



# CORPORATION DES PARAMÉDICS DU QUÉBEC

## Mémoire

Présenté à la Commission des transports et de l'environnement  
par Patrick Dufresne, président fondateur



## Table des matières

Préambule .....	1
Corridor de sécurité.....	2
Priorité des véhicules d'urgence .....	2
Utilisation d'un cellulaire au volant.....	2
Suivre de trop près un véhicule d'urgence.....	3
Utilisation des voies réservées par les véhicules d'urgence .....	5
Obligation de pneus d'hiver pour les véhicules d'urgence .....	6
Recommandations.....	7

## Préambule

Dans le cadre de la consultation publique sur la sécurité routière, entamée par la Société de l'assurance automobile du Québec, nous désirons mettre en lumière des problématiques qui sont toujours présentes malgré les récentes améliorations au Code de la sécurité routière (C.S.R.).

La Corporation des Paramédics du Québec est née d'une volonté d'apporter une meilleure protection du public et d'encadrer les activités professionnelles des paramédics, œuvrant auprès de différentes entreprises ambulancières à travers le Québec. Il est donc de mise que la sécurité routière cadre bien dans notre mission qu'est la protection du public, par des déplacements sécuritaires sur les routes du Québec.

M. Patrick Dufresne a déposé en 2012 une pétition réunissant près de 10 000 signatures à l'Assemblée nationale demandant la mise en place d'une loi sur le corridor de sécurité. Cette loi existait dans la majorité des États américains et provinces canadiennes. C'est à la suite du décès du policier, M. Vincent Roy, en décembre 2011, que des démarches ont été entreprises pour la pétition. C'est avec l'aide de M. Bertrand St-Arnaud, député de Chambly, que la pétition a été mise en place sur le site Internet de l'Assemblée nationale.

M. Dufresne a par la suite participé à l'élaboration du projet de loi n° 57 : Loi modifiant l'encadrement de l'utilisation des cinémomètres photographiques et des systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges et d'autres dispositions législatives. Ce projet de loi, en plus de mettre en place les dispositions pour le corridor de sécurité, vient également modifier l'article 406 du C.S.R. sur la priorité de passage des véhicules d'urgence.

Le projet de loi a été adopté à l'unanimité par l'Assemblée nationale et est entré en effet le 5 août 2012.

## Corridor de sécurité

Depuis la mise en place du corridor de sécurité, nous remarquons une nette amélioration de la sécurité des intervenants sur le réseau routier. Cependant, le nombre restreint de constats d'infraction émis chaque année démontre qu'il y a encore de la sensibilisation à faire. Le type de véhicule qui est en arrêt sur la chaussée détermine également le taux de respect du corridor de sécurité. La présence d'un véhicule de police sensibilise plus les automobilistes à le respecter qu'une ambulance ou une remorqueuse.

## Priorité des véhicules d'urgence

La modification apportée à l'article 406 du C.S.R. a permis d'apporter une amélioration à la priorité des véhicules d'urgence. Cette modification est venue changer l'interprétation de l'article en remplaçant « faciliter le passage d'un » par « céder le passage à tout ». Le simple mot « céder » vient mettre de l'accent sur la priorité plutôt que de « faciliter ». L'augmentation de l'amende, qui était de 100 \$, est maintenant de 200 \$ à 300 \$ plus 4 points d'inaptitude.

Malgré ce changement, il subsiste toujours une difficulté à la priorité de passage. Une des premières causes est la méconnaissance de la manœuvre à effectuer par les automobilistes à céder le passage. La règle dicte qu'un automobiliste doit se tasser de façon sécuritaire vers la droite puis ralentir ou immobiliser son véhicule si nécessaire. Nous constatons qu'un grand nombre de gens vont s'immobiliser tout simplement dans la voie où se trouve le véhicule d'urgence ou à se tasser vers la gauche, qui forcera le véhicule en urgence à contourner vers la droite.

L'une des autres causes est la distraction au volant. Malgré la mise en place d'une loi interdisant l'utilisation d'un appareil muni d'une fonction téléphonique en conduisant, nous constatons qu'un grand nombre d'automobilistes qui ne cèdent pas le passage à un véhicule d'urgence ont un appareil téléphonique en main. Lorsque nous sommes assez près d'eux et que nous devons intensifier notre présence, ils ont une réaction inattendue de freiner ou de changer de voie dangereusement.

