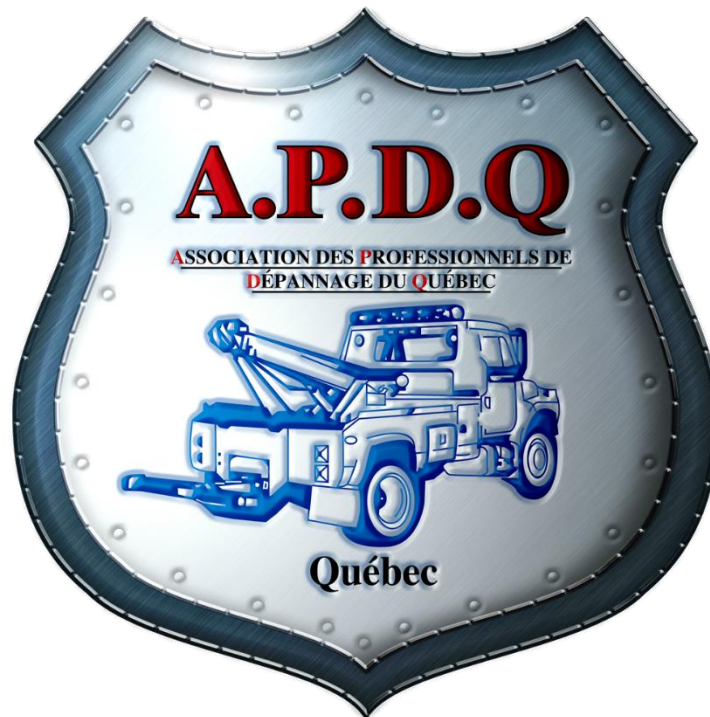


MÉMOIRE

présenté à la

Commission des Transports et de l'Environnement
relativement au Projet de loi 22

15 MARS 2022



Association des professionnels du dépannage du Québec

1472, rue Jean-Berchmans-Michaud

Drummondville QC J2C 7V3

819 475-3131

info@apdq.ca



Association des Professionnels du Dépannage du Québec

Membres de la Commission,

L'Association des professionnels du dépannage du Québec (APDQ) représente 368 entreprises liées à l'industrie du dépannage routier sur l'ensemble du territoire québécois. Ces entreprises ont des ententes avec les corps policiers du Québec et les clubs automobiles où elles effectuent des appels d'urgence 24 heures sur 7 jours.

Depuis plus de 27 ans, l'APDQ est un partenaire dynamique du gouvernement du Québec, tant dans ses réflexions, que dans ses projets touchant le dépannage routier. Veuillez noter que pendant la pandémie, les firmes de dépanneuses ont continué à répondre aux services d'urgence comme travailleur essentiel. Un opérateur de dépanneuse fait partie des premiers (1^{er}) intervenants lors d'un incident routier.

L'APDQ est active également à plusieurs Tables de concertation, soit avec le ministère des Transports (MTQ), la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), Contrôle routier Québec (CRQ), la Commission des normes de l'équité, de la santé et de la sécurité au travail (CNESST - Auto Prévention), la Sûreté du Québec (SQ) et le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) ainsi que plusieurs corps de police municipaux.

Réseau de remorquage exclusif

Depuis 1998, l'APDQ est un partenaire avec le Centre intégré de la gestion de la circulation (CIGC) du ministère des Transports afin d'encadrer le système du réseau de remorquage sur l'Île de Montréal et des banlieues autour de l'Île.

Protocole d'entente de service de dépannage routier

L'APDQ a produit des Protocoles d'entente adapté aux besoins des agents de la paix au Québec afin de s'assurer que les entreprises en dépannage routier soient professionnelles dans leurs offres de services pour répondre aux appels des policiers pour différents types de services (collision, panne, saisie de véhicules, etc.). Cette conformité assure un partenariat crédible et durable avec les corps policiers.

Loi sur le corridor de sécurité

En août 2012, la Loi sur le corridor de sécurité a été mis en vigueur au Québec. Pour votre information, l'APDQ a été le demandeur initial pour cette mesure d'importance liée à la sécurité routière.

Pour fin de statistiques, avant cette mesure légale en 2012, environ 10 % des usagers de la route effectuaient une manœuvre sécuritaire lorsqu'ils apercevaient une dépanneuse et son opérateur en bordure d'une route. Depuis cette mesure légale, liée à l'article 406.1 du Code de la sécurité routière, cette donnée a augmenté à plus de 50%.

Cependant, nous avons noté depuis quelques années, plusieurs comportements où des usagers de la route semblent être distraits lorsqu'ils sont au volant de leurs véhicules et d'autant plus lors d'incidents routiers, puisqu'ils ralentissent pour prendre en photos les opérateurs.

Voilà pourquoi, il est important de définir les signaux visuels en amont pour un véhicule de service (dépanneuse) muni actuellement d'un gyrophare de couleur jaune.

ARTICLES DU PROJET DE LOI 22 LIÉS AU FEU VERT

Parmi les véhicules lourds qui doivent être muni d'un gyrophare jaune, il y a, entre autres, les déneigeuses. Pour votre information, l'utilisation du gyrophare jaune est obligatoire pour les déneigeuses qui circulent sur le réseau routier. Cependant, une dépanneuse, lorsqu'elle circule, n'a pas le droit d'actionner son gyrophare jaune, mais elle peut et elle doit l'actionner lorsqu'elle intervient pour s'immobiliser afin d'effectuer une intervention de dépannage. Contrairement à un conducteur de déneigeuse qui demeure dans son véhicule, l'opérateur de la dépanneuse travaille debout près de la ligne de rive et près des véhicules circulant sur les voies rapides.

En résumé, pour intervenir à un appel d'urgence présentement, une dépanneuse ne peut pas actionner son gyrophare à couleur unique (jaune) et cela occasionne très fréquemment un délai d'intervention. Notez que le Réseau de remorquage exclusif à Montréal, par contrat, exige un délai de 15 minutes maximum pour se rendre sur une scène d'un incident routier lorsqu'un patrouilleur du Ministère (MTQ) et/ou un policier de la Sûreté du Québec font appel à l'entreprise de remorquage attitrée au territoire.

C'est pourquoi, l'APDQ est favorable à l'ajout d'une couleur supplémentaire au gyrophare jaune pour circuler sur un accotement pour se rendre sur une scène de dépannage et d'en effectuer l'opération de remorquage en toute sécurité. Bien entendu, tel est le cas actuellement en quittant la scène, la dépanneuse va éteindre son gyrophare à couleurs multiples. Prendre note qu'une dépanneuse fait partie des véhicules ayant l'autorisation de circuler dans un espace réservé aux véhicules d'urgence et aux patrouilleurs du ministère des Transports (MTQ).

« Un opérateur de dépanneuse est autorisé à faire demi-tour aux endroits où il est affiché « Excepté véhicules autorisés » dans la mesure où la dépanneuse assure un service d'urgence et ce, afin de dégager rapidement la chaussée à la suite d'un accident ou lorsqu'un véhicule routier est en panne sur l'autoroute. »
(source : Direction générale de la sécurité et du camionnage – MTQ)

Cette norme technique (gyrophare jaune et feu vert) va permettre aux usagers de la route de distinguer objectivement l'opération en cours par un opérateur de dépanneuse dans un environnement ayant un degré de dangerosité élevé. Il serait souhaitable que l'implantation de cette mesure légale soit accompagnée d'une campagne de sensibilisation par les partenaires impliqués.

Guide de la CNESST « Interventions sécuritaires en dépannage routier »

Le guide de la CNESST (voir annexe 1) indique qu'un opérateur de dépanneuse doit appliquer toutes les règles et les mesures légales ainsi qu'identifier ses repères visuels afin d'assurer sa sécurité et celle des usagers de la route.

La Table de concertation sur la sécurité du dépannage routier s'est donnée pour mission de définir un processus d'intervention sécuritaire sur les voies rapides et de le faire connaître aux conducteurs de dépanneuse, aux propriétaires d'entreprise de dépannage routier et aux différents intervenants qui interagissent avec les conducteurs de dépanneuse, notamment les corps policiers et le personnel du ministère des Transports. L'article 51 (alinéa 5) de la Loi sur la santé et la sécurité au travail (LSST)

mentionne qu'un employeur a l'obligation de fournir au travailleur les équipements et les moyens nécessaires pour assurer la sécurité sur les lieux d'interventions. L'APDQ est consciente de la protection face à chaque automobiliste. C'est une raison importante que l'ajout du feu vert au gyrophare jaune actuel est un complément qui va permettre de bien signaler, à l'usager de la route, qu'une dépanneuse effectue un service d'urgence sur le réseau routier et non la présence d'un véhicule lourd surdimensionné.

Notez que d'autres provinces canadiennes permettent l'utilisation d'un gyrophare couleur multiple sur les dépanneuses.

Complément d'information relativement à l'utilisation du gyrophare jaune pour d'autres types de véhicules lourds circulant en vertu d'un permis spécial de circulation

Tel qu'indiqué actuellement à l'article 227 du Code de la sécurité routière (CSR), il est permis à certains autres types de véhicules lourds dont, un véhicule de service (dépanneuse), d'être muni d'un gyrophare jaune. Le CSR prévoit également l'utilisation du gyrophare jaune pour un véhicule lourd qui circule en effectuant un transport hors norme. Ce véhicule peut être en longueur ou en largeur excessive.

On constate que ces transporteurs hors norme actionnent leur gyrophare lorsqu'ils circulent en vertu du CSR et d'un permis spécial de circulation (PSC) alors que c'est interdit pour une dépanneuse en vertu de ce même CSR à l'article 379. Pourtant, c'est le même type de gyrophare à couleur unique, soit le jaune.

L'article 227 du CSR permet également à huit (8) autres différentes catégories d'être équipé d'un gyrophare jaune qui est fixé à leurs véhicules. L'usager de la route confond les deux (2) types de camion, de là l'importance du feu vert.

L'automobiliste se perd dans l'interprétation qu'il doit en faire, lorsqu'il est face à un gyrophare jaune actionné. De ce fait et bien souvent, à la dernière seconde, un automobiliste va mal adapter sa conduite, lorsqu'il constate qu'un individu (opérateur de dépanneuse) est au travail sur le réseau routier.

Se rendre sur les lieux et travailler de façon sécuritaire

Actuellement, une dépanneuse ne peut pas circuler sur un accotement lors d'une congestion routière pour se rendre sur le site d'un incident routier qui obstrue une voie de circulation. L'utilisation d'un gyrophare à couleurs multiples (jaune et vert) permettra, tout d'abord à se rendre de façon sécuritaire sur un lieu d'intervention et permettra au technicien d'effectuer l'opération de recouvrement et/ou de remorquage (léger ou lourd) en toute sécurité.

Cette nouvelle réglementation technique va permettre le dégagement plus rapidement et plus efficacement de l'ensemble du réseau routier supérieur à la satisfaction des agents de la paix (responsable de la sécurité routière) ainsi qu'à la satisfaction du gestionnaire du réseau routier, le Ministère et leurs patrouilleurs du MTQ.

Caractéristiques techniques du type de gyrophares multiples, jaune et vert, et de son installation sur tous types de dépanneuses.

Si la loi et le règlement liés au feu vert sont entérinés, vous pourrez compter sur la collaboration de l'APDQ afin d'encadrer l'installation et l'utilisation de la nouvelle configuration visuelle à laquelle sera soumise une dépanneuse qui effectue un appel d'urgence.

Articles du CSR qui devront faire l'objet d'une modification concernant le feu vert :

Parmi les articles du CSR qui devront être nécessairement modifiés et/ou à créer, nous vous suggérons certains libellés suivants :

L'ajout d'un nouvel élément, en créant l'article 226.3, qui pourrait mentionner ceci :

« Une firme de dépanneuses peut utiliser le feu vert clignotant sur une dépanneuse et sur un véhicule de signalisation, autre qu'un véhicule d'urgence lorsqu'il répond à un appel d'urgence pour un dépannage routier sur une scène de récupération. Un règlement du gouvernement fixe les normes et les conditions techniques auxquelles le feu doit satisfaire et les modalités de son installation. »

Lorsque les circonstances l'exigent et que le feu est actionné, l'opérateur est autorisé à circuler sur l'accotement et à immobiliser le véhicule à tout endroit. Il doit agir de manière à ne pas mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes. »

Article 239 (2^e paragraphe) : ajouter cette phrase à ce paragraphe : on suggère ce libellé :

*« Aucun véhicule routier visé à l'un des articles 226, 226.2, 227 ou 227.1 ne peut être muni de feux clignotants ou pivotants d'une couleur autre que celle autorisée pour ce véhicule, conformément à l'article qui vise un tel véhicule **à l'exception d'une dépanneuse (véhicule de service)**. »*

Article 379 : suggestion d'ajout de cette phrase à cet article :

*« Le conducteur d'un véhicule routier, **à l'exception d'un conducteur d'une dépanneuse**, ne doit actionner les feux jaunes clignotants ou pivotants dont est muni son véhicule que dans l'exercice de ses fonctions et si les circonstances l'exigent. ».*

Par les modifications des deux (2) articles précédents, nous désirons s'assurer qu'il y aura concordance face à l'application de la nouvelle mesure liée au feu vert.

ARTICLES DU PROJET DE LOI 22 LIÉS À L'ARTICLE 209.9 DU CSR

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

Volet tarifaire pour une saisie d'un véhicule – SAAQ

Projet de loi à l'article 33, page 13 : Suppression du 3^e, 4^e et 5^e alinéa de l'article 209.9 du CSR,

La suppression de ces alinéas fera en sorte que le volet tarifaire pour une saisie d'un véhicule sera dorénavant indexé selon les paramètres de l'Indice des prix à la consommation (IPC).

À titre informatif, le tarif était de 79.17\$ en 2009. À ce jour soit, en mars 2022, ce tarif est à 79.97\$. La raison de cette faible augmentation, est que l'indexation prévu n'était que basé sur les paramètres du carburant (Régie de l'énergie) alors cette l'indexation aurait dû être basée sur l'IPC.

La dotation d'équipements, son entretien, ainsi que les frais d'opérations, incluant la main d'œuvre, ont cru pendant ces années sans indexation et ce, malgré nos demandes.

Date d'entrée en vigueur des tarifs liés au Règlement sur la saisie d'un véhicule

Tel qu'indiqué à l'article 83 (5.1) du Projet de loi 22 (page 31), nous désirons nous assurer que le mois de juin 2022 sera le moment où la grille tarifaire sera indexée incluant le taux horaire qu'il faut ajouter lorsque nous devons remorquer un véhicule accidenté et/ou qui n'est pas dans l'axe de la route.

En cette période d'inflation, les taux d'emprunts, le coût d'achat d'équipements, la main d'œuvre, le coût du carburant, les primes d'assurances, sont en croissance importante. Il y a nécessité d'ajuster rapidement les tarifs de remorquage et d'entreposage. Et ce n'est seulement qu'une indexation, l'APDQ ne demande pas à la SAAQ de compenser les pertes financières encourues depuis 2009.

SEUIL DE LA VALEUR D'UN VÉHICULE SAISI ABANDONNÉ

Véhicule saisi et abandonné chez le gardien de la fourrière (entreprise de remorquage)

Article 34, page 13 : Liée aux articles 209.18 et 209.19 du CSR

La valeur d'un véhicule non réclamé lors de son évaluation passera de 3 000 \$ à 4 000 \$.

Lorsqu'un propriétaire de véhicule saisi ne réclame pas son véhicule auprès de l'entreprise de remorquage, la SAAQ procède à une charge de 255 \$ (+ taxes) au compte client du propriétaire qui est inscrit à son dossier. L'APDQ demande et afin d'inciter un propriétaire à venir récupérer son véhicule, faisant l'objet d'une saisie, nous proposons que cette charge soit majorée au montant de 530\$ (+ taxes). Ce montant est l'équivalent du total du prix à payer à la fin de la période de 30 jours, soit à 530\$ (+ taxes). À noter que ce montant est sujet à l'indexation annuelle.

Les compagnies de remorquage ne désirent pas garder un véhicule non-réclamé et sans valeur compensatoire car cela ne couvre, en aucun temps, les frais de remorquage et d'entreposage. D'autant plus que la SAAQ exige actuellement que le gardien de la fourrière en devienne le propriétaire et ce, suivi d'une inspection mécanique obligatoire s'il est remis en circulation.

Dans un cas où le véhicule saisi n'est pas réclamé, l'APDQ et ses membres demandent à la SAAQ d'obtenir une rémunération pour le remorquage et l'entreposage sécuritaire du véhicule. Devant cette perte financière, nous demandons à la SAAQ de déboursier un frais compensatoire de 530\$ au propriétaire de la dépanneuse. À noter que ce montant est sujet à l'indexation annuelle.

