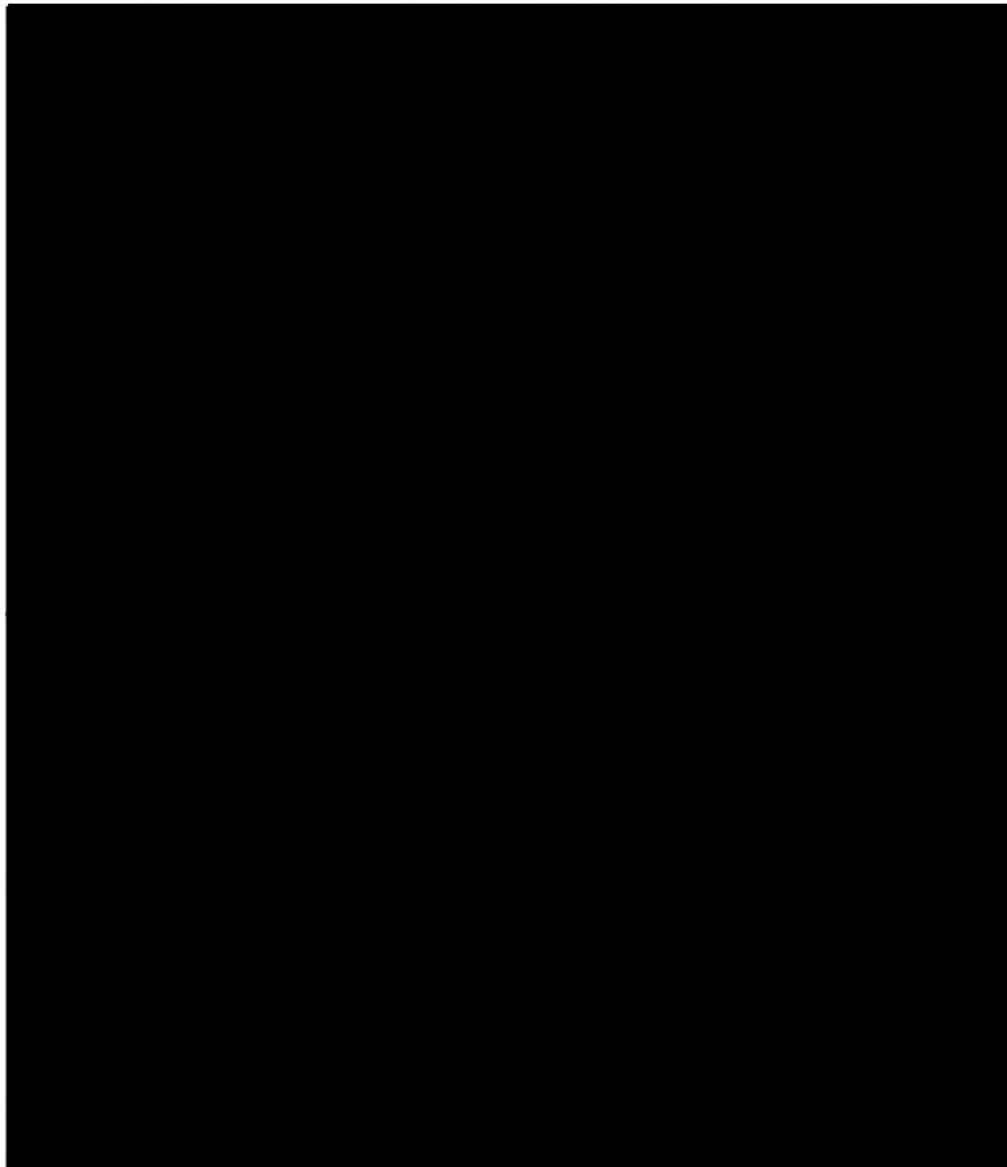
P O L I T I Q U E D E G E S T I O N

| | | |
|---|---------------------------------|---|
|  | Poursuite policière | OPÉR. GÉN. – 30 |
| | Direction des mesures d'urgence | Dernière mise à jour : 2010-08-11 Page 4 |




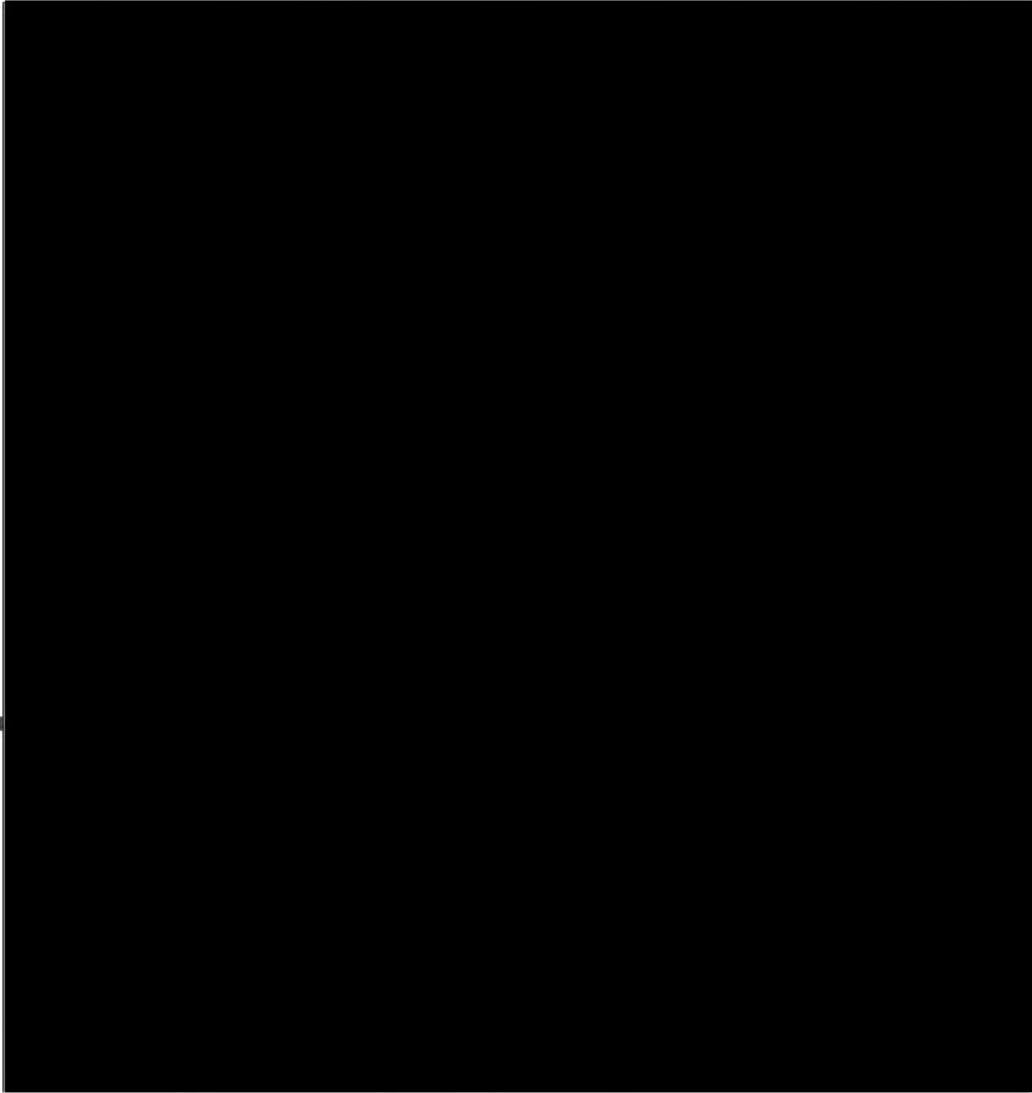
P O L I T I Q U E D E G E S T I O N

| | | |
|---|---------------------------------|---|
|  | Poursuite policière | OPÉR. GÉN. – 30 |
| | Direction des mesures d'urgence | Dernière mise à jour : 2010-08-11 Page 5 |




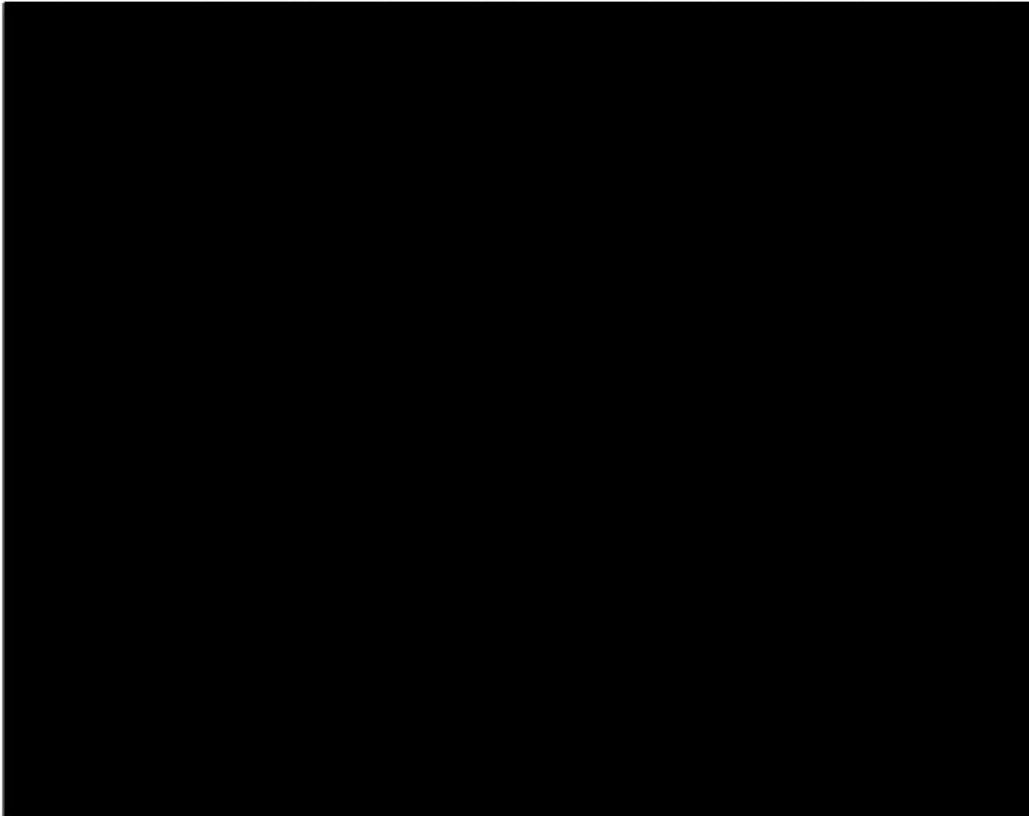
P O L I T I Q U E D E G E S T I O N

| | | |
|---|---------------------------------|--|
|  | Poursuite policière | OPÉR. GÉN. – 30 |
| | Direction des mesures d'urgence | Dernière mise à jour: 2010-08-11 Page 6 |




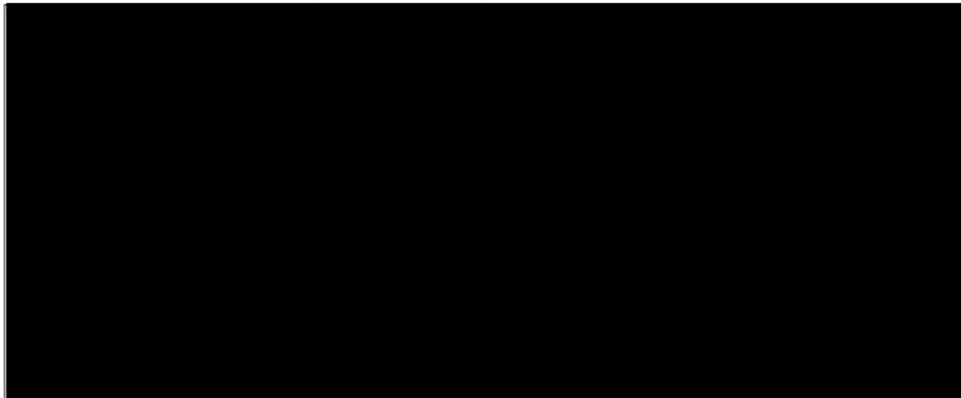
P O L I T I Q U E D E G E S T I O N

| | | |
|---|---------------------------------|---|
|  | Poursuite policière | OPÉR. GÉN. – 30 |
| | Direction des mesures d'urgence | Dernière mise à jour : 2010-08-11 Page 7 |




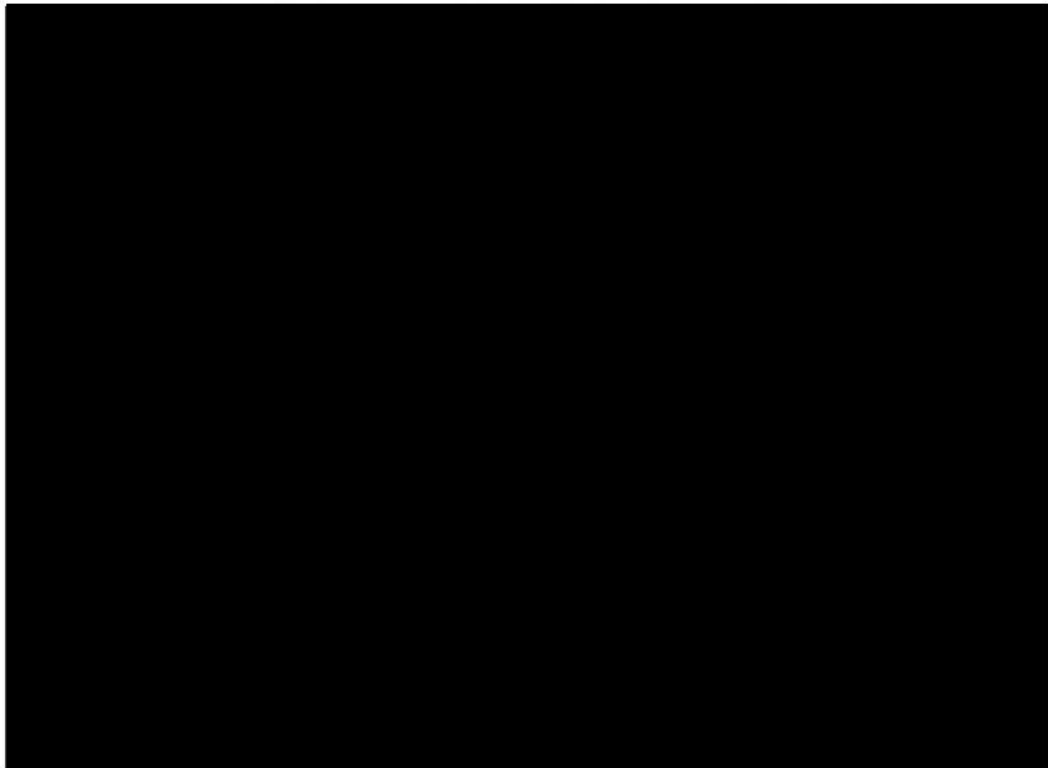
P O L I T I Q U E D E G E S T I O N

| | | |
|---|---------------------------------|---|
|  | Poursuite policière | OPÉR. GÉN. – 30 |
| | Direction des mesures d'urgence | Dernière mise à jour : 2010-08-11 Page 8 |



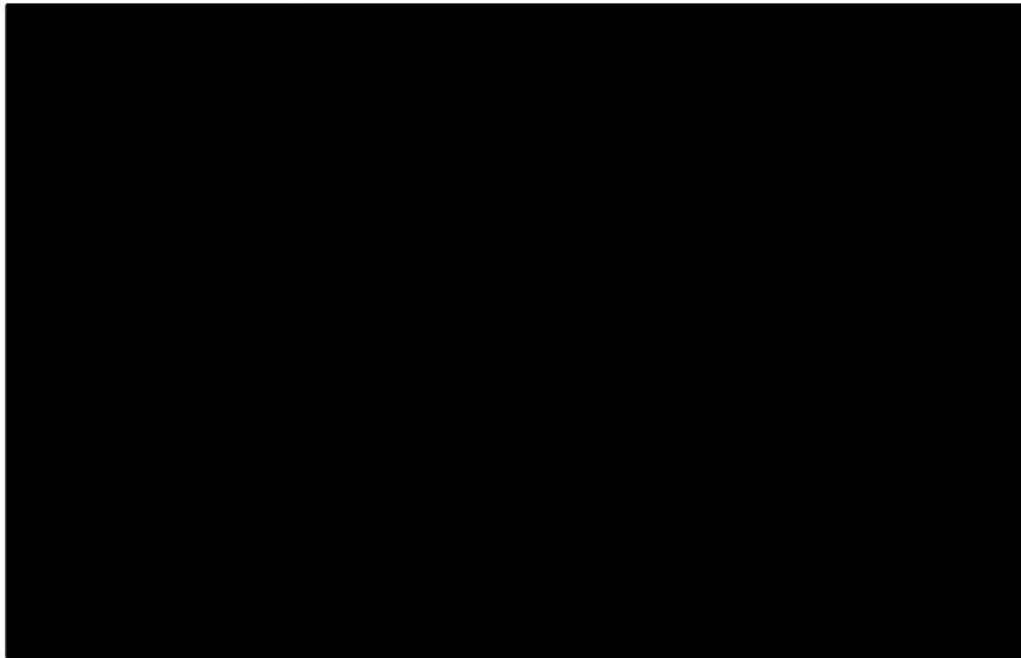
P O L I T I Q U E D E G E S T I O N

| | | |
|---|---------------------------------|---|
|  | Poursuite policière | OPÉR. GÉN. – 30 |
| | Direction des mesures d'urgence | Dernière mise à jour : 2010-08-11 Page A |




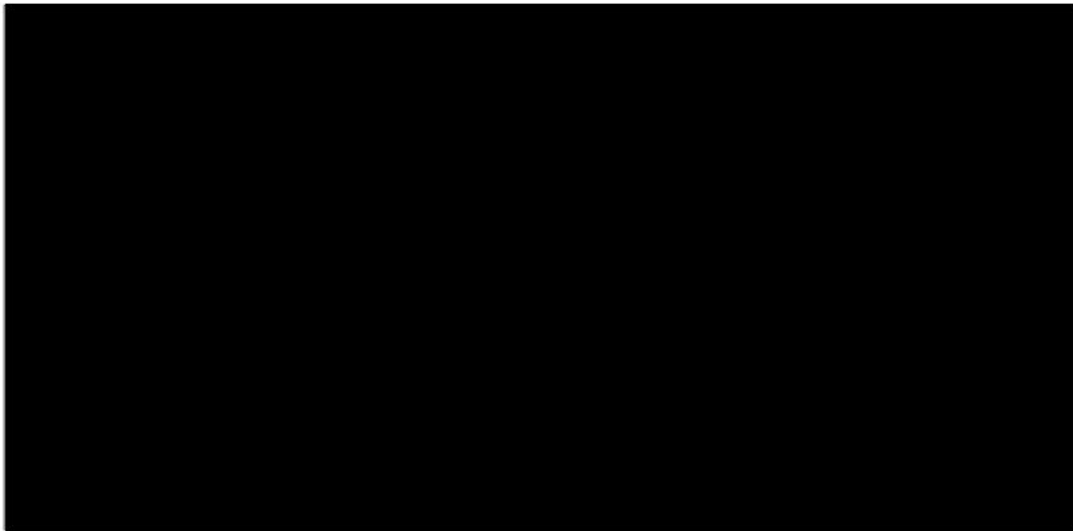
P O L I T I Q U E D E G E S T I O N

| | | |
|---|---------------------------------|---|
|  | Poursuite policière | OPÉR. GÉN. – 30 |
| | Direction des mesures d'urgence | Dernière mise à jour : 2010-08-11 Page 8 |




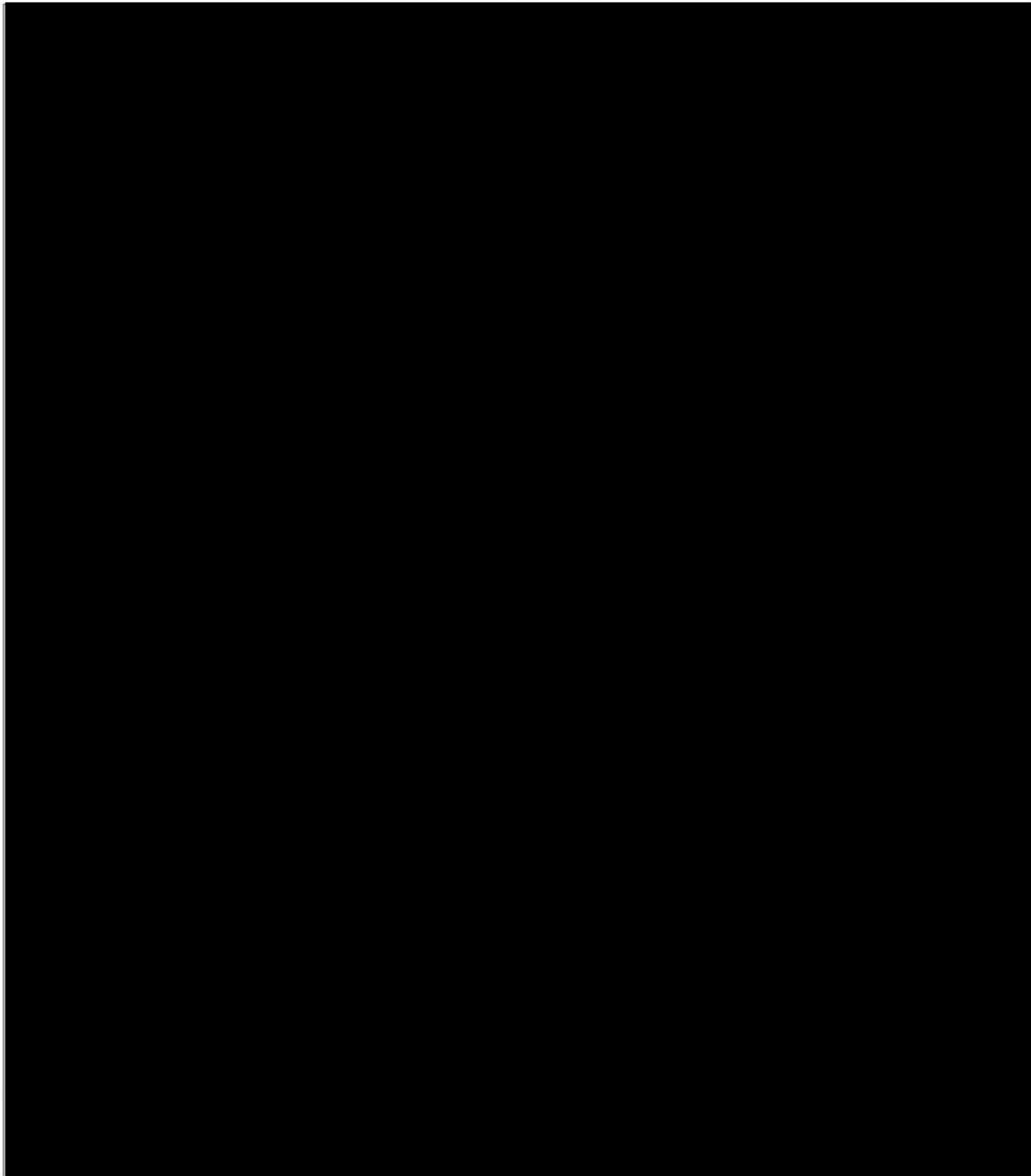
P O L I T I Q U E D E G E S T I O N

| | | |
|---|---------------------------------|--|
|  | Poursuite policière | OPÉR. GÉN. – 30 |
| | Direction des mesures d'urgence | Dernière mise à jour: 2010-08-11 Page C |




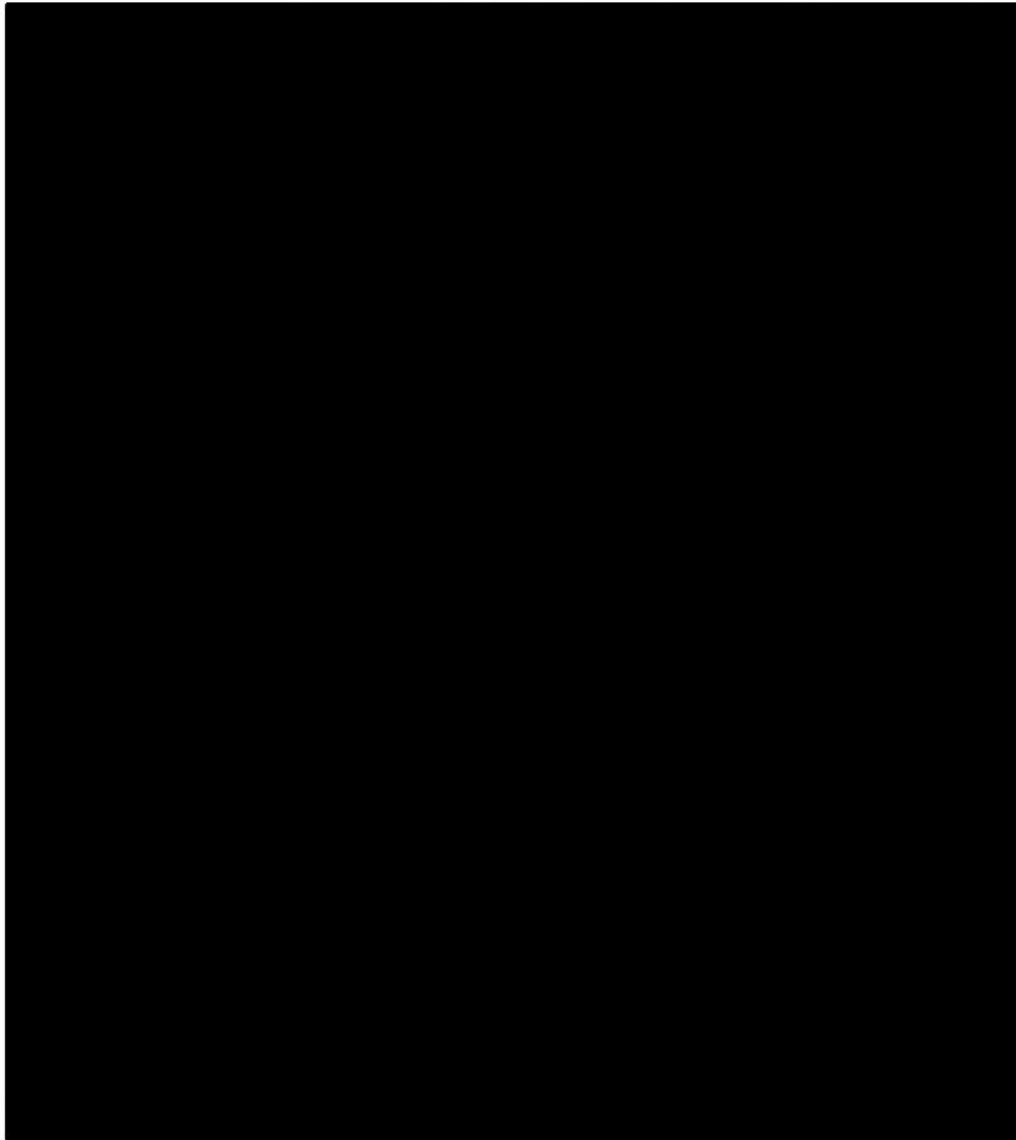
P O L I T I Q U E D E G E S T I O N

| | | |
|---|---------------------------------|---|
|  | Poursuite policière | OPÉR. GÉN. – 30 |
| | Direction des mesures d'urgence | Dernière mise à jour : 2010-08-11 Page D |




