



AVIS

La sécurité routière dans les situations d'urgence
préventives et préhospitalières

Présenté par le SFPQ dans le cadre
de la consultation publique sur la
sécurité routière

Février 2017

TABLE DES MATIÈRES

PRÉSENTATION DU SFPQ	2
INTRODUCTION.....	3
DES INTERVENANTS DE PREMIÈRE LIGNE	4
Les interventions d'urgence préventives	5
Les interventions d'urgence préhospitalières	7
DES MESURES ADAPTÉES AUX INTERVENANTS DE PREMIÈRE LIGNE	9
CONCLUSION	10

PRÉSENTATION DU SFPQ

Le Syndicat de la fonction publique et parapublique du Québec (SFPQ) est une organisation syndicale indépendante qui regroupe plus de 42 000 membres. La grande majorité de nos membres travaillent dans la fonction publique du Québec et fait partie des catégories d'emplois suivantes : personnel de bureau, personnel technicien, ainsi que personnel ouvrier.

Le SFPQ réunit aussi les employées et employés de 36 organisations qui ne sont pas soumises à la Loi sur la fonction publique, et ce, même si leurs activités relèvent du domaine public. Parmi ces organisations, 22 sont mandataires de l'État.

La mission du SFPQ à l'égard de tous ses membres, qu'ils travaillent ou non dans la fonction publique du Québec, vise la défense de leurs conditions de travail, de même que la promotion d'un environnement économique, politique et social favorable à l'amélioration de leurs conditions de vie.

Cette mission amène le SFPQ à promouvoir les services publics comme moyen démocratique de garantir les droits de la population québécoise et l'amène aussi à encourager un modèle québécois de développement économique et social favorable à l'amélioration des conditions de vie des citoyennes et des citoyens de la société québécoise. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle le SFPQ soutient un projet de société axé sur la démocratie, le développement durable, le partage, l'équité, la solidarité et le progrès de la société.

INTRODUCTION

La consultation publique sur la sécurité routière vise deux objectifs :

1. Renforcer l'appropriation de la sécurité routière par les Québécois afin que cette préoccupation soit davantage l'affaire de tous.
2. Faire appel à l'ensemble des usagers de la route et aux acteurs sur le terrain pour recueillir leurs suggestions et points de vue sur des thèmes de sécurité routière et sur certaines idées puisées parmi les meilleures pratiques en vigueur à l'extérieur du Québec.

Le présent avis se réfère au deuxième objectif poursuivi dans le cadre de la consultation publique sur la sécurité routière. En effet, le Syndicat de la fonction publique et parapublique du Québec (SFPQ) souhaite profiter de cette tribune pour rapporter les préoccupations des patrouilleurs routiers et des conducteurs de véhicules et d'équipements mobiles 2 (CVEM2) qui ont comme tâche d'effectuer de la patrouille routière. Ces deux corps d'emploi, que le SFPQ est fier de représenter, comptent parmi les mieux placés pour observer la situation sur le terrain et proposer des solutions pour améliorer la sécurité routière.

DES INTERVENANTS DE PREMIÈRE LIGNE

Le personnel qui patrouille le réseau routier du Québec travaille dans les centres de services du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des Transports (MTMDET) qui sont répartis sur tout le territoire du Québec. Ils sont regroupés sous deux catégories d'emplois : les patrouilleurs routiers et les conducteurs de véhicules et d'équipements mobiles 2 (CVEM2).

Avec raison, les patrouilleurs routiers et les CVEM2 qui font de la patrouille routière sont considérés comme des intervenants de première ligne par le MTMDET.

De fait, les 160 patrouilleurs routiers ont les tâches suivantes :

- Parcourir la section du réseau routier qui leur est assignée et assister les automobilistes en difficulté;
- Remplir différents rapports sur leur ordinateur;
- Voir au ramassage des débris sur les voies et les accotements du réseau routier;
- Assister les différents intervenants (entreprises de dépannage, policiers, ambulanciers, etc.) et donner les premiers soins aux accidentés, au besoin;
- Faire la circulation et maintenir l'ordre dans le cas de la fermeture de route ou d'autres événements;
- Faire l'inspection visuelle des infrastructures pour en détecter les anomalies et en aviser ses supérieurs;
- Fournir des renseignements sur l'état de la chaussée et sur les conditions de circulation du secteur qu'il patrouille;
- Voir à la propreté de leur véhicule et effectuer les travaux d'entretien préventif pour leur bon fonctionnement;

À ces patrouilleurs routiers membres du SFPQ s'ajoutent des conducteurs de véhicules et d'équipements mobiles. Les CVEM2 ont généralement pour tâches d'effectuer divers travaux de terrassement, de construction, de déneigement, d'entretien des infrastructures de transport et de déplacement de matériel en opérant des véhicules et des équipements mobiles et de veille à l'entretien préventif des véhicules, mais une trentaine d'entre eux font aussi de la patrouille dans la région métropolitaine de Montréal.