DÉPLACEMENT D'UNE ROULOTTE DE CHANTIER

Article 36 du Projet de loi – p. 14 :

Pour votre information, de nature technique, dans le cas d'installation de lumières amovibles sur une roulotte de chantier et ce, en raison de la configuration et de la fabrication des lumières amovibles, les trois (3) alinéas indiqués au Projet de loi sont inapplicables. La raison est que les lumières amovibles sont dans un tube d'au plus 60 centimètres de longueur. Ces lumières ne peuvent donc pas se rendre aux extrémités tels l'exigent les trois (3) alinéas.

À la fin du libellé (après le 3^e alinéa), il est indiqué ceci :

« Un équipement amovible peut être utilisé pour remplacer ces feux »

Modifié par l'ajout suivant :

« Un équipement amovible peut être utilisé pour remplacer ces feux *lorsque le déplacement est effectué par une dépanneuse. Par conséquent, les trois (3) alinéas précédents sont inapplicable* »

DISPOSITIF DE CONSIGNATION ÉLECTRONIQUE

Article 58 du Projet de loi – p. 17 :

L'APDQ est en faveur de son application légale. Cependant, étant donné que l'ensemble du parc des dépanneuses au Québec qui circulent majoritairement à l'intérieur d'un rayon de 160 km, nous demandons une exemption à ce qu'un conducteur de dépanneuse, en situation de remorquage d'urgence, puisse bénéficier d'une exemption à l'effet, qu'il peut circuler à quatre (4) reprises à l'intérieur d'une période de 15 jours sans avoir à consigner ses heures électroniquement.

L'APDQ et ses membres demandent une exemption au dispositif lorsqu'une dépanneuse, en situation de remorquage, ne sort pas d'un rayon de 160 km au plus de 4 reprises par période de 15 jours.

Demandes au ministre des Transports de statuer sur les véhicules non-réclamés auquel la SAAQ a autorisé préalablement la circulation

Les deux (2) prochaines demandes font référence à des dossiers déjà discuté avec le sous-ministre des Transports, M. Stéphane Lafaut. *Voir document en annexe qui a été déposé au congrès 2018.*

Demande #1 :

Véhicule non-réclamé : Article 636.3 du CSR :

Pour votre information, ce n'est pas seulement un contrôleur routier qui produit un formulaire de remisage mais également un policier à l'égard d'un usager de la route et/ou à un propriétaire de véhicule fautif. Il est donc approprié d'inscrire « *agent de la paix* » au lieu de « *contrôleur routier* ».

Article 636.3 :

*« Lorsqu'un véhicule routier remisé par un **contrôleur routier** n'est pas réclamé dans les 40 jours suivant la date du remisage, la Société en dispose conformément aux règles énoncées aux articles 209.17 à 209.22.3, en remplaçant dans les articles 209.17 et 209.22 le mot « saisie » par le mot « remisage », compte tenu des adaptations nécessaires. »*

Nous vous proposons de modifier par le terme :

*« Lorsqu'un véhicule routier remisé par un **contrôleur routier et/ou un agent de la paix** n'est pas réclamé dans les 40 jours suivant la date du remisage, la Société en dispose conformément aux règles énoncées aux articles 209.17 à 209.22.3, en remplaçant dans les articles 209.17 et 209.22 le mot « saisie » par le mot « remisage », compte tenu des adaptations nécessaires. »*

Pour votre information : une **saisie** d'un véhicule s'applique par un agent de la paix (policier ou contrôleur routier) dans un cas, entre autres, que le permis de conduire d'un conducteur est non valide. De ce fait, la durée de l'entreposage du véhicule est de 30 jours. Pour ce qui est d'un **remisage**, cela signifie que à la suite d'un manquement à certains articles du CSR, un agent de la paix peut procéder à un **remisage** du véhicule dont la durée est temporaire, soit une journée ou plus.

Demande #2 :

Droit de rétention d'un véhicule lorsque la demande provient d'un agent de la paix

L'APDQ propose la modification de l'article 392 CSR pour y rajouter ce qui suit :

« Un agent de la paix est autorisé à faire déplacer et remiser au plus proche endroit convenable, aux frais de son propriétaire, un véhicule abandonné sur un chemin ou un terrain visé à l'article 391. Le gardien a le droit de retenir le véhicule routier jusqu'au paiement de tous les frais de remorquage et de garde du véhicule.

Cette proposition est demandée pour en assurer son harmonie avec notamment les articles 636.2 et 636.3 du CSR où l'on prévoit notamment le droit de rétention pour les frais de remorquage et de garde du véhicule en cas de remisage d'un véhicule routier par un agent de la paix notamment lors d'une infraction au *Code de la sécurité routière*;

Cet ajout verra à clarifier une ambiguïté sur l'existence d'un droit de rétention alors qu'un véhicule est abandonné en contravention de l'article 391 du CSR

Article 500 du CSR :

« Nul ne peut, sans y être autorisé légalement, occuper la chaussée, l'accotement, une autre partie de l'emprise ou les abords d'un chemin public ou y placer un véhicule ou un obstacle, de manière à entraver la circulation des véhicules routiers sur ce chemin ou l'accès à un tel chemin.

Un agent de la paix peut enlever ou faire enlever aux frais du propriétaire toute chose utilisée en contravention au présent article. Il peut aussi saisir une telle chose; les dispositions du Code de

procédure pénale (chapitre C-25.1) relatives aux choses saisies s'appliquent, compte tenu des adaptations nécessaires, aux choses ainsi saisies. »

Modifié par l'ajout suivant :

« Nul ne peut, sans y être autorisé légalement, occuper la chaussée, l'accotement, une autre partie de l'emprise ou les abords d'un chemin public ou y placer un véhicule en panne ou accidenté ou un obstacle, de manière à entraver la circulation des véhicules routiers sur ce chemin ou l'accès à un tel chemin ou dans l'emprise.

Un agent de la paix peut enlever ou faire enlever et remiser, aux frais du propriétaire toute chose utilisée en contravention au présent article. Il peut aussi saisir une telle chose; les dispositions du Code de procédure pénale (chapitre C-25.1) relatives aux choses saisies s'appliquent, compte tenu des adaptations nécessaires, aux choses ainsi saisies.

Le gardien a le droit de retenir jusqu'au paiement de tous les frais de remorquage et de garde du véhicule et/ou toute chose enlever, remiser ou saisie en vertu du présent article.

Commentaires à l'égard du droit de rétention et du droit d'être payé à la suite d'une demande de service :

Les mauvais payeurs : Afin de contrer les mauvais payeurs, qui se défilent en prétendant ne pas avoir donné d'ordre de remorquage et de faire porter sur les agents de la paix la charge d'exécution, nous demandons que soit fermée cette possibilité de se défiler, qui créent des frais et des pertes de temps aux policiers et à nos membres. Ces situations se produisent lorsqu'un usager de la route n'a pas de fournisseur en dépannage routier et dont un agent de la paix fait appel à la dépanneuse attitrée au secteur. Il est donc normal et acceptable que le propriétaire de véhicule à dépanner puisse payer des frais à la fin du service demandé et/ou à la livraison du véhicule.

Le sous-ministre des Transports, M. Stéphane Lafaut, avait été saisi de ce dossier également lors du congrès APDQ 2018. Voir annexe 2.

Demande #3 :

Règlement sur l'utilisation d'antidérapants sur les pneus de certains véhicules routiers
Code de la sécurité routière :

Modifié par l'ajout suivant :

2. L'utilisation de chaînes est autorisée, à compter du 15 octobre d'une année jusqu'au 1er mai de l'année suivante, sur les pneus de tout véhicule d'urgence, de tout tracteur de ferme ou de tout autre véhicule routier utilisé pour le déneigement et l'entretien d'hiver **ainsi que tous types de dépanneuse.**

Réjean Breton

Président-directeur général - APDQ

Interventions sécuritaires en dépannage routier

À l'intention des entreprises
de dépannage routier et des
conducteurs de dépanneuse



Interventions sécuritaires en dépannage routier

À l'intention des entreprises
de dépannage routier et des
conducteurs de dépanneuse

Chargée de projet

Cécile Collinge, ingénieure et ergonomiste, Direction générale de la prévention-inspection et du partenariat, Commission de la santé et de la sécurité du travail du Québec (CSST)

Recherche et rédaction

Membres de la Table de concertation sur la sécurité du dépannage routier

Réjean Breton, président, Association des professionnels du dépannage du Québec (APDQ)

Pierre Marois, directeur, APDQ

Mario Mayer, directeur, APDQ

Yvon Blais, directeur, Service routier d'urgence, CAA-Québec

Blake Perry, directeur adjoint, Service routier d'urgence, CAA-Québec

Alain Rhéaume, patrouilleur, Service routier d'urgence, CAA-Québec

Stéphane Ruel, agent de formation, Service routier d'urgence, CAA-Québec

Serge Landry, directeur, Remorquage Météor, Montréal

Gilles Gonthier, analyste en droit, Code de la sécurité routière, ministère des Transports du Québec (MTQ)

Valérie Maltais, ingénieure, Direction du soutien à l'exploitation des infrastructures, MTQ

Alain Paradis, conseiller spécial, MTQ

Claude Pigeon, chef intérimaire, Direction de l'Île-de-Montréal, Centre intégré de gestion de la circulation de Montréal, MTQ

Lorraine Pilon, agente de recherche en droit, Direction de la sécurité en transport, MTQ

Véronique Pharand, conseillère en communication, Service de liaisons avec les partenaires et les usagers, MTQ

Philippe Veillette, ingénieur, Direction du soutien à l'exploitation des infrastructures, MTQ

Gaétan Bergeron, ingénieur, chef de division, Division ingénierie des véhicules, Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)

Claudette Chouinard, conseillère en communication, Direction des communications, SAAQ

Yves Guay, analyste, Contrôle routier Québec (CRQ), SAAQ

Denis Légaré, analyste et adjoint administratif, Service de liaison et de soutien – Corps policiers, SAAQ

Yves Bouchard, lieutenant, Service de la sécurité des réseaux de transport, Sûreté du Québec (SQ)

Louis Pelletier, capitaine, Service de la sécurité des réseaux de transport, SQ

Robert Verge, lieutenant, directeur du poste autoroutier de Québec, SQ

Martine Charette, conseillère en hygiène industrielle, Auto Prévention

Jocelyn Jargot, conseiller en hygiène industrielle, Auto Prévention

Pierre Aubin, enseignant, Centre de formation du transport routier de Saint-Jérôme (CFTR)

Pier Messier, enseignant, CFTR

Claude Chouinard, directeur général, Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie du transport routier au Québec (Camo-route)

Guy Poliquin, chargé de projet, Camo-route

Andrée-Anne Poulin, agente Communications-marketing, Camo-route

Robert Bélanger, chef de service, Direction de la prévention-inspection, CSST

Alain L'Épicière, conseiller en prévention-inspection, Direction de la prévention-inspection, CSST

Coordination

Denise Boutin, conseillère en communication,

Louis-Pierre Ducharme-Tremblay, conseiller en communication, Direction des communications et des relations publiques, CSST

Révision linguistique

Claudette Lefebvre, Direction des communications et des relations publiques, CSST

Correction des épreuves

Fanny Provençal

Édition électronique

Nancy Dubé, Direction des communications et des relations publiques, CSST

Illustration

Daniel Rainville, Ministère des transports du Québec

Impression

Imprimerie de la CSST

Suivi d'impression et de distribution

David Mireault, Direction des communications et des relations publiques, CSST

Nous tenons à remercier toutes les personnes qui ont contribué à la rédaction du présent document.

Dans un souci d'amélioration du présent document, veuillez faire parvenir vos commentaires à :

L'Association des professionnels du dépannage du Québec (APDQ)

1700, rue Principale

Granby (Québec) J2G 8C8

www.apdq.ca

Téléphone : 1 866 773-2737

Télécopieur : 450 378-1219

ou

Agent de formation S.R.U.

CAA-Québec

444, rue Bouvier

Québec (Québec) G2J 1E3

www.caaquebec.com

Téléphone : 418 624-2424

Sans frais : 1 800 463-7232

Télécopieur : 418 626-2345

© Commission de la santé et de la sécurité du travail du Québec, 2007

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2007
ISBN 978-2-550-50777-2

Préambule

Entre juillet 2004 et février 2005, trois conducteurs de dépanneuse sont morts sur des voies rapides (circulation à 70 km/h ou plus) lorsqu'ils ont été heurtés par un véhicule y circulant. En 2002, un policier et un employé du ministère des Transports du Québec sont morts dans des circonstances analogues.

À l'initiative de la Commission de la santé et de la sécurité du travail, une Table de concertation sur la sécurité du dépannage routier a été créée en septembre 2005. Ayant pour objectifs d'étudier la situation du dépannage routier sur les voies rapides et de trouver des solutions visant à réduire le risque pour les conducteurs de dépanneuse d'être heurtés par d'autres véhicules, la table réunit des représentants du secteur du dépannage routier (associations d'entreprises, employeurs, travailleurs) tels que l'Association des professionnels du dépannage du Québec (APDQ) et CAA-Québec, du ministère des Transports du Québec (MTQ), de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), de Contrôle routier Québec (CRQ), de la Sûreté du Québec (SQ), du Centre de formation du transport routier de Saint-Jérôme (CFTR), de l'Association sectorielle paritaire Auto Prévention, du Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie du transport routier au Québec (Camo-route) et de la Commission de la santé et de la sécurité du travail (CSST).

Pour atteindre les objectifs fixés, quatre comités de travail ont été mis sur pied. Le comité des **techniques d'intervention** sur les voies rapides (incluant les autoroutes et les routes à double sens dont la vitesse permise est de 70 km/h ou plus) a élaboré le processus d'intervention sécuritaire contenu dans le présent document, y compris les séquences d'interventions de remorquage. Le comité de **réglementation** a étudié les lois et les règlements en vigueur en matière de dépannage routier et il évalue la possibilité de proposer des modifications réglementaires pour améliorer la sécurité des conducteurs de dépanneuse en même temps que celle des usagers de la route. Le comité des **communications** a participé à l'établissement des objectifs de communication, à la désignation de la clientèle cible et au choix des outils de sensibilisation à l'importance de la prévention. Le comité de **formation** a pour mandat de concevoir des séances de formation à partir du processus d'intervention sécuritaire établi par la table et de déterminer comment ces séances pourront permettre de joindre les personnes visées.

Le MTQ est responsable de l'exploitation du réseau routier supérieur de l'ensemble de la province sur lequel interviennent les entreprises de dépannage routier et leurs travailleurs. De ce fait, il doit assumer une part importante des responsabilités liées à l'assistance qu'il faut prêter aux usagers en difficulté et gérer les risques associés à ces situations d'urgence, autant pour les différents intervenants du réseau routier que pour les usagers de la route.

C'est dans ce contexte qu'en août 2004 le MTQ a rédigé à l'intention de son personnel un *Guide d'intervention pour l'assistance à l'usager et manuel de formation*. Ce guide visait à fournir au personnel de première ligne travaillant au quotidien sur le réseau un outil efficace afin que les interventions d'assistance à l'usager se déroulent de façon sécuritaire pour tous, c'est-à-dire les intervenants de première ligne, les partenaires, les usagers en difficulté et les autres usagers de la route.

Le MTQ a proposé aux autres membres de la table de concertation de profiter de son expérience et d'utiliser son guide d'intervention pour l'adapter à la réalité des entreprises de dépannage routier. Le présent document est donc inspiré du guide du MTQ et est le fruit de la collaboration de tous les membres de la table de concertation. Les représentants à la Table de concertation sur la sécurité du dépannage routier remercient donc le ministère des Transports du Québec de leur avoir permis d'utiliser son guide comme point de départ pour la rédaction du présent ouvrage.

Les membres de la table de concertation invitent les propriétaires des entreprises de dépannage routier à prendre connaissance du présent document, à en assurer la diffusion auprès de l'ensemble des travailleurs et à mettre en œuvre la démarche proposée.