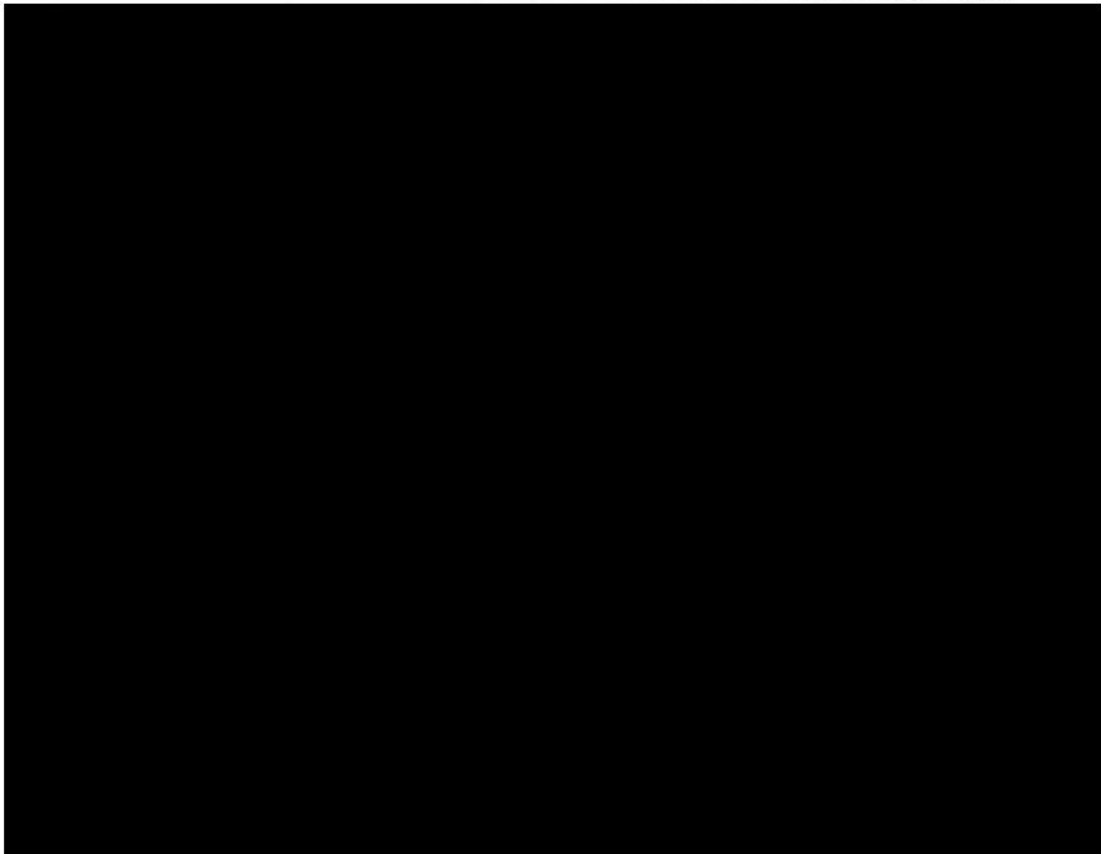
P O L I T I Q U E D E G E S T I O N

| | | |
|---|---------------------------------|---|
|  | Poursuite policière | OPÉR. GÉN. – 30 |
| | Direction des mesures d'urgence | Dernière mise à jour : 2010-08-11 Page E |




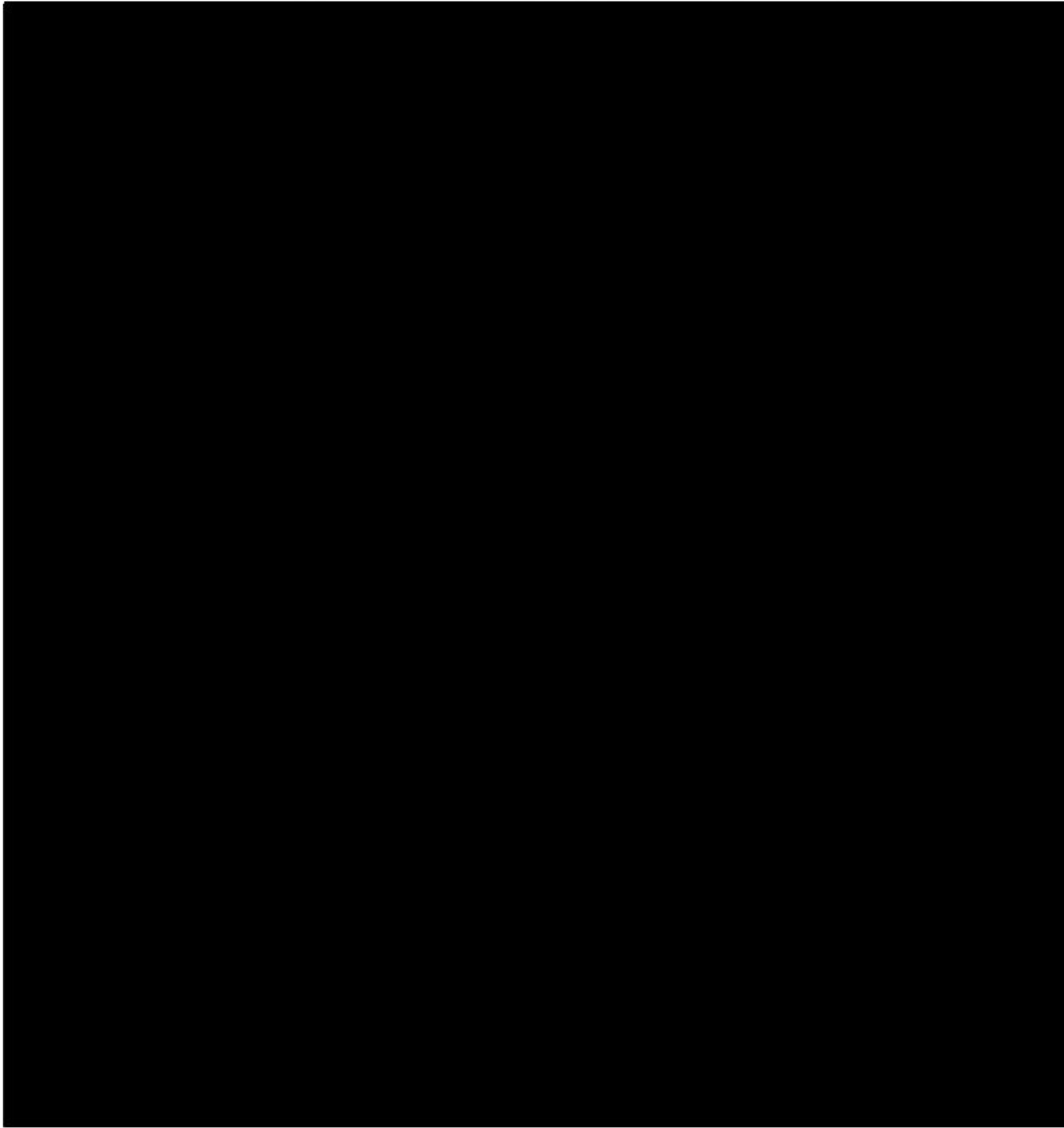
P O L I T I Q U E D E G E S T I O N

| | | |
|---|---------------------------------|---|
|  | Poursuite policière | OPÉR. GÉN. – 30 |
| | Direction des mesures d'urgence | Dernière mise à jour : 2010-08-11 Page F |




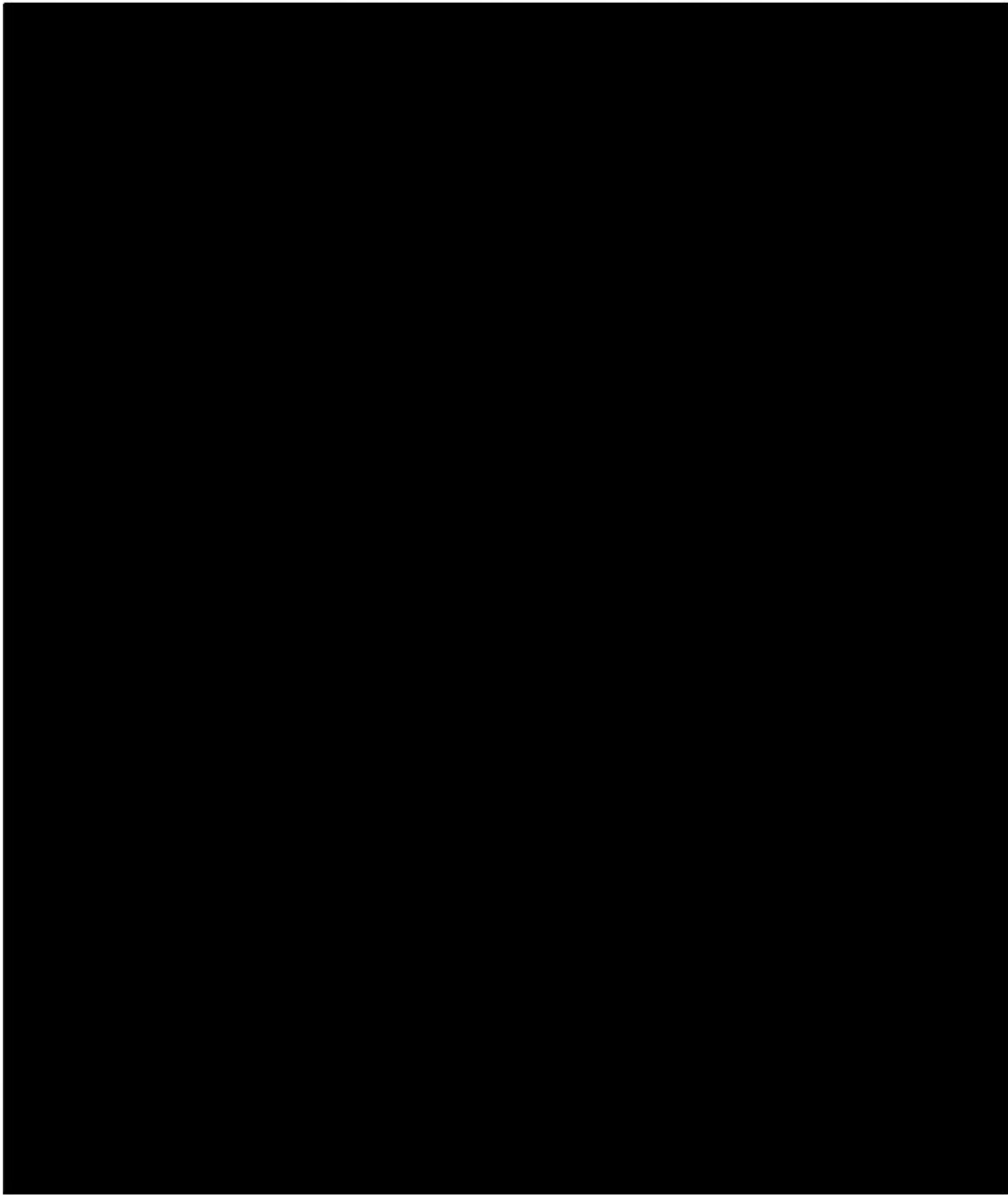
P O L I T I Q U E D E G E S T I O N

| | | |
|---|---|---|
|  | Port, manipulation et utilisation d'une arme à feu | DIR. GÉN. – 42 |
| | Direction des ressources humaines | Dernière mise à jour : 2011-08-17 Page 1 |




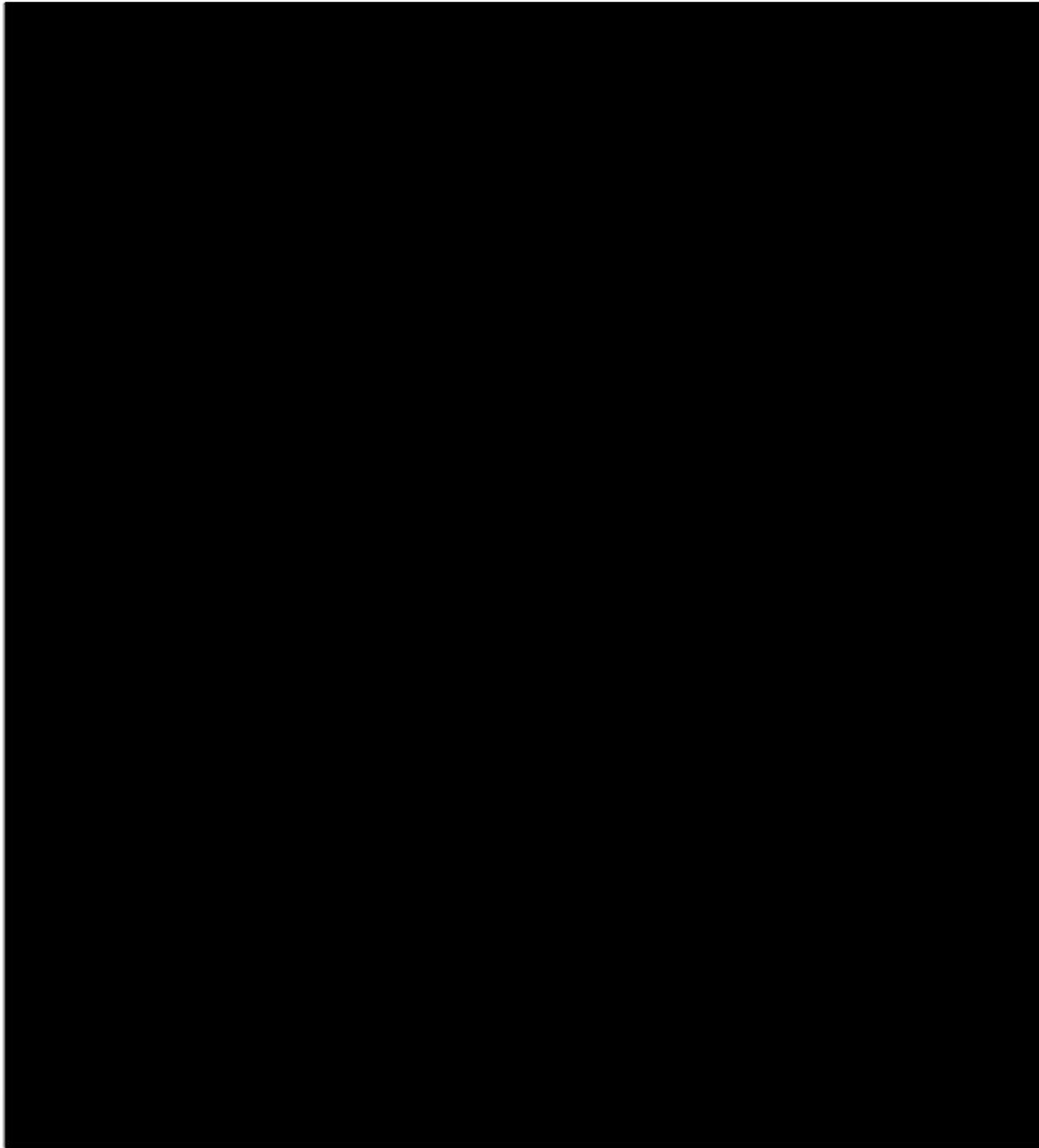
P O L I T I Q U E D E G E S T I O N

| | | |
|---|---|---|
|  | Port, manipulation et utilisation d'une arme à feu | DIR. GÉN. – 42 |
| | Direction des ressources humaines | Dernière mise à jour : 2011-08-17 Page 3 |




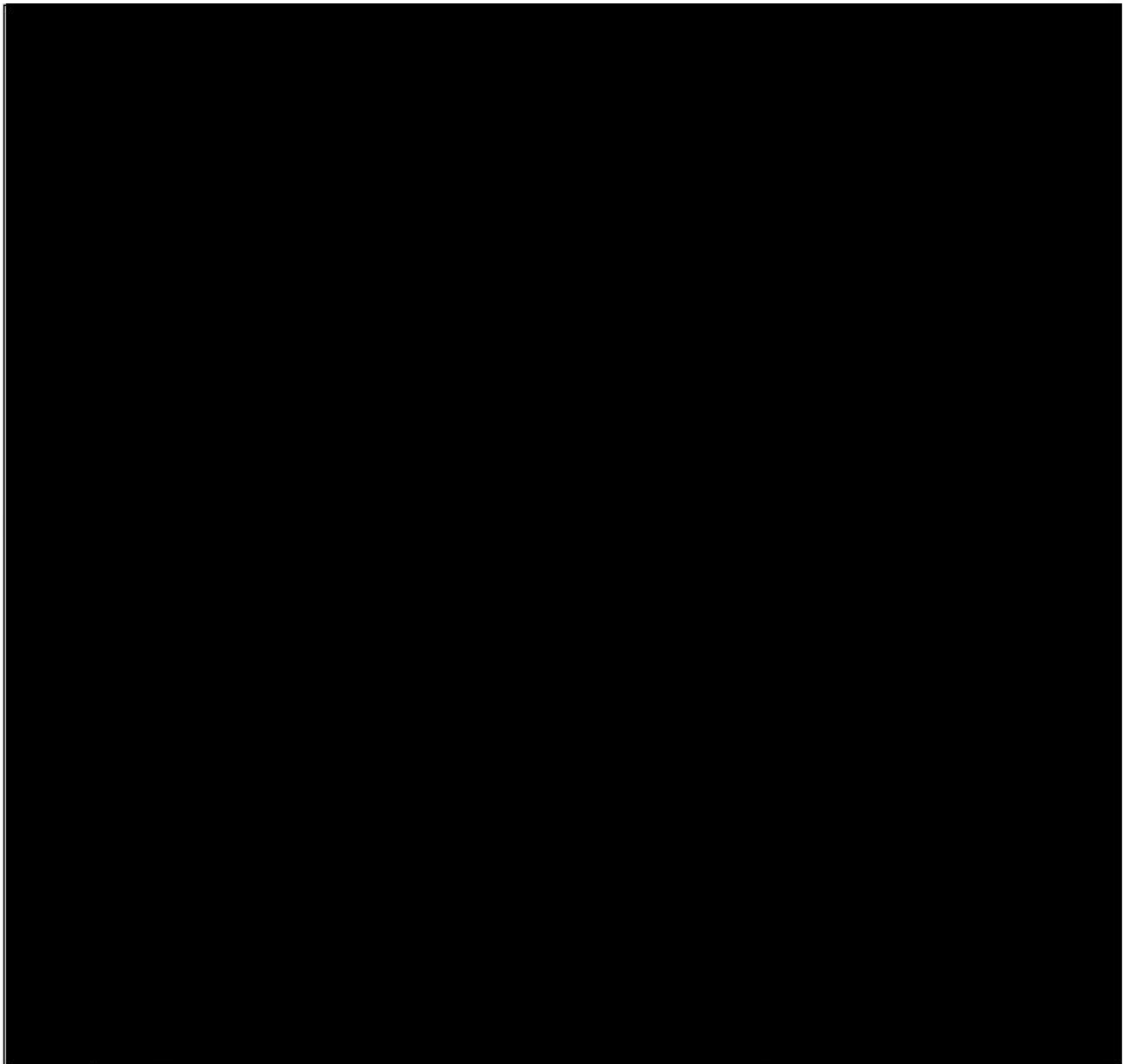
P O L I T I Q U E D E G E S T I O N

| | | |
|---|---|---|
|  | Port, manipulation et utilisation d'une arme à feu | DIR. GÉN. – 42 |
| | Direction des ressources humaines | Dernière mise à jour : 2011-08-17 Page 5 |




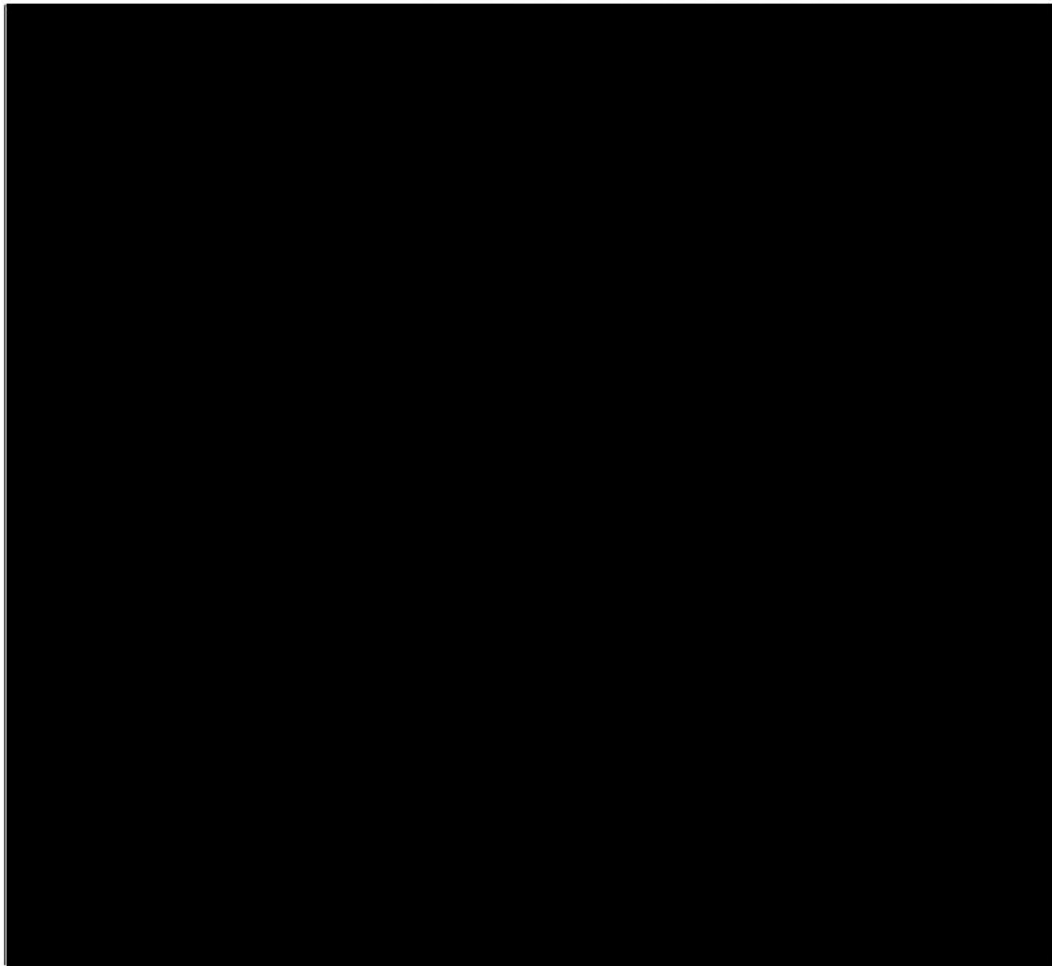
P O L I T I Q U E D E G E S T I O N

| | | |
|---|--|--|
|  | Port, manipulation et utilisation d'une arme à feu | DIR. GÉN. – 42 |
| | Direction des ressources humaines | Dernière mise à jour: 2011-08-17 Page 7 |




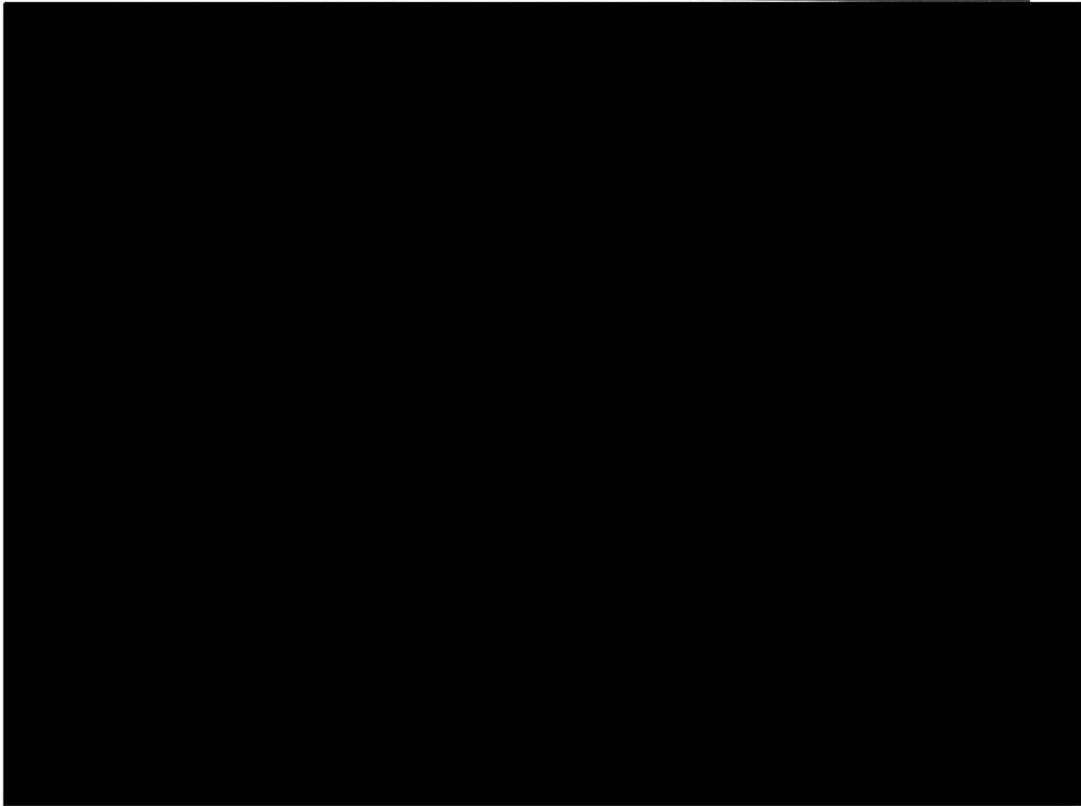
P O L I T I Q U E D E G E S T I O N
A n n e x e

| | | |
|---|---|---|
|  | Port, manipulation et utilisation d'une arme à feu | DIR. GÉN. – 42 |
| | Direction des ressources humaines | Dernière mise à jour : 2011-08-17 Page B |