## Utilisation d'un cellulaire au volant

Nous constatons malheureusement que l'utilisation d'un appareil muni d'une fonction téléphonique au volant, malgré la mise en place d'une loi l'interdisant, demeure un enjeu de sécurité alarmant. Nous sommes en mesure de constater qu'un très grand nombre d'automobilistes font fi de cette interdiction. La hauteur de nos ambulances permet de voir lorsqu'un appareil est en utilisation dans un autre véhicule que nous croisons. Dans la majorité des cas, lorsqu'un automobiliste ne cède pas le passage à l'un de nos véhicules d'urgence, ce dernier était en train d'utiliser un tel appareil. Ils ne semblent pas assez dissuadés de le faire.

## Suivre de trop près un véhicule d'urgence

Lorsqu'un véhicule d'urgence circule dans une circulation dense, il indique sa présence par les signaux sonores et lumineux afin que les automobilistes lui cèdent le passage.

Malencontreusement, plusieurs conducteurs téméraires vont profiter du passage ouvert par le véhicule d'urgence pour avancer dans la circulation.

Afin de s'assurer de profiter de l'opportunité, ils vont suivre de très près le véhicule d'urgence pour que d'autres véhicules ne tentent pas de reprendre la voie et ainsi perdre son opportunité. Ceci est surtout le cas pour les ambulances et les camions de pompiers, puisque les conducteurs sont bien au fait qu'un même geste effectué après le passage d'un véhicule de police pourrait être plus facilement punissable.

Il est important de savoir qu'une ambulance est entourée d'angles morts et peut s'étendre jusqu'à 30 mètres derrière celle-ci. Ce sont des zones autour de l'ambulance où il est impossible pour le conducteur d'y apercevoir un véhicule, un piéton ou un cycliste. Le fait que l'arrière du véhicule est allongé et plus large que la cabine du conducteur réduit le champ de vision. Malgré l'installation de miroirs convexes, les zones invisibles restent importantes. La conduite d'un véhicule d'urgence est un amalgame de manœuvres de freinage, d'accélération, de changement de direction et d'utilisation d'une sirène. Il est donc important de rester concentré sur ce qui se passe tout autour du véhicule. Une caméra arrière peut être utilisée, mais son champ de vision est très limité et l'emplacement du moniteur détourne l'attention du conducteur.

Le fait qu'une voiture suive un véhicule d'urgence crée une distraction supplémentaire pour le conducteur. Cela pourrait mettre en danger la vie d'un autre automobiliste, d'un cycliste, d'un piéton et même du conducteur qui le suit. D'autres véhicules pourraient également être tentés de se joindre au mouvement et essayer de revenir rapidement dans la voie dégagée alors que d'autres voitures viennent à l'arrière. Ces manœuvres ont déjà causé des accrochages et des accidents plus graves, en plus de mettre à risque le patient à bord et les intervenants qui doivent parfois se détacher pour prodiguer des soins.

Afin de dissuader de tels gestes, le conducteur du véhicule d'urgence va parfois devoir faire des manœuvres de freinage simulées, allumer ses projecteurs ou même parfois s'immobiliser pour aller avertir l'automobiliste de cesser sa pratique.