Les membres de la Table de concertation sur la sécurité du dépannage routier

Table des matières

Introduction	7
1. Contexte	8
2. Objectif et contenu	9
3. Importance des communications	10
4. Types d'interventions	11
5. Processus d'intervention sécuritaire	12
5.1 Faire une évaluation préliminaire de la situation	12
5.2 S'assurer d'être en mesure d'intervenir	13
5.3 Se rendre sur les lieux de l'intervention	13
5.4 Immobiliser la dépanneuse à l'endroit approprié	13
5.5 Évaluer les risques	14
5.6 Descendre de la dépanneuse	14
5.7 Assurer la sécurité des lieux de l'intervention	14
5.8 Effectuer le dépannage	15
5.9 S'assurer que la voie est libre	15
5.10 Quitter les lieux de l'intervention	15
6. Sécurité des intervenants	16
6.1 Utilisation des repères visuels et de la signalisation lumineuse	16
6.2 Interventions auprès des clients	16
7. Équipements et dépanneuses	17
7.1 Équipements de protection individuelle	17
7.2 Dépanneuses et matériel d'intervention	17
8. Références	18
Annexe I Définitions	21
Annexe II Processus d'intervention sécuritaire en dépannage routier	25
Annexe III Séquences d'interventions de remorquage	29
Annexe IV Extraits de la <i>Loi sur la santé et la sécurité du travail</i> et du <i>Règlement sur la santé et la sécurité du travail</i>	39
Annexe V Exemple de fiche d'appel	41
Annexe VI Tableau de classification des dépanneuses à l'usage des policiers, selon le MTQ	42

Introduction

Trois accidents mortels pour des conducteurs de dépanneuse¹ sont à l'origine de la création de la Table de concertation sur la sécurité du dépannage routier. Dans les trois cas, le conducteur de dépanneuse a été heurté par un véhicule en mouvement pendant qu'il effectuait, en se trouvant sur une voie rapide, sur l'accotement ou sur les terrains adjacents à une voie rapide, les manœuvres nécessaires au remorquage d'un véhicule.

En raison de la nature particulière des opérations de dépannage routier, il est impossible d'établir des règles pouvant s'appliquer dans toutes les situations et devant être suivies à la lettre. Chaque opération de dépannage doit être analysée par le conducteur de dépanneuse et par les personnes qui, avec lui, assurent l'intervention de dépannage. Le présent document propose donc des lignes directrices visant à assurer la sécurité de tous dans les différentes situations de dépannage susceptibles de se présenter.

La Table de concertation sur la sécurité du dépannage routier s'est néanmoins donné pour mission **de définir un processus d'intervention sécuritaire sur les voies rapides et de le faire connaître** aux conducteurs de dépanneuse, aux propriétaires d'entreprise de dépannage routier et aux différents intervenants (organisations et personnes) qui interagissent avec les conducteurs de dépanneuse, notamment les corps policiers et le personnel du ministère des Transports.

La Table de concertation s'est attardée à la situation de risque suivante : sur les **voies rapides** (circulation à 70 km/h ou plus), le **risque pour les conducteurs de dépanneuse d'être heurtés** par le véhicule d'un usager de la route, sur la **voie**, sur l'**accotement** ou sur les **terrains adjacents**, principalement lorsque le travailleur se trouve **hors de son véhicule**.

La table a choisi de ne pas étudier l'ensemble des dangers auxquels les conducteurs de dépanneuse sont exposés. Ainsi, la table ne traite pas du risque d'être blessé en manœuvrant les câbles d'attache ni des dangers associés aux produits chimiques qui peuvent s'être répandus sur les lieux d'un accident. Par contre, le conducteur de dépanneuse est souvent en interaction avec d'autres travailleurs – répartiteur ou intervenant de première ligne – qui relèvent de son employeur ou d'une autre organisation. **L'interaction entre le conducteur de dépanneuse et ces autres travailleurs** sera prise en compte, dans la mesure où elle peut **contribuer à accroître la sécurité** de l'intervention de dépannage.

Le présent document, *Interventions sécuritaires en dépannage routier*, propose aux entreprises de dépannage routier et aux conducteurs de dépanneuse **un processus d'intervention sécuritaire sur les voies rapides** (circulation à 70 km/h ou plus) permettant d'évaluer la situation de dépannage et d'assurer la sécurité des lieux de l'intervention afin que celle-ci se déroule de manière sécuritaire pour le conducteur, ses clients et les autres usagers de la route.

1. L'annexe I contient les définitions des termes utilisés dans ce document.

1. Contexte

Selon la *Loi sur la santé et la sécurité du travail* (LSST), au Québec, employeurs et travailleurs se partagent les responsabilités en matière de santé et de sécurité du travail. L'employeur, ici le propriétaire d'une entreprise de dépannage routier, doit entre autres **fournir des équipements sécuritaires, former ses travailleurs, et s'assurer qu'ils connaissent les risques associés à leur travail et les méthodes sécuritaires de travail**. Le travailleur, ici le conducteur de dépanneuse, doit notamment participer à la détermination et à l'élimination des risques, prendre les mesures nécessaires pour **se protéger et ne pas mettre d'autres personnes en danger**.

Les entreprises de dépannage routier, dont l'activité économique consiste à effectuer des opérations de remorquage et d'assistance aux clients, doivent s'assurer que **les interventions se déroulent de façon sécuritaire pour les conducteurs de dépanneuse**. Il ne faut cependant pas 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. »

Le présent document tient compte des droits et des obligations de l'employeur et du travailleur. L'annexe IV contient des extraits de la *Loi sur la santé et la sécurité du travail*.

Étant donné la nature même du dépannage routier, de l'environnement et des conditions de travail dans lesquels il s'effectue, il est important de rappeler que **l'employeur a l'obligation de fournir au travailleur les équipements et les moyens nécessaires pour assurer la sécurité des lieux de l'intervention et pour décider s'il lui faut demander de l'aide. Si le conducteur juge que la situation est dangereuse, il doit pouvoir demander de l'aide et il doit la recevoir avant d'effectuer le remorquage ou de fournir tout autre service à un client.**

Par sa participation à la rédaction de ce document, le secteur du dépannage routier tient à promouvoir des valeurs qui lui tiennent à cœur. Chaque membre d'une entreprise de dépannage doit accomplir son travail avec **efficacité et sécurité** pour lui-même et pour autrui.

Mission des représentants du secteur à la table de concertation

Association des professionnels du dépannage du Québec (APDQ)

L'APDQ cherche à faire reconnaître le secteur du dépannage routier et le travail des membres à leur juste valeur, tout en se faisant leur unique porte-parole auprès des ordres de gouvernement et du secteur privé en vue de l'établissement de mesures qui permettront de régler les problèmes que connaît le secteur. D'ailleurs, pour en assurer la représentativité, le conseil d'administration de l'APDQ est composé de membres actifs, propriétaires d'entreprise de toutes tailles.

CAA-Québec

À CAA-Québec, la mission première consiste à veiller au bien-être, à la protection et à la sécurité des membres et des clients. L'entreprise s'est acquis la confiance de ses membres et du grand public grâce à la haute qualité de ses services et à la rigueur de son personnel, qui se conforme scrupuleusement à un code d'éthique dont les mots clés sont éloquents : équité, intégrité, respect, engagement social et volonté de se dépasser.

2. Objectif et contenu

L'objectif du présent document consiste à établir un **processus d'intervention sécuritaire** à l'intention du secteur du dépannage routier. Ce processus d'intervention devra être mis à la disposition des conducteurs de dépanneuse pour leur permettre d'évaluer chaque situation de dépannage et d'assurer la sécurité des lieux de l'intervention afin d'effectuer des interventions de manière sécuritaire pour eux-mêmes, pour leurs clients et pour les autres usagers de la route. Le répartiteur ayant un rôle primordial à jouer dans l'intervention de dépannage routier, son interaction avec le conducteur de dépanneuse sera prise en compte, dans la mesure où elle a une incidence sur la sécurité de ce dernier. Le conducteur d'un véhicule de protection² a également un rôle à jouer pour assurer la sécurité du conducteur de dépanneuse. Son véhicule est considéré comme un des moyens visant à assurer la sécurité de l'intervention de dépannage routier.

Les étapes du processus d'intervention sécuritaire en dépannage routier sont présentées de façon détaillée à la section 5 et sous forme de tableau à l'annexe II.

Les éléments suivants sont abordés dans le présent document :

- l'importance des communications ;
- les types d'interventions ;
- le processus d'intervention sécuritaire ;
- la sécurité des intervenants ;
- les équipements et les dépanneuses.

Dans le but de faciliter la mise en application quotidienne des principes qui figurent dans le document, une version de terrain en sera offerte. Elle contiendra le processus d'intervention sécuritaire sous forme de tableau (annexe II) et les séquences d'interventions de remorquage (annexe III).

Dans le cas d'accidents graves, les conducteurs de dépanneuse peuvent intervenir en collaboration avec de nombreux autres intervenants : policiers, pompiers, ambulanciers, entreprises du secteur de l'environnement, etc. Dans ces situations, d'une part, les voies sont souvent fermées et, d'autre part, certains intervenants, comme les policiers, les contrôleurs routiers ou le personnel du MTQ, sont chargés de bloquer la voie et de dévier la circulation. Le risque pour le conducteur de dépanneuse d'être heurté par un véhicule est donc réduit au minimum. On ne traite pas des événements majeurs dans ce document. Par contre, pour éviter la confusion, le vocabulaire qu'on y emploie correspond à celui utilisé par les divers intervenants lorsque des événements majeurs se produisent. L'annexe I contient les définitions des termes utilisés dans le document.

2 . Habituellement, le conducteur d'un véhicule de protection est un employé du gestionnaire de la route – c'est-à-dire le MTQ ou une municipalité – ou d'un corps policier. Un conducteur de dépanneuse n'a pas l'autorisation légale de bloquer la voie et de dévier la circulation. Des membres du personnel d'entreprises privées de dépannage ont été formés pour conduire un véhicule de protection et autorisés par le MTQ à le faire dans certains cas particuliers. Ce document ne traite pas précisément de l'intervention du conducteur d'un véhicule de protection, même si son intervention est mentionnée à quelques reprises.

3. Importance des communications

Les entreprises de dépannage routier sont régulièrement en communication, notamment, avec les clients et avec le personnel du ministère des Transports, de la Sûreté du Québec et des services d'urgence. Les conducteurs de dépanneuse, quant à eux, communiquent avec les réparateurs de leur entreprise et, au besoin, avec le conducteur du véhicule de protection, avec les clients, avec des partenaires tels que les policiers, le personnel du MTQ, les entreprises du secteur de l'environnement et avec les autres personnes présentes sur les lieux d'un dépannage.

Pour qu'une opération de dépannage routier se déroule bien, les **communications** doivent être le plus **claires et précises** possible. **Une mauvaise communication ou un manque d'information peut mettre en péril la sécurité de toutes les personnes touchées par l'événement.**

Le conducteur de dépanneuse qui effectue un dépannage routier doit utiliser tous les moyens à sa disposition pour obtenir les renseignements nécessaires et pour informer les autres intervenants. Il doit mettre à contribution ses collègues et ses partenaires qui pourraient détenir des renseignements concernant l'événement ou les conditions qui ont cours dans le secteur où il doit intervenir. Plus tôt l'information nécessaire lui parviendra, plus efficace sera son intervention et plus rapidement les demandes d'aide pourront être transmises. Il doit aussi être en mesure de demander clairement l'aide dont il a besoin – l'assistance de la police ou celle d'un véhicule de protection – et dont ses clients peuvent avoir besoin.

Le répartiteur a un rôle primordial à jouer en remplissant au mieux la fiche d'appel. Cette fiche devrait comprendre les données suivantes :

- Nom du répartiteur ;
- Moment de l'appel : date, heure ;
- Lieux de l'intervention : adresse, rue, route, direction, adresse se trouvant à proximité, sorties se trouvant à proximité, autre information pertinente ;
- Type de véhicules : auto, camion, modèle, année, couleur, autre information pertinente ;
- Problème du véhicule et type d'intervention requise : panne, accident, enlèvement, changement d'une roue, recharge de batterie, livraison d'essence, déverrouillage des portières ;
- Coordonnées du client, de l'appelant ou d'une autre personne à joindre : nom (préciser s'il s'agit d'un policier), numéro de cellulaire, autre information pertinente ;
- Attribution de l'appel à un conducteur de dépanneuse : heure de l'attribution, nom du conducteur de dépanneuse ;
- Arrivée du conducteur de dépanneuse sur les lieux de l'intervention : heure de l'arrivée, demande éventuelle du conducteur de dépanneuse, autre information pertinente ;
- Départ du conducteur de dépanneuse des lieux de l'intervention : heure du départ, destination du véhicule remorqué, autre information pertinente ;
- Fin de l'intervention (le véhicule est arrivé à destination et a été descendu de la dépanneuse) : heure de la fin de l'intervention, type d'intervention effectuée si le véhicule n'est pas remorqué (par exemple : déverrouillage des portières, recharge de batterie), autre information pertinente.

4. Types d'interventions

Le déroulement des opérations de dépannage routier est imprévisible et ces opérations s'effectuent souvent dans des situations d'urgence et en présence de dangers,

soit parce que le client est en détresse ou en difficulté, soit parce qu'un événement survenu sur le réseau met en danger les usagers de la route et, toujours, parce que le réseau routier constitue une zone de risque.

Pour améliorer l'efficacité et la sécurité des opérations sur le terrain, il est important que les conducteurs de dépanneuse, de même que les conducteurs de véhicule de protection – qu'il s'agisse de personnel du MTQ, de la police ou d'une entreprise de dépannage routier – soient informés des circonstances dans lesquelles les interventions qu'ils ont à effectuer doivent se dérouler.

Les deux critères de base pour définir le type d'intervention sont **le type de route** et **la nature de l'incident** (envergure, type de véhicule et emplacement). Il est possible de prévoir des schémas généraux d'intervention correspondant à ces critères et d'illustrer les séquences d'interventions de remorquage appropriées qui incluent la mise en place des repères visuels (voir la section 6 et l'annexe III).

Cependant, les conditions dans lesquelles le conducteur de dépanneuse doit intervenir varient énormément, et ce, en fonction de plusieurs éléments. Il est donc impossible de prévoir chaque situation, et c'est pourquoi la formation, les aptitudes du conducteur, la vigilance et l'équipement de protection utilisé viendront diminuer les risques. Ces éléments sont complémentaires à l'application du processus d'intervention sécuritaire présenté à la section 5 et des séquences d'interventions de remorquage dont il est question à la section 6, lorsqu'elles sont applicables.

Les conducteurs de dépanneuse qui ont à agir dans des conditions changeantes doivent connaître les éléments à prendre en compte afin que les décisions qu'ils prennent soient judicieuses. Les principaux éléments sont les suivants :

- **L'environnement routier** : éclairage, présence d'une structure, type et état du revêtement de la chaussée, etc. ;
- **Les caractéristiques géométriques** : pente, courbe, intersection, type et nombre de voies, accotement, entrée ou sortie d'autoroute, accès privé, etc. ;
- **La vitesse et la densité de circulation** : dense ou fluide, congestion, etc. ;
- **Les conditions routières** : chaussée glacée, enneigée ou mouillée, brouillard, soleil aveuglant, pluie, neige, etc. ;
- **Le moment de la journée** : jour, nuit ;
- **L'existence d'un chantier de travaux routiers** à proximité ;
- **Le nombre et le type de véhicules à dépanner** : autos, camions, etc. ;
- **Le type d'événement** : panne, accident, enlèvement, abandon ou saisie, position du véhicule, etc. ;
- **Les autres intervenants se trouvant sur les lieux** : policiers, ambulanciers, pompiers, entreprises du secteur de l'environnement, etc. ;
- **Le nombre de véhicules de protection** dont on dispose et leurs caractéristiques.

5. Processus d'intervention sécuritaire

Le processus d'intervention sécuritaire (voir l'annexe II) a pour objet **d'encadrer les interventions de dépannage routier sur le réseau de manière à assurer la sécurité des travailleurs et celle des usagers de la route**, à faciliter les opérations de dépannage et, si nécessaire, à assurer la fermeture de voies par le personnel autorisé. De plus, il permet d'illustrer des séquences types de mise en place des repères visuels nécessaires afin de délimiter les lieux de l'intervention, d'établir un corridor balisé et, au besoin, un corridor de sécurité (voir l'annexe III).

Les types d'interventions, les particularités locales, les caractéristiques géométriques du réseau, les conditions climatiques et les conditions de circulation font que **chacune des interventions est unique. Par conséquent, les employeurs devront constamment rappeler l'importance d'appliquer le processus d'intervention sécuritaire** aux conducteurs de dépanneuse et les former adéquatement en vue de son application. Les travailleurs doivent exercer leur vigilance et faire preuve de **capacité d'adaptation** en tout temps pendant le déroulement des interventions de dépannage routier.