P O L I T I Q U E D E G E S T I O N
A n n e x e

| | | |
|---|---|--|
|  | Port, manipulation et utilisation d'une arme à feu | DIR. GÉN. – 42 |
| | Direction des ressources humaines | Dernière mise à jour: 2011-08-17 Page D |



ANNEXE C

École nationale
de **POLICE**
du Québec

Poursuites et interception

Précis de cours

PGI-0003

PRODUCTION : École nationale de police du Québec
350, rue Marguerite-D'Youville
Nicolet (Québec) J3T 1X4

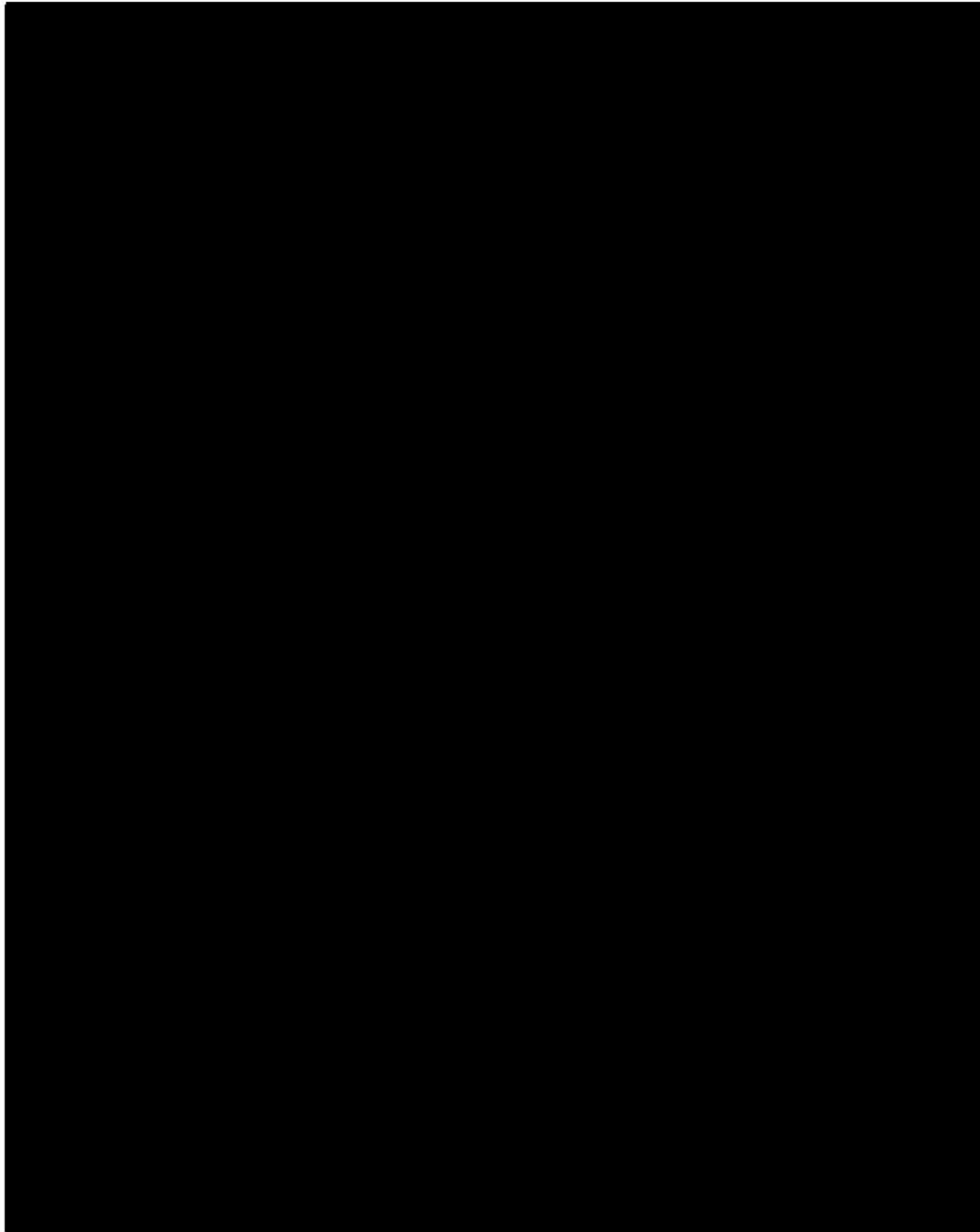
Version du : 6 décembre 2012

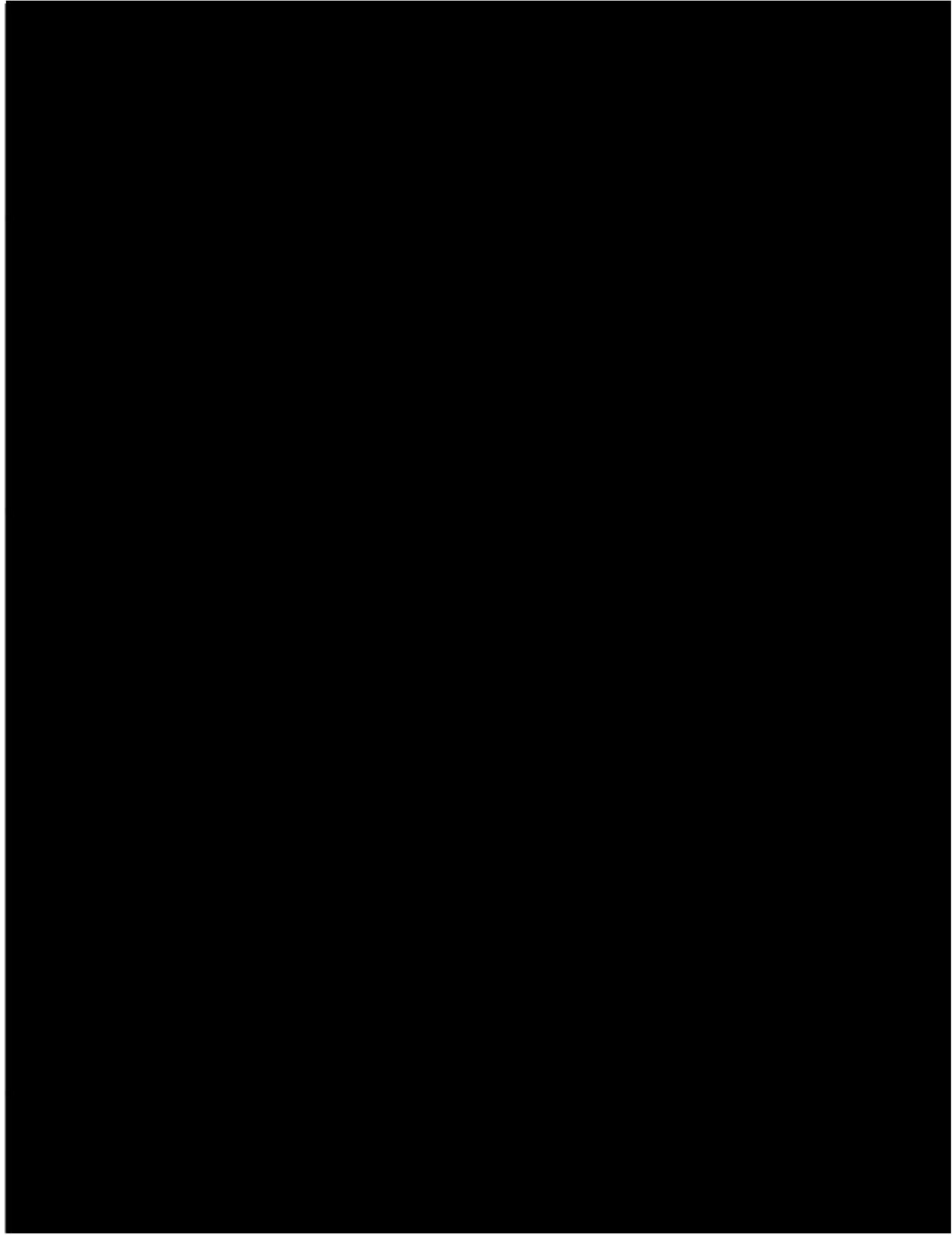
Référence : PGI-0003

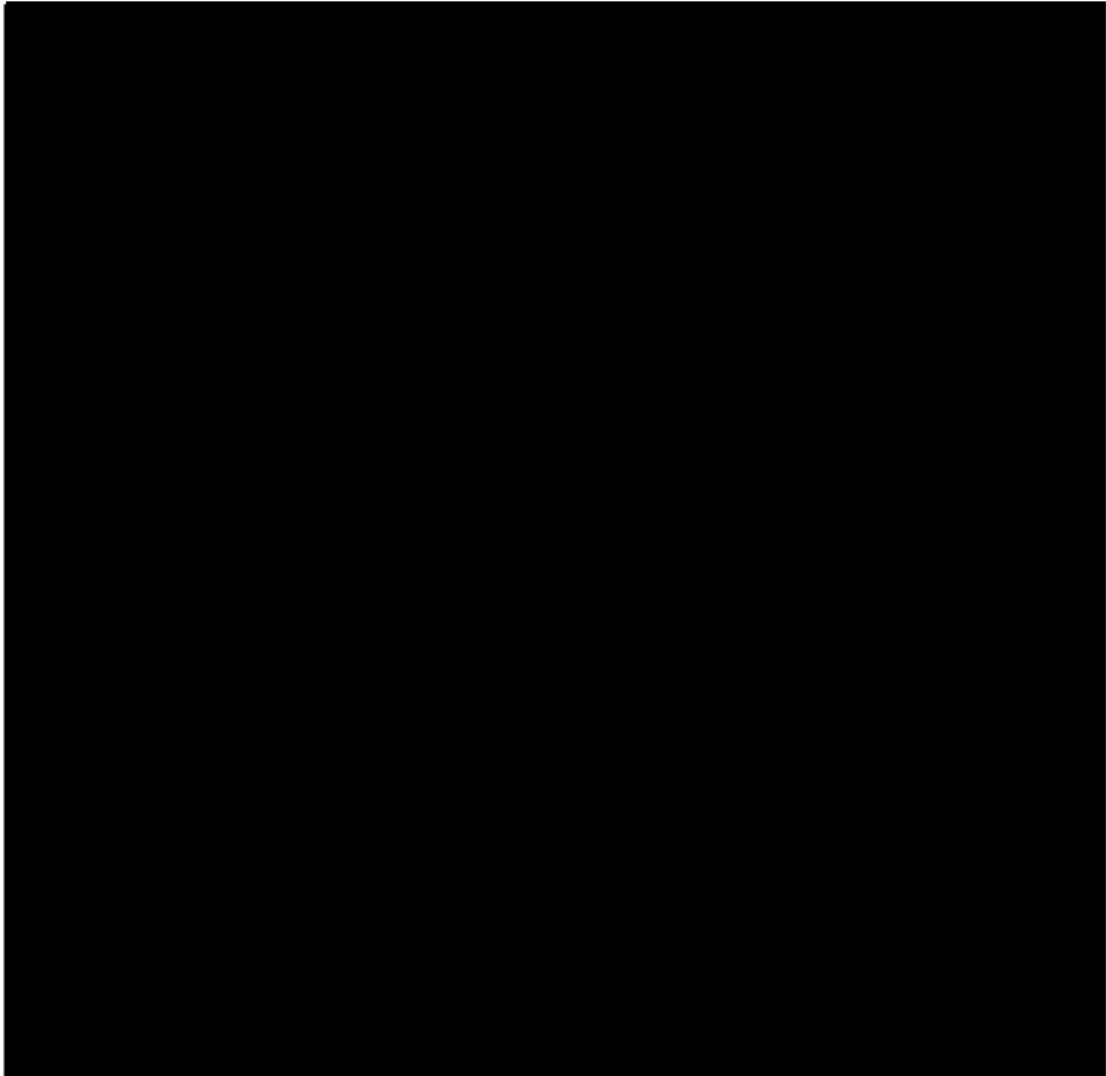
École nationale de police du Québec

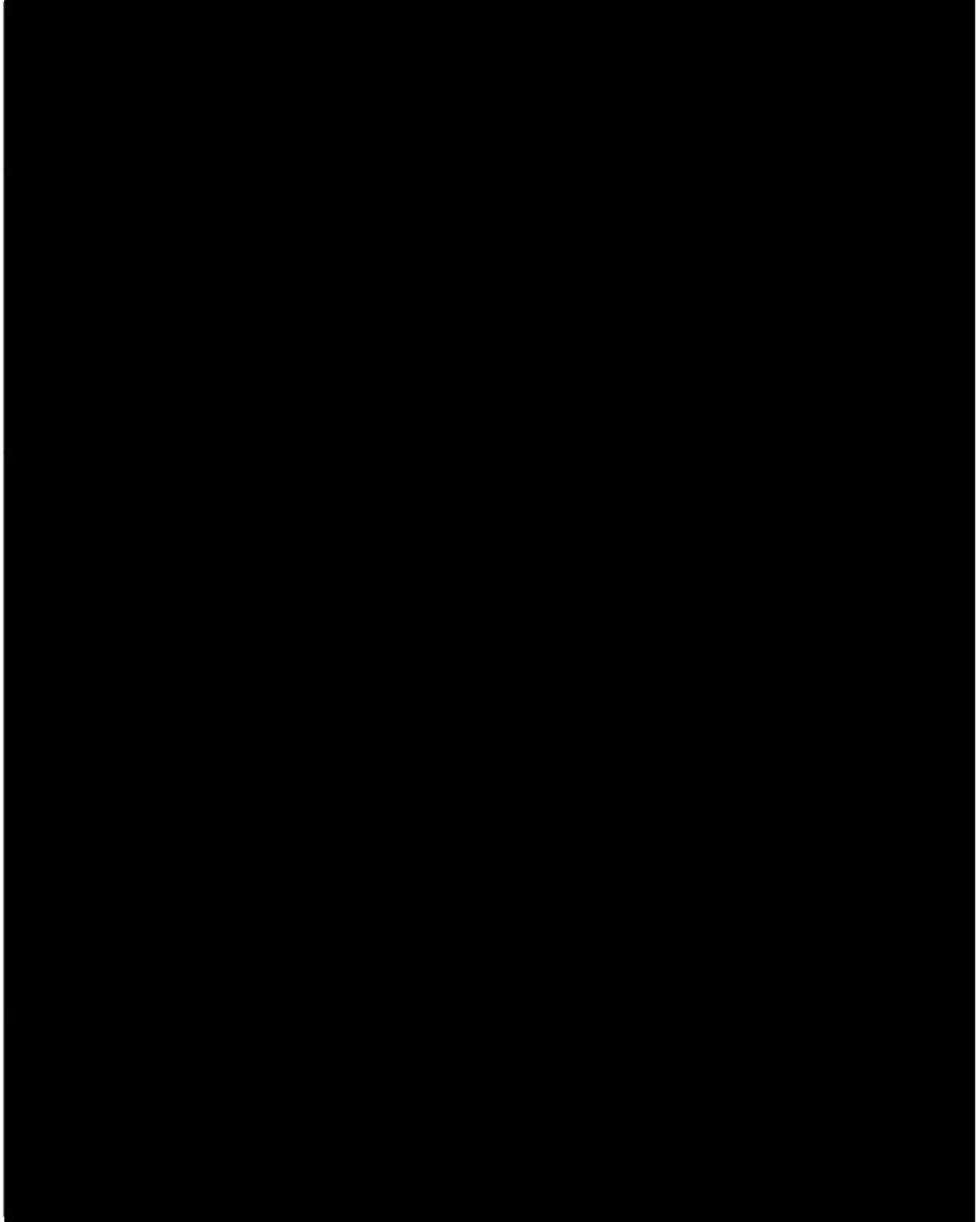
II

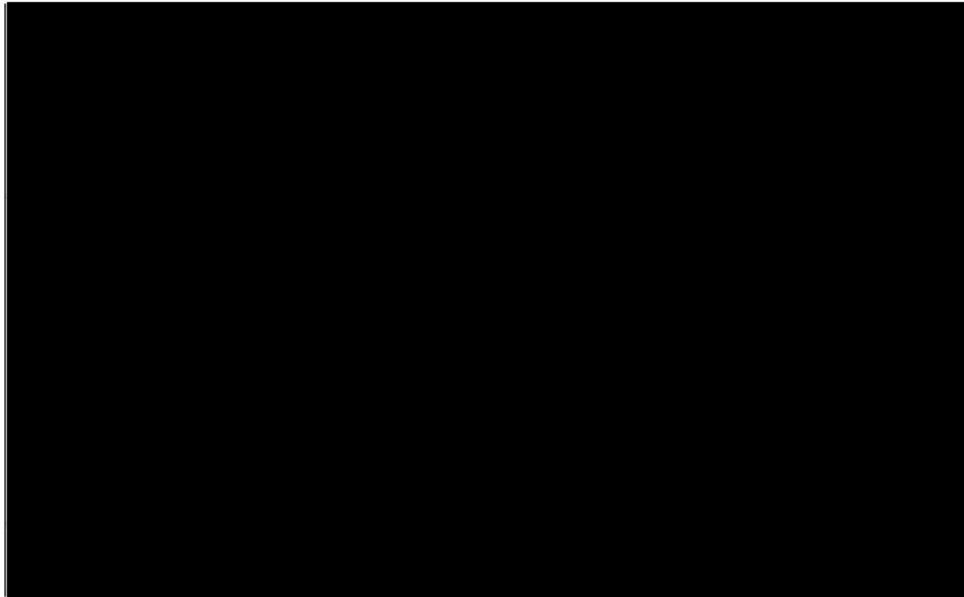
TABLE DES MATIÈRES

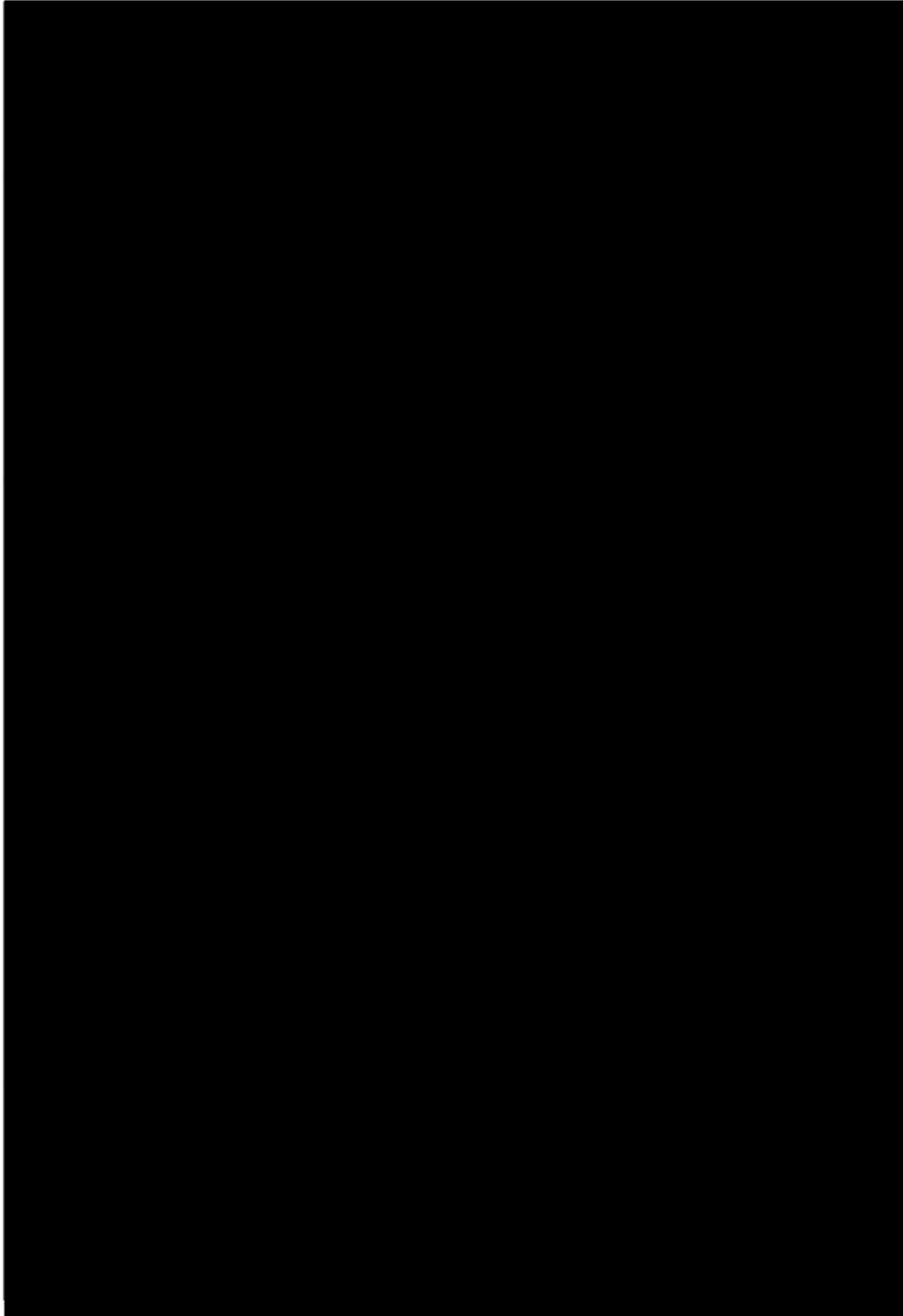


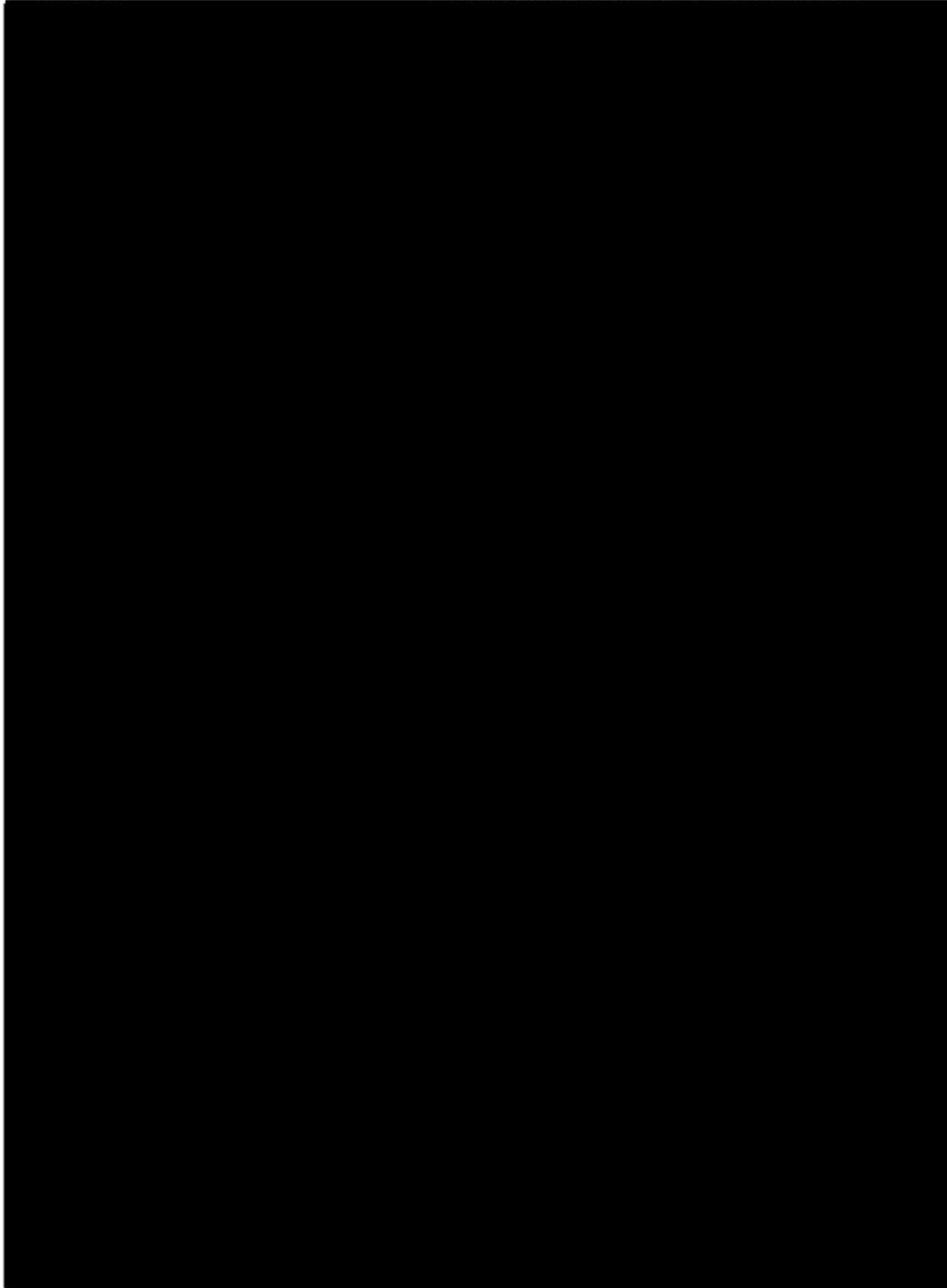




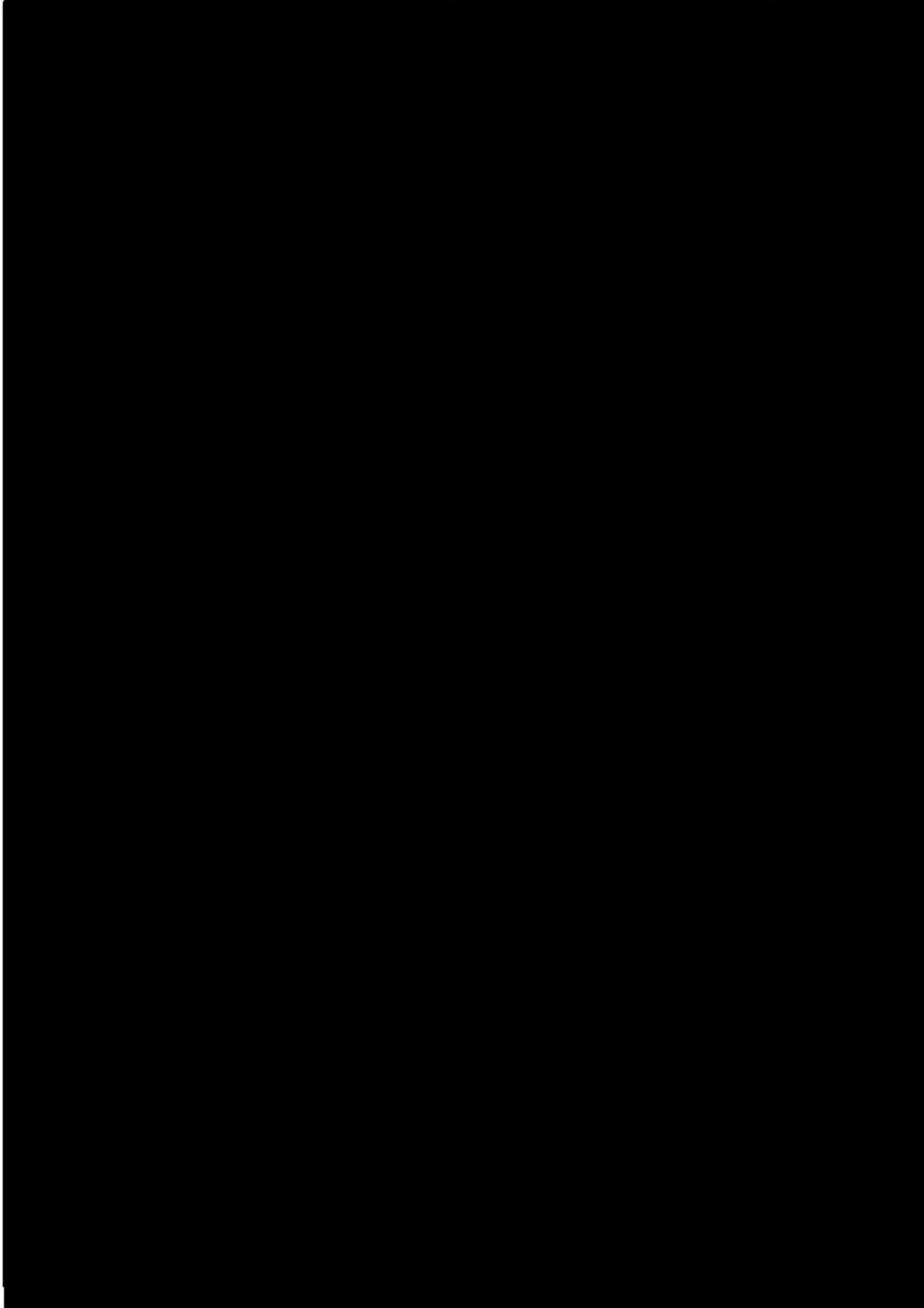


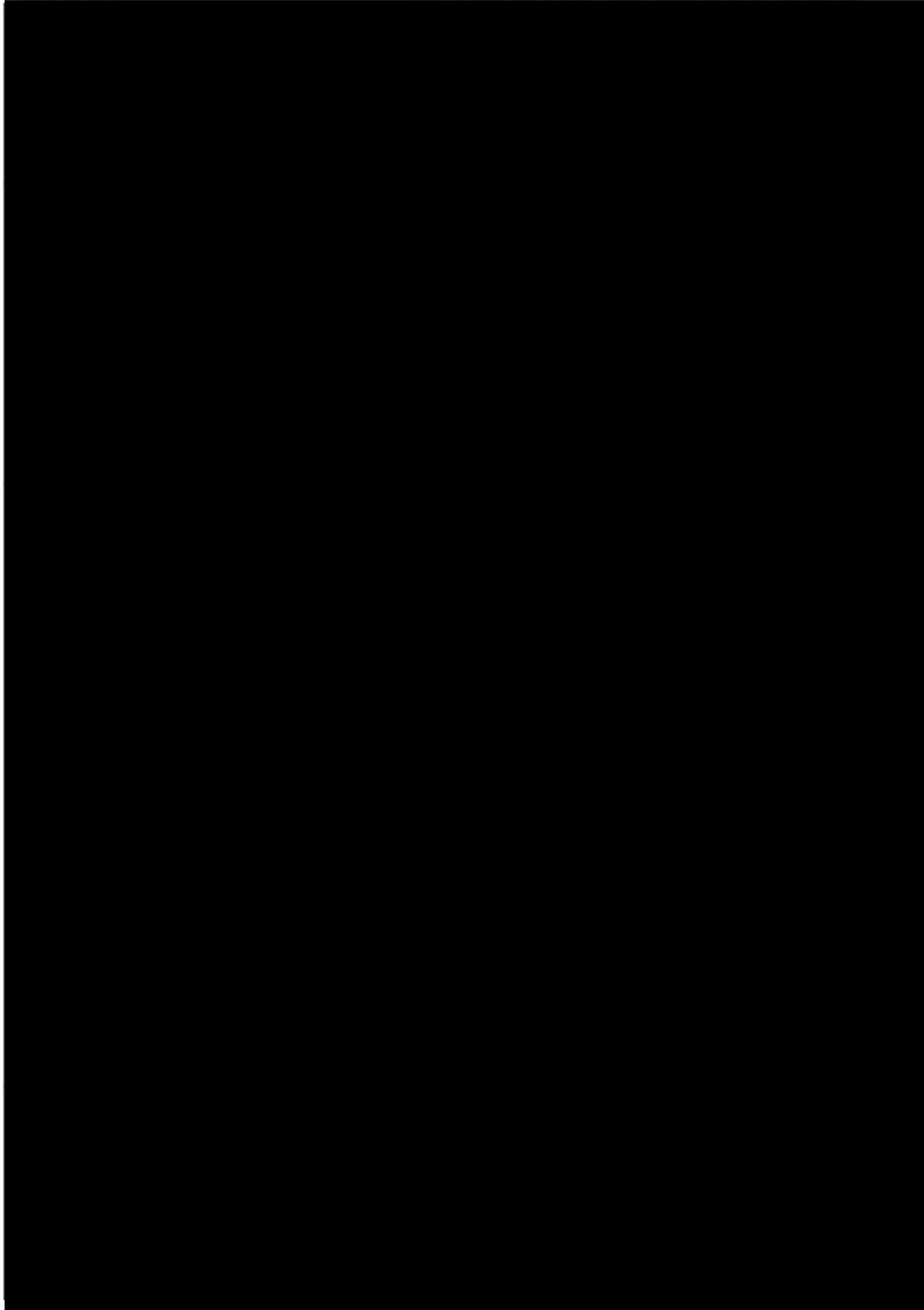


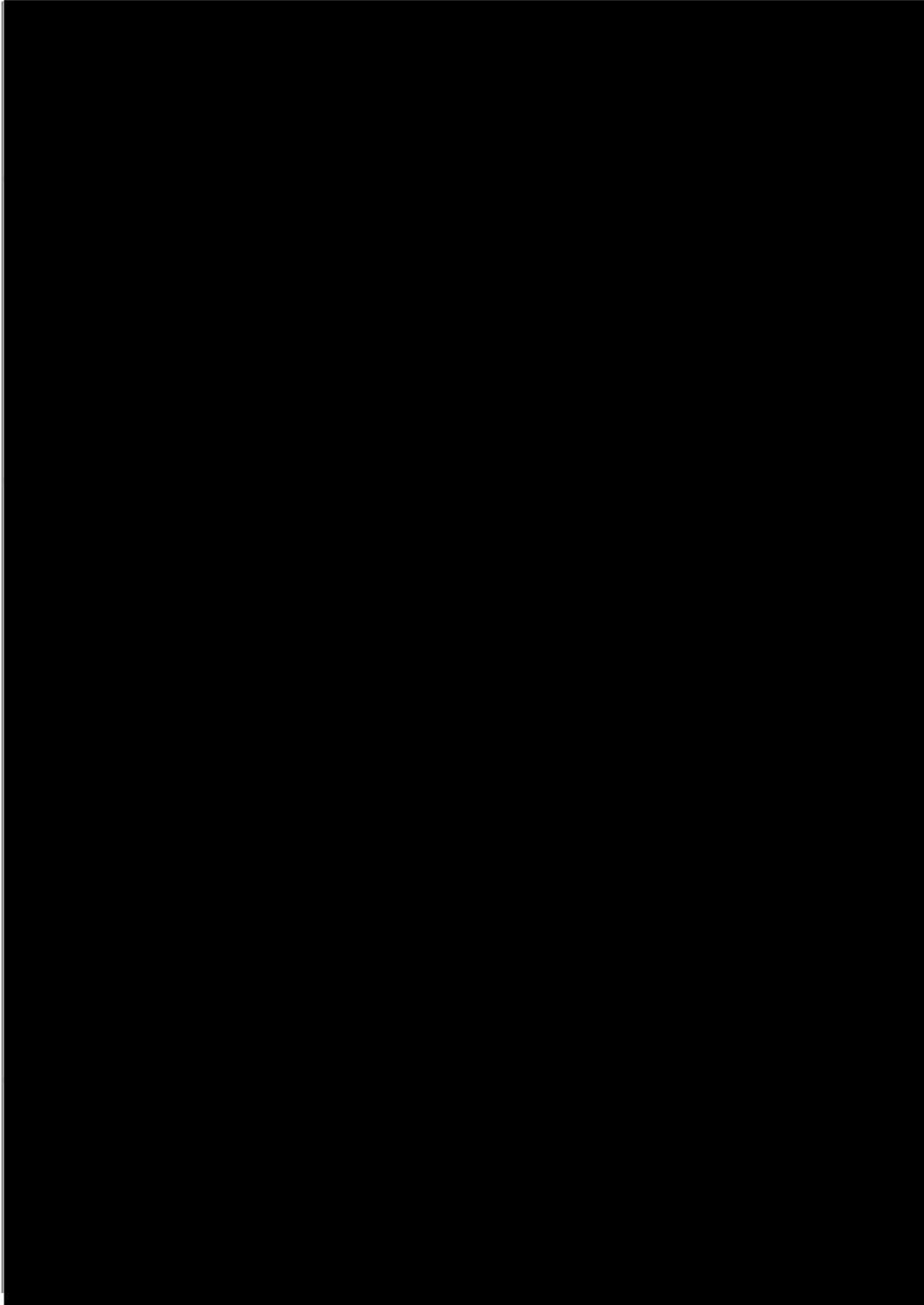


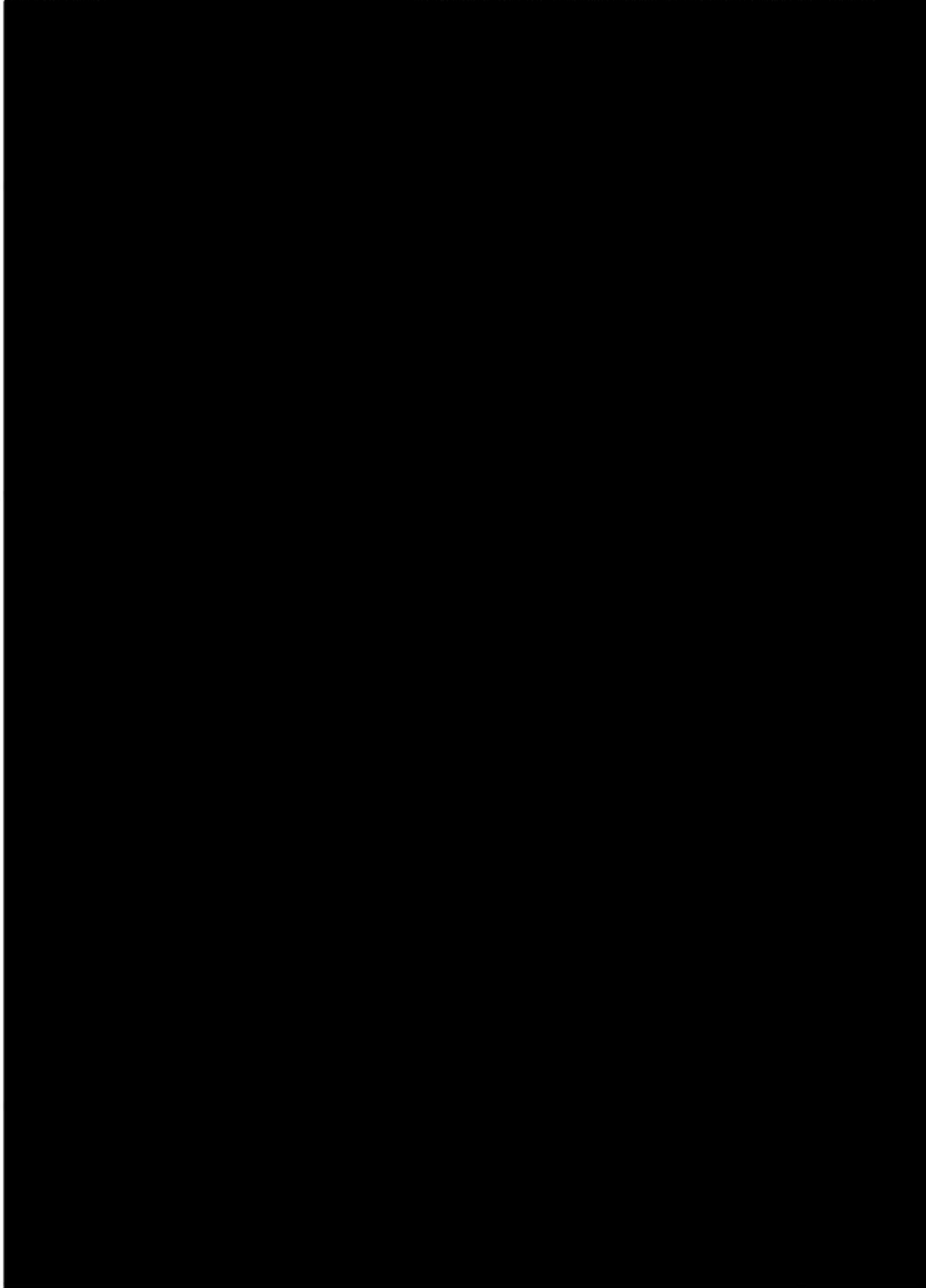


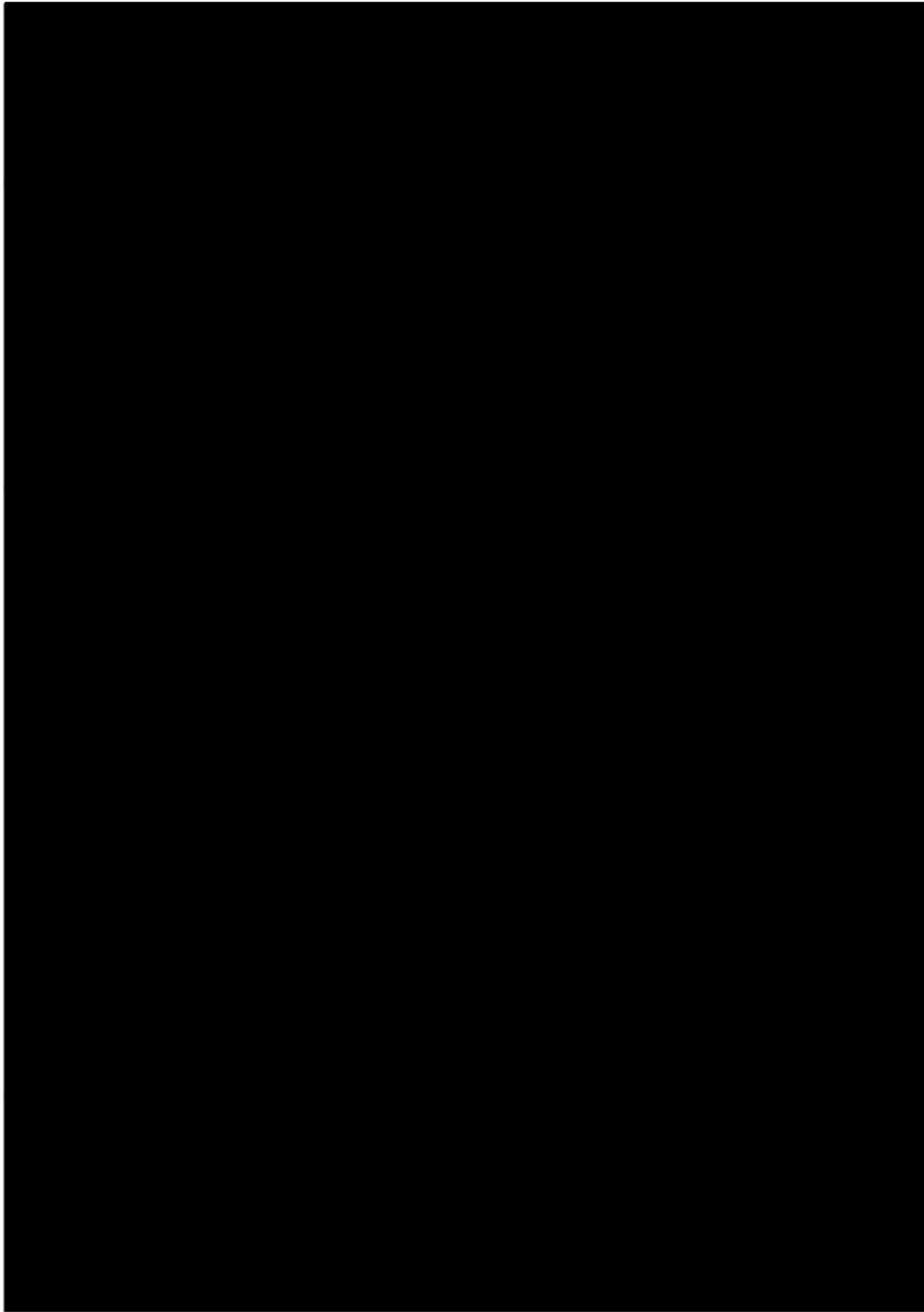


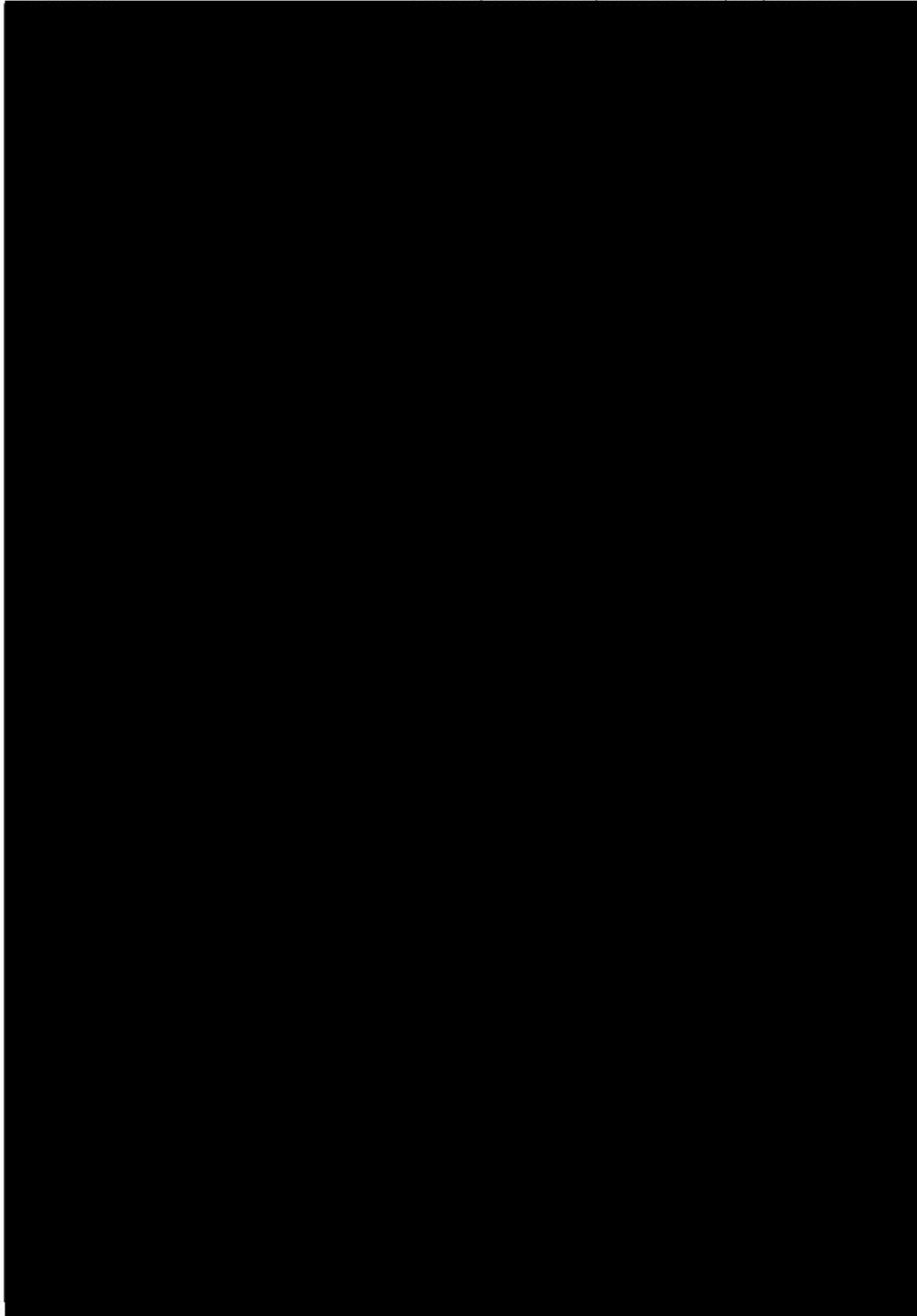




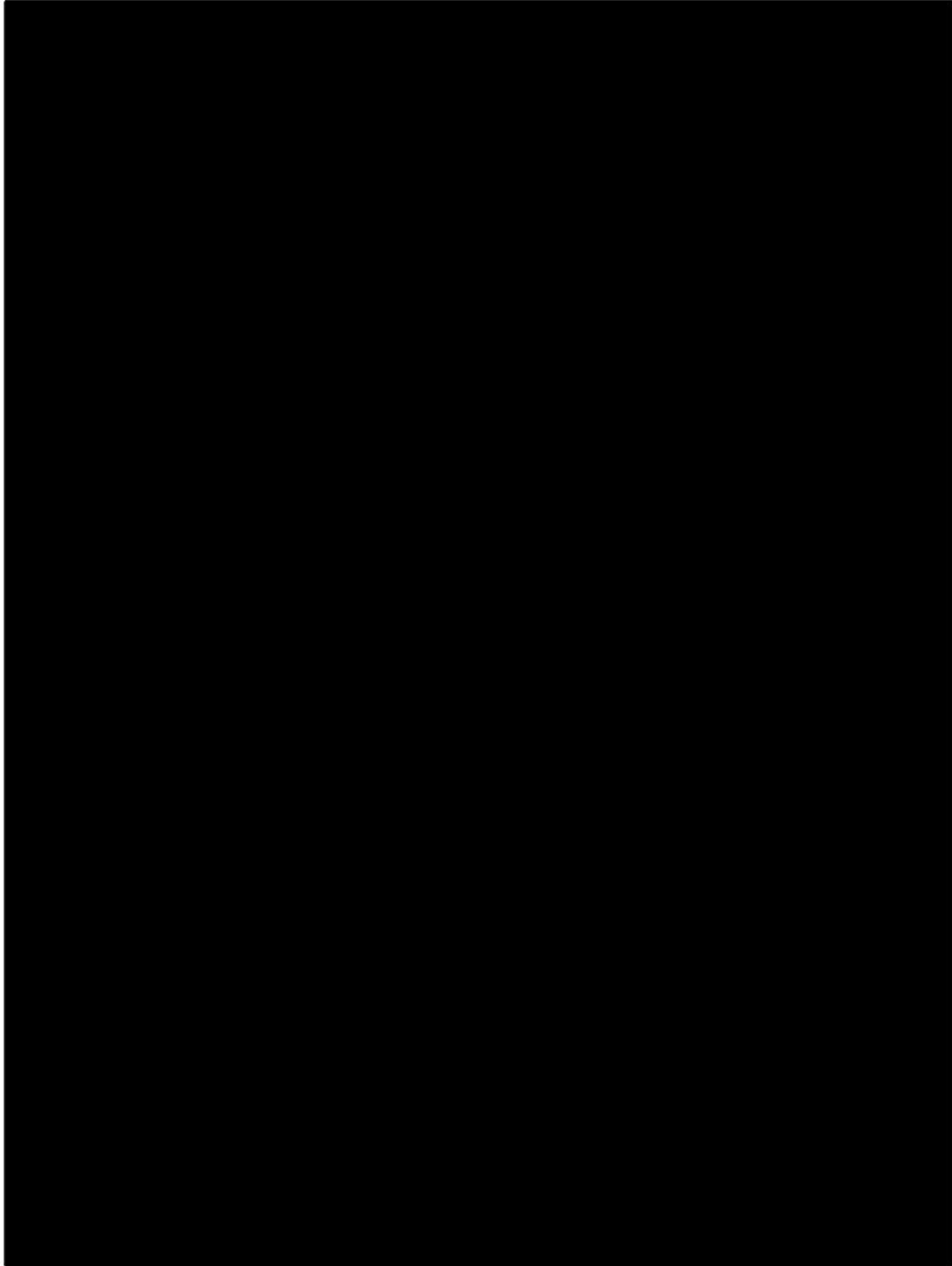


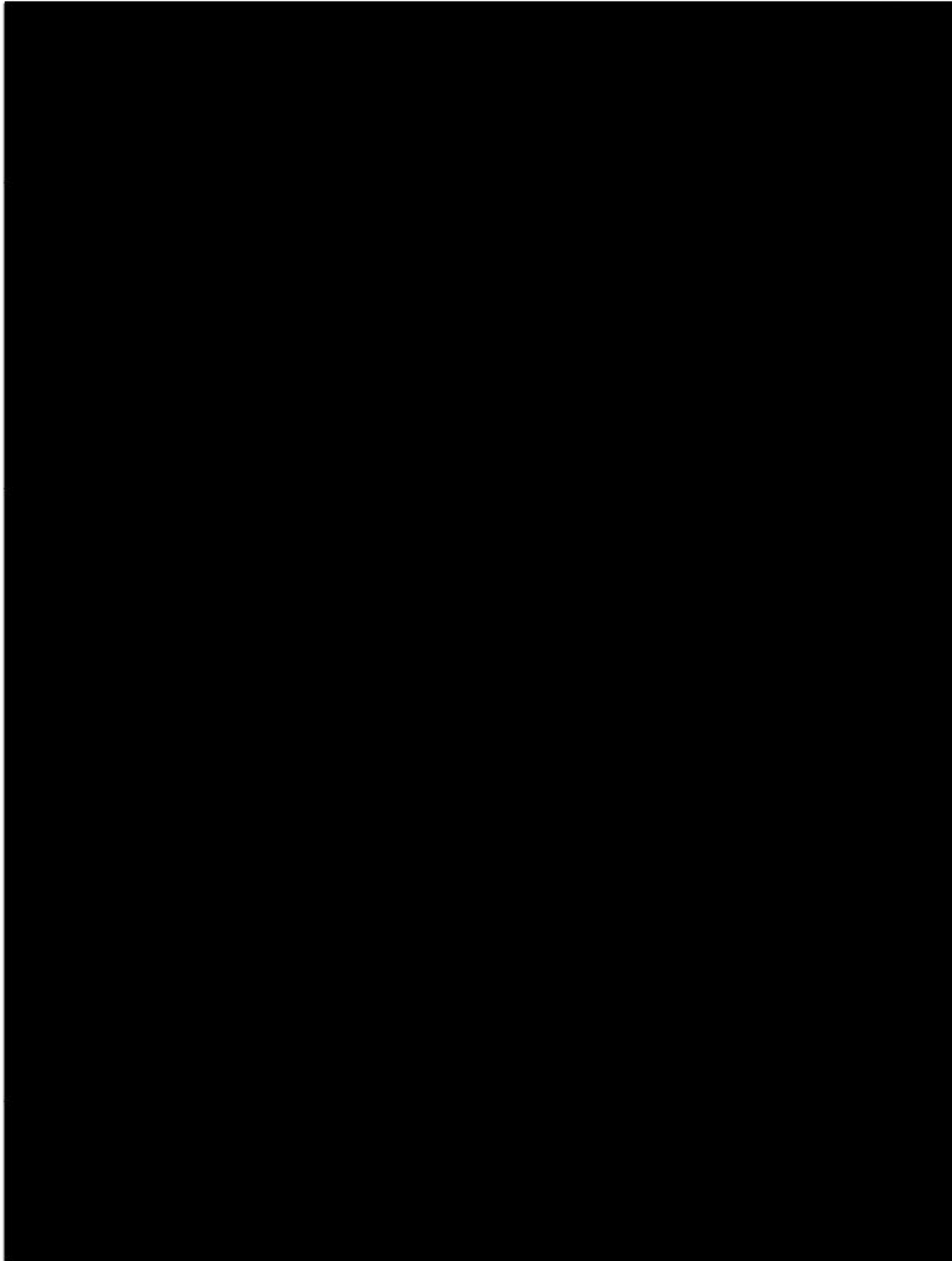


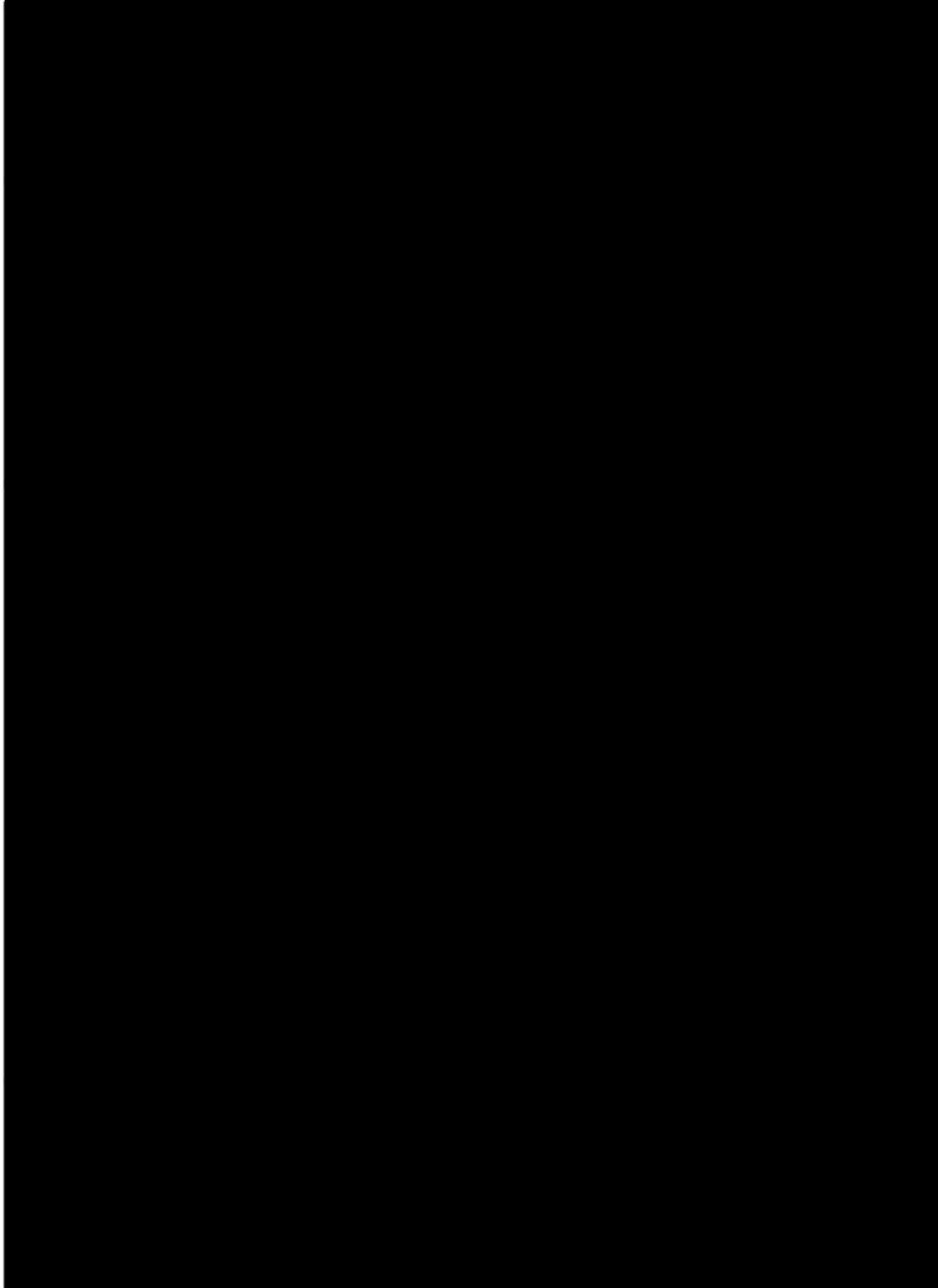


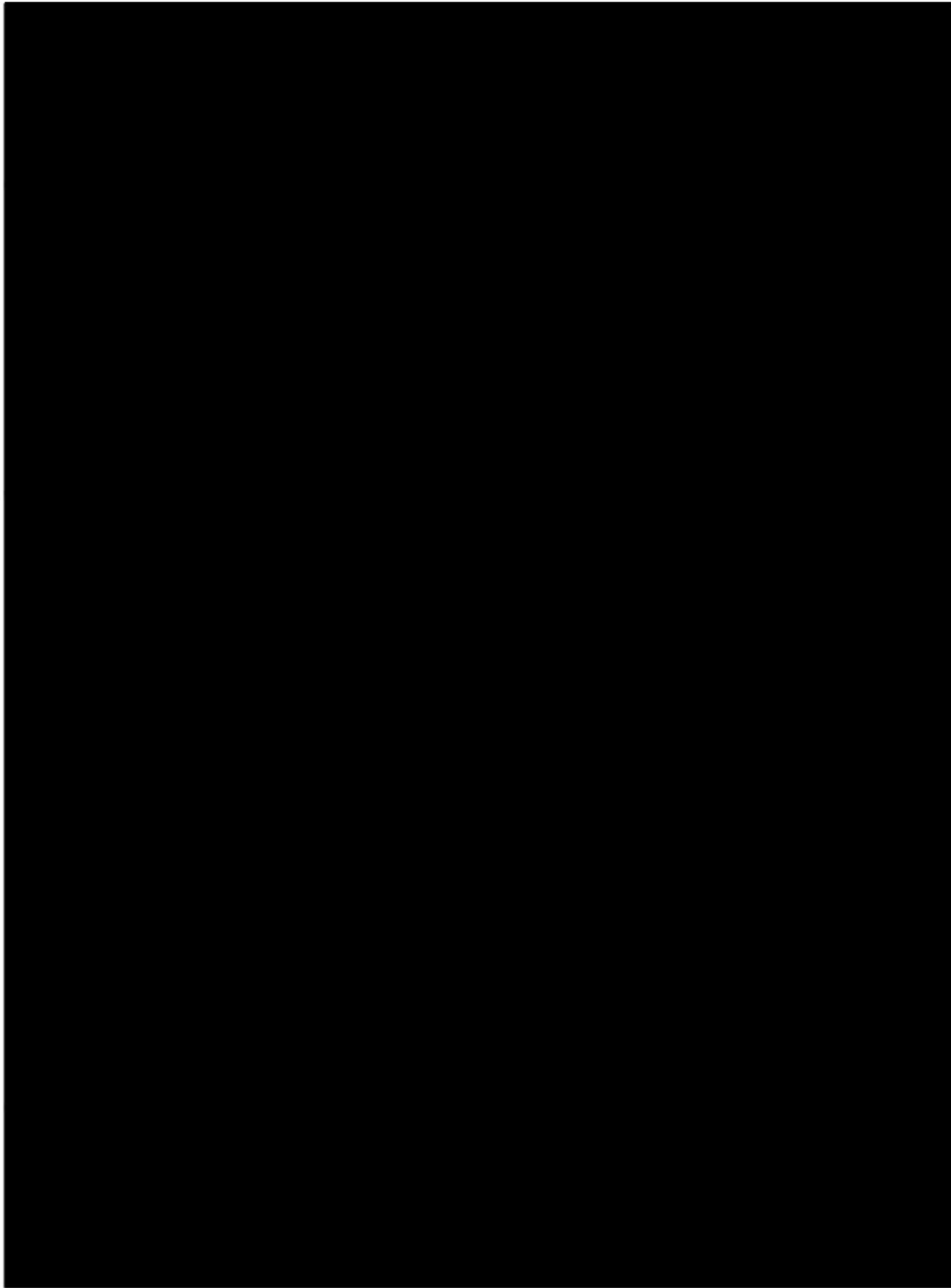


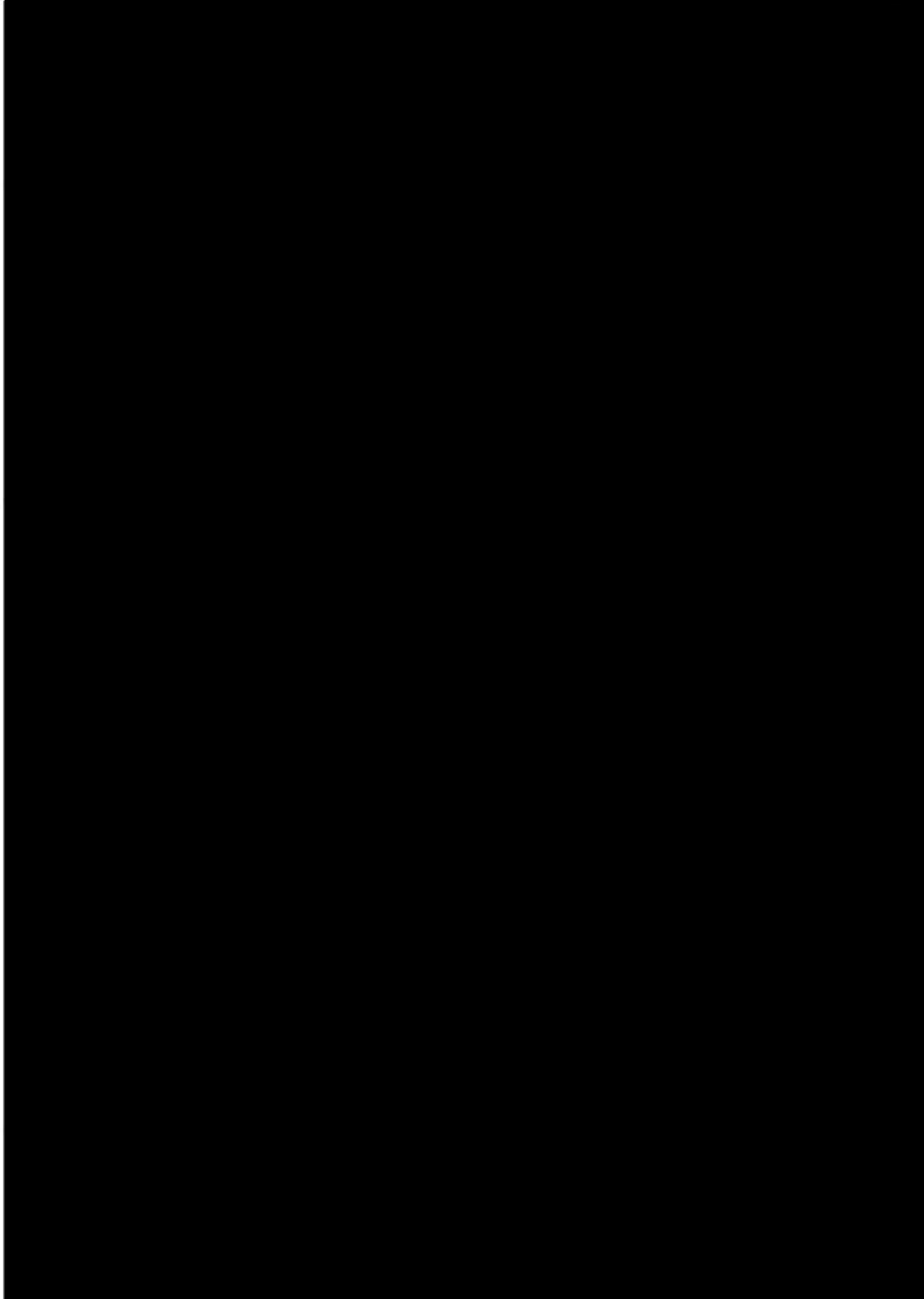


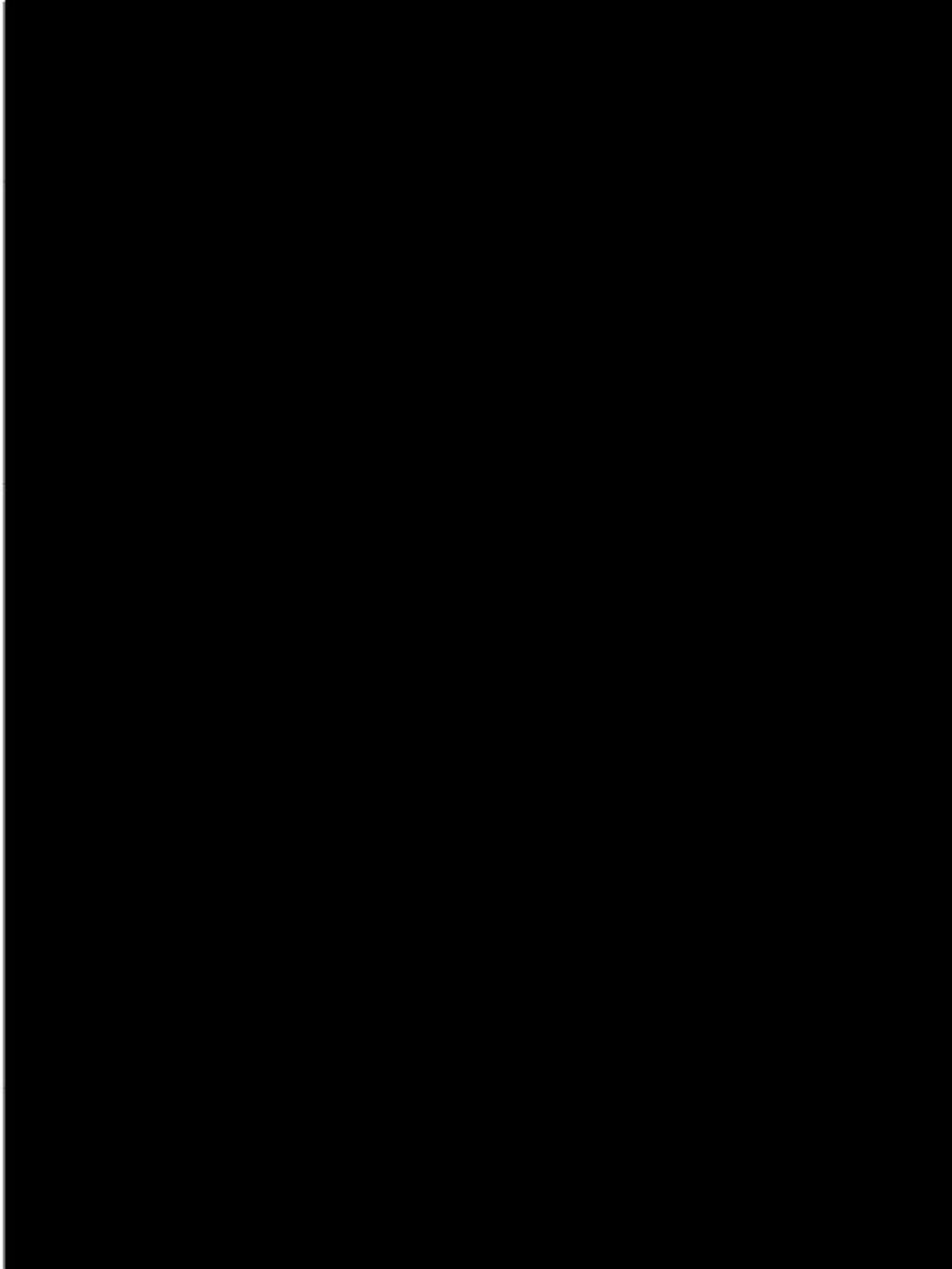


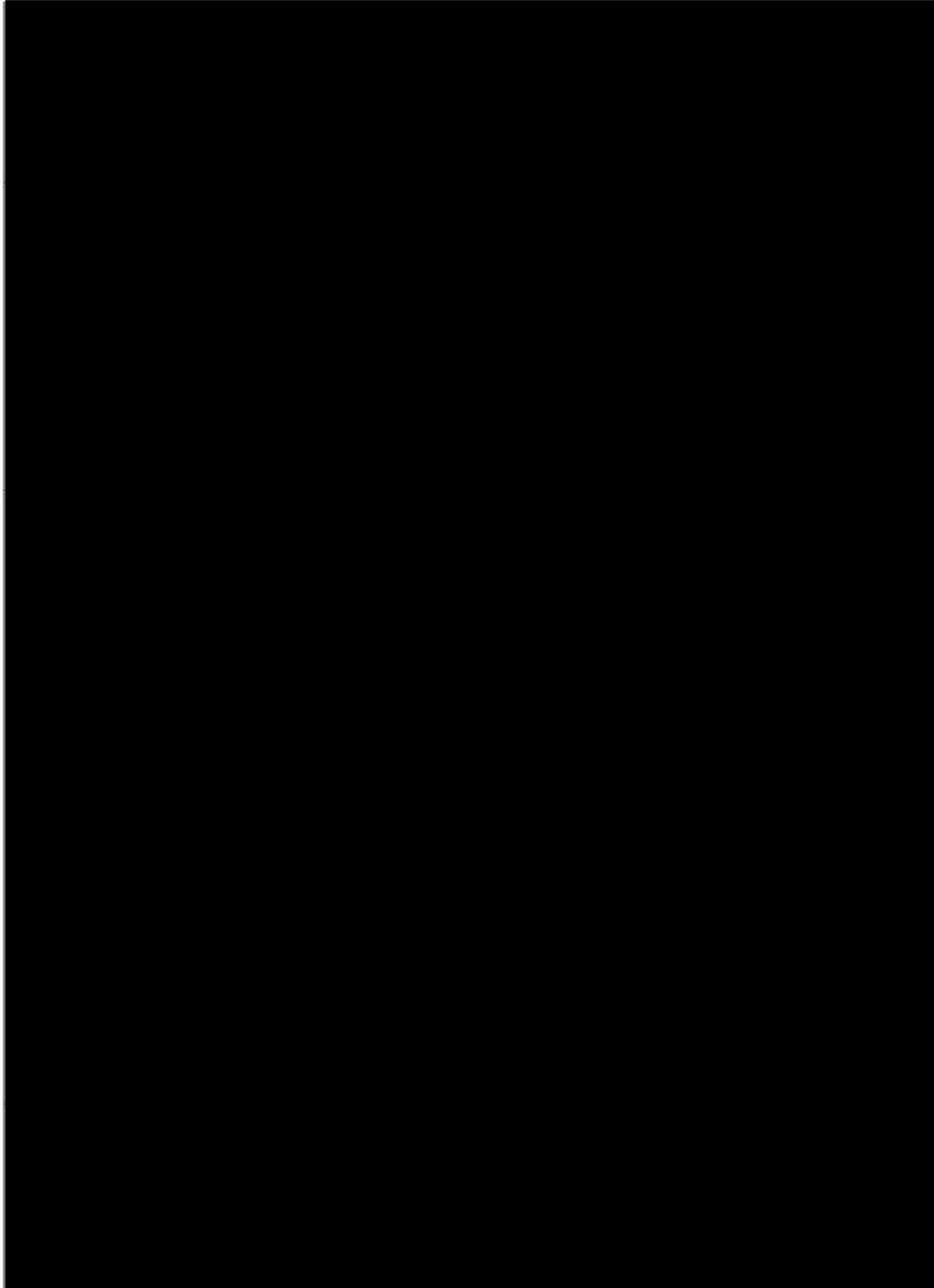


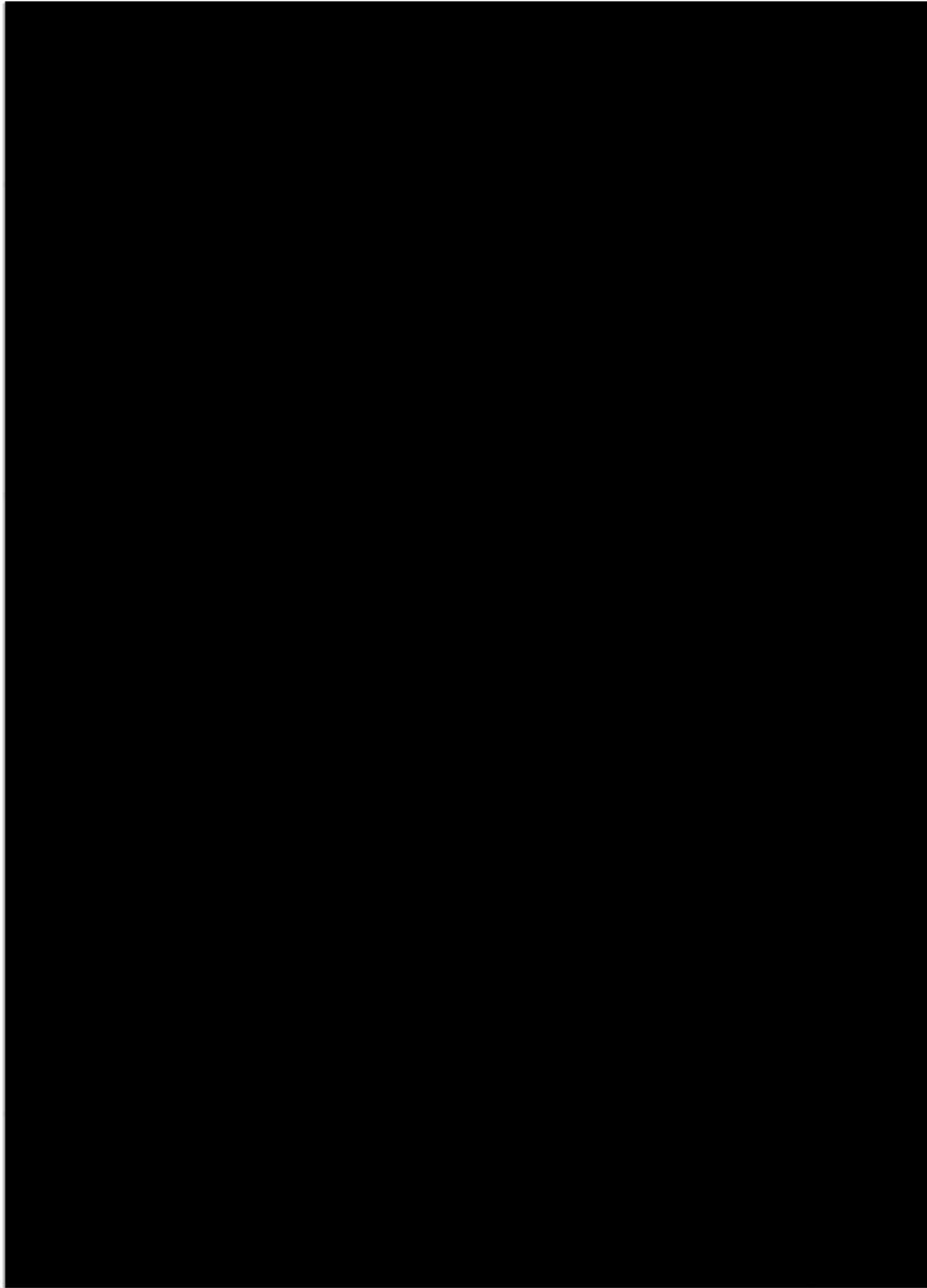




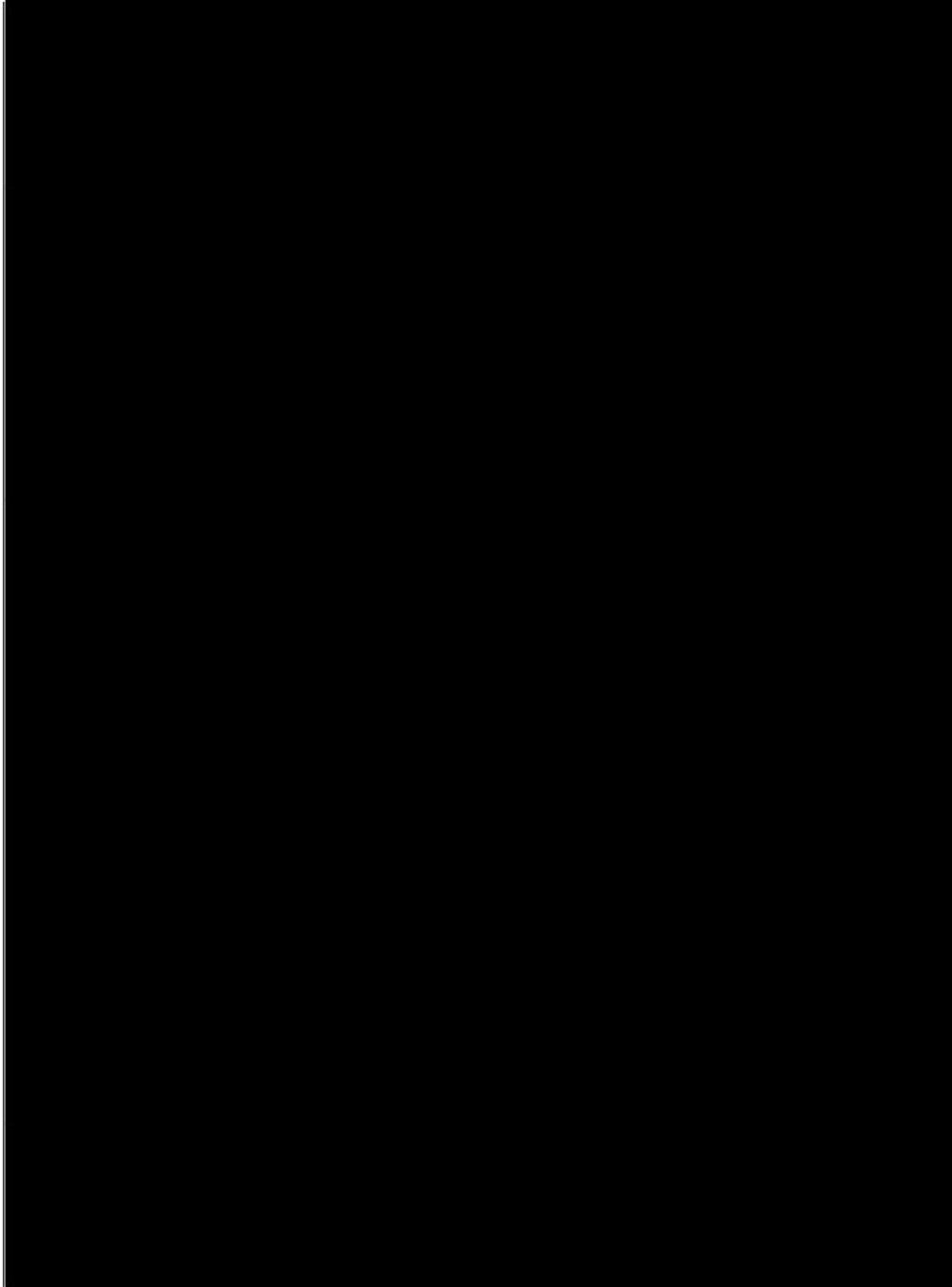


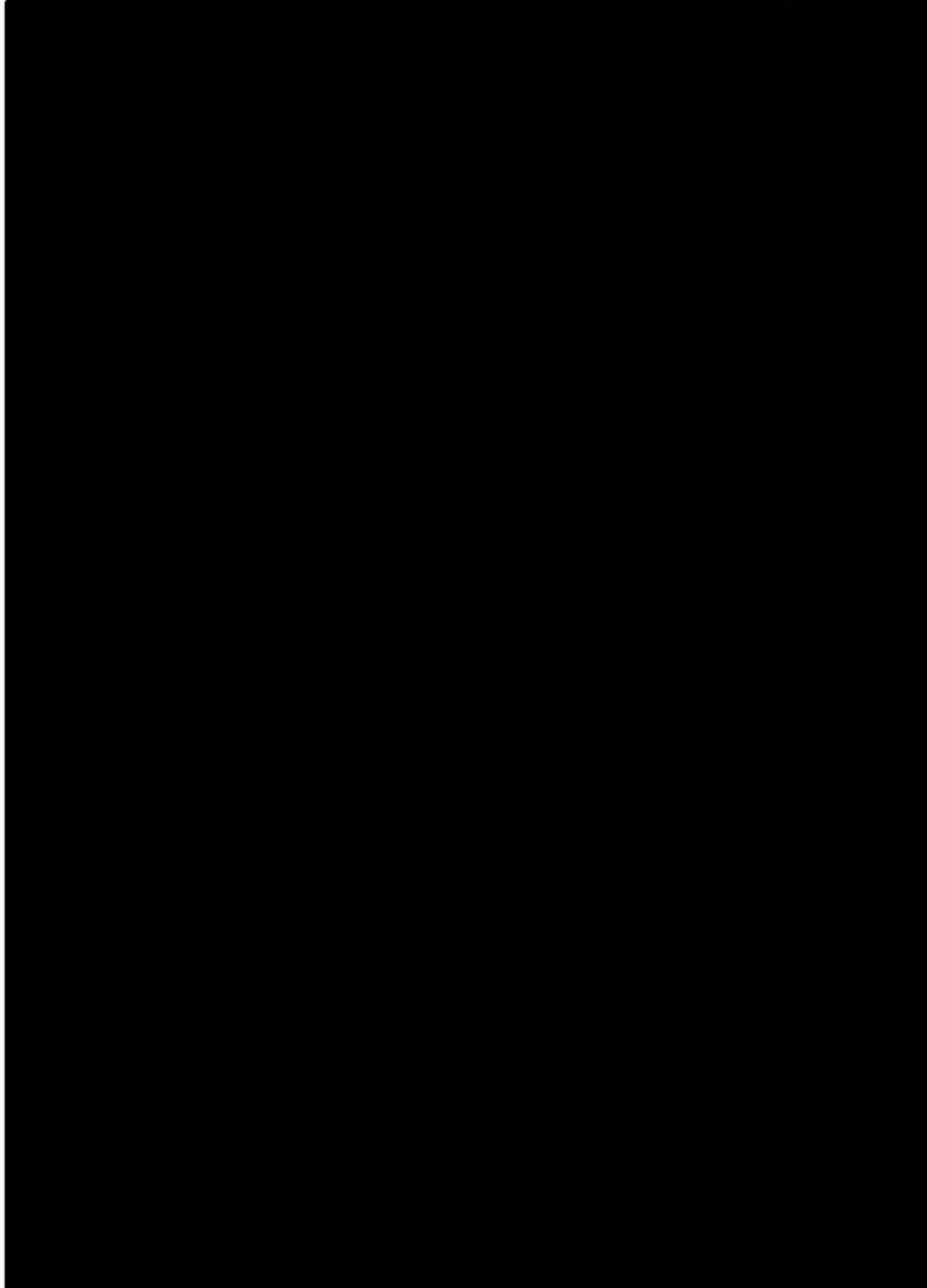


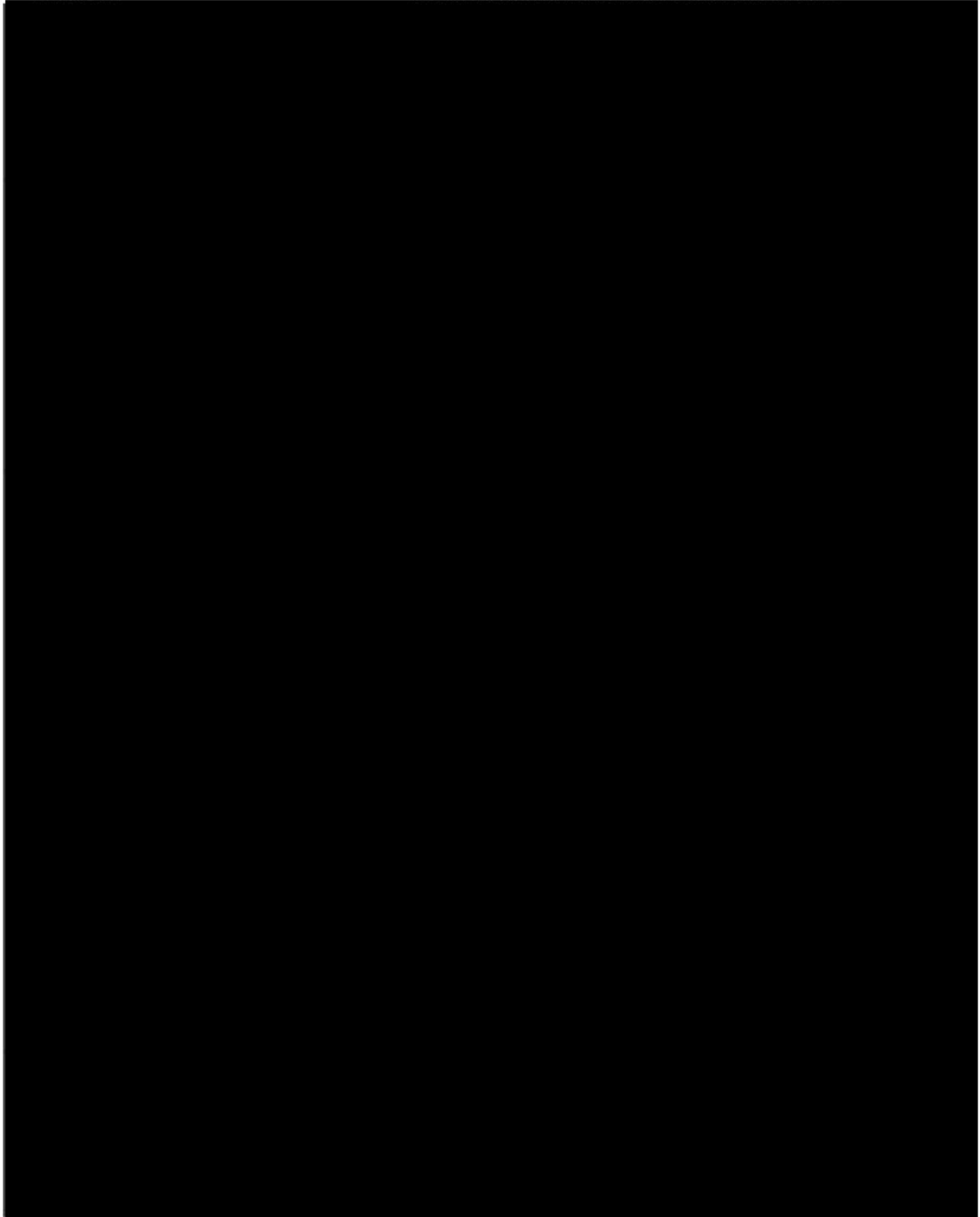




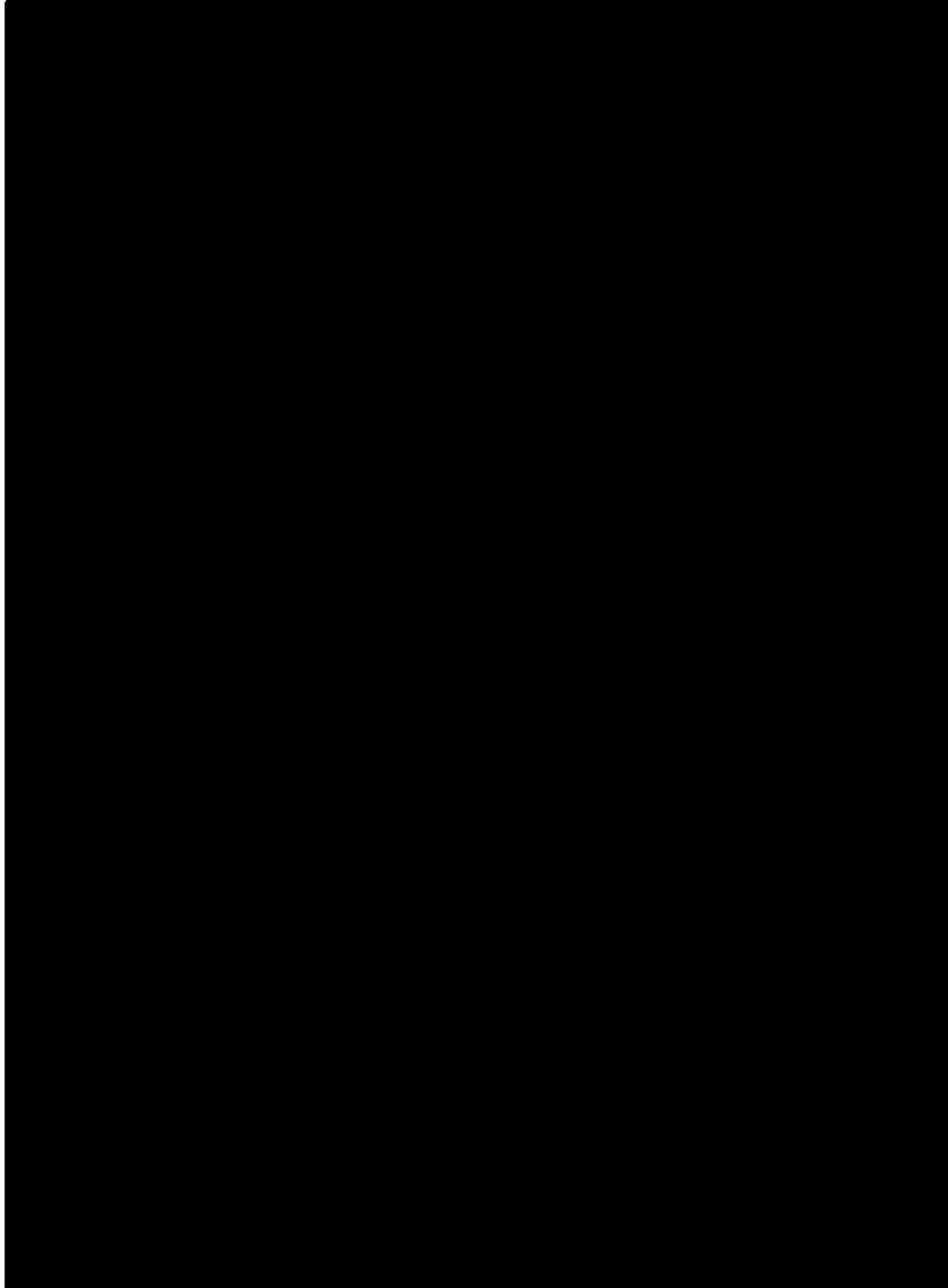


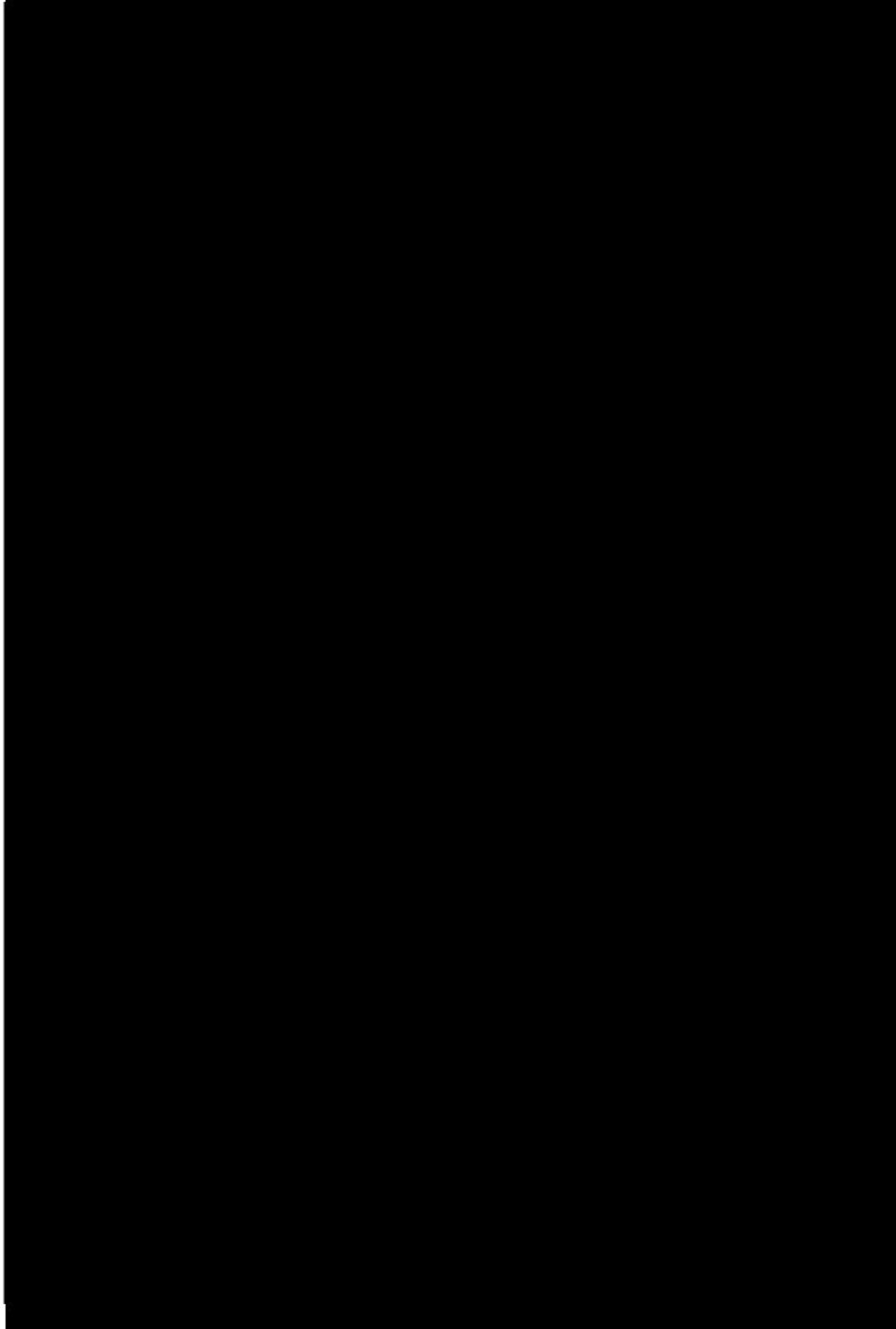


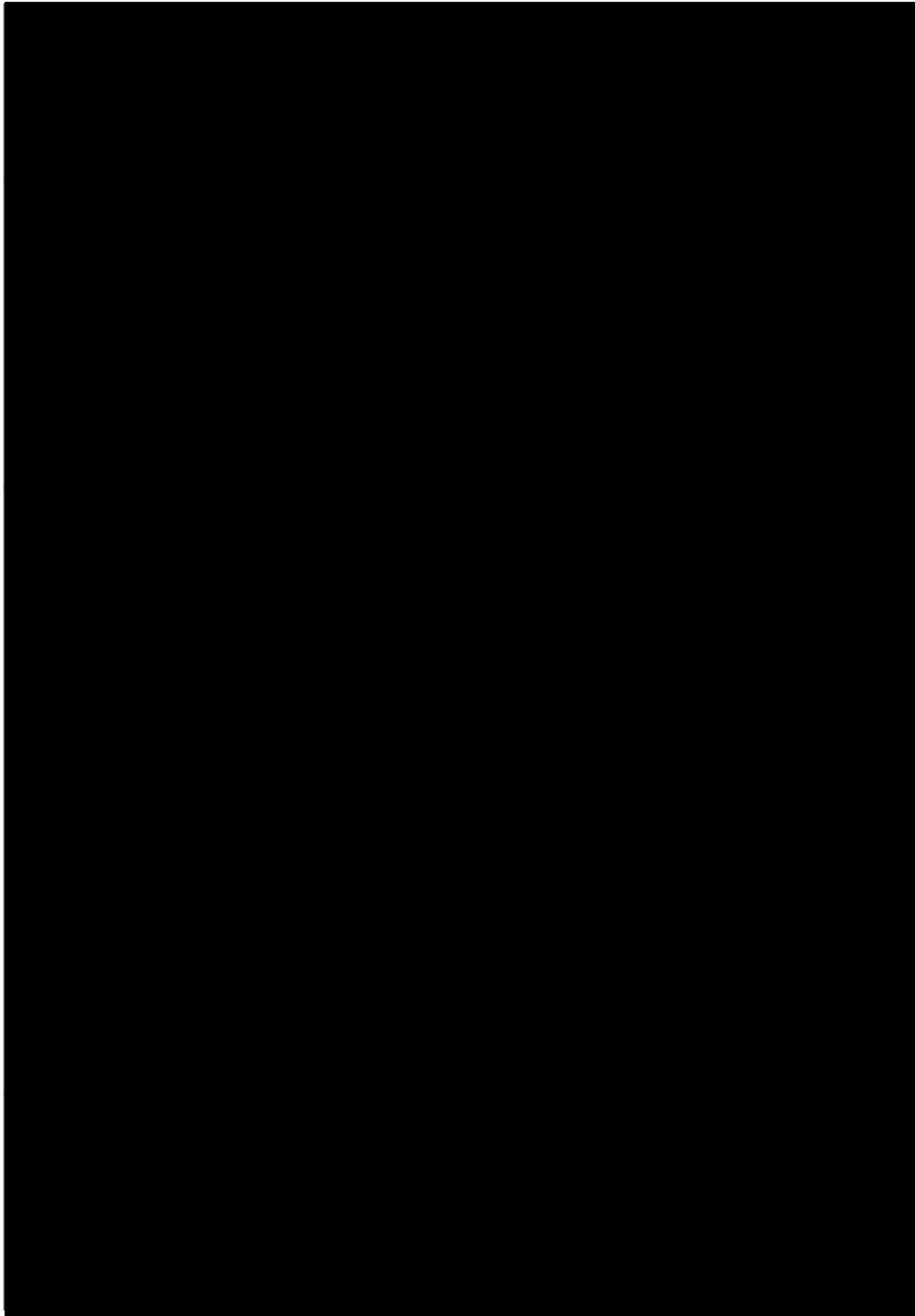




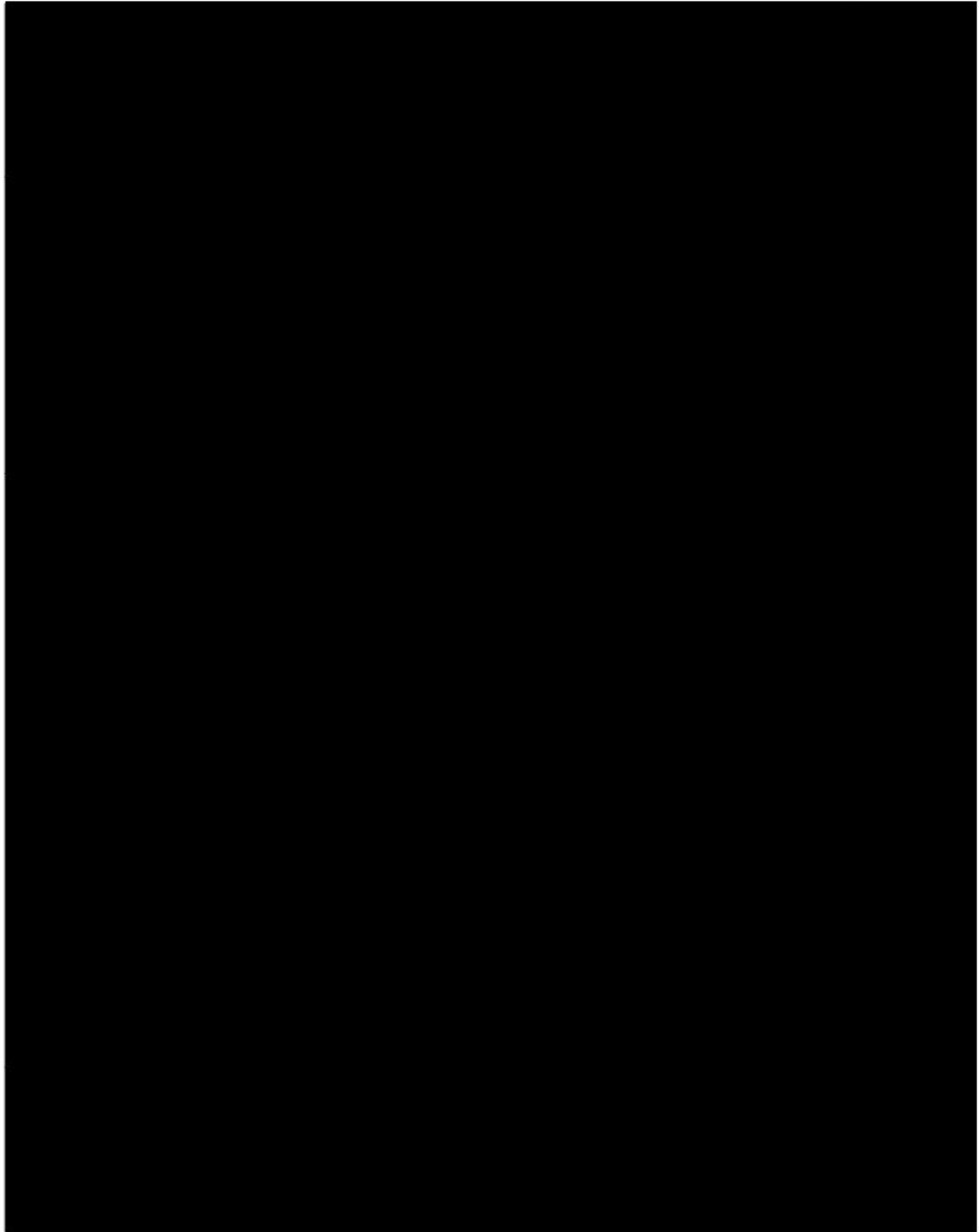


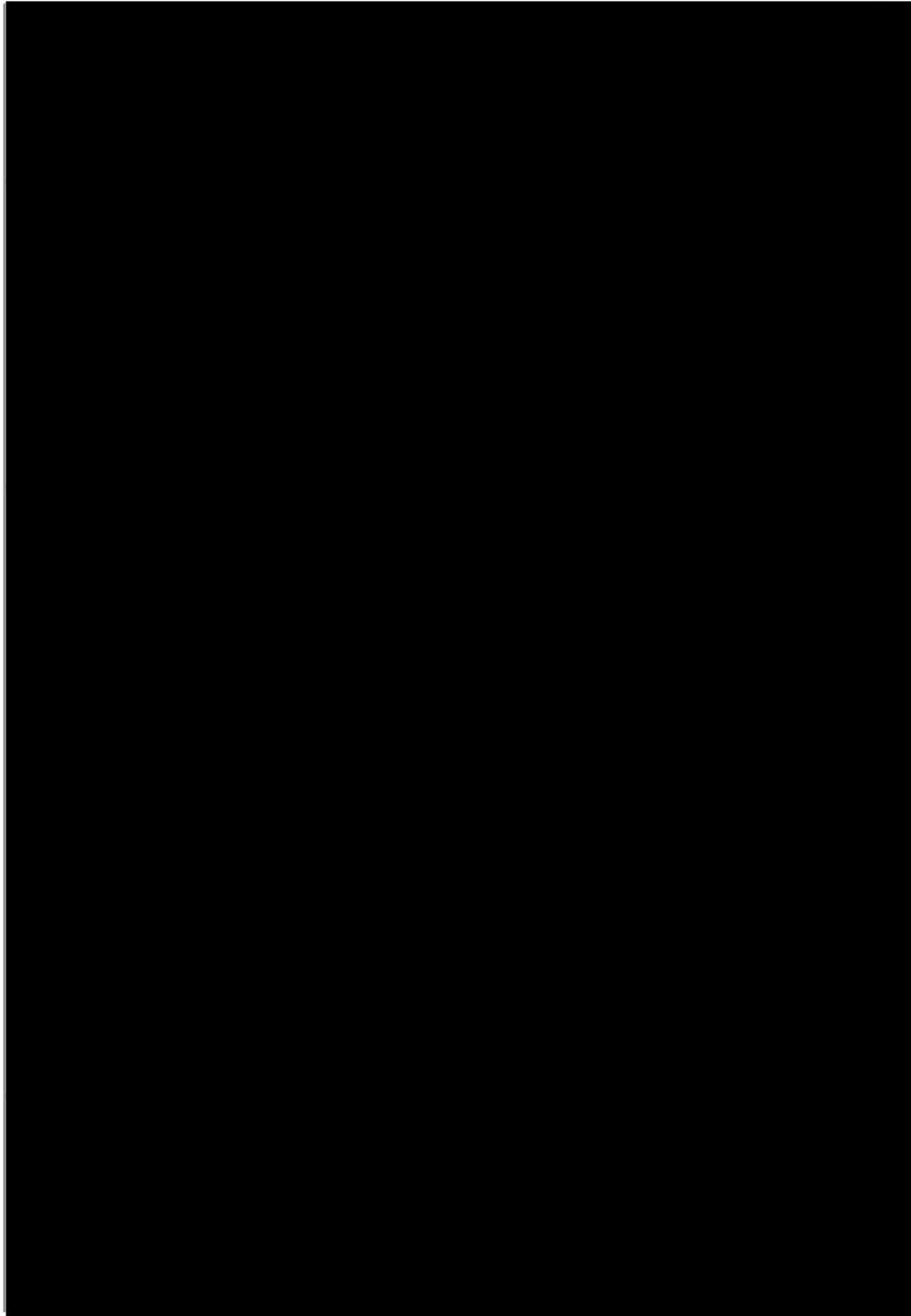


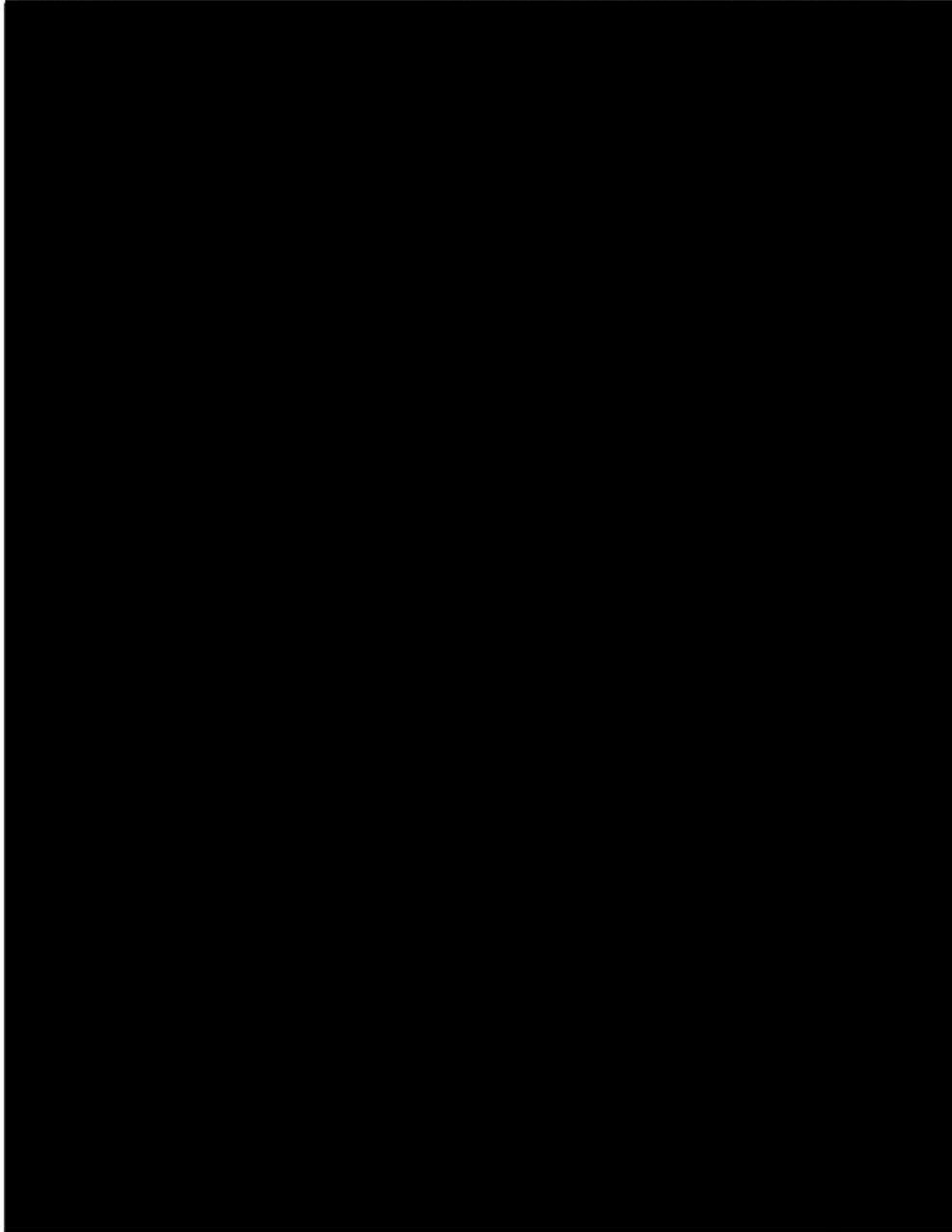


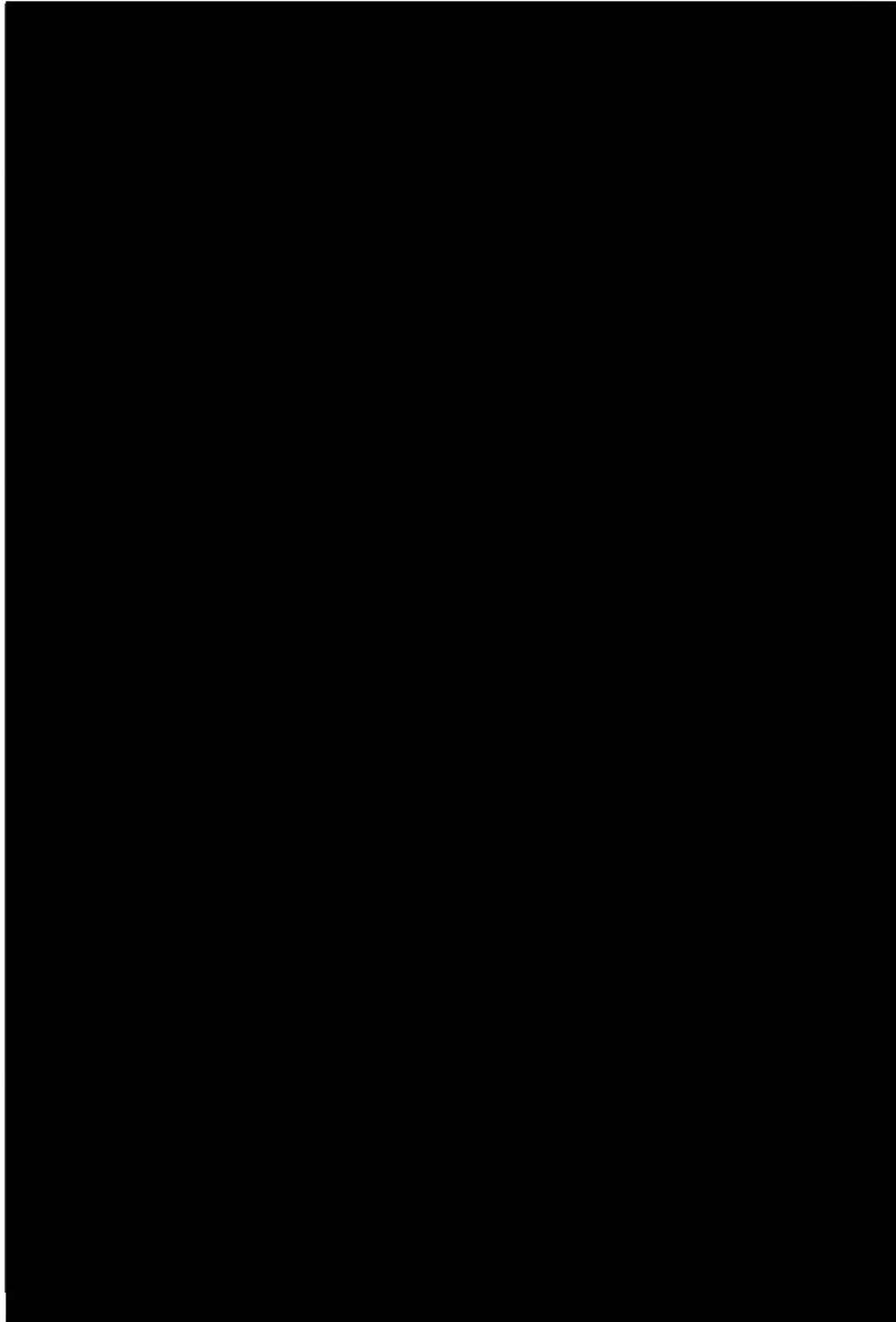




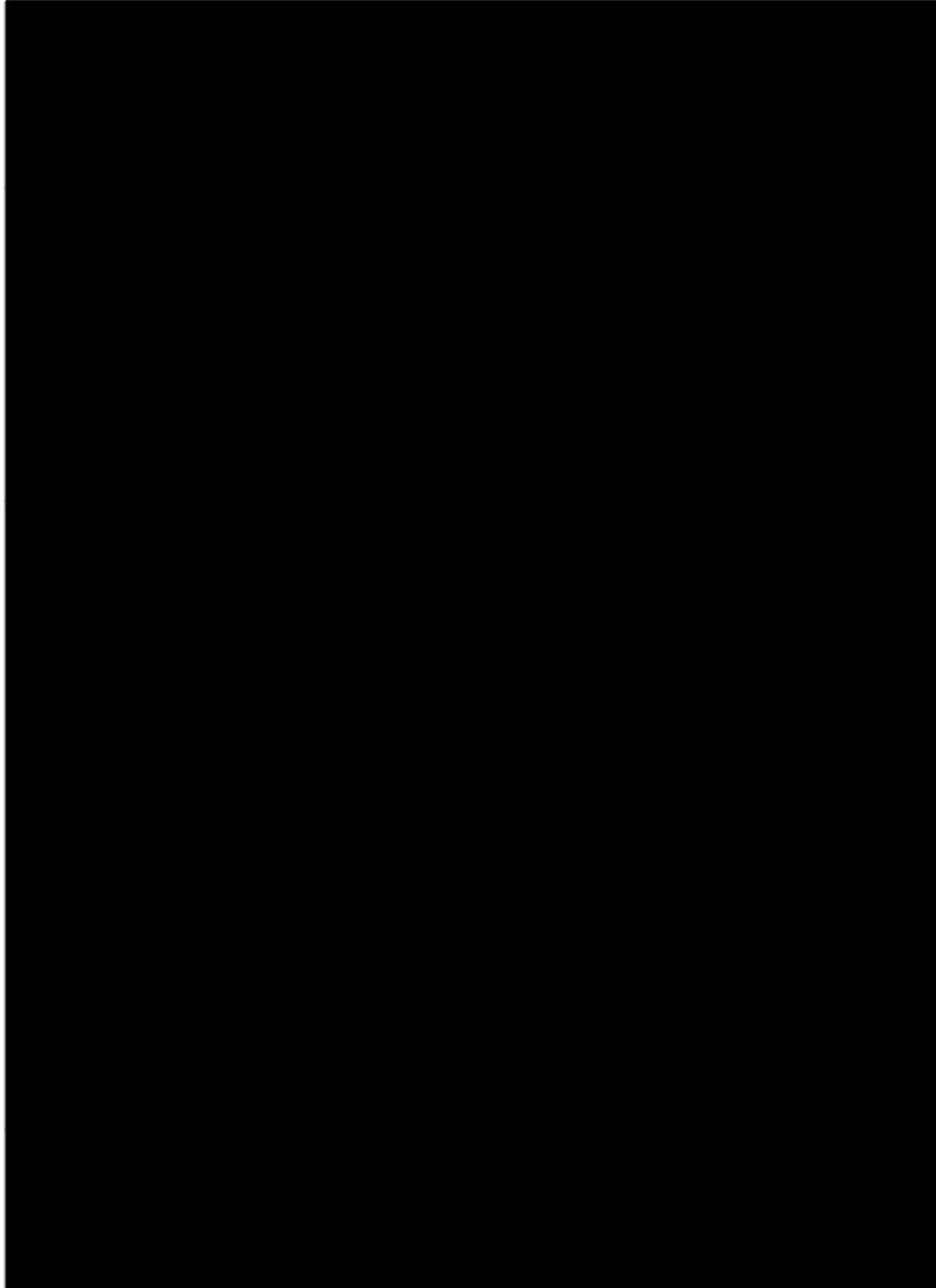


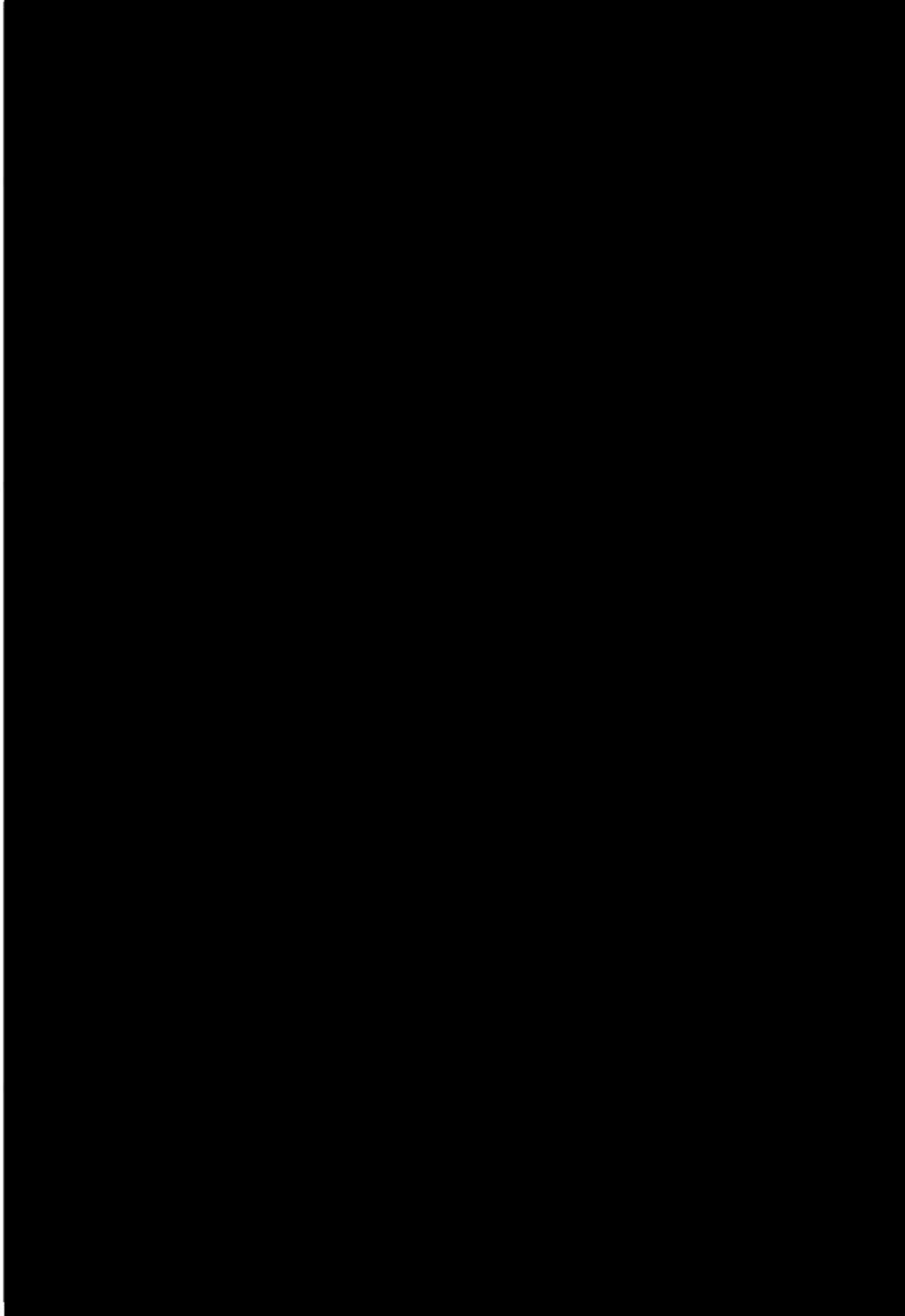


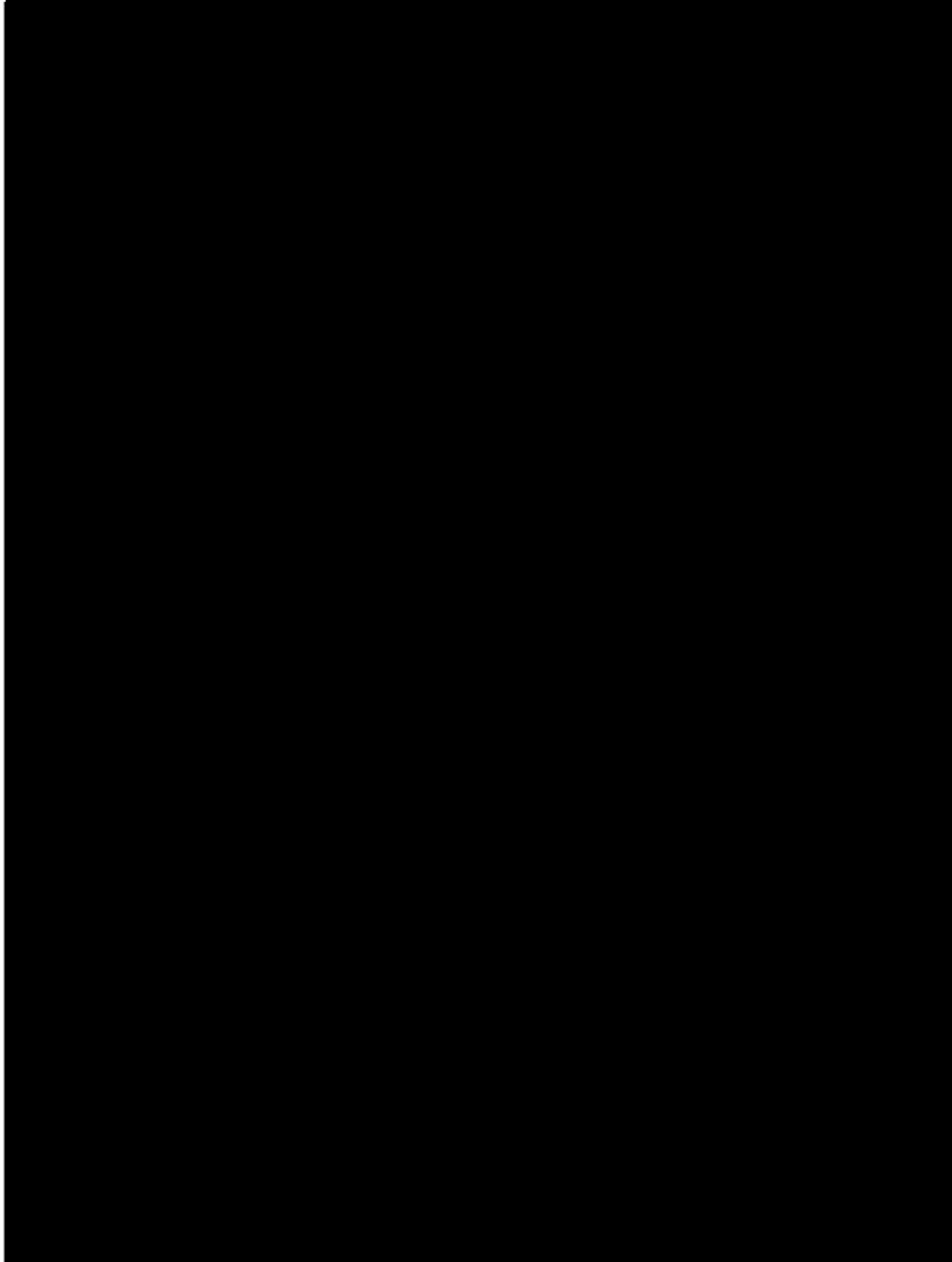


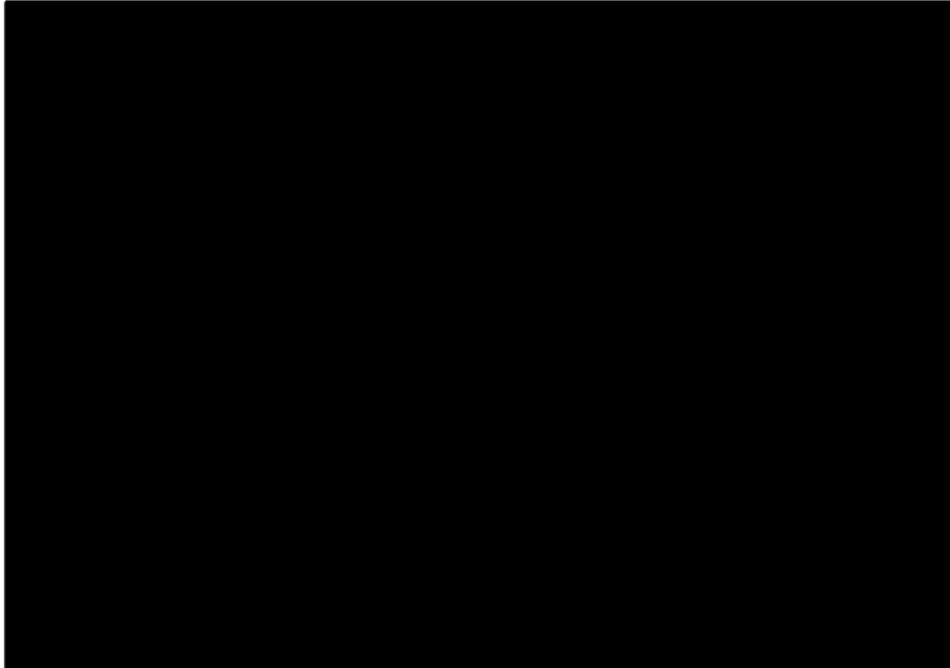




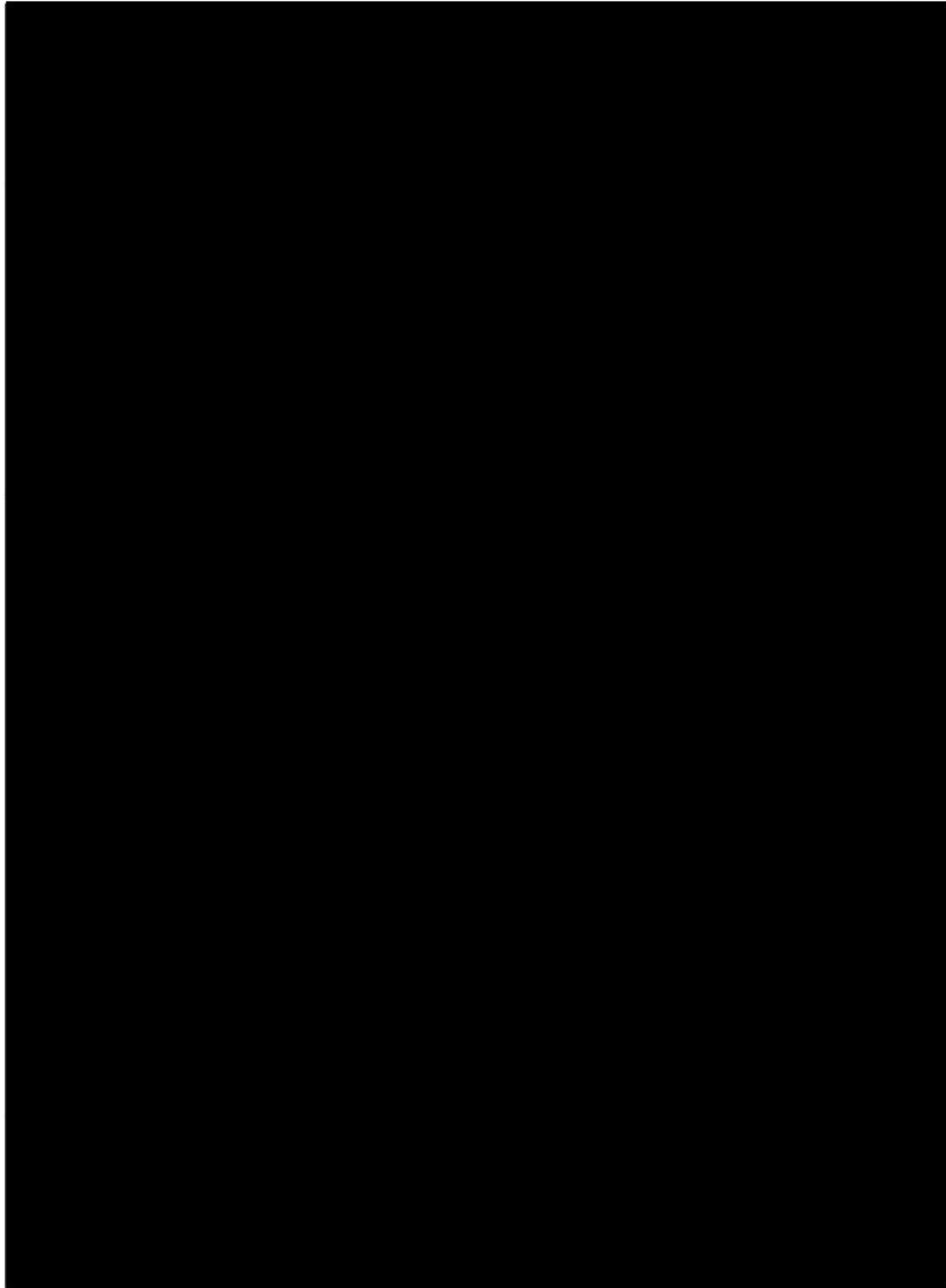


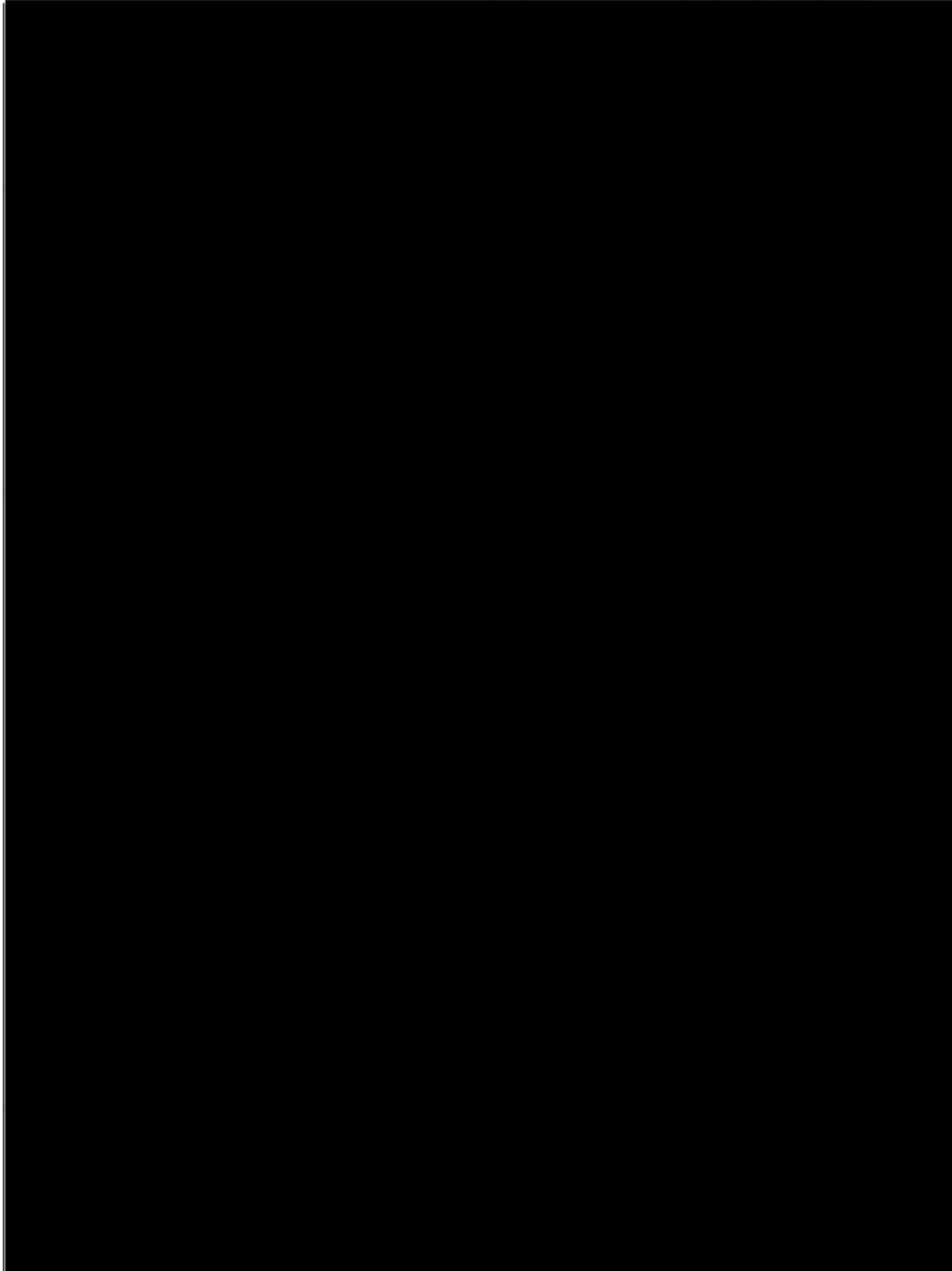


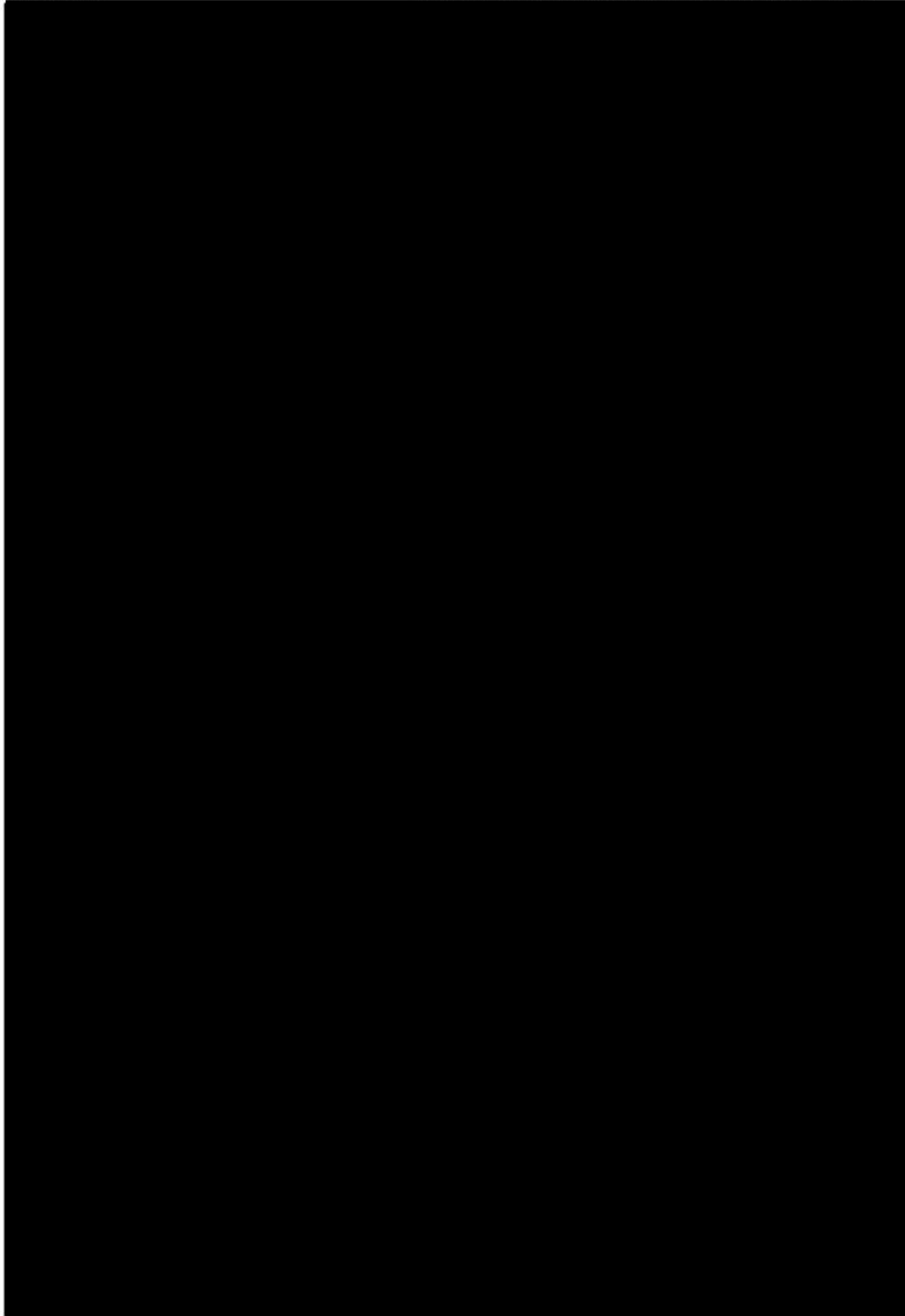


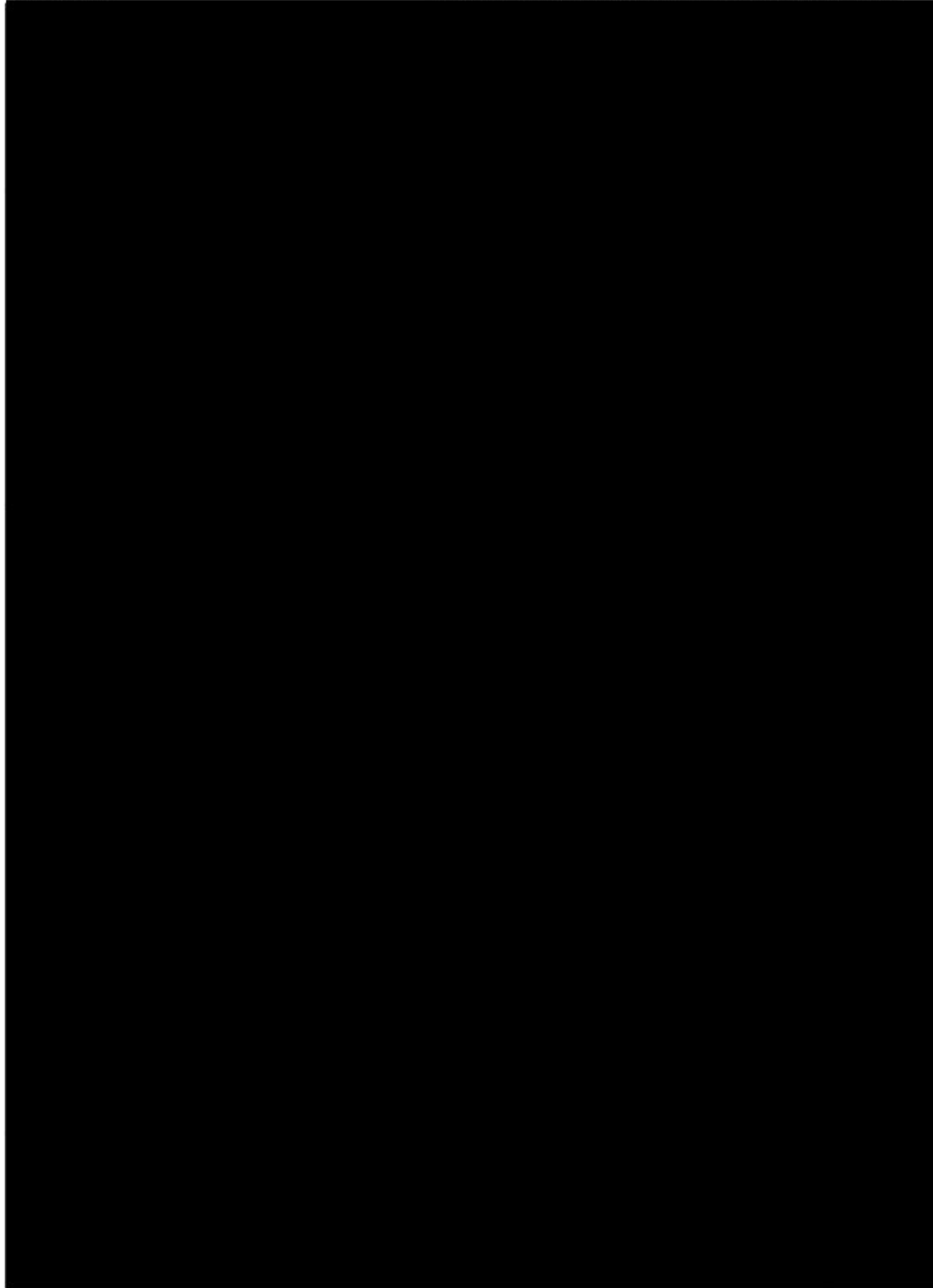


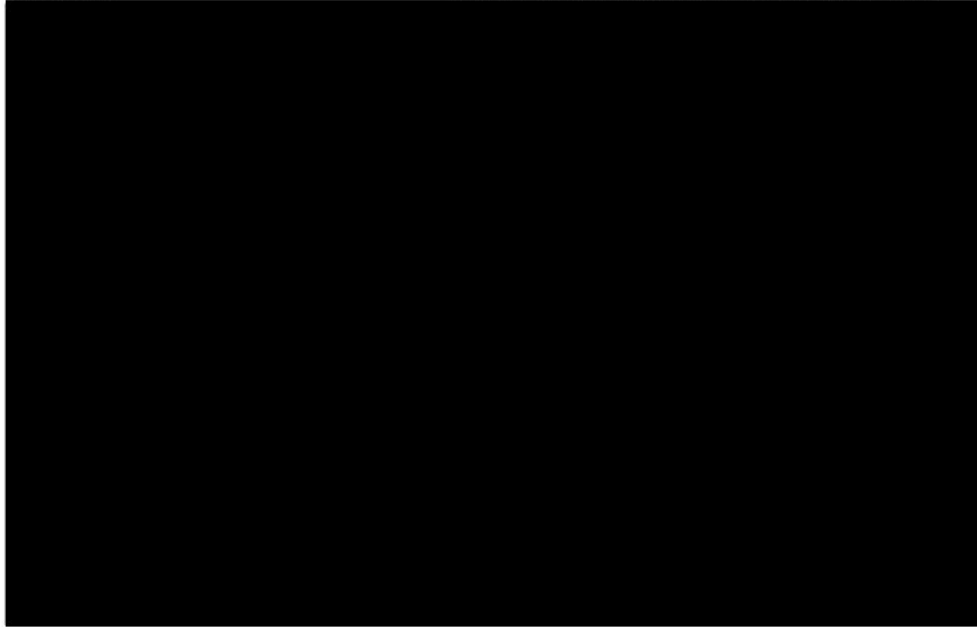












ANNEXE D

Curriculum vitae

Stéphane Mathurin

Coordonnées

Téléphone : 514 622.1484

Courriel : smathurin@mpcanada.ca

- [Policier depuis le juillet 1993 et officier depuis juin 2003](#)