Les patrouilleurs routiers et les CVEM2 qui effectuent de la patrouille routière doivent régulièrement intervenir en situation d'urgence. Dans le cadre d'un sondage réalisé en juin 2016 par le SFPQ auprès de 50 % des patrouilleurs routiers du Québec¹, les répondants rapportaient que les interventions dans des situations d'urgence représentaient plus de la moitié de leurs activités dans 33 % des cas à Québec, 60 % des cas à Laval, 77 % des cas à Montréal, et 44 % des cas dans les autres régions du Québec. Au

¹ Étant donné les réaménagements dans les directions territoriales qui avaient cours sur le territoire du Montréal métropolitain, des CVEM2 qui font de la patrouille ont complété cet échantillon.

total, les interventions d'urgence constituaient donc 50 % des interventions réalisées par les patrouilleurs routiers.

Les interventions d'urgence préventives

La plupart des interventions d'urgence auxquelles participent les patrouilleurs routiers et les CVEM2 qui font de la patrouille ne sont pas des accidents qui mettent en danger la vie humaine. Elles concernent plutôt le ramassage de débris sur la chaussée ou l'aide apportée à des usagers en difficulté. Ces interventions d'urgence visent à prévenir les accidents de la route et requièrent généralement d'agir avec célérité.

Dans ces situations, les patrouilleurs et les CVEM2 doivent pouvoir agir de manière sécuritaire pour préserver leur propre vie et celles des usagers de la route qui pourraient être surpris par les opérations en cours.

Malheureusement, ces impératifs de sécurité ne semblent pas respectés. Dans le cadre du sondage réalisé en juin 2016 par le SFPQ, 90 % des répondants considéraient que leur santé et leur sécurité étaient menacées dans le cadre de leurs activités de patrouille. Ils en attribuaient la faute au comportement des automobilistes (98 %), à l'absence de signalisation appropriée aux situations (74 %), au fait de travailler seul (65 %), aux caractéristiques du véhicule (54 %), au manque de personnel et de ressources (69 %) et aux interventions sur les lieux d'accidents et d'incidents (79 %). Pour réduire ces facteurs de risque, les répondants souhaitaient une surveillance policière accrue (95 %), une formation adéquate en secourisme (98 %), une formation sur les matières dangereuses (91 %), une formation de premier répondant (88 %), du matériel pour sécuriser les lieux d'intervention (82 %).

Les problèmes soulevés par les répondants et les solutions qu'ils amènent pour les résoudre ne nous surprennent pas étant donné les réalités de terrain qui nous sont rapportées. En effet, dans le cadre de leur travail, les patrouilleurs et les CVEM2 se retrouvent souvent seuls pour réaliser des opérations d'urgence préventives qui sont risquées pour leur santé et leur sécurité et celles des autres usagers de la route. En l'absence de policiers sur les routes, ils se sentent menacés tout spécialement lors des opérations à risque élevé pour lesquelles ils aimeraient recevoir des formations adéquates.

Les répondants au sondage réalisé par le SFPQ en juin 2016 perçoivent les demandes des policiers comme irréalistes (84 %) et les demandes des gestionnaires comme tout aussi irréalistes (74 %).

D'une part, en certaines circonstances, il peut arriver que les effectifs des services préhospitaliers disponibles soient insuffisants pour faire face à des situations d'urgence. Dans de tels cas, une pression supplémentaire s'exerce sur les patrouilleurs routiers et les CVEM2 qui se rendent sur les lieux d'un incident ou d'un accident, car il n'est pas rare qu'ils se fassent interpellés par des policiers pour y arriver encore plus rapidement. D'ailleurs, sur quelques portions du réseau routier, les besoins en effectifs pour les services préhospitaliers d'urgence sont si importants que des patrouilleurs routiers ont reçu leur certification de premier répondant, ce qui leur confère l'obligation de porter assistance aux personnes accidentées. C'est le cas du personnel qui travaille sur l'autoroute des Laurentides.