Cinq éléments fondamentaux ont été déterminés au cours de l'élaboration du processus et doivent être appliqués **dans tous les cas**, malgré le caractère unique de chaque intervention :

- évaluer le risque en continu et agir en conséquence ;
- éviter de rendre la situation plus dangereuse pour les travailleurs, les clients et les autres usagers de la route ;
- utiliser adéquatement la signalisation et les repères visuels ;
- avoir les moyens de **demandeur de l'aide, si nécessaire, et recevoir l'assistance demandée** avant de poursuivre l'intervention ;
- assurer, si possible, le maintien de la circulation, mais pas au détriment de la sécurité.

En fonction des éléments mentionnés précédemment, au cours des interventions sur le réseau routier, **les conditions du moment doivent être prises en considération et évaluées par le conducteur de dépanneuse.**

De plus, le conducteur de dépanneuse doit, même en situation d'urgence, **conduire avec prudence** et à une vitesse qui tient compte de l'état de la route, de la circulation, des conditions climatiques et de la visibilité, tout en respectant les lois en vigueur (*Code de la sécurité routière*, limites de vitesse et autre signalisation) afin d'assurer sa sécurité et celle des autres usagers de la route.

Le processus d'intervention sécuritaire en dépannage routier se compose d'une succession d'étapes logiques devant guider le conducteur de dépanneuse et le répartiteur dans leur action (voir l'annexe II). **Les conducteurs de dépanneuse, les répartiteurs et les conducteurs de véhicule de protection** appelés à intervenir dans une situation de dépannage routier doivent le connaître. Le déroulement des trois premières étapes (présentées aux sections 5.1, 5.2 et 5.3 ci-dessous) peut varier selon l'événement (selon qu'il s'agit d'une observation directe ou de la réception d'un appel).



5.1 Faire une évaluation préliminaire de la situation

Lorsqu'il répond à l'appel, le répartiteur recueille le maximum de renseignements du client, du corps policier, du MTQ ou de toute autre personne qui passe l'appel. Il doit se renseigner sur l'événement, le lieu, le ou les véhicules touchés, les conditions routières, climatiques et de circulation, l'endroit où se déroule l'intervention (accotement, voie de droite, voie du centre, etc.), les autres intervenants, etc. (Voir l'exemple de fiche d'appel à l'annexe V.)

Avant d'entreprendre tout type d'intervention consécutive à la réception d'une demande ou à la constatation d'un événement, le conducteur de dépanneuse doit faire une évaluation préliminaire de la situation et recueillir l'information nécessaire en communiquant avec le répartiteur, déterminer les risques et les besoins précis, noter les conditions particulières en se rendant sur les lieux de l'intervention et, au besoin, demander l'assistance d'un véhicule de protection.



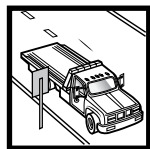
5.2 S'assurer d'être en mesure d'intervenir

Après l'évaluation préliminaire de la situation, et tout au long de l'intervention,

le conducteur de dépanneuse doit s'assurer qu'il agit en fonction des moyens dont il dispose et, lorsque cela est nécessaire, demander l'assistance des policiers, du MTQ, de ses collègues et des autres intervenants par radio mobile ou par téléphone, tout en évaluant les dangers et les besoins constatés.

Le conducteur de dépanneuse doit s'assurer d'utiliser la dépanneuse appropriée. Pour le guider dans son choix, le ministère des Transports a conçu un tableau (voir l'annexe VI) dans lequel les différentes dépanneuses sont classées en fonction du type de véhicules pouvant être remorqués et de leur masse. Ce tableau de classification a également pour objet d'aider les différents corps policiers et les contrôleurs routiers à choisir le bon type de dépanneuse lorsqu'ils doivent intervenir sur les lieux d'un dépannage routier ou d'un accident.

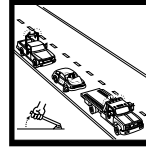
Le niveau de risque peut changer au cours de l'intervention et la sécurité du conducteur de dépanneuse constitue toujours un élément à prendre en considération avant, pendant et après l'intervention. S'il le juge nécessaire, il peut demander l'assistance d'un collègue ou d'un partenaire en tout temps. L'employeur du conducteur de dépanneuse doit s'assurer que son travailleur **reçoit l'aide dont il a besoin pour assurer sa sécurité** et celle des autres avant de poursuivre son intervention.



5.3 Se rendre sur les lieux de l'intervention

Dès que cela est possible, le conducteur de dépanneuse doit se rendre sur les lieux de l'intervention en utilisant la dépanneuse appropriée pour fournir le service demandé. Il doit appliquer les techniques de conduite préventive (concentration, anticipation, réaction) et respecter le *Code de la sécurité routière*. Il doit tenir compte du fait qu'une dépanneuse est un véhicule de service et non un véhicule d'urgence.

Tout au long du trajet, le conducteur de dépanneuse doit continuer de recueillir l'information qui pourrait assurer l'efficacité et la sécurité de l'intervention.



5.4 Immobiliser la dépanneuse à l'endroit approprié

Au moment jugé opportun, après avoir repéré une zone d'arrêt sécuritaire permettant **d'être visible**, en faisant appel à sa connaissance des séquences de mise en place des repères visuels, en actionnant les gyrophares ou la barre stroboscopique, puis en ralentissant graduellement, le conducteur de dépanneuse doit immobiliser son véhicule à l'endroit approprié compte tenu de la situation. Il prévient le répartiteur de son arrivée sur les lieux de l'intervention.

Si un véhicule de protection (policiers, MTQ) est déjà sur les lieux, le conducteur de dépanneuse peut immobiliser la dépanneuse de façon à fournir le service demandé. Si le conducteur de dépanneuse juge qu'il n'a pas besoin d'un véhicule de protection, il doit installer des repères visuels. Par la suite, il peut immobiliser sa dépanneuse de façon à fournir le service demandé. Si un véhicule de protection est nécessaire, il doit immobiliser sa dépanneuse à un endroit assurant un maximum de sécurité pour lui, les clients et les autres usagers de la route, jusqu'à l'arrivée du véhicule de protection.

En cas d'événement majeur, la dépanneuse doit se garer au point de rassemblement (voir la définition d'événement majeur et la figure 1) prévu en attendant l'autorisation d'intervenir. En position finale dans le corridor de sécurité, la dépanneuse doit aussi être placée de façon à permettre l'intervention des partenaires contactés (prévoir un espace pour l'ambulance, par exemple).

Si un présignal est nécessaire pour augmenter la distance entre le point où les usagers seront informés du déroulement d'une intervention et l'endroit où elle s'effectue, des fusées éclairantes ou d'autres repères visuels peuvent être déposés sur l'accotement en amont des lieux de l'intervention pour créer une zone avancée d'avertissement.

Les séquences d'interventions de remorquage se trouvent à l'annexe III. Ces séquences contiennent la **signalisation minimale requise**. En tout temps, le conducteur de dépanneuse peut placer davantage de repères visuels (fusées éclairantes, cônes de signalisation) ou demander de l'assistance – et la recevoir – s'il juge que la situation l'exige pour assurer sa sécurité et celle des autres usagers de la route.

Les séquences de l'annexe III prévoient **la protection du conducteur de dépanneuse pendant la construction du corridor balisé par le biseau de déviation**. Dans les cas où il faut recourir à un véhicule de protection, la séquence indique ce que le conducteur de dépanneuse doit faire s'il attend le véhicule de protection (par exemple : le lieu où il doit attendre, la signalisation à installer).



5.5 Évaluer les risques

L'évaluation des risques se fait **dès l'arrivée sur les lieux de l'intervention**, avant de descendre de la dépanneuse. Elle

s'effectue en observant les lieux, à l'aide de l'information disponible et en communiquant avec le répartiteur, les partenaires présents sur place ou non et son supérieur, s'il y a lieu.

S'il ne peut obtenir l'aide nécessaire ou si la création du corridor balisé ne peut se faire selon le processus d'intervention sécuritaire, le conducteur de dépanneuse **doit limiter son action afin de ne pas mettre sa vie en péril**. Cela signifie qu'il ne doit pas effectuer certaines opérations s'il juge qu'il ne dispose pas des moyens ou des ressources nécessaires pour assurer sa protection. Il pourra se limiter à la protection de la zone touchée ou au déplacement des clients vers un lieu sûr ou à la signalisation de l'entrave à la circulation à partir de sa dépanneuse, selon le contexte, tout en transmettant des demandes d'assistance.

Les situations suivantes nécessitent toujours l'assistance du ministère des Transports ou d'un service de police :

- Le conducteur de dépanneuse juge que sa sécurité, celle de ses clients ou celle des usagers de la route est compromise ;
- Le remorquage se fait au centre d'une route à double sens ;
- Sur une route à plusieurs voies dans le même sens, le remorquage nécessite la fermeture d'une voie autre que la voie de droite ;
- La situation requiert un dépannage à contresens de la circulation.

- La situation nécessite la fermeture d'une voie qui n'est pas déjà bloquée par un obstacle (par exemple : un véhicule en panne).

Le conducteur de dépanneuse doit pouvoir compter sur la collaboration du conducteur du véhicule de protection lorsque ce dernier est présent sur les lieux de l'intervention.

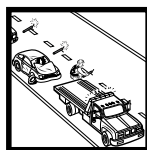


5.6 Descendre de la dépanneuse

Après avoir évalué les risques et après l'arrivée du véhicule de protection, s'il est nécessaire d'y avoir recours, le conducteur

de dépanneuse peut descendre de son véhicule après avoir prévenu le répartiteur de son arrivée sur les lieux. Il doit d'abord appliquer le frein de stationnement lorsque le véhicule est en position finale. Il doit porter l'équipement de protection individuelle prévu, soit au minimum un gilet de classe 2 (voir la définition). Il devrait porter des chaussures de sécurité et les autres équipements de protection nécessaires, selon les risques. Il doit vérifier si la voie est libre ou sans danger immédiat et descendre prudemment de sa dépanneuse. Il doit s'assurer **d'être vu et de voir la circulation**. Il doit être **attentif à son environnement** afin de prévoir tout danger.

Une fois descendu de son véhicule, le conducteur de dépanneuse doit se diriger du côté de l'accotement (le plus souvent à droite) le plus rapidement possible.

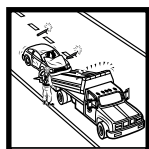


5.7 Assurer la sécurité des lieux de l'intervention

Dès que cela est possible, après être descendu de son véhicule, le conducteur de dépanneuse doit finir d'assurer la sécurité des lieux de l'intervention tout en appliquant les consignes énoncées au point précédent. S'il y a lieu, il doit rencontrer les autres intervenants (policiers, pompiers, intervenants du MTQ, etc.) afin de confirmer certains éléments qui pourraient être utiles à son travail. Si ces intervenants sont sur les lieux, après avoir évalué la situation, il doit informer ces derniers de son action, de la protection dont il a besoin et de la durée estimée de son intervention. Assurer une bonne communication entre les intervenants peut permettre de gagner du temps et d'éviter les malentendus.

Selon la situation, le conducteur de dépanneuse doit installer les repères visuels afin d'établir un corridor balisé ou s'entendre avec le conducteur du véhicule de protection pour établir un corridor de sécurité. S'il doit installer des repères visuels, il doit suivre les séquences présentées à l'annexe III.

Malgré ce qui est prévu dans les séquences, si le conducteur de dépanneuse juge que la situation requiert **l'établissement d'un corridor de sécurité**, il doit **demandeur l'assistance d'un véhicule de protection et attendre son arrivée avant de poursuivre son intervention**. C'est le conducteur de dépanneuse qui prend cette décision en fonction des conditions existantes (par exemple : climat, géographie des lieux, vitesse de la circulation) et du type d'intervention à effectuer.



5.8 Effectuer le dépannage

Lorsque la sécurité des lieux de l'intervention est assurée, le conducteur de dépanneuse peut effectuer le dépannage.

Il demande au client de se mettre à l'abri et d'y rester (dans la dépanneuse ou dans un autre lieu sûr).

Lorsqu'il effectue les opérations de dépannage, il demeure attentif et conscient de son environnement. Il s'assure d'être vu et de continuer à voir la circulation. Les services comme la recharge de batterie, la livraison d'essence, le changement d'une roue ou le déverrouillage des portières doivent être fournis dans un endroit sûr et en suivant les règles de sécurité qui s'appliquent et les méthodes appropriées à la situation. Dans la plupart des cas, la voie rapide ne constitue pas un endroit sûr. Le conducteur de dépanneuse doit pouvoir évaluer chaque situation. **S'il est plus sécuritaire de fournir le service sur place que de remorquer le véhicule**, le conducteur peut fournir le service en bordure de la voie. Sinon, il doit remorquer le véhicule et, si cela est toujours nécessaire, fournir le service demandé dans un lieu sûr.

Lorsque la dépanneuse utilisée est munie de manettes des deux côtés, le conducteur de dépanneuse doit utiliser celles qui se trouvent du côté où, selon la situation, il sera le plus en sécurité.

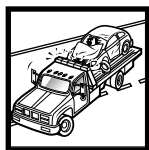
Pour effectuer un remorquage, le conducteur de dépanneuse doit respecter les normes d'arrimage. Il doit fixer le véhicule de manière sécuritaire tout en veillant à sa sécurité. Dans certains cas, pour assurer sa propre sécurité, il peut achever l'arrimage du véhicule dans un lieu sûr.



5.9 S'assurer que la voie est libre

À la fin de l'intervention, s'il constate que les infrastructures ont été endommagées, le conducteur de dépanneuse le signale aux

autorités compétentes. De plus, il vérifie si la route et l'accotement sont exempts d'obstacles à la circulation. Le cas échéant, il récupère les repères visuels dans l'ordre inverse de leur mise en place, en étant protégé, au besoin, par le véhicule de protection. Il prévient le répartiteur qu'il s'apprête à quitter les lieux de l'intervention.



5.10 Quitter les lieux de l'intervention

À la fin de l'intervention, le conducteur de dépanneuse accélère graduellement et éteint le dispositif de signalisation lumineuse lorsque son véhicule a atteint la vitesse de sécurité. Par la suite, le conducteur du véhicule de protection fait de même. Si le client quitte les lieux en conduisant son propre véhicule, le conducteur de dépanneuse lui fait part de ses intentions au préalable et lui indique comment reprendre la route en toute sécurité.

6. Sécurité des intervenants

6.1 Utilisation des repères visuels et de la signalisation lumineuse

La signalisation utilisée sur le réseau routier au cours d'un dépannage a pour objectifs :

- d'accroître la sécurité de tous les intervenants, dont les conducteurs de dépanneuse, et celle des clients et des usagers de la route ;
- de signaler le danger aux usagers de la route ;
- de faciliter la circulation et de la rendre plus sécuritaire.

Pour atteindre ces objectifs et être efficace, le message que reçoivent les usagers doit être clair et transmis de façon uniforme sur le réseau routier.

Les repères visuels, fusées éclairantes et cônes de signalisation, doivent être mis en place, déplacés et enlevés par le conducteur de dépanneuse seulement lorsqu'il est protégé par un véhicule ou à tout le moins visible des usagers de la route. Lorsqu'il n'est pas protégé par un véhicule, le conducteur de dépanneuse doit être visible d'assez loin pour que les usagers de la route puissent freiner au besoin. L'emplacement des fusées et des cônes doit permettre d'attirer l'attention des usagers (par exemple : à titre de présignal avant une courbe ou une pente), de leur fournir des indications, notamment concernant l'encombrement de l'accotement ou de la voie, et de les guider. L'enlèvement des repères visuels se fait dans le sens inverse de l'installation – le premier installé est le dernier retiré –, en demeurant attentif à la circulation.

Pour bien signaler le caractère imprévisible et l'importance de l'intervention, il est recommandé que la fermeture d'une ou de plusieurs voies soit effectuée en utilisant des fusées éclairantes, sauf en présence de matières inflammables ou explosives. Des cônes de signalisation doivent alors être utilisés à la place des fusées.

Les deux types de repères visuels mentionnés ci-dessus (cônes de signalisation, fusées éclairantes) sont employés fréquemment en situation de dépannage en raison de leur simplicité d'utilisation. Ce sont ces repères qui évoquent le mieux, pour les usagers de la route, le déroulement d'une intervention imprévue.

L'annexe III présente des séquences types d'interventions de remorquage lorsqu'un corridor balisé doit être établi. Il ne s'agit pas de schémas normalisés et elles doivent être utilisées par le conducteur de dépanneuse **à titre indicatif tout en tenant compte des conditions particulières de l'intervention à effectuer**. S'il décide, pour assurer sa sécurité, de limiter son action, d'ajouter des cônes de signalisation ou des fusées éclairantes supplémentaires, ou d'intervenir d'une façon différente de celle montrée dans les séquences, il devrait – une fois l'intervention terminée et après s'être assuré de sa sécurité et de celle de ses clients et des usagers de la route – **consigner par écrit ou verbalement (magnétophone ou centre d'appel) la méthode employée ou informer son employeur de sa décision et des mesures prises, conformément aux directives reçues**. Les données ainsi recueillies permettront un meilleur retour sur les événements et l'ajustement des façons de faire pour les interventions à venir.