 - [Instructeur en usage judiciaire de la force et utilisation d'arme à feu entre 1999 et 2006](#)
 - [Responsable de l'unité de formation en conduite d'urgence de 2007 à 2012](#)
 - [Maître-instructeur entre 2007 et 2014](#)
 - [Expert judiciaire depuis 2012](#)
 - [Expert en arts martiaux - Enseignant diplômé depuis 1989](#)
-

Expériences significatives

Octobre 2019 à mars 2022

SUPERVISEUR DE GENDARMERIE, FORMATEUR POUR LES AGENTS PATROUILLEURS et la DIVISION DES PATROUILLES SPÉCIALISÉES

- Superviser, évaluer, contrôler et corriger les interventions des policiers.
- Établir les modes d'opérations selon les divers types d'appels.
- Commander des interventions à haut risque.
- Décider rapidement des processus d'interventions adaptés à la situation d'urgence.
- Analyser la conduite automobile, les différents types d'interceptions véhiculaires et les poursuites automobiles. Prodiguer des recommandations aux gestionnaires et conseiller les superviseurs en semblable matière.
- Former les agents en matière d'intervention et d'usage judiciaire de la force.
- Établir les plans de patrouilles.

Octobre 2014 à octobre 2017 - Service de police de la Ville de Montréal

SUPERVISEUR ET FORMATEUR POUR L'UNITÉ ANTIGANG – ÉCLIPSE

- Conseiller la direction et établir les plans d'opération et de prévention en lien avec les groupes criminalisés dont : motards criminalisés, mafia italienne et gang de rue.
- Établir les plans de patrouilles pour les agents et les superviser dans leur travail spécialisé.
- Effectuer des opérations et des plans d'intervention d'arrestation.
- Procéder personnellement à des interventions et arrestations nécessitant l'usage judicieux de la force.
- Autoriser et planifier les interventions dans les établissements licenciés.
- Établir des liens fonctionnels avec les différents partenaires du milieu.
- Former les agents en matière d'intervention physique et tactique spécialisés en milieu d'attroupement et/ou à espace clos.

Mai 2013 à octobre 2014 - Service de police de la Ville de Montréal

CONSEILLER À LA SECTION ANTITERRORISTE ET MESURES D'URGENCE

- Conseiller et établir des plans d'urgence et d'intervention en cas de décès multiples, de catastrophes ou d'actes terroristes.
- Membre du CAAM, comité réunissant l'ensemble des responsables des unités d'urgence du Grand Montréal (Armée canadienne, GRC, SQ, Sécurité civile du Québec, Urgence santé, Service d'incendie, Sécurité publique, etc.).
