CTE – 028M
C.P. – P.L. 165
Code de la sécurité routière

SFPQ

MÉMOIRE

Projet de loi n°165 – Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions

Février 2018

Recherche et rédaction
Nadia Lévesque
Conseillère en recherche et planification socioéconomique
Recherche et défense des services publics
Syndicat de la fonction publique et parapublique du Québec

TABLE DES MATIÈRES

Présentation du Syndicat de la fonction publique et parapublique du Québec..... 1

Introduction 2

Qui sont les employés qui patrouillent les routes du Québec? 3

Une complémentarité dans l'action d'urgence sur nos routes 4

Conclusion..... 8

PRÉSENTATION DU SYNDICAT DE LA FONCTION PUBLIQUE ET PARAPUBLIQUE DU QUÉBEC (SFPQ)

Le SFPQ est un syndicat indépendant qui regroupe environ 40 000 membres répartis dans plus d'une quarantaine d'accréditations québécoises. Quelque 30 000 d'entre eux sont issus de la fonction publique québécoise et répartis comme suit : près de 26 000 employés de bureau et techniciens et environ 4 000 ouvriers travaillant au sein de divers ministères et organismes. Les 10 000 autres membres proviennent du secteur parapublic.

La mission du SFPQ à l'égard de tous ses membres consiste à défendre leurs conditions de travail et à défendre les intérêts économiques, politiques et sociaux nécessaires à l'amélioration de leurs conditions de vie. Cette mission s'élargit également à l'ensemble de la société québécoise, puisque 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. En cohérence avec ses valeurs, il promeut les services publics comme moyen démocratique de répondre aux besoins de la population.

INTRODUCTION

Réviser le Code de la sécurité routière n'est pas une mince tâche. Avec plus de 900 articles actuellement en vigueur dans la loi, les sujets sont nombreux et plusieurs enjeux émergents en étaient absents. En effet, le Code de la sécurité routière n'avait pas connu de refonte majeure depuis longtemps.

La désuétude du Code de la sécurité routière se mesure aussi par le niveau de participation remarquable qu'a connue la consultation publique tenue par la Société d'assurance automobile du Québec avant l'actuel projet de loi.

Les attentes sont grandes et le projet de loi proposé tient compte de plusieurs des suggestions émises lors des consultations préalables. Le SFPQ salue le travail législatif que vous entreprenez maintenant.

Malheureusement, la voix des surveillants routiers du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des Transports (MTMDET), communément appelés les patrouilleurs, n'a pas été entendue. C'est d'autant plus insultant pour le SFPQ et ses membres surveillants routiers lorsque nous constatons que plusieurs usagers obtiennent une reconnaissance de leurs besoins (ex. : autobus urbain et remorqueurs pour le droit de rouler sur l'accotement) tandis que les incohérences des règles qui régissent le travail quotidien des patrouilleurs ne sont aucunement reconnus dans l'actuel projet de loi.

C'est pourquoi nous tenterons à nouveau de vous sensibiliser aux besoins criants de révision du cadre législatif qui s'applique à leur travail. Il en va de leur capacité d'intervention, de leur sécurité et de la compréhension par le public du rôle qu'ils ont à jouer sur nos autoroutes.

Ce faisant, nous croyons que les commentaires présentés ici sont directement en lien avec les objectifs annoncés par le ministre lors du dépôt du projet de loi[1], à savoir :

- Améliorer le partage de la route;
- Favoriser un accès plus sécuritaire au réseau routier pour certains véhicules et usagers;
- Encadrer plus efficacement certains véhicules, équipements ou appareils;
- Simplifier les formalités administratives ou réglementaires.

[1] Cabinet du ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. Présentation du projet de loi modifiant le Code de la sécurité routière; Québec propose des mesures pour améliorer la sécurité routière; communiqué de presse. [https://saaq.gouv.qc.ca/salle-de-presse/communique/presentation-du-projet-de-loi-modifiant-le-code-de-la-securite-routiere/], consulté le 26 janvier 2018.