Les repères visuels doivent être visibles et fonctionner aussi longtemps que le chemin public est entravé. La signalisation lumineuse des véhicules, soit les gyrophares rotatifs ou stroboscopiques, est l'autre type de signalisation utilisée dans les situations de dépannage.

6.2 Interventions auprès des clients

En plus de sa propre sécurité, le conducteur de dépanneuse doit veiller à la sécurité de ses clients. Il doit donc s'assurer que les clients se trouvent en lieu sûr avant d'entreprendre les opérations de dépannage. Selon le cas, les clients peuvent être en sécurité dans la dépanneuse ou dans le véhicule de protection, à plus de trois mètres des voies de circulation ou en retrait d'une bordure surélevée de la voie de circulation. Le conducteur de dépanneuse doit donc inviter les clients à monter à bord de sa dépanneuse ou à se rendre dans un autre lieu sûr. Il doit même, dans certains cas, les conduire dans un lieu sûr éloigné des lieux de l'intervention. Au besoin, le conducteur de dépanneuse doit s'assurer que personne ne s'approche de la dépanneuse lorsqu'il effectue des manœuvres.

7. Équipements et dépanneuses

7.1 Équipements de protection individuelle

Au cours de toute intervention de dépannage, le conducteur de dépanneuse doit porter l'équipement de protection individuelle nécessaire, selon les directives de l'employeur. Si l'établissement applique un programme de prévention³, l'équipement de protection individuelle à porter peut y figurer.

Conformément aux règles prescrites dans ce document, tout employé qui doit intervenir dans l'emprise d'une route ou d'une autoroute **doit porter au moins un gilet de sécurité**. Ce gilet devrait posséder les caractéristiques prévues pour les gilets de classe 2 dans la norme CAN/CSA-Z96-02, *Vêtements de sécurité à haute visibilité* (voir l'illustration à l'annexe I). Entre autres, il devrait être de **couleur vive ou fluorescente** et **être muni de bandes réfléchissantes**.

7.2 Dépanneuses et matériel d'intervention

Les dépanneuses ne sont pas des véhicules de protection. Par contre, elles peuvent tout de même protéger le conducteur de dépanneuse pendant l'installation de repères visuels.

Avant chaque départ, le conducteur de dépanneuse doit s'assurer que son véhicule est en bon état de marche. La vérification que le conducteur doit effectuer avant chaque départ est décrite dans le *Code de la sécurité routière* (CSR). Il s'agit de la vérification avant départ (VAD)⁴.

Pour être en mesure d'intervenir de façon efficace, les conducteurs de dépanneuse appelés à effectuer fréquemment des opérations de dépannage devraient avoir à leur disposition des outils adaptés aux différentes situations qui peuvent se présenter à eux.

Comme il a été mentionné à la section 3, les communications sont primordiales au cours d'une intervention. Les moyens de communication utilisés peuvent être la radio mobile, le téléphone cellulaire ou tout autre système approprié. Le fonctionnement de ces appareils doit être vérifié avant le départ.

Les repères visuels, soit les fusées éclairantes et les cônes de signalisation (voir la section 6), constituent aussi des éléments majeurs pour assurer la sécurité au cours de l'intervention de dépannage. Le conducteur doit disposer dans sa dépanneuse d'un nombre suffisant de repères.

3. Les entreprises qui font partie d'une mutuelle de prévention doivent obligatoirement élaborer un programme de prévention.

4. Un guide sur la VAD est offert à la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ).

8. Références

Code de la sécurité routière (L.R.Q., c. C-24.2).

Ministère des Transports du Québec. *Guide d'intervention pour l'assistance à l'utilisateur et manuel de formation*, août 2004, 45 p.

Ministère des Transports du Québec. Tome V – Signalisation routière, Normes – Ouvrages routiers.

Loi sur la santé et la sécurité du travail (L.R.Q., c. S-2.1) (en particulier, les articles 49 et 51).

Règlement sur la santé et la sécurité du travail (R.Q., c. S-2.1, r. 19.01).

Avis danger : *Remorquage d'un véhicule en bordure de la route*, CSST, DC 100-1312-12 (05-05).

Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers (R.Q., c. C-24.2, r. 1.03).

Association canadienne de normalisation, Norme nationale du Canada (approuvée en mars 2004), CAN/CSA-Z96-02, *Vêtements de sécurité à haute visibilité*.

Annexes

Annexe I : Définitions

Biseau de déviation :

Rétrécissement oblique d'une voie ou d'une partie d'une voie de circulation qui précède les lieux de l'intervention. Le biseau fait partie du corridor balisé et peut faire partie du corridor de sécurité. Un biseau est formé d'au moins trois repères visuels (fusées éclairantes, cônes de signalisation).

Client :

Personne à qui l'entreprise de dépannage offre ses services. Il s'agit du conducteur et des passagers du véhicule immobilisé. Cela peut aussi inclure la personne, la société ou l'organisation à qui appartient le véhicule du client si le conducteur de ce véhicule n'en est pas le propriétaire.

Conducteur de dépanneuse :

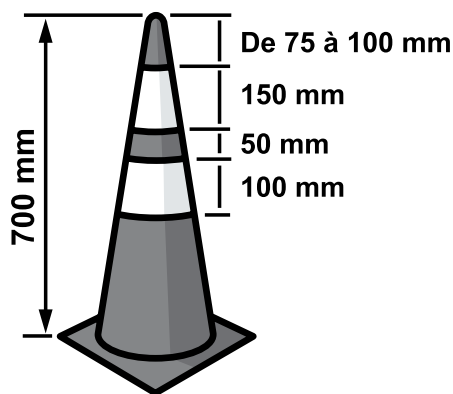
Personne qui conduit une dépanneuse et qui exécute diverses manœuvres de dépannage routier.

Conducteur d'un véhicule de protection :

Personne qui conduit un véhicule de protection et qui applique les mesures de protection et de signalisation attendues. Le conducteur d'un véhicule de protection peut être un employé du MTQ, un policier, un employé d'une entreprise de signalisation ou, dans certains cas, un employé de l'entreprise de dépannage routier formé expressément pour faire ce travail.

Cône de signalisation :

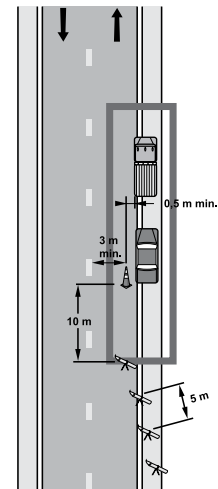
De couleur orange (selon la norme pour les travaux de courte durée), il mesure 700 mm de haut et est muni de bandes réfléchissantes. Ce type de cône doit être utilisé lorsque la vitesse permise est de 70 km/h ou plus, de jour ou de nuit, selon le chapitre 4 du Tome V – *Signalisation routière*.



Corridor balisé :

Zone créée, dans une ou plusieurs voies de circulation ou sur l'accotement, à l'aide de repères visuels seulement (sans véhicule de protection), afin d'informer du déroulement d'une intervention et de délimiter le périmètre de la zone d'intervention.

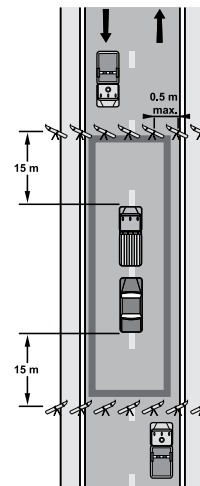
Dans l'illustration ci-dessous, le rectangle foncé encadrant les deux véhicules représente le périmètre du corridor balisé.



Corridor de sécurité :

Zone créée, dans une ou plusieurs voies de circulation ou sur l'accotement, par un véhicule de protection, accompagné ou non de repères visuels, afin de protéger le conducteur de dépanneuse, les clients, les autres usagers de la route et tous les intervenants devant agir sur place.

Dans l'illustration ci-dessous, le rectangle foncé encadrant les deux véhicules représente le périmètre du corridor de sécurité.



Danger :

Toute source d'énergie ou tout objet ou substance (électricité, véhicules en mouvement, matières dangereuses, etc.) se trouvant dans un milieu de travail et comportant une menace possible pour la santé, la sécurité et l'intégrité physique d'une personne ou la sécurité d'une installation. Cette définition inclut les véhicules.

Les définitions de « danger » et de « risque » retenues dans ce document sont celles utilisées en santé et sécurité du travail. Le danger a une existence réelle (par exemple : la vitesse des véhicules qui circulent dans les voies près des conducteurs de dépanneuse au travail), tandis que le risque est une entité mathématique (par exemple : la probabilité que le conducteur soit blessé gravement si les véhicules à côté de lui circulent à grande vitesse et le heurtent). Le danger se constate et le risque s'évalue. Le danger existe ou n'existe pas et peut être éliminé (par exemple, on ferme la route et plus aucun véhicule ne circule à côté des conducteurs de dépanneuse au travail). Le risque peut être réduit (par exemple : en signalant qu'une intervention est en cours à l'aide de repères visuels et en portant un gilet, on réduit la probabilité d'être heurté par un véhicule).

Dépannage routier :

Ensemble d'opérations qui consistent à venir chercher un véhicule en panne, accidenté, abandonné, saisi ou enlisé, à le tirer de sa position, à le remorquer, à le transporter vers un lieu sûr, un garage ou un autre lieu à la demande du client ou des autorités. Le dépannage routier comprend l'assistance aux personnes en détresse sur les lieux de l'intervention par l'appel aux ambulanciers, aux policiers ou aux pompiers, si nécessaire. Conduire le conducteur et les passagers du véhicule du client en lieu sûr ou demander de l'aide dans ce but fait aussi

partie des opérations de dépannage routier. Le dépannage routier peut également comprendre la recharge de batterie, la livraison d'essence, le déverrouillage des portières, le changement d'une roue et d'autres services, si le lieu est assez sûr pour permettre d'exécuter ce genre d'opérations. Plusieurs de ces opérations ne peuvent être exécutées sur les voies rapides pour des raisons de sécurité. Le dépannage routier inclut aussi le ramassage des débris à la suite d'un accident et l'épandage d'absorbant.

Dépanneuse :

Véhicule automobile muni d'un équipement fabriqué pour soulever un véhicule routier et le tirer ou pour charger un véhicule routier sur sa plateforme (article 4 du *Code de la sécurité routière*).

Emprise de la route :

Surface occupée par une route et ses dépendances et incorporée au domaine de la collectivité publique. L'emprise comprend, entre autres :

- les voies de circulation et les accotements ;
- les fossés ;
- les bandes de terrain additionnelles, de dimensions variables, permettant au gestionnaire de la route d'effectuer les opérations d'entretien.

Entreprise de dépannage routier :

Entreprise qui, dans le cours de ses activités, effectue du dépannage routier et possède une ou plusieurs dépanneuses. L'entreprise peut également exercer d'autres types d'activités commerciales ou industrielles.

Événement majeur :

Événement réunissant plusieurs intervenants comme des policiers, des pompiers, des ambulanciers, le personnel d'une entreprise du secteur de l'environnement, un conducteur de dépanneuse.

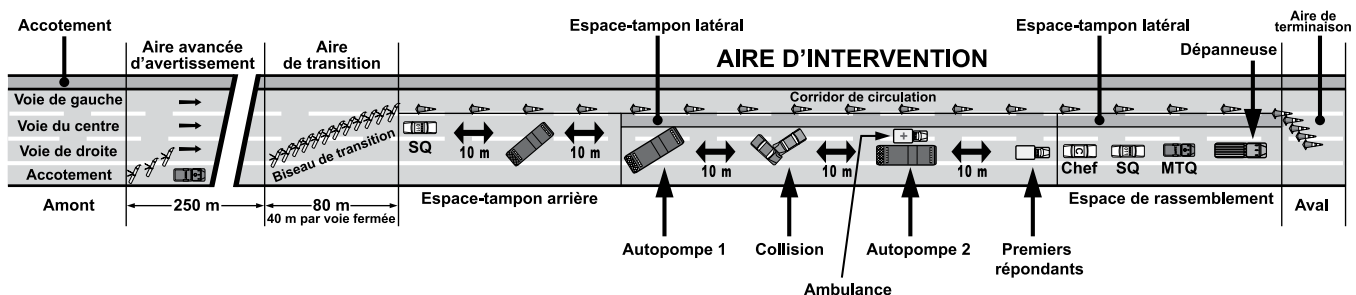


Illustration des différentes aires créées en raison d'un événement majeur (selon un accord entre les différents partenaires : MTQ, police, pompiers, etc.)

Dans le cas d'événements majeurs, la zone d'intervention (appelée aussi aire d'intervention), comprise entre la zone de transition (ou aire de transition) et la zone de fin (aire de terminaison sur l'illustration), peut se diviser en cinq espaces distincts :

- la zone tampon arrière (ou espace-tampon arrière), qui se trouve entre le véhicule de protection et le premier véhicule d'intervention ;
- la zone tampon latérale (ou espace-tampon latéral), qui sépare les lieux de l'intervention de la zone de circulation (corridor de circulation) ;
- la zone de travail, appelée aussi périmètre d'opération, située immédiatement autour de l'incident et réservée au personnel autorisé ;
- le point de rassemblement (ou espace de rassemblement), qui se trouve entre la zone de travail et la zone de fin, où se rassemblent les véhicules de soutien et les intervenants qui attendent leur tour pour intervenir ;
- la zone de circulation, qui constitue un passage aménagé le long de la zone d'intervention pour laisser passer la circulation ; il s'agit d'un espace contrôlé par la police où la vitesse est réduite.

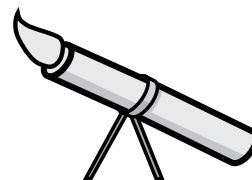
Les zones de transition et de fin sont :

- zone de transition (ou aire de transition) : espace créé par un biseau de déviation pour dévier la circulation vers une ou plusieurs voies choisies et créer ainsi un corridor balisé ou un corridor de sécurité ;
- zone de fin (ou aire de terminaison) : au cours des événements majeurs, espace qui permet le retour à la circulation normale sous le contrôle de la police ou du MTQ.

Fusée éclairante :

Tube contenant un mélange inflammable qui, par combustion, produit une flamme rouge, est muni d'un dispositif d'allumage par friction et fonctionne pendant au moins 15 minutes. Le mode d'emploi, le nom du fabricant et la date de fabrication (article 124, *Code de la sécurité routière*) doivent être indiqués.

Des fusées doivent être installées pendant toute la durée de l'intervention. Aucune fusée ne doit être utilisée à proximité de matières inflammables ou explosives.

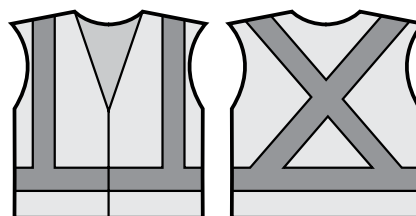


Gestionnaire de la route :

Propriétaire et responsable de l'exploitation d'un réseau routier. Il peut s'agir du ministère des Transports du Québec, pour le réseau routier supérieur de l'ensemble de la province, ou d'une municipalité.

Gilet :

Gilet de sécurité de couleur vive et muni de bandes réfléchissantes, possédant les caractéristiques prévues pour les gilets de classe 2 dans la norme CAN/CSA-Z96-02, *Vêtements de sécurité à haute visibilité*. Il est de couleur jaune-vert fluorescent, jaune-vert vif, orangé-rouge fluorescent, orangé-rouge vif ou rouge vif.



Intervenant de première ligne :

(Premier répondant)

Employé du ministère des Transports, d'un corps policier, d'une entreprise de dépannage, d'un service ambulancier, de Contrôle routier Québec, d'un service d'incendie, ou de toute autre organisation qui peut, en raison de la nature de son travail, du type de véhicule utilisé, des équipements de protection mis à sa disposition et de sa formation, intervenir sur les lieux d'un dépannage routier.

Ministère des Transports du Québec :

Propriétaire et responsable de l'exploitation du réseau routier supérieur de l'ensemble de la province.

Partenaires :

Organisme ou entreprise, privé ou public, qui doit intervenir sur les lieux d'un dépannage routier et avec lequel le conducteur de dépanneuse doit collaborer : ministère des Transports du Québec, corps policiers, services d'incendie, services ambulanciers, autres entreprises de dépannage routier, municipalités, Société de l'assurance automobile du Québec, Contrôle routier Québec, entrepreneurs, entreprise de services publics, etc.