- J'ai eu l'occasion d'être directement sur le terrain avec la Sûreté du Québec lors de la tragédie de Lac-Mégantic.
- Coresponsable du plan d'intervention pour le Marathon de Montréal et du Grand Prix Cyclisme de Montréal.

Février 2012 à mai 2016 - Service de police de la Ville de Montréal (SPVM)

CHEF DE L'ÉQUIPE D'INTERVENTION SPÉCIALISÉE SEFTACT ET SUPERVISEUR AU SEIN DE LA BRIGADE URBAINE

- Dans le cadre du conflit étudiant, j'ai occupé le poste de conseiller au chef des opérations dans les interventions auprès des manifestants. De plus, j'ai occupé en parallèle, le poste de Chef de l'équipe d'encadrement et d'extraction SEFTACT qui fut maintes fois citée et reconnue pour son efficacité et son grand respect des citoyens. Nous sommes intervenus dans plus de 520 manifestations.

- L'équipe fut intégrée pour l'été 2012 à la brigade urbaine. Cette unité a comme mandat de surveiller les différentes activités sociales d'envergure au sein de la Ville de Montréal. Nous avons contribué au projet NORM qui avait pour délicate tâche de contrôler près de 3000 personnes chaque vendredi et samedi soir lors de la fermeture des commerces.

Avril 2007 à février 2012 - Service de police de la Ville de Montréal (SPVM)

LIEUTENANT, CHEF DU SECTEUR EMPLOI DE LA FORCE ET CONDUITE DE LA DIVISION DE LA FORMATION

- Responsable de l'ensemble des activités de formation, d'évaluation et de soutien en matière d'usage de la force et de conduite d'urgence pour le SPVM. Élaboration des stratégies d'actions en usage judiciaire de la force. Conseiller les différents paliers de direction sur les multiples aspects reliés à ce sujet. Établir des programmes de formation en matière d'usage de l'arme à feu, des armes intermédiaires, des techniques d'intervention spécialisée et de toute autre notion reliée à l'usage de la force et de la conduite automobile d'urgence. Intervenir en support lors d'enquête indépendante. Agir comme témoin expert en usage judiciaire de la force dans le milieu judiciaire pour de multiples causes de grande envergure.
- Responsable des unités spécialisées suivantes :
 - Module TIR;
 - Module TACTIQUE;
 - Module DÉFENSE;
 - Module CONDUITE.
- Supervision de 5 sergents instructeurs, 25 agents instructeurs ainsi que du personnel civil.
- Responsable du Centre de formation et de 5 autres centres satellites.
- Responsable du programme de soutien et d'évaluation de personnel en emploi de la force et en conduite d'urgence pour les commandants et inspecteurs.
- Responsable du programme post-incidents.