D'autre part, il faut souligner que l'application de certaines directives ministérielles, comme celle qui interdit au personnel de patrouille de faire monter des personnes à bord de leur véhicule, paraît effectivement difficile à concilier avec les situations d'urgence préventives. À titre d'exemple, mentionnons qu'en contradiction avec sa propre directive, le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des Transports (MTMDET) a institué une enquête en 2014 après qu'un patrouilleur n'ait

pas offert à un camionneur ayant fait une sortie de route en hiver de le prendre à son bord. Les résultats de cette enquête n'ont pas été divulgués, mais ils devraient avoir alerté les autorités du ministère au sujet des incohérences entre certaines politiques ministérielles et leur application sur le terrain.

Les interventions d'urgence préhospitalières

Les incohérences entre les politiques ministérielles et leur application sur le terrain entraînent une certaine confusion sur le rôle attendu de la part des patrouilleurs routiers et des CVEM2 qui font de la patrouille. Cette confusion peut avoir des répercussions graves lors d'interventions d'urgence préhospitalières.

En 2014, le MTMDET a produit le *Guide d'intervention pour l'assistance à l'utilisateur* afin de clarifier ses attentes à l'endroit des patrouilleurs routiers et des CVEM2 qui font de la patrouille routière. Toutefois, les énoncés du guide restent sujets à interprétation sur la conduite que doivent adopter les patrouilleurs routiers et les CVEM2 dépendamment des situations. En effet, selon le guide, les patrouilleurs routiers et les CVEM2 qui font de la patrouille doivent agir de manière à atteindre l'objectif du ministère, à savoir « s'assurer que les interventions sont réalisées de la façon la plus sécuritaire possible pour des intervenants de première ligne (*mais...*) sans restreindre l'application de l'article 2 de la Charte des droits et libertés de la personne, selon lequel toute personne doit porter secours à celui dont la vie est en péril, personnellement ou en obtenant du secours, en lui apportant l'aide physique nécessaire et immédiate, à moins d'un risque pour elle ou pour les tiers ou d'un autre motif raisonnable. »²

Lors d'accidents graves de la route, des défis importants attendent les patrouilleurs routiers et les CVEM2 qui font de la patrouille routière. En effet, en situation d'urgence préhospitalière, il devient difficile de juger des interventions à prioriser pour porter assistance aux personnes en danger tout en assurant sa propre santé et sécurité. D'une part, les patrouilleurs routiers et les CVEM2 qui font de la patrouille doivent sécuriser les lieux afin que les services préhospitaliers d'urgence (pompiers, policiers, ambulanciers) et les premiers répondants puissent réaliser leurs opérations de manière sécuritaire, mais, d'autre part, ils sont tenus d'intervenir eux-mêmes auprès des personnes accidentées dans certains cas.

Quand ils ne sont pas premiers répondants eux-mêmes, les patrouilleurs routiers doivent posséder une attestation reconnue d'un cours en secourisme général au moment de leur embauche et suivre des cours pour maintenir leurs qualifications.³ Cette obligation renforce sans doute leur sentiment de devoir se porter au secours des victimes de la route pour les patrouilleurs routiers et les CVEM2 qui veulent se conformer aux modalités prévues au Code civil du Québec et à la Charte des droits et libertés. Dans certains cas, leurs convictions les ont même amenés à déroger au Code de la sécurité routière afin de se rendre le plus rapidement possible sur les lieux d'incident ou d'accident. Notons que ces employés ont reçu des sanctions allant de la réprimande jusqu'au congédiement pour ne pas avoir respecté le Code de la sécurité routière.

Dans les cas d'incidents et d'accidents qui présentent des risques pour la santé et la sécurité des personnes, tous les patrouilleurs routiers et les CVEM2 qui font de la patrouille se sentent tenus d'arriver le plus rapidement possible sur les lieux afin d'exercer leurs responsabilités. D'ailleurs, grâce au système de surveillance par caméra du réseau routier, ce sont souvent les premiers informés lorsque de tels événements surviennent sur une route. Dans le cadre du sondage, 66 % des répondants croyaient qu'un

² Direction du soutien aux opérations, *Guide d'intervention pour l'assistance à l'utilisateur* – version 3 et *Manuel de formation*, ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des Transports, Québec, 2014, p. 9.