Présignal :

Repères visuels installés en bordure de la voie de circulation pour prévenir les usagers qu'une intervention de dépannage est en cours un peu plus loin. Le présignal est nécessaire lorsque les conditions de visibilité sont réduites (courbe, pente, météo). Il marque le début de la zone avancée d'avertissement.

Processus d'intervention sécuritaire :

Suite continue d'opérations constituant la façon d'exécuter les opérations nécessaires de façon sécuritaire.

Remorquage :

Action d'arrimer le véhicule d'un client à une dépanneuse et de le remorquer. La récupération d'un véhicule enlisé constitue une opération de remorquage.

Répartiteur :

Personne qui reçoit les appels de service, les transmet aux conducteurs de dépanneuse et assure le lien entre ceux-ci et tous les autres intervenants.

Repères visuels :

Outils de signalisation informant d'une intervention en cours, de l'emplacement de la zone de travail et, éventuellement, de la direction à prendre. Dans le domaine du dépannage routier, les repères visuels sont constitués de fusées éclairantes et de cônes de signalisation.

Risque :

Produit de la probabilité de la survenue d'un contact (énergie-personne) et de la gravité des dommages éventuels.

« Combinaison de la probabilité et de la gravité de la blessure ou de l'atteinte à la santé pouvant survenir dans une situation dangereuse⁵. »

Séquence :

Suite chronologique des étapes nécessaires en vue de l'installation des repères visuels afin d'assurer la protection des lieux d'une intervention en fonction du type de route et de la nature de l'entrave à la circulation.

Usager de la route :

Toute personne qui utilise le réseau routier pour se déplacer, transporter des personnes ou des marchandises.

Véhicule du client :

Véhicule accidenté, en panne, abandonné, remisé, saisi ou enlisé et à dépanner.

Véhicule de protection :

Véhicule possédant les équipements requis pour créer un corridor de sécurité – signalisation lumineuse (gyrophares, flèche réglementaire), cônes de signalisation, fusées éclairantes, etc. – qui se place derrière les lieux de l'intervention pour créer un corridor de sécurité et ainsi assurer la sécurité des lieux, signaler aux usagers de la route qu'une intervention est en cours et, éventuellement, leur indiquer la route à suivre si une voie est bloquée. Le véhicule de protection peut appartenir au MTQ, à la police ou à l'entreprise de dépannage routier. Une dépanneuse ne peut pas être utilisée comme véhicule de protection.

Zone avancée d'avertissement :

(Aire avancée d'avertissement)

Espace créé pour prévenir les usagers de la route qu'ils entrent dans une zone de risque en raison d'un incident. Elle s'étend du premier repère visuel jusqu'au début de la zone de transition. Cette zone est créée dans le cas où l'événement est relativement important (accident, plusieurs intervenants sur place, etc.) ou si la géographie, l'environnement routier ou d'autres conditions requièrent d'avertir l'utilisateur du danger avant son arrivée sur les lieux de l'intervention. La zone avancée d'avertissement est généralement installée par la police ou par le gestionnaire de la route (le MTQ pour le réseau routier supérieur du Québec). (Voir l'illustration à la définition d'événement majeur.)

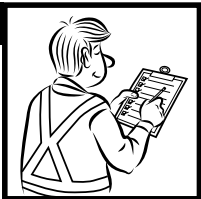
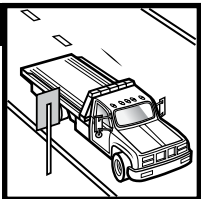
Zone d'intervention :

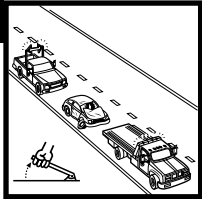
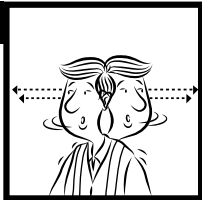
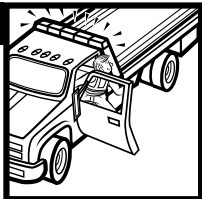
(Aire d'intervention)

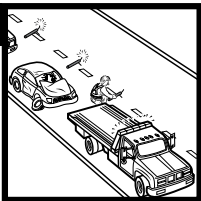
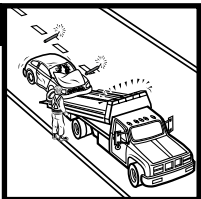
Zone où se déroulent les opérations de dépannage, incluant l'endroit où se trouvent la dépanneuse et le véhicule du client ainsi que les zones où le conducteur de dépanneuse doit se trouver pour exécuter ses manœuvres. Cette zone peut être délimitée par un corridor balisé ou par un corridor de sécurité. Elle couvre les lieux de l'intervention.

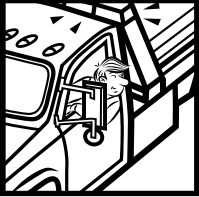
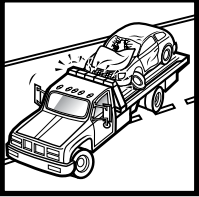
5. Définition de « risque » tirée de la norme canadienne CAN/CSA-Z432-04, *Protection des machines*.

Annexe II : Processus d'intervention sécuritaire en dépannage routier

Quoi	Quand	Comment
1  Faire une évaluation préliminaire de la situation	Dès réception de l'information ou constatation d'un événement	En s'assurant d'avoir toute l'information nécessaire. En s'informant auprès du répartiteur, du client, de la police ou du Centre de télécommunications du MTQ. En communiquant avec un corps policier ou le MTQ, si nécessaire. En déterminant les risques et les besoins particuliers à la situation. En déterminant la nécessité de recourir à un véhicule de protection.
2  S'assurer d'être en mesure d'intervenir	Après l'évaluation préliminaire de la situation et tout au long de l'intervention	En tenant compte des risques et des besoins déterminés. En s'assurant d'avoir la ou les dépanneuses appropriées (à plateforme, pour poids lourds, etc., selon la classification du MTQ; voir l'annexe VI) au type de service à fournir (renversement, enlèvement, etc.). En tenant compte des ressources disponibles (véhicule de protection du MTQ, présence policière). En s'assurant d'avoir un véhicule de protection si la situation l'exige. En adaptant son action en fonction des risques constatés. En utilisant les moyens de communication (téléphone, radiocommunication, etc.) nécessaires.
3  Se rendre sur les lieux de l'intervention	Dès que possible	Avec la dépanneuse. En continuant à recueillir de l'information et en observant la situation pendant le trajet et à l'approche des lieux de l'intervention. En appliquant les techniques de conduite préventive (concentration, anticipation, réaction). En respectant la signalisation routière et en tenant compte du fait qu'une dépanneuse est un véhicule de service et non un véhicule d'urgence.

Quoi	Quand	Comment
4  Immobiliser la dépanneuse à l'endroit approprié	Au moment jugé opportun, après avoir repéré un lieu sûr permettant d'être visible	En se reportant aux séquences d'interventions de remorquage. En actionnant les gyrophares et les feux de détresse 500 m avant d'arriver sur les lieux. En ralentissant graduellement. En observant la circulation. En s'immobilisant à une distance suffisante du véhicule du client, lui permettant d'avancer en cas d'urgence. En tenant compte de la sécurité de toutes les personnes se trouvant sur les lieux : les intervenants, les clients et les usagers de la route. En prévenant le répartiteur de son arrivée sur les lieux.
5  Évaluer les risques	Dès l'arrivée sur les lieux et avant de descendre de la dépanneuse	En observant les lieux et en tenant compte de l'information disponible. En communiquant avec les autres intervenants présents, s'il y a lieu. En communiquant avec un corps policier ou le MTQ, s'il y a lieu. En demandant un véhicule de protection au besoin et en attendant son arrivée.
6  Descendre de la dépanneuse	Après avoir évalué les risques Après l'arrivée d'un véhicule de protection, si nécessaire Après avoir prévenu le répartiteur ou une autre personne de son arrivée sur les lieux	En portant un gilet de classe 2 (selon la norme CAN/CSA-Z96-02, <i>Vêtements de sécurité à haute visibilité</i>) et en portant les autres équipements de protection individuelle exigés par la situation (bottes, gants, etc.). En s'assurant que la voie est libre ou sans danger immédiat. En étant attentif et conscient de son environnement (anticipation). En s'assurant d'être vu et de voir la circulation (réaction). En braquant les roues, au besoin, pour éviter un déplacement en direction des voies de circulation ou du corridor de sécurité advenant un impact. En appliquant le frein de stationnement de la dépanneuse en position finale. En regardant dans le rétroviseur avant de descendre. En se dirigeant du côté de l'accotement (le plus souvent à droite), le plus rapidement possible, compte tenu de la situation.

Quoi	Quand	Comment
7  Assurer la sécurité des lieux de l'intervention	Dès que cela est possible, après être descendu de la dépanneuse	En se reportant aux séquences d'interventions de remorquage. En étant attentif et conscient de son environnement (anticipation). En s'assurant d'être vu et de voir la circulation (réaction). En rencontrant les autres intervenants (MTQ, corps policier, etc.) et en les informant de la protection dont il a besoin et des mesures qui seront prises.
8  Effectuer le dépannage	Lorsque la sécurité des lieux de l'intervention est assurée et, s'il y a lieu, lorsque les blessés ont été pris en charge par les personnes compétentes	En demandant aux clients de se mettre à l'abri et d'y rester (dans la dépanneuse ou dans un autre lieu sûr). En demeurant attentif et conscient de son environnement (anticipation). En s'assurant d'être vu et de voir la circulation (réaction). En n'exécutant aucune des opérations suivantes : recharge de batterie, livraison d'essence, changement d'une roue, sauf s'il est plus sécuritaire d'exécuter ces opérations que de remorquer le véhicule pour le faire ailleurs. En suivant les règles de sécurité qui s'appliquent et les méthodes appropriées à la situation. En utilisant adéquatement les équipements. En utilisant les manettes qui se trouvent du côté où, selon la situation, il sera le plus en sécurité. En restant le moins longtemps possible hors de son véhicule. En fixant de manière sécuritaire le véhicule à remorquer, pour – si nécessaire – achever l'arrimage du véhicule de façon conforme en lieu sûr.

Quoi	Quand	Comment
9  S'assurer que la voie est libre	Avant de quitter les lieux	En s'assurant que la route est exempte d'obstacles pour la circulation (ramassage de débris). En signalant aux autorités compétentes les infrastructures qui ne sont pas sécuritaires pour les usagers. En récupérant les cônes de signalisation dans l'ordre inverse de leur installation, de manière sécuritaire. En étant protégé par un véhicule, au besoin.
10  Quitter les lieux de l'intervention	À la fin de l'intervention	En prévenant le répartiteur que l'intervention est terminée et qu'il quitte les lieux. En accélérant graduellement. En roulant à vitesse réduite (environ 60 km/h) et en continuant d'actionner les gyrophares et les feux de détresse s'il faut achever l'arrimage du véhicule de façon conforme en lieu sûr. En éteignant la signalisation lumineuse (gyrophares) lorsque son véhicule a atteint la vitesse de sécurité.

Annexe III : Séquences d'interventions de remorquage

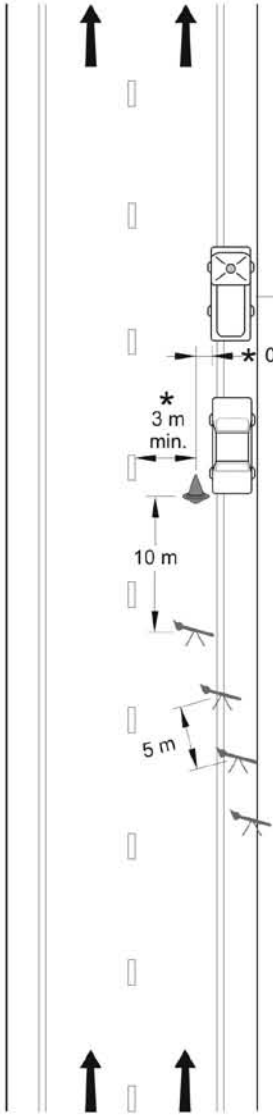
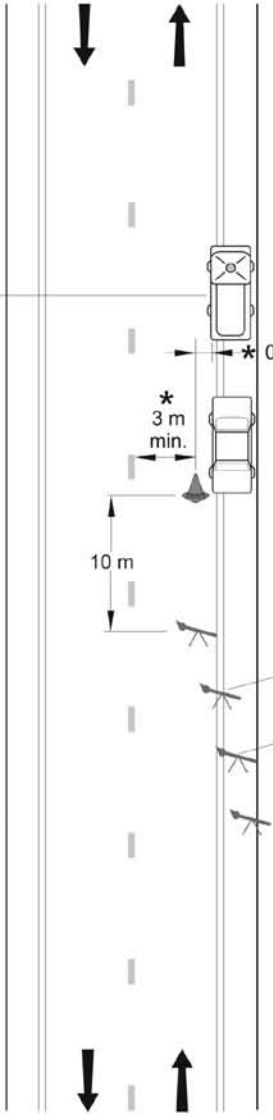
Mise en application des séquences

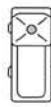
Dans les séquences types d'interventions de remorquage produites par le MTQ et présentées dans les pages suivantes, des méthodes d'établissement de corridors balisés ou de sécurité à l'aide de repères visuels qui permettent la protection du conducteur de dépanneuse sont décrites. Dans certains cas, l'illustration indique le lieu où le conducteur de la dépanneuse doit se placer pour attendre le véhicule de protection.

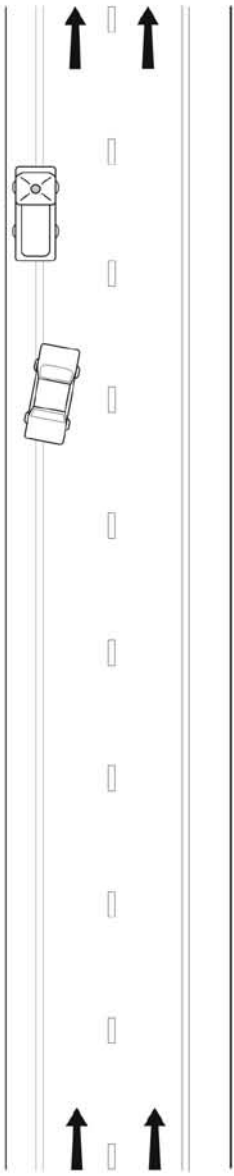
Des notes au sujet des séquences précisent certaines particularités relatives à leur mise en application et le conducteur de dépanneuse doit, avant tout, adapter son mode d'intervention pour assurer sa propre sécurité. Quelle que soit la décision prise sur le terrain, le processus d'intervention sécuritaire présenté dans le document doit être suivi (voir la section 5 et l'annexe II).