### 3. La conduite préventive

#### 3.4 La technique d'exploration visuelle

Garder une vue d'ensemble

ne circule pas dans l'angle mort des autres véhicules

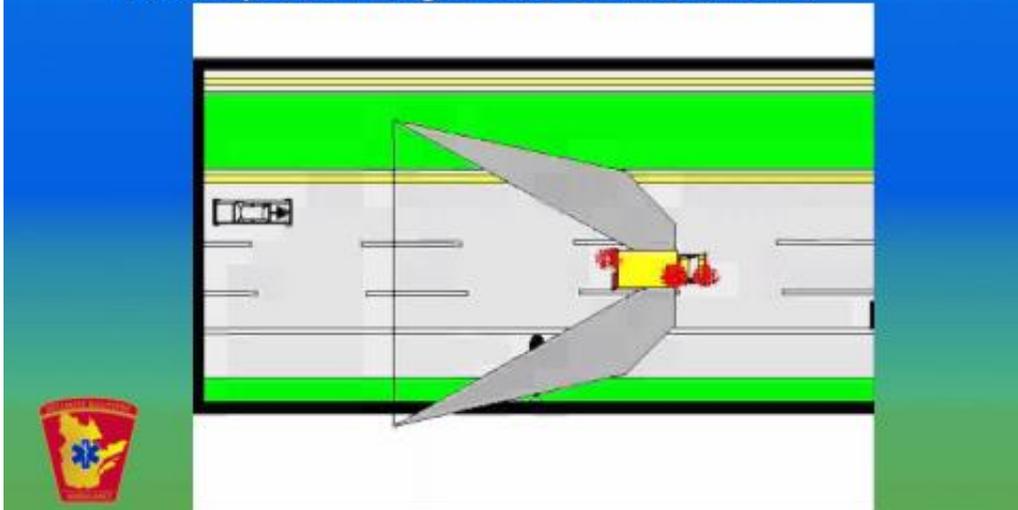


Figure 1 : angles morts latéraux d'une ambulance

### 3. La conduite préventive

#### 3.4 La technique d'exploration visuelle

Si les vitres arrière sont obstruées l'angle mort arrière est près de 33m.

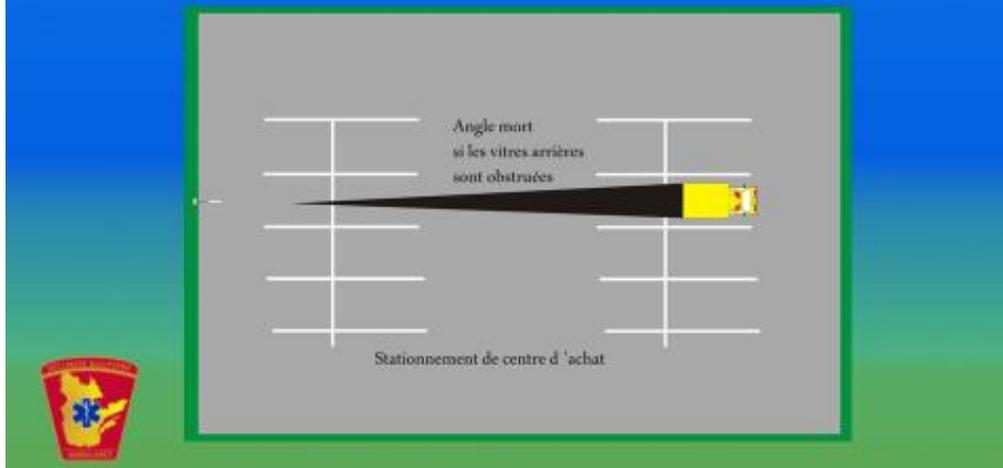


Figure 2 : angle mort arrière d'une ambulance

## Utilisation des voies réservées par les véhicules d'urgence

Nous avons transmis au Ministère des Transports, de la mobilité durable de l'électrification des transports, une demande concernant l'utilisation des voies réservées par les véhicules d'urgence. Celle-ci n'a pas été insérée dans le projet de loi annoncé sur la refonte du Code de la sécurité routière.

Malgré la croyance populaire, les véhicules ambulanciers effectuent une grande majorité de leurs transports vers le domicile des patients ou les centres hospitaliers en mode non urgent. Les paramédics sont maintenant en moyen de prodiguer des soins aux patients afin de soulager leurs symptômes et cela fera en sorte que dans plusieurs cas, le transport vers le centre hospitalier se fera en respectant la signalisation. Le triage des appels par le Centre de communication santé (C.C.S.) permet également d'établir une priorité d'appel et déterminera la nécessité pour l'ambulance de se rendre en mode urgent ou non. Il n'y a donc pas nécessairement absence d'appel ou de patient lorsque les gyrophares et la sirène ne sont pas actionnés. De ce fait, le temps de réponse des ambulances peut être modifié par la densité de la circulation ou les détours occasionnés par les travaux routiers. De telles contraintes forceront les paramédics à modifier leur conduite en mode urgent et ainsi augmenter le facteur d'accident.

Il ne va pas sans contredire que l'utilisation d'une voie réservée par un véhicule d'urgence, lorsque celui-ci répond à un appel urgent, soit autorisée par le Code de la sécurité routière. Cependant, comme nous venons de le mentionner, de plus en plus de nos déplacements sont effectués en mode non urgent. Il serait donc avantageux pour la sécurité routière que les véhicules d'urgence puissent utiliser les voies réservées afin de diminuer le temps de déplacement, diminuer l'utilisation de la conduite d'urgence et augmenter la disponibilité des véhicules par des temps de déplacement réduits.