Il existe un élément sensible au cœur des difficultés auxquelles sont confrontés les patrouilleurs du Québec. Cet élément est, indirectement, de nature législative : leurs véhicules sont-ils, oui ou non, des véhicules d'urgence? Cet aspect sera développé dans les prochaines pages avec des propositions d'amendements au projet de loi. Évidemment, le législateur pourrait nous opposer l'argument que le gouvernement a tout le loisir de faire des règlements qui viendraient encadrer le travail des patrouilleurs, mais nous croyons nécessaire de clarifier, une fois pour toutes, la nature exacte du travail du patrouilleur, et cela, l'actuel projet de loi peut le faire.

Tout d'abord, traçons un portrait de ceux qui sont nos vigiles, sillonnant nos routes 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, l'année durant.

QUI SONT LES EMPLOYÉS QUI PATROUILLENT SUR LES ROUTES DU QUÉBEC ?

Le personnel qui patrouille sur le réseau routier du Québec travaille dans tous les centres de services du MTMDET et il est regroupé 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 effectuent de la patrouille routière sont considérés comme des intervenants de première ligne. Par conséquent, leurs activités quotidiennes le reflètent bien :

- Parcourir la section du réseau routier qui leur est assignée et assister les automobilistes en difficulté;
- 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 fermeture de route ou d'autres événements;
- Remplir différents rapports sur leur ordinateur, dont les rapports d'accidents;
- Faire l'inspection visuelle des infrastructures pour en détecter les anomalies et en aviser leurs supérieurs;
- Fournir des renseignements sur l'état de la chaussée et sur les conditions de circulation du secteur qu'ils patrouillent;
- Voir au ramassage des débris sur les voies et les accotements du réseau routier;

- Voir à la propreté de leurs véhicules et effectuer les travaux d'entretien préventif pour leur bon fonctionnement.

Aux 160 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 veiller à l'entretien préventif des véhicules. Mais une trentaine d'entre eux font aussi de la patrouille dans la région métropolitaine de Montréal.

UNE COMPLÉMENTARITÉ DANS L'ACTION D'URGENCE SUR NOS ROUTES

Jour et nuit, près de 200 patrouilleurs veillent donc à la surveillance et à l'entretien en temps réel du réseau routier, ce qui contribue directement à la prévention d'accidents. Lorsque malheureusement, ces derniers surviennent, les patrouilleurs du MTMDET deviennent des intervenants de première ligne en situation d'urgence, car leur rôle premier est de porter assistance aux usagers de la route.

C'est là que le bât blesse, car le Code de la sécurité routière ne leur donne pas les autorisations d'un véhicule d'urgence, mais… Les usagers de la route, les services publics d'urgence (policiers, ambulanciers, pompiers) et autres intervenants spécialisés requis sur les lieux (ex. : dépanneuses, Urgence environnementale), tous s'attendent à ce que les patrouilleurs du MTMDET jouent leur rôle, essentiel et complémentaire aux leurs.

Tel que décrit précédemment, le patrouilleur routier doit arriver rapidement sur les lieux d'un accident pour :

- Sécuriser le lieu de l'accident en détournant ou fermant la circulation aux autres automobilistes;
- Ramasser les débris sur la chaussée après le départ de tous les intervenants ou durant l'évacuation de l'accident si les débris nuisent trop à la circulation;
- Faire le rapport d'accident pour le compte du MTMDET;
- S'assurer que l'accident n'a pas endommagé les infrastructures routières et, le cas échéant, le signaler pour que les réparations nécessaires soient apportées ou, encore, en fermant définitivement la route si les dommages représentent un danger immédiat pour les automobilistes.

Or, les patrouilleurs du MTMDET ne peuvent pas rouler sur l'accotement, ils ne peuvent pas non plus excéder les limites de vitesse. Bref, ils doivent conduire comme les automobilistes réguliers et respecter l'ensemble du code de la sécurité routière.