Lorsqu'il décide, pour assurer sa sécurité, de limiter son action, d'ajouter des cônes de signalisation ou des fusées éclairantes pour augmenter sa visibilité, ou d'intervenir d'une façon différente de celle montrée dans les séquences, le conducteur de dépanneuse devrait, une fois l'intervention terminée et après s'être assuré de sa sécurité ainsi que de celle des clients et des usagers de la route, consigner par écrit ou verbalement (en l'enregistrant) la méthode employée ou informer son employeur de sa décision et des opérations effectuées, conformément aux directives reçues. **Les données ainsi recueillies permettront un meilleur retour sur les événements et l'ajustement des façons de faire pour les interventions à venir.**

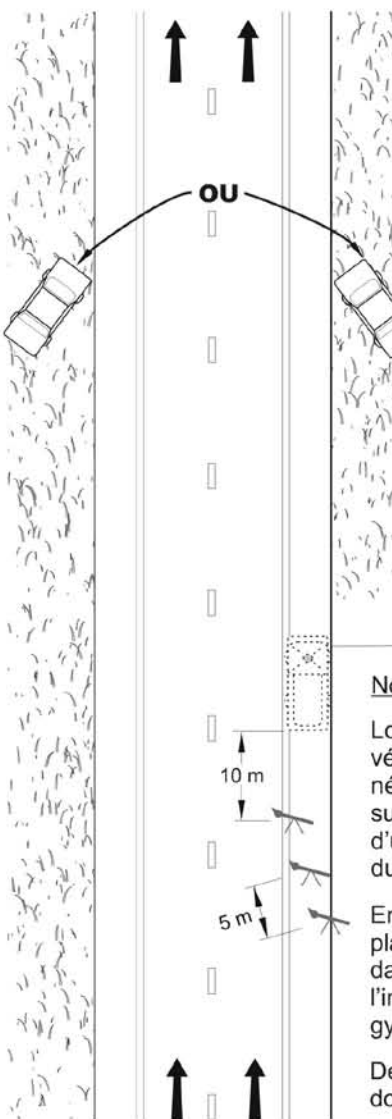
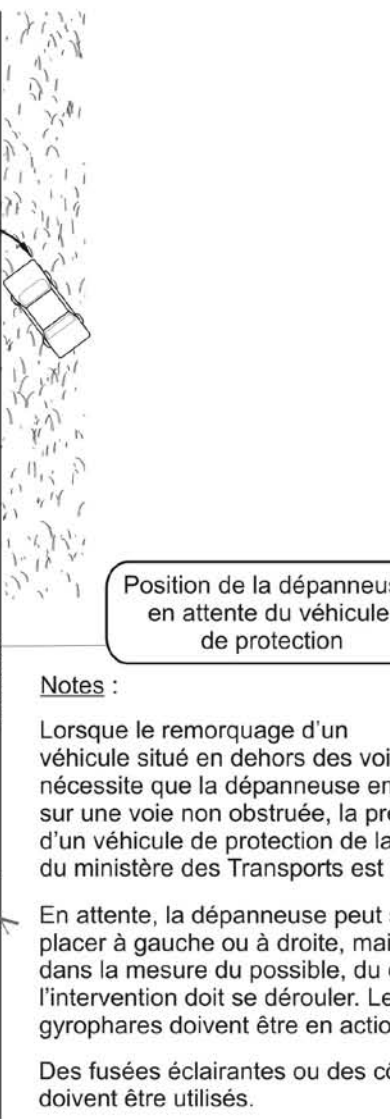
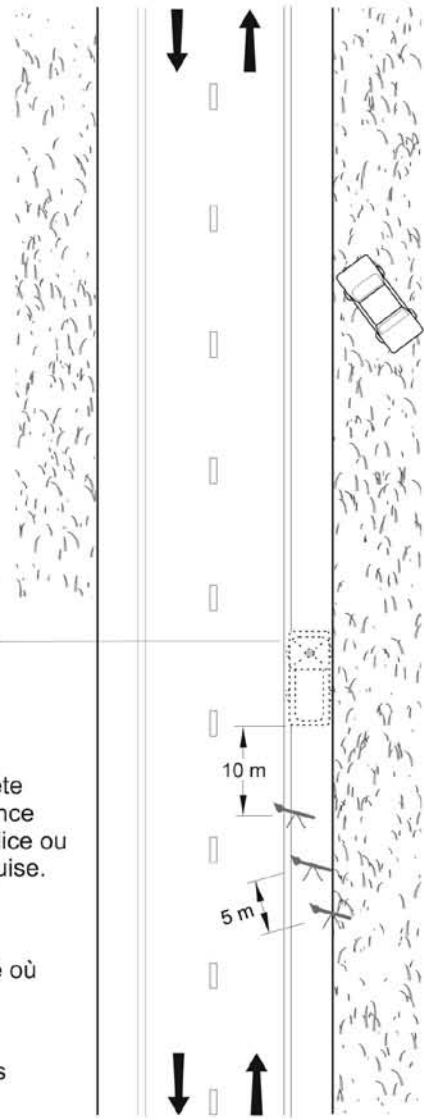
SÉQUENCE D'INTERVENTIONS DE REMORQUAGE	REMORQUAGE SUR UN ACCOTEMENT DE 3 MÈTRES ET PLUS (À GAUCHE OU À DROITE)	
EXIGENCES MINIMALES	MAI 2007	REM-01
Autoroute ou route à plusieurs voies dans le même sens Route à double sens de circulation Position de la dépanneuse pour le remorquage Notes : * Applicable lorsque la largeur de l'accotement est de 3 m ou plus et lorsque le dégagement latéral entre les véhicules et la ligne de rive est d'au moins 0,5 m. Le conducteur de la dépanneuse doit demander de l'assistance (véhicule de protection) avant son intervention s'il juge que sa sécurité, celle de ses clients ou celle des usagers de la route est compromise. Si le véhicule de protection n'est pas fourni par le ministère des Transports ou par un service de police, son conducteur doit avoir reçu la formation appropriée d'un organisme reconnu. Des fusées éclairantes ou des cônes doivent être utilisés.		
LÉGENDE Fusée éclairante Cône Véhicule immobilisé Dépanneuse		

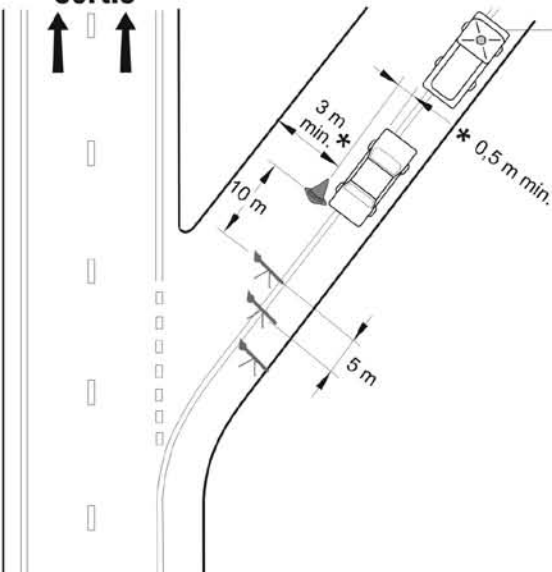
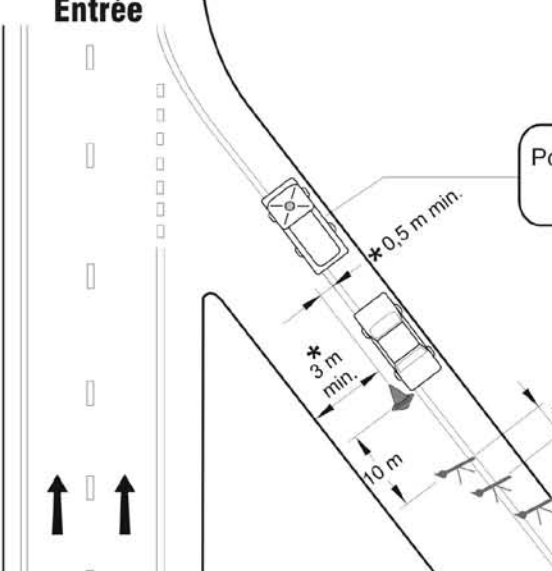
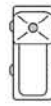
SÉQUENCE D'INTERVENTIONS DE REMORQUAGE	REMORQUAGE SUR UN ACCOTEMENT AVEC EMPIÈTEMENT SUR LA VOIE (À GAUCHE OU À DROITE)	
EXIGENCES MINIMALES	MAI 2007	REM-02
Autoroute ou route à plusieurs voies dans le même sens  Position de la dépanneuse pour le remorquage Route à double sens de circulation  Notes : * Applicable lorsque le dégagement latéral entre les véhicules et la ligne de centre est d'au moins 3,5 m. Sinon, appliquez la séquence REM-03 pour les routes à double sens de circulation et la séquence REM-06 pour les routes à plus d'une voie dans le même sens. Le conducteur de la dépanneuse doit demander de l'assistance (véhicule de protection) avant son intervention s'il juge que sa sécurité, celle de ses clients ou celle des usagers de la route est compromise. Si le véhicule de protection n'est pas fourni par le ministère des Transports ou par un service de police, son conducteur doit avoir reçu la formation appropriée d'un organisme reconnu. Pour la mise en place des repères visuels, le conducteur de la dépanneuse doit demeurer sur l'accotement. Des fusées éclairantes ou des cônes doivent être utilisés.		
LÉGENDE  Fusée éclairante  Cône  Véhicule immobilisé  Dépanneuse		

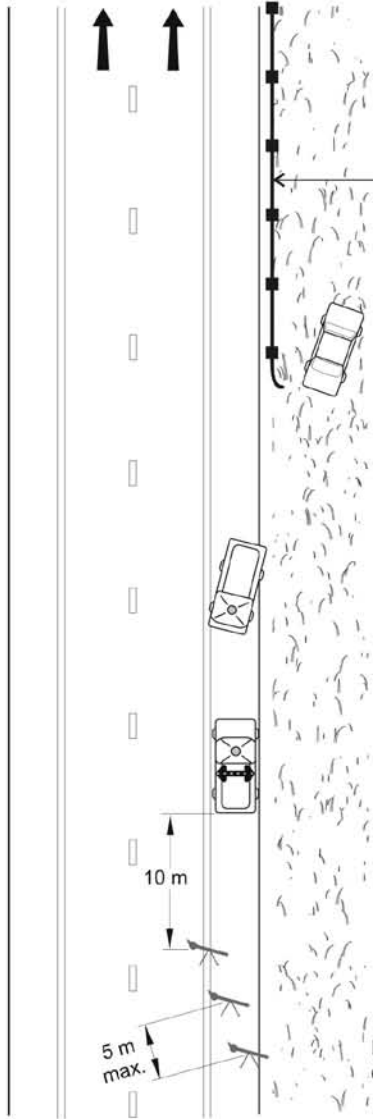
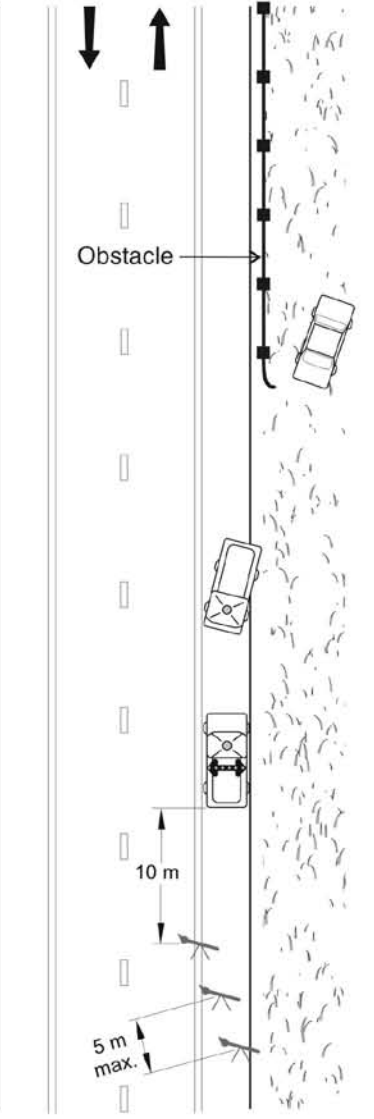
SÉQUENCE D'INTERVENTIONS DE REMORQUAGE	REMORQUAGE AU CENTRE D'UNE ROUTE À DOUBLE SENS DE CIRCULATION	
EXIGENCES MINIMALES	MAI 2007	REM-04
Véhicule de protection 15 m 0,5 m max. 15 m 10 m 5 m Position de la dépanneuse pour le remorquage Véhicule de protection Position de la dépanneuse en attente des véhicules de protection Notes : Le conducteur de la dépanneuse doit demander l'assistance de la police. Si les véhicules de protection ne sont pas fournis par le ministère des Transports ou par un service de police, leurs conducteurs doivent avoir reçu la formation appropriée d'un organisme reconnu. Le conducteur de la dépanneuse peut intervenir seulement si la circulation est complètement arrêtée dans les deux sens. En attente, les gyrophares de la dépanneuse doivent être en action. Des fusées éclairantes ou des cônes doivent être utilisés. LÉGENDE  Fusée éclairante  Cône  Véhicule immobilisé  Véhicule de protection  Dépanneuse		

SÉQUENCE D'INTERVENTIONS DE REMORQUAGE	REMORQUAGE D'UN VÉHICULE IMMOBILISÉ DANS LA VOIE DE GAUCHE OU DU CENTRE ROUTE À PLUSIEURS VOIES DANS LE MÊME SENS	
EXIGENCES MINIMALES	MAI 2007	REM-05
Position de la dépanneuse en attente du véhicule de protection  <u>Notes :</u> Dans tous les cas où une intervention doit être effectuée dans la voie de gauche ou du centre d'une route à plusieurs voies dans le même sens, la présence d'un véhicule de protection est obligatoire. Si le véhicule de protection n'est pas fourni par le ministère des Transports ou par un service de police, son conducteur doit avoir reçu la formation appropriée d'un organisme reconnu. En attente, la dépanneuse peut se placer devant le véhicule immobilisé ou sur l'accotement de droite (tel qu'il est montré à la séquence REM-07). Les gyrophares de la dépanneuse doivent être en action.		
LÉGENDE  Véhicule immobilisé  Dépanneuse		

SÉQUENCE D'INTERVENTIONS DE REMORQUAGE	REMORQUAGE D'UN VÉHICULE PLUSIEURS VOIES DANS LE MÊME SENS VOIE DE DROITE OBSTRUÉE	
EXIGENCES MINIMALES	MAI 2007	REM-06
Notes : Le conducteur de la dépanneuse doit demander de l'assistance (véhicule de protection) avant son intervention s'il juge que sa sécurité, celle de ses clients ou celle des usagers de la route est compromise. Si le véhicule de protection n'est pas fourni par le ministère des Transports ou par un service de police, son conducteur doit avoir reçu la formation appropriée d'un organisme reconnu. Pour la mise en place des repères visuels, le conducteur de la dépanneuse doit être protégé par son véhicule. Des fusées éclairantes ou des cônes doivent être utilisés.	ÉTAPE 2 Position de la dépanneuse pour le remorquage 10 m max. 0,5 m max. 5 m max. ÉTAPE 1 Position de la dépanneuse pour la mise en place des repères visuels	
LÉGENDE Fusée éclairante Cône Véhicule immobilisé Dépanneuse		

SÉQUENCE D'INTERVENTIONS DE REMORQUAGE	REMORQUAGE D'UN VÉHICULE AVEC EMPIÈTEMENT SUR UNE VOIE	
EXIGENCES MINIMALES	MAI 2007	REM-07
Autoroute ou route à plusieurs voies dans le même sens  ou 	Route à double sens de circulation 	Position de la dépanneuse en attente du véhicule de protection <u>Notes :</u> Lorsque le remorquage d'un véhicule situé en dehors des voies nécessite que la dépanneuse empiète sur une voie non obstruée, la présence d'un véhicule de protection de la police ou du ministère des Transports est requise. En attente, la dépanneuse peut se placer à gauche ou à droite, mais, dans la mesure du possible, du côté où l'intervention doit se dérouler. Les gyrophares doivent être en action. Des fusées éclairantes ou des cônes doivent être utilisés.
LÉGENDE  Fusée éclairante  Cône  Véhicule immobilisé  Dépanneuse		

SÉQUENCE D'INTERVENTIONS DE REMORQUAGE	REMORQUAGE D'UN VÉHICULE DANS UNE SORTIE OU UNE ENTRÉE D'AUTOROUTE	
EXIGENCES MINIMALES	MAI 2007	REM-08
Sortie  Entrée  Position de la dépanneuse pour le remorquage Notes : * Applicable lorsque le dégagement latéral entre les véhicules et la ligne de centre est d'au moins 3,5 m. Le conducteur de la dépanneuse doit demander de l'assistance (véhicule de protection) avant son intervention s'il juge que sa sécurité, celle de ses clients ou celle des usagers de la route est compromise. Si le véhicule de protection n'est pas fourni par le ministère des Transports ou par un service de police, son conducteur doit avoir reçu la formation appropriée d'un organisme reconnu. Pour la mise en place des repères visuels, le conducteur de la dépanneuse doit demeurer sur l'accotement. Des fusées éclairantes ou des cônes doivent être utilisés. Position de la dépanneuse pour le remorquage		
LÉGENDE  Fusée éclairante  Cône  Véhicule immobilisé  Dépanneuse		

SÉQUENCE D'INTERVENTIONS DE REMORQUAGE	REMORQUAGE D'UN VÉHICULE À CONTRESENS	
EXIGENCES MINIMALES	MAI 2007	REM-09
Autoroute ou route à plusieurs voies dans le même sens  Obstacle 10 m 5 m max. Route à double sens de circulation  Obstacle 10 m 5 m max. <u>Notes :</u> Dans tous les cas, lorsque la dépanneuse doit se placer à contresens de la circulation pour effectuer le dépannage, un véhicule de protection est requis. Des fusées éclairantes ou des cônes doivent être utilisés.		
LÉGENDE  Fusée éclairante  Cône  Véhicule immobilisé  Véhicule de protection  Dépanneuse		

Annexe IV : Extraits de la *Loi sur la santé et la sécurité du travail* et du *Règlement sur la santé et la sécurité du travail*

Extraits de la *Loi sur la santé et la sécurité du travail*,
L.R.Q., c. S-2.1

Conditions de travail.