- Responsable de l'unité d'intervention et d'infiltration SEF lors d'opérations en milieu d'attroupement.
- Co-responsable de l'implantation de l'arme à impulsion électrique au sein de la Gendarmerie et de la présentation au Conseil de Ville de Montréal.
- Co-responsable du colloque provincial en emploi de la force.
- Co-responsable dans la mise en place systémique des rétroactions opérationnelles.
- Membre principal de la cellule de crise Montréal-Nord mise en place par la direction du SPVM (suite à l'affaire Villanueva).
- Membre du comité directeur en emploi judiciaire de la force.
- Membre du comité d'experts en intervention policière.

- Membre du comité sur les poursuites automobiles.
- Membre du comité Santé et sécurité au travail (CSST).
- Membre de multiples projets tels : ceinturons, vestes pare-balles et véhicules.
- Mis sur pied de programmes importants tels :
 - Formation initiale en commandement opérationnel (FICO) qui s'adresse aux commandants nouvellement promus;
 - Groupe de support en rétroaction opérationnelle (GSRO) pour commandants;
 - Formation spécialisée en technique de défense contre gangs de rue (TDGR);
 - Mise en place de la formation par simulateur avancé et en usage éthique de la force pour l'ensemble des policiers au SPVM.
- Conseiller fréquemment les différents corps policiers du Québec en matière de formation ou de rétroaction en usage de la force depuis 10 ans.
- Supporter activement en matière de gestion plusieurs unités telles : aéroportuaire, canine, métro, nautique, GI, GTI, etc.
- Renseigner les milieux juridiques, journalistiques et sociaux.
- Responsable des relations fréquentes entre les 25 instructeurs de mon unité et l'École nationale de police du Québec.
- Les unités sous ma responsabilité formaient près de 5 000 personnes annuellement.

Avril 2003 à avril 2007 et de novembre 2017 à octobre 2019 - Ville de Montréal

SUPERVISEUR SPVM

- Superviser les policiers sous ma responsabilité. Établir des plans de travail et des actions par projet de mon secteur d'activités et en matière de sécurité publique. Évaluation du personnel et des interventions. Interrelations avec les différents partenaires internes.
- Superviser les opérations régulières et la réponse aux appels d'urgence.
- Superviser les interventions en matière d'usage de la force, de conduite d'urgence et de l'application des lois.
- Effectuer les évaluations du personnel sous ma responsabilité, les encadrer et former au besoin.