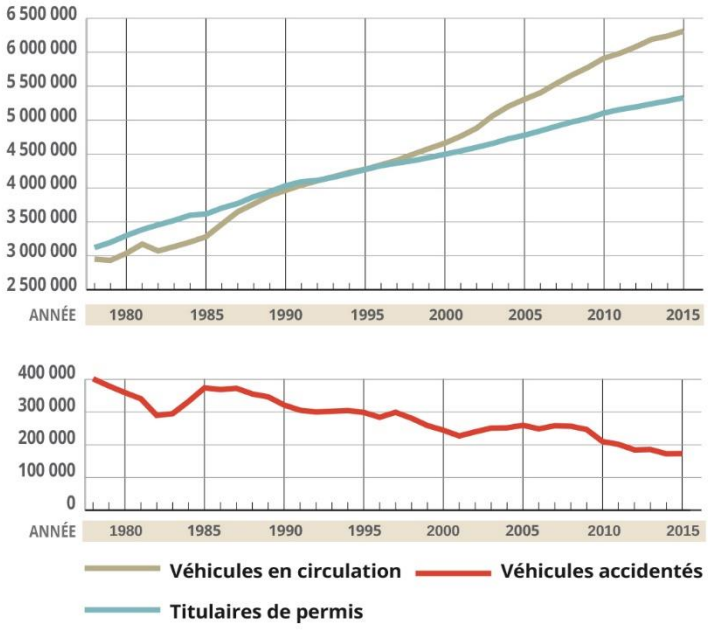
Par conséquent, lorsqu'un accident a déjà commencé à affecter le flot de circulation, le patrouilleur du secteur n'a aucun moyen d'arriver rapidement sur les lieux de l'accident, car il est captif de la congestion. Avec la hausse constante du volume du parc automobile depuis 1978, l'achalandage et la congestion sont des réalités fréquentes qui influencent directement la capacité des patrouilleurs à se rendre rapidement à un site d'accident, donc à porter assistance à tous les usagers et intervenants.

NOMBRE DE VÉHICULES EN CIRCULATION, DE TITULAIRES DE PERMIS DE CONDUIRE ET DE VÉHICULES ACCIDENTÉS

De 1978 à 2015

Depuis 1978, le nombre de véhicules en circulation a connu une augmentation moyenne de 2,1 % par année. De même, le nombre de titulaires de permis a augmenté de 1,5 % par année en moyenne. Quant aux véhicules accidentés, leur nombre montre une diminution moyenne de 2,1 % pour la période de 1978 à 2015.

Véhicules en circulation, titulaires de permis de conduire et véhicules accidentés, de 1978 à 2015



Source : p.4 SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC. 2016. Données statistiques 2015. [https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/donnees-statistiques-2015.pdf], consulté le 29 janvier 2018.

Mais quelle proportion du temps de travail des patrouilleurs est consacrée à de telles situations d'urgence? Dans le cadre d'un sondage réalisé en juin 2016 par le SFPQ auquel 50% des patrouilleurs routiers du Québec ont répondu, les répondants rapportaient que les interventions dans des situations d'urgence représentaient plus de la moitié de leurs activités. Ces pourcentages oscillent entre 60% et 70% dans la grande région de Montréal. Ce n'est donc pas une activité marginale.

Le SFPQ propose donc de donner le statut de véhicule d'urgence aux véhicules des patrouilleurs uniquement lorsque ces derniers répondent à un appel pour se rendre sur un lieu d'accident. Par conséquent, les modifications suivantes seraient requises à l'actuel projet de loi :

- Modifier l'article 4 pour y inclure les patrouilleurs routiers du MTMDET à la définition de véhicule d'urgence;
- Revoir l'article 311[2] du Code de la sécurité routière pour y ajouter les patrouilleurs routiers qui doivent parfois gérer la circulation sur les lieux de l'accident;
- Avoir les mêmes exemptions que tous les autres véhicules d'urgence lorsqu'ils sont en fonction « réponse à un appel d'accident » (article 378);
- Ajouter l'article 418 à la liste des exemptions de l'article 378 du Code de la sécurité routière[3] pour donner le droit de rouler sur l'accotement en cas d'accident;
- Modifier l'article 592.2.1[4] pour y inclure les patrouilleurs du MTMDET.

En reconnaissant officiellement le statut de véhicule d'urgence aux véhicules des patrouilleurs routiers lorsque ces derniers répondent à un accident, d'autres articles viendraient automatiquement s'appliquer à eux et cela favoriserait leur efficacité. Pensons ici à l'article 406 qui oblige les automobilistes à favoriser leur passage et le droit d'utiliser leur téléphone portable ou ordinateur durant un appel d'urgence (article 439.1) afin de se coordonner avec les autres intervenants d'urgence.

