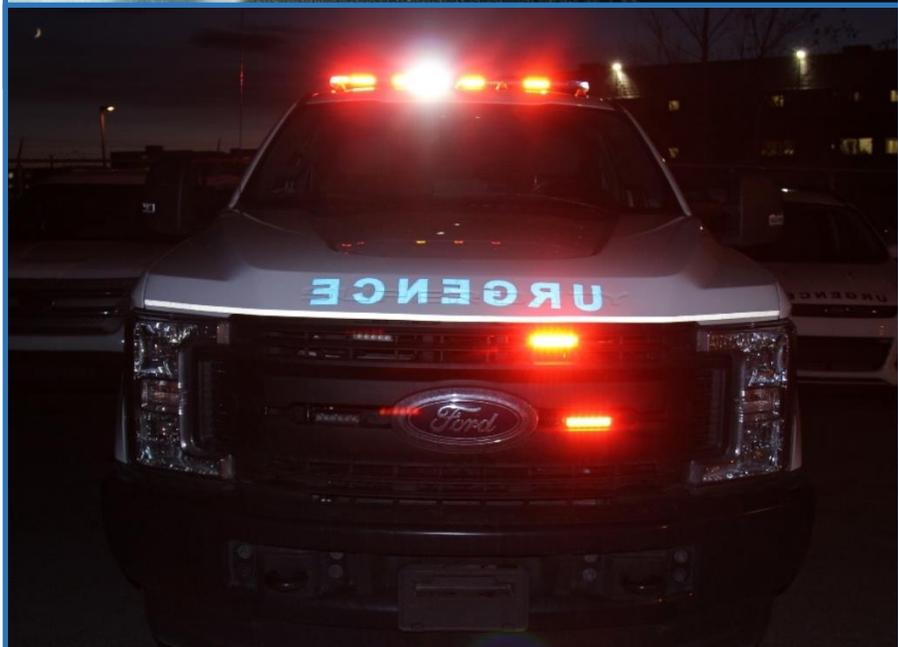


# Politique d'utilisation des véhicules d'urgence



Bureau de la coordination  
des urgences

MELCC

2022

## MISE À JOUR

Numéro et date de la mise à jour	Objet	Responsable
1 - Mars 2009	Publication initiale	Marc Houde
2 - Septembre 2016	Mise à jour complète : harmonisation avec la réglementation en vigueur, avec le <a href="#">Guide santé-sécurité pour les interventions terrain régulières</a> (GSSITR) du Ministère et avec les procédures de conduite des services d'urgence; modifications de plusieurs libellés pour bonifier et préciser le contenu; ajout d'hyperliens; nouvel ordonnancement du texte.	Martine Drolet
3 - Mars 2022	Mise à jour avec la réglementation en vigueur, mise à jour des hyperliens, modification design, ajout d'images	Jean-François Roy

**Note :** Ce document n'est pas un texte de loi. Pour toute référence à caractère légal en matière de conduite de véhicule, veuillez consulter le Code de la sécurité routière, ses règlements ainsi que le Code criminel.