Mai 2003 à novembre 2007 - Régie de police de la Rivière du Nord

DIRECTEUR ADJOINT, RESPONSABLE DE LA GENDARMERIE ET DES UNITÉS SPÉCIALISÉES

- Chef des 47 policiers et 4 sergents affectés à la division de la gendarmerie. Superviseur de la surveillance du territoire ainsi que des unités spécialisées : unité nautique, unité recherche et sauvetage, groupe d'intervention spéciale. Lors de l'été 2003, responsable (en remplacement) des unités d'enquêtes. Responsable de l'analyse de l'usage de la force et des poursuites automobiles sur le territoire.

- À ce titre, j'ai eu l'occasion de siéger au conseil des différentes municipalités du territoire, de transiger avec les différents paliers gouvernementaux, le Ministère de la Sécurité publique, les élus municipaux, la Sûreté du Québec, etc. J'ai participé à la fusion du Service avec la Sûreté du Québec.

Janvier 1999 à juin 2006 - Ministère de l'Éducation /Centre de formation Anjou-CSPI et CSDM

ENSEIGNANT

- Responsable de projets et d'équipes pour la conception et la diffusion de formation en matière de droit criminel et d'usage judiciaire de la force. Près de 5000 agents de sécurité formés

1999–2003 - Ville de Montréal

INSTRUCTEUR EN EMPLOI JUDICIEUX DE LA FORCE ET UTILISATION DE L'ARME DE SERVICE

- Instructeur, conseiller au secteur emploi de la force. Coordonnateur de la transition pistolet. Instructeur reconnu de l'École nationale de police du Québec. J'ai effectué plusieurs formations pour cette dernière.

1993–1999 – Ville de Montréal / Ville de Terrebonne / Ville de Bois-des-Filion / Ville de Boucherville

POLICIER PATROUILLEUR

- Policier patrouilleur du secteur Outremont - Plateau Mont-Royal/St-Laurent. Responsable de la coordination de la criminalité du secteur Mile-End au niveau juvénile. Nommé personnalité du mois d'avril de l'année 1998 au sein de l'ensemble des policiers du SPVM.
- Membre de l'opération Grand Nord, perquisitions effectuées auprès de plusieurs points de vente de stupéfiants.
- Membre de différents groupes d'intervention locale (GIL – enquête)
- Membre de l'unité nautique et de la première unité vélo.
- Policier patrouilleur municipal pour les villes de Terrebonne, Bois-des-Filion et Boucherville.

Formations

- Plus de 40 formations reliées avec l'usage judiciaire de la force et conduite de véhicule d'urgence (Utilisateur comme instructeur).
- Formation de supervision en approche coaching.
- Formation en interrelation municipale – aspects sociaux.