L'Ontario a déjà statué sur cette idée en permettant une telle utilisation des voies réservées en 2007 avec l'adoption d'un projet pilote<sup>1</sup>. Celui-ci fut concluant et devient loi<sup>2</sup> en 2011. Des discussions ont déjà eu lieu avec la Société de transport de Montréal et ils étaient enclins à permettre aux véhicules d'urgence d'utiliser leurs voies réservées. Ils demandaient cependant qu'un projet pilote soit mis en place afin d'évaluer s'il y aurait des répercussions sur le déplacement des autobus.

---

<sup>1</sup> O. Reg. 556/07: PILOT PROJECT—EMERGENCY RESPONSE VEHICLES under Highway Traffic Act, R.S.O. 1990, c. H.8

<sup>2</sup> HIGHWAY TRAFFIC ACT—O. Reg. 72/11

## Obligation de pneus d'hiver pour les véhicules d'urgence

Tel que le stipule l'article 440.1 du Code de la sécurité routière, seuls les véhicules de promenades et les taxis ont l'obligation d'être munis de pneus d'hiver pour être mis en circulation entre le 15 décembre et le 15 mars. Afin d'assurer une meilleure sécurité de la population sur nos routes ainsi que des travailleurs à bord de ces véhicules, il serait primordial que l'installation de pneus d'hiver soit également obligatoire pour les véhicules d'urgence ayant un poids inférieur à une limite établie.

Ces véhicules doivent fréquemment circuler en urgence, à des vitesses supérieures aux limites de vitesse règlementaires et parfois, dans des conditions routières difficiles. Nous sommes d'avis que les conducteurs de ces véhicules font preuve de jugement et de discernement, mais ils ne peuvent pas toujours prévoir le comportement de leur véhicule dans différentes conditions météorologiques ou le comportement imprévisible des autres conducteurs.

Nous connaissons déjà l'efficacité des pneus d'hiver pour réduire la distance de freinage et augmenter l'adhérence sur une chaussée lorsque le thermomètre descend sous les 7°C. Il est donc logique que les véhicules d'urgence en soient munis, puisque cela augmenterait systématiquement leur sécurité de conduite.

Plusieurs organismes utilisant ces véhicules équipent leur flotte de pneus d'hiver. Il y en a cependant qui n'y en voient pas la nécessité ou l'importance de le faire hâtivement. Au fil des années, plusieurs événements ont été rapportés en lien avec le manque de sécurité de circuler avec des pneus non adaptés à la conduite hivernale. Cela a encore été le cas en décembre dernier<sup>3</sup>, où des paramédics ont dû dénoncer leur employeur, car ils ne se sentaient pas en sécurité à bord de leur ambulance et avaient le sentiment de mettre eux-mêmes, leurs patients et les autres usagers de la route en danger.

---

<sup>3</sup> TVA Nouvelles, 27 novembre 2017

<http://www.tvanouvelles.ca/2017/11/27/des-ambulances-qui-nont-pas-encore-de-pneus-dhiver>

## Recommandations

1. Démarrer une campagne de sensibilisation sur le corridor de sécurité en mettant de l'accent sur les véhicules qui ne sont pas des autopatrouilles.
2. Informer les automobilistes que le corridor de sécurité s'applique autant sur les autoroutes que les routes et rues urbaines.
3. Effectuer de la surveillance supplémentaire près des lieux d'intervention par un policier en véhicule identifié ou banalisé afin d'intervenir et sensibiliser les automobilistes récalcitrants qui peuvent mettre en danger la sécurité des intervenants.
4. Augmenter les conséquences de l'utilisation d'un appareil muni d'une fonction téléphonique au volant.
5. Rendre plus dissuasif de suivre un véhicule d'urgence et sensibiliser les automobilistes sur les dangers d'un tel geste.
6. Recommander au Ministère des Transports, de la Mobilité et de l'Électrification des transports d'adopter un projet de loi permettant l'utilisation en tout temps des voies réservées par les véhicules d'urgence
7. Rendre obligatoire, au même titre que les véhicules de promenade et les taxis, l'installation de pneus d'hiver pour les véhicules d'urgence n'excédant pas un poids défini.