## Table des matières

1.	Introduction .....	1
2.	Le cadre juridique entourant la conduite d'un véhicule d'urgence .....	2
2.1.	Le permis de conduire 4A .....	2
2.1.1.	L'état de santé .....	3
2.1.2.	Les autres considérations liées au permis de conduire .....	3
2.1.2.1.	Les véhicules lourds .....	3
2.1.2.2.	L'attelage d'une remorque .....	3
2.2.	Les articles de loi relatifs à la conduite d'un véhicule d'urgence .....	4
2.2.1.	Le Code de la sécurité routière et la conduite d'un véhicule d'urgence .....	4
2.2.1.1.	Les obligations des autres conducteurs .....	8
2.2.2.	Le Code criminel et la conduite d'un véhicule d'urgence .....	9
2.3.	Les responsabilités de l'intervenant relativement aux constats d'infraction ..	11
3.	Le véhicule d'urgence .....	11
3.1.	L'entretien d'un véhicule d'urgence .....	12
4.	Le cadre d'utilisation des véhicules d'urgence au travail .....	13
4.1.	La conduite d'un véhicule d'urgence en situation non urgente .....	13
4.1.1.	L'intervention en suivi d'urgence .....	14
4.2.	La conduite d'un véhicule d'urgence en situation d'urgence .....	14
4.2.1.	Le système d'avertissement lumineux et sonore (feux clignotants ou pivotants) et sirène) .....	16
4.2.1.1.	Les feux rouges et blancs clignotants ou pivotants .....	16
4.2.1.2.	Les feux jaunes clignotants ou pivotants .....	16
4.2.1.3.	Le feu clignotant ou pivotant vert .....	17
4.2.1.4.	La flèche directionnelle .....	17
4.2.1.5.	Les sirènes et les autres dispositifs sonores .....	18
4.2.2.	L'utilisation du système d'urgence (feux clignotants ou pivotants et sirène) 18	
4.2.3.	Les vitesses maximales lors des déplacements .....	19
4.2.4.	Les dépassements .....	20
4.2.5.	La conduite en sens inverse .....	20
4.2.6.	Les intersections .....	21
4.3.	La conduite et le positionnement du véhicule aux lieux d'intervention .....	22
4.3.1.	La signalisation .....	22
4.3.1.1.	Le corridor de sécurité .....	22
4.3.2.	Le positionnement du véhicule au site d'intervention .....	23
4.3.3.	L'intervention sur les terrains d'une industrie comme une papetière ou minière ou sur un chantier de construction .....	23

4.3.4. Les interventions près d'un chemin de fer .....	24
4.3.5. Les interventions de suivi en bordure de route.....	24
5. Le cadre d'utilisation des véhicules d'urgence en dehors des heures de travail.....	24
6. Les facteurs limitant les facultés .....	25
6.1. L'alcool .....	25
6.2. Le cannabis.....	26
6.3. Les médicaments et autres substances .....	26
6.4. La fatigue et les maladies.....	26
6.5. Le cellulaire et autre appareil muni d'une fonction téléphonique.....	26
6.5.1. Les communications en déplacement et sur les lieux .....	27
7. Quoi faire en cas d'accident .....	27
8. Conclusion.....	28
9. Références .....	29
9.1. Lois et règlements.....	32

## 1. Introduction

Dans le cadre de leurs fonctions, les intervenants d'Urgence-Environnement (U-E) ont l'obligation de se présenter rapidement sur les lieux d'une urgence environnementale. À l'occasion, ils effectuent aussi le suivi sur place lorsque la situation n'est plus qualifiée d'urgence. Les interventions se déroulent dans des milieux très diversifiés (ex. : bordure d'autoroute, quartier domiciliaire, terrain d'une industrie, chemin forestier, etc.) et sous différentes conditions météorologiques (pluie, neige, grands vents, etc.) et elles peuvent survenir à tout moment de la journée ou de la nuit.

Afin de réduire le temps de réponse pour se rendre à une urgence et surtout pour améliorer leur sécurité, les intervenants U-E ont un véhicule d'urgence mis à leur disposition au moment de leur période de garde. Cet outil de travail permet aux intervenants de leur assurer une visibilité et il est particulièrement utile dans les secteurs où la densité de la circulation est élevée. Toutefois, l'utilisation du système d'urgence et la conduite d'urgence **doivent demeurer exceptionnelles**. Bien qu'ils se doivent d'arriver rapidement au lieu d'intervention, les intervenants d'U-E ne font pas partie des services d'urgence de première ligne (pompiers, policiers et ambulanciers). Ils sont catégorisés comme étant des équipes d'urgence de deuxième ligne.

Dans le but préventif d'encadrer la conduite des véhicules d'urgence qui sont utilisés pour la réalisation des mandats d'U-E, le document *Politique d'utilisation des véhicules d'urgence* a été élaboré initialement, en 2009, puis suivi d'une mise à jour en 2016. Il implique que tous les intervenants d'U-E ayant à utiliser les véhicules d'urgence doivent prendre connaissance de la Politique et en appliquer les directives. Le document traite principalement de la réglementation en vigueur et des responsabilités des conducteurs de véhicule d'urgence. Il présente aussi les principes d'attitudes et de comportements appropriés afin de développer une conduite préventive. L'aspect sur l'utilisation de ces véhicules en dehors des heures de travail est également abordé.