³ Les cours et les mises à jour sont payés par les patrouilleurs routiers et les CVEM2 qui font de la patrouille et non pas par l'employeur ce qui, du point de vue du SFPQ, constitue une aberration.

véhicule d'urgence conviendrait mieux à leurs activités de patrouille et 100 % se disaient prêts à suivre une formation en conduite de véhicules d'urgence si le cours était payé par l'employeur.

Les patrouilleurs routiers et les CVEM2 qui font de la patrouille routière n'ont pas l'intention de prendre la route pour une piste de course. Dans le cadre du sondage mené par le SFPQ en juin 2016, 91 % des répondants s'opposaient à l'idée de conduire un véhicule plus puissant et seulement 60 % des répondants voulaient avoir le droit de dépasser les limites de vitesse dans les situations d'urgence. Par contre, la majorité des répondants trouvaient que le Code de la route ne convenait pas à leurs activités de patrouille et réclamaient donc des mesures telles que la possibilité de rouler sur l'accotement (97 %) et de faire des virages en U (91 %). Pour leur propre santé et sécurité, les répondants réclamaient aussi des améliorations à leur véhicule telles que des gyrophares (93 %), des logos d'identification (90 %), de l'affichage lumineux d'informations (56 %) et une peinture de couleur vive (53 %).

DES MESURES ADAPTÉES AUX INTERVENANTS DE PREMIÈRE LIGNE

Les patrouilleurs routiers et les CVEM2 qui font de la patrouille routière doivent être en mesure d'intervenir rapidement dans les situations d'urgence préventives et préhospitalières. Cela peut nécessiter de se rendre le plus vite possible sur les lieux d'un incident ou d'un accident.

La conduite d'un véhicule d'urgence et la certification comme premier répondant pourraient constituer des mesures bien adaptées dans les régions où les services préhospitaliers d'urgence éprouvent des difficultés à couvrir rapidement toutes les portions du réseau routier. Par exemple, elles seraient à considérer dans des villes à forte densité de population où se produit un grand nombre d'accidents et d'incidents, comme c'est le cas dans le Montréal métropolitain.

À défaut, il est nécessaire de prévoir des mesures d'exception qui permettront aux patrouilleurs routiers et aux CVEM2 qui font de la patrouille de jouer leur rôle de premiers intervenants peu importe les situations. À cette fin, des mesures législatives et réglementaires devraient prévoir des dérogations au Code de la sécurité routière pour tenir compte des niveaux d'urgence des interventions auxquelles ils doivent participer. Ces dérogations devraient être accompagnées de changements dans les véhicules visant à faciliter le repérage et l'identification des véhicules du ministère sur la route.

Pour ces raisons, les mesures préconisées par les répondants au sondage réalisé par le SFPQ en 2016 paraissent tout à fait raisonnables. Elles permettent d'assurer la sécurité des usagers de la route, des effectifs des services préhospitaliers, des premiers répondants et du personnel patrouilleur.

L'évaluation du niveau d'urgence par le ministère en collaboration avec ses partenaires, qui donnerait lieu à l'application des mesures de dérogation au Code de la sécurité routière, devrait se traduire en orientations précises et en directives claires à l'endroit des patrouilleurs routiers et des CVEM2 qui font de la patrouille routière pour que ceux-ci sachent le plus rapidement possible les manœuvres de conduite autorisées lorsque surviennent des situations d'urgence.

CONCLUSION

Dans les situations d'urgence préventives et préhospitalières, les patrouilleurs routiers et les CVEM2 qui font de la patrouille routière ne devraient pas avoir à respecter le Code de la sécurité routière en tout temps.

De fait, il est important qu'ils puissent arriver le plus rapidement possible sur les lieux d'un incident ou d'un accident pour sécuriser les lieux afin que les ambulanciers, les policiers, les pompiers et les premiers répondants réalisent leurs opérations sans risque et, en certaines circonstances, pour porter assistance rapidement aux victimes de la route.

À cette fin, des mesures législatives et réglementaires devraient permettre des dérogations au Code de la sécurité routière pour les patrouilleurs routiers et les CVEM2 qui font de la patrouille. Il en va de la sécurité des usagers de la route, des effectifs des services préhospitaliers d'urgence, des premiers répondants et de la santé et sécurité des patrouilleurs routiers et des CVEM2 qui font de la patrouille routière.