Ainsi donc, il faut permettre aux patrouilleurs de conduire de manière efficace pour accomplir leurs tâches de secours tout en assurant la sécurité du public. Cela suppose évidemment de rouler sur l'accotement, rouler au-delà des limites de vitesse, faire des virages en U, s'immobiliser à des endroits autrement interdits. Évidemment, comme pour

---

[2] « Lorsque la circulation est dirigée par un agent de la paix, un brigadier scolaire ou un signaleur chargé de diriger la circulation lors de travaux, toute personne doit, malgré une signalisation contraire, obéir à leurs ordres et signaux. »

[3] Article qui est lui-même modifié par l'article 89 du projet de loi.

[4] « Le propriétaire et le conducteur des véhicules routiers suivants ne peuvent être déclarés coupables d'une infraction constatée par une photographie prise au moyen d'un cinémomètre photographique ou d'un système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges. »

les autres véhicules d'urgence, ces « droits » ne sauraient être appliqués en dehors des appels urgents d'assistance pour des accidents.

D'ailleurs, le tout devra être encadré dans des règlements ou politiques ministérielles qui préciseront l'application de cette reconnaissance du statut de « véhicule d'urgence » en situation d'accident et, le cas échéant, des restrictions pourront alors être ajoutées.

Il faut aussi tenir compte des contextes d'accidents où le patrouilleur est le premier intervenant sur les lieux. Dans de tels cas, il ne peut compter que sur lui-même pour assurer l'ensemble des tâches expliquées précédemment, en plus d'assister les usagers de la route, allant jusqu'à prodiguer les premiers soins. Dans de telles situations, l'équipement à la disposition des patrouilleurs prend une importance capitale pour assurer leur propre sécurité et celles des automobilistes accidentés.

Afin d'agir efficacement à titre de véhicule d'urgence, les camions des patrouilleurs devront légèrement être modifiés pour :

- Être équipé de lumière blanche, fixe ou pivotante (article 226 et 621) car ils n'ont actuellement que des lumières jaunes;
- Avoir des logos ou une peinture, voyants et distincts, qui les différencient des véhicules réguliers du gouvernement et qui annoncent clairement leur statut de véhicule de surveillance et d'intervention sur le réseau routier;
- Avoir un avertisseur sonore distinct des autres véhicules d'urgence (article 255)[5].

Le but est fort simple : permettre aux patrouilleurs d'être vus et rapidement identifiés par les automobilistes. Cela permettrait d'améliorer la cohabitation sur la route en plus de rendre les patrouilleurs beaucoup plus visibles sur la route. En retour, leur sécurité serait augmentée, car 90% des répondants à notre sondage de 2016 affirment que leur santé et sécurité sont menacées dans le cadre de leurs activités de patrouille.

[5] Mesure de sécurité requise lorsqu'on roule sur l'accotement, afin de prévenir les autres automobilistes de notre présence.

CONCLUSION

Il y a maintenant plusieurs années que les patrouilleurs du MTMDET font diverses représentations auprès de leurs autorités et auprès du Syndicat pour faire reconnaître l'unicité de leur mandat et le manque de moyens dont ils disposent pour l'accomplir efficacement.

Ainsi, certains patrouilleurs, pressés d'arriver sur les lieux d'un accident ou d'une urgence environnementale, ont reçu des sanctions pour avoir enfreint le Code de la sécurité routière pendant que… les forces policières les réclamaient en direct sur les radios et que leurs patrons les félicitaient à leur retour au garage pour leur rapidité d'exécution !

Le rôle des patrouilleurs est complémentaire aux autres intervenants d'urgence que sont les policiers, ambulanciers, pompiers et ils ne s'y substituent pas. Ils doivent toutefois pouvoir manœuvrer efficacement et, selon nous, seul le statut « à temps partiel » de véhicule d'urgence leur donnerait le droit de faire les manœuvres dont ils ont besoin pour porter assistance à des usagers en situation d'accident de la route.

Nous croyons que le flou dans le rôle des patrouilleurs doit être clarifié. Tous y gagneront. D'ailleurs, 100% des répondants à notre sondage se disent prêts à suivre les formations requises pour assumer pleinement ce rôle de véhicule d'urgence.