9. Le travailleur a droit à des conditions de travail qui respectent sa santé, sa sécurité et son intégrité physique.

Obligations du travailleur.

49. Le travailleur doit :

- 1° prendre connaissance du programme de prévention qui lui est applicable ;
- 2° prendre les mesures nécessaires pour protéger sa santé, sa sécurité ou son intégrité physique ;
- 3° veiller à ne pas mettre en danger la santé, la sécurité ou l'intégrité physique des autres personnes qui se trouvent sur les lieux de travail ou à proximité des lieux de travail ;
- 4° se soumettre aux examens de santé exigés pour l'application de la présente loi et des règlements ;
- 5° participer à l'identification et à l'élimination des risques d'accidents du travail et de maladies professionnelles sur le lieu de travail ;
- 6° collaborer avec le comité de santé et de sécurité et, le cas échéant, avec le comité de chantier ainsi qu'avec toute personne chargée de l'application de la présente loi et des règlements.

Obligations de l'employeur.

51. L'employeur doit prendre les mesures nécessaires pour protéger la santé et assurer la sécurité et l'intégrité physique du travailleur. Il doit notamment :

- 1° s'assurer que les établissements sur lesquels il a autorité sont équipés et aménagés de façon à assurer la protection du travailleur ;
- 2° désigner des membres de son personnel chargés des questions de santé et de sécurité et en afficher les noms dans des endroits visibles et facilement accessibles au travailleur ;
- 3° s'assurer que l'organisation du travail et les méthodes et techniques utilisées pour l'accomplir sont sécuritaires et ne portent pas atteinte à la santé du travailleur ;

- 4° contrôler la tenue des lieux de travail, fournir des installations sanitaires, l'eau potable, un éclairage, une aération et un chauffage convenable et faire en sorte que les repas pris sur les lieux de travail soient consommés dans des conditions hygiéniques ;
- 5° utiliser les méthodes et techniques visant à identifier, contrôler et éliminer les risques pouvant affecter la santé et la sécurité du travailleur ;
- 6° prendre les mesures de sécurité contre l'incendie prescrites par règlement ;
- 7° fournir un matériel sécuritaire et assurer son maintien en bon état ;
- 8° s'assurer que l'émission d'un contaminant ou l'utilisation d'une matière dangereuse ne porte atteinte à la santé ou à la sécurité de quiconque sur un lieu de travail ;
- 9° informer adéquatement le travailleur sur les risques reliés à son travail et lui assurer la formation, l'entraînement et la supervision appropriés afin de faire en sorte que le travailleur ait l'habileté et les connaissances requises pour accomplir de façon sécuritaire le travail qui lui est confié ;
- 10° afficher, dans des endroits visibles et facilement accessibles aux travailleurs, les informations qui leur sont transmises par la Commission, l'agence et le médecin responsable, et mettre ces informations à la disposition des travailleurs, du comité de santé et de sécurité et de l'association accréditée ;
- 11° fournir gratuitement au travailleur tous les moyens et équipements de protection individuels choisis par le comité de santé et de sécurité conformément au paragraphe 4° de l'article 78 ou, le cas échéant, les moyens et équipements de protection individuels ou collectifs déterminés par règlement et s'assurer que le travailleur, à l'occasion de son travail, utilise ces moyens et équipements ;
- 12° permettre aux travailleurs de se soumettre aux examens de santé en cours d'emploi exigés pour l'application de la présente loi et des règlements ;
- 13° communiquer aux travailleurs, au comité de santé et de sécurité, à l'association accréditée, au directeur de santé publique et à la Commission, la liste des matières dangereuses utilisées dans l'établissement et des contaminants qui peuvent y être émis ;

14° collaborer avec le comité de santé et de sécurité ou, le cas échéant, avec le comité de chantier ainsi qu'avec toute personne chargée de l'application de la présente loi et des règlements et leur fournir tous les renseignements nécessaires;

15° mettre à la disposition du comité de santé et de sécurité les équipements, les locaux et le personnel clérical nécessaires à l'accomplissement de leurs fonctions.

Extrait du *Règlement sur la santé et la sécurité du travail*, R. Q., c. S-2.1, r. 19.01

SECTION XXVIII

AUTRES TRAVAUX À RISQUE PARTICULIER

322. Travaux dans un lieu isolé : Lorsqu'un travailleur exécute seul un travail dans un lieu isolé où il lui est impossible de demander de l'assistance, une méthode de surveillance efficace, intermittente ou continue, doit être mise en application.

Annexe V : Exemple de fiche d'appel

Date : ____ / ____ / ____

N° d'appel :

Nom du répartiteur :

Appel reçu : ____ h ____

Nom de l'appelant :

Policier ☐ Client ☐

Tél. : _____

Cell. : _____

Nom du client (si différent de l'appelant) :

Tél. : _____

Cell. : _____

Nom du propriétaire du véhicule (si différent du client) :

Tél. : _____

Cell. : _____

Adresse de facturation (si nécessaire) :

Lieux de
l'intervention

Adresse :

Intersection :

Municipalité :

Route, direction (ouest, nord, etc.) :

Km de l'autoroute ou entre quelle et quelle sortie :

Géographie du lieu (après courbe, pente, etc.) :

Accotement, voie de droite, du centre ou de gauche, hors route :

Autre information pertinente :

Type de véhicule

Marque :

Modèle :

Couleur :

Immatriculation :

Auto ☐

Camionnette ☐

Camion ☐

Moto ☐

Autre ☐ (Préciser)

Problème

Panne ☐

Accident ☐

Enlèvement ☐

Recharge de
batterie ☐

Changement
de roue ☐

Livraison
d'essence ☐

Déverrouillage des portières ☐

Autre ☐ (Préciser)

Appel transmis : ____ h ____

Nom ou numéro du conducteur :

Numéro de la dépanneuse :

Numéro de la facture :

Arrivée sur place : ____ h ____

Demande d'assistance :

Véhicule de protection ☐

Autre dépanneuse ☐

Autre ☐ (Préciser)

Commentaires du conducteur de dépanneuse :

Départ : ____ h ____

Destination du véhicule remorqué :

Autre information :

Intervention achevée : ____ h ____

Type d'intervention effectuée :

Remorquage ☐

Récupération ☐

Service ☐

Autre information :

Annexe VI : Tableau de classification des dépanneuses à l'usage des policiers, selon le MTQ

Le conducteur de dépanneuse doit s'assurer d'utiliser la dépanneuse appropriée. Pour le guider dans son choix, le ministère des Transports a conçu le tableau qui suit, dans lequel les différentes dépanneuses sont classées en fonction du type de véhicules pouvant être remorqués et de leur masse. Ce tableau de classification a également pour objet d'aider les différents corps policiers et les contrôleurs routiers à choisir le bon type de dépanneuse lorsqu'ils doivent intervenir sur les lieux d'un dépannage routier ou d'un accident.

Classe de dépanneuse susceptible d'être utilisée	Masse* du véhicule remorqué doit être inférieure ou égale à	Types de véhicules pouvant être remorqués
S (4 roues ou 6 roues)		Véhicules de service
A (4 roues)	1 000 kg	Minis et sous-compactes
B (6 roues)	3 000 kg	Minis et sous-compactes Autres véhicules de promenade Camionnettes ou camions de type fourgonnette (4 ou 6 roues) vides
C (6 roues)	4 500 kg	Tous les véhicules de la classe B Autocaravanes Autobus (12 passagers ou moins) Minibus Camions pour livraison vides (6 roues) de masse nette de 4 500 kg ou moins Camionnettes ou camions de type fourgonnette (4 ou 6 roues) chargés
D (6 roues)	8 000 kg	Tous les véhicules de la classe C

* La masse du véhicule remorqué sans chargement est celle inscrite sur le certificat d'immatriculation.
La masse du véhicule remorqué avec chargement correspond à la somme de la capacité des pneus.

Classe de dépanneuse susceptible d'être utilisée	Masse* du véhicule remorqué doit être inférieure ou égale à	Types de véhicules pouvant être remorqués
E (10 roues)	14 500 kg	Tracteurs ou camions porteurs (6 roues) de masse nette de 6 500 kg ou moins Camions pour livraison de masse nette de 4 500 kg ou moins (6 roues) chargés Tracteurs (10 roues) 10 000 kg Camions porteurs vides ou tracteurs (10 roues) Autobus scolaires (6 roues) Camions porteurs (6 roues) chargés
F (10 roues)	23 000 kg	Grues Pompes à béton (12 roues) Bétonnières Camions à rebuts (12 roues) Autobus (plus de 12 passagers) Véhicules-outils Véhicules de forage Camions porteurs (10 roues) chargés

* La masse du véhicule remorqué sans chargement est celle inscrite sur le certificat d'immatriculation.
 La masse du véhicule remorqué avec chargement correspond à la somme de la capacité des pneus.

Pour joindre la CSST, un seul numéro : 1 866 302-CSST (2778)

ABITIBI- TÉMISCAMINGUE

33, rue Gamble O.
Rouyn-Noranda
(Québec) J9X 2R3
Télec. : 819 762-9325

2^e étage
1185, rue Germain
Val-d'Or
(Québec) J9P 6B1
Télec. : 819 874-2522

BAS-SAINT-LAURENT

180, rue des Gouverneurs
Case postale 2180
Rimouski
(Québec) G5L 7P3
Télec. : 418 725-6237

CAPITALE-NATIONALE

425, rue du Pont
Case postale 4900
Succ. Terminus
Québec
(Québec) G1K 7S6
Télec. : 418 266-4015

CHAUDIÈRE- APPALACHES

835, rue de la Concorde
Saint-Romuald
(Québec) G6W 7P7
Télec. : 418 839-2498

CÔTE-NORD

Bureau 236
700, boul. Laure
Sept-Îles
(Québec) G4R 1Y1
Télec. : 418 964-3959
235, boul. La Salle
Baie-Comeau
(Québec) G4Z 2Z4
Télec. : 418 294-7325

ESTRIE

Place-Jacques-Cartier
Bureau 204
1650, rue King O.
Sherbrooke
(Québec) J1J 2C3
Télec. : 819 821-6116

GASPÉSIE—ÎLES- DE-LA-MADELEINE

163, boul. de Gaspé
Gaspé
(Québec) G4X 2V1
Télec. : 418 368-7855

200, boul. Perron O.
New Richmond
(Québec) G0C 2B0
Télec. : 418 392-5406

ÎLE-DE-MONTRÉAL

1, complexe Desjardins
Tour Sud, 31^e étage
Case postale 3
Succ. Place-Desjardins
Montréal
(Québec) H5B 1H1
Télec. : 514 906-3200

LANAUDIÈRE

432, rue de Lanaudière
Case postale 550
Joliette
(Québec) J6E 7N2
Télec. : 450 756-6832

LAURENTIDES

6^e étage
85, rue de Martigny O.
Saint-Jérôme
(Québec) J7Y 3R8
Télec. : 450 432-1765

LAVAL

1700, boul. Laval
Laval
(Québec) H7S 2G6
Télec. : 450 668-1174

LONGUEUIL

25, boul. La Fayette
Longueuil
(Québec) J4K 5B7
Télec. : 450 442-6373

MAURICIE ET CENTRE-DU-QUÉBEC

Bureau 200
1055, boul. des Forges
Trois-Rivières
(Québec) G8Z 4J9
Télec. : 819 372-3286

OUTAOUAIS

15, rue Gamelin
Case postale 1454
Gatineau
(Québec) J8X 3Y3
Télec. : 819 778-8699

SAGUENAY— LAC-SAINT-JEAN

Place-du-Fjord
901, boul. Talbot
Case postale 5400
Chicoutimi
(Québec) G7H 6P8
Télec. : 418 545-3543

Complexe du parc
6^e étage
1209, boul. du Sacré-Cœur
Case postale 47
Saint-Félicien
(Québec) G8K 2P8
Télec. : 418 679-5931

SAINT-JEAN- SUR-RICHELIEU

145, boul. Saint-Joseph
Case postale 100
Saint-Jean-sur-Richelieu
(Québec) J3B 6Z1
Télec. : 450 359-1307

VALLEYFIELD

9, rue Nicholson
Salaberry-de-Valleyfield
(Québec) J6T 4M4
Télec. : 450 377-8228

YAMASKA

2710, rue Bachand
Saint-Hyacinthe
(Québec) J2S 8B6
Télec. : 450 773-8126

Bureau RC-4
77, rue Principale
Granby
(Québec) J2G 9B3
Télec. : 450 776-7256

Bureau 102
26, place Charles-
De Montmagny
Sorel-Tracy
(Québec) J3P 7E3
Télec. : 450 746-1036



MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE
ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS

Remorquage exclusif : D'intervenant à partenaire

Présentation au Congrès 2018 de l'Association des
professionnels du dépannage du Québec



Stéphane Lafaut

Sous-ministre associé
Sous-ministariat aux territoires



But de la présentation

Présenter le travail de collaboration entre le Ministère et l'APDQ sur le remorquage exclusif à Montréal et dans le reste de la province



Ordre de la présentation

- Historique du remorquage exclusif
- Printemps 2018 : le début d'un virage
- Actions et travaux en cours
- Travaux à venir
- Conclusion
- Questions

Un peu d'histoire

- Le remorquage exclusif...
- a été instauré en 1967, lors de la mise en service du tunnel Louis-Hyppolite-La Fontaine
- Couvre aujourd'hui **plus de 325 kilomètres de route réglementée**
 - **Près de 48,000 demandes d'intervention par année...**
 - **...donnant lieu à plus de 33,500 remorquages**
 - **91% sont des véhicules de promenade (30,500)**

À chaque jour, en tout temps et à n'importe quelle température, ce sont 130 demandes et 95 remorquages en moyenne

Printemps 2016: réorganisation territoriale

Auparavant géré par 4 directions territoriales, le remorquage exclusif devient centralisé

au Centre intégré de gestion de la circulation (CIGC) de Montréal

...ce qui donne lieu à la

1^{ère} phase d'harmonisation de la surveillance contractuelle et du contrôle de la qualité

Les défis étaient nombreux

Uniformiser les pratiques opérationnelles...

- Signalement des incidents
- Communication des besoins
- Coordination / priorisation de demandes simultanées
- Protection des interventions (corridor de sécurité)
- Prise en charge environnementale des chargements

...et standardiser le contenu contractuel

- Responsabilités de l'entreprise
- Conditions d'admissibilité
- Répartition des secteurs et redéfinition des limites
- Vérification des antécédents judiciaires
- Service dédié de chantier ou d'événements spéciaux

Printemps 2018 : Le début d'un virage

Constats:

- Au moins deux versions de contrats en vigueur contenant des clauses différentes
- Certains contrats prolongés par avenants plus de 16 fois
- Nouveaux équipements et façons de faire non reconnus
- Entreprises se plaignent de tarifs accordés pour le remorquage exclusif et ceux payés par la SAAQ
- Prise en charge de la récupération environnementale des chargements
- Les mauvais payeurs
- Etc...

Les actions et travaux en cours

- Majoration de 10% de la grille tarifaire du remorquage exclusif
- Lancement d'une étude sur le coût de revient (Deloitte)
- Mise sur pied d'un comité permanent
 - Avec SAAQ, Contrôle routier, Sûreté du Québec, Ville de Montréal
- Création de deux sous-comités
 - Révision et mise à jour du devis d'appel d'offres
 - Révision de la grille tarifaire et méthode d'indexation

L'échéancier

- Novembre 2018 : présentation pour approbation au comité permanent
 - Des résultats de l'étude sur les coûts et d'une proposition de grille tarifaire
 - D'une nouvelle méthode d'indexation
 - Des principales modifications au devis d'appel d'offres
- Décembre 2018: lancement de l'appel d'offres
- Février 2019 : adjudication des contrats
- 1^{er} avril 2019: début des nouveaux contrats

Travaux à venir

- Récupération environnementale des chargements
- Masse totale en charge – Révision permis 633
- Solution pour les mauvais payeurs
- Améliorations opérationnelles, s'il y a des gains tangibles:
 - Dépanneuses en attente aux heures de pointe
 - Dépanneuses à mât rotatif
 - Possibilité de demi-tour et circulation sur l'accotement
- Normalisation des pratiques de remorquage

Conclusion

- Les entreprises de dépannage constituent des intervenants essentiels pour assurer la mobilité et la fluidité sur le réseau routier du Ministère
 - Pas que des intervenants mais bien des partenaires
- Le Ministère a entrepris un virage important en ce sens qui doit se poursuivre dans les années à venir avec vous, les entreprises de dépannage

Questions?



?



*Transports,
Mobilité durable
et Électrification
des transports*

Québec 