- Formation en gestion d'un service policier.
- Formation comme officier pour le Groupe d'intervention (GI).

- Formation spécialisée en rétroaction opérationnelle et émotionnelle.
- Formation en matière de rétroaction spécialisée sur simulateur. Certificat en gestion des ressources humaines (UQAM).
- Formation en matière d'éthique et de profilage.
- Formation en matière d'analyse pour la C.S.S.T.
- Formation en gestion d'unités policières.
- Formation en commandement d'opérations policières.
- Formation en gestion des budgets et ressources physiques.

Autres réalisations significatives

- Cofondateur de la compagnie MP Canada inc.
- Fondateur du centre d'arts martiaux Budokan Montréal (depuis 1990).
- Co-responsable de la transition pistolet. Projet de 2,5 millions.
- Mise en place d'une structure permanente de maintien des compétences en tir au SPVM.
- Mise en place d'une structure de post-incidents au SPVM.
- Mise en place d'une unité de support en rétroaction opérationnelle.
- Participe à la création du comité sur les poursuites automobiles.
- Création de l'unité SEF en matière d'opérations d'infiltration en milieu de désordre.
- Mise en place d'une unité spécialisée et d'une unité nautique à la Régie de police de la Rivière du Nord (RRN).
- Mise en place directe ou indirecte de multiples protocoles d'intervention pour le SPVM et la RRN.
- Récipiendaire de plusieurs citations d'excellence et de mentions de qualité.

ANNEXE E

DÉCLARATION RELATIVE À L'EXÉCUTION DE LA MISSION D'UN EXPERT

(ARTICLE 235 C.p.c)
(Modèle de la ministre de la Justice)

Je déclare que j'exécuterai ma mission en tant qu'expert avec objectivité, impartialité et rigueur. Afin d'éclairer le tribunal dans sa prise de décision, je donnerai un avis au meilleur de mes compétences sur les points qui me seront soumis en tenant compte des faits relatifs au litige ou, si mes services sont requis à titre d'huissier de justice, j'établirai un constat décrivant les faits matériels ou situations que j'aurai personnellement constatés.

J'informerai, sur demande, le tribunal et les parties de mes compétences professionnelles, du déroulement de mes travaux et, le cas échéant, des instructions que j'aurai reçues d'une partie. Je respecterai les délais qui me seront donnés et, au besoin, demanderai au tribunal les directives nécessaires pour accomplir ma mission.



STÉPHANE MATHURIN

TÉMOIN EXPERT EN EMPLOI DE LA FORCE
ET EN INTERVENTION POLICIÈRE

Titre

27 juin 2022

Date