Le conducteur de véhicule d'urgence doit aussi se référer à la section 3.2 du Guide santé-sécurité pour les interventions terrain régulières (GSSITR), *Sécurité dans les transports*, pour connaître les principes de base entourant la conduite des véhicules du Ministère. De plus, les directeurs régionaux peuvent émettre des consignes particulières; la grande diversité régionale fait en sorte que l'opération des véhicules peut être différente d'une région à l'autre. L'intervenant U-E doit suivre l'ensemble de ces directives et utiliser les véhicules d'urgence avec discernement et jugement.

## 2. Le cadre juridique entourant la conduite d'un véhicule d'urgence

La conduite d'un véhicule d'urgence est notamment soumise à plusieurs cadres législatifs :

- Code de la sécurité routière (CSR) ;
- Règlement sur les permis;
- Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers;
- Règlement sur les véhicules d'urgence et les véhicules munis de feux jaunes clignotants ou pivotants;
- Règlement relatif à la santé des conducteurs;
- Règlement sur les points d'inaptitude;
- Règlement sur les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds (pour certains cas).

Le statut de conducteur de véhicule d'urgence donne certains privilèges de conduite qui ne sont autorisés que dans le cadre de l'exercice des fonctions lors d'une intervention d'urgence et seulement **si les circonstances l'exigent**. Le conducteur qui ne respecte pas la réglementation relative à la conduite d'urgence est passible d'amendes substantielles et d'ajout de points d'inaptitude à son dossier de conduite; **il est imputable de ses actions**. La conduite d'un véhicule d'urgence se doit d'être diligente, respectueuse et ne jamais mettre la vie du conducteur, de ses passagers ou la vie d'autrui en danger. Le cas échéant, le conducteur pourrait faire face à d'éventuelles poursuites en matières criminelles.

### 2.1. Le permis de conduire 4A

Le Règlement sur les permis détermine les classes de permis et mentionne que la conduite d'un véhicule d'urgence nécessite que le conducteur soit titulaire d'un permis de conduire de classe 4A. Les personnes ne détenant pas un permis de classe 4A, mais un de classe 5 peuvent conduire un véhicule d'urgence « *aux seules fins de réparation ou de déplacement du véhicule* » (article 30 du Règlement sur les permis).

Avant d'intégrer l'équipe d'U-E, l'intervenant doit obtenir un permis de conduire de la classe 4A. Pour ce faire, il doit posséder l'expérience de conduite nécessaire. Il doit être titulaire d'un permis de conduire de la classe 5 **ou** d'un permis probatoire de la classe 5 **et** avoir réussi un cours de conduite d'un véhicule d'urgence reconnu par la SAAQ. Aussi, il doit réussir un examen théorique (30 questions) pour un permis de classe 4A à la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ) et satisfaire aux considérations de santé (test visuel à la SAAQ et rapport d'examen médical qui a été préalablement rempli par un médecin ou une infirmière praticienne spécialisée).

L'intervenant peut s'informer auprès de son coordonnateur ou gestionnaire en ce qui concerne les modalités administratives liées à l'obtention de ce permis. Il doit aussi informer son supérieur immédiat :

- s'il ne satisfait pas aux modalités d'obtention d'un permis de classe 4A;
- si son permis de classe 4A est révoqué.

### 2.1.1. L'état de santé

L'état de santé de l'intervenant est à considérer pour l'obtention ou le maintien du permis de conduire de classe 4A. La fréquence des contrôles médicaux ou visuels varie en fonction :

- de l'âge;
- de l'état de santé;
- de l'existence d'un rapport médical ou d'une dénonciation informant la SAAQ d'une incapacité de conduire.

L'intervenant d'U-E a l'obligation d'informer la SAAQ de son état physique et mental :

- lors de la première demande de permis de classe 4A;
- au renouvellement de son permis de classe 4A;
- dans les 30 jours, d'un changement à son état de santé qui peut nuire à la conduite d'un véhicule automobile;
- à la suite d'un examen médical fait à la demande de la SAAQ (ex. : contrôles obligatoires après 45, 55, 60 ans, etc.).

### 2.1.2. Les autres considérations liées au permis de conduire

#### 2.1.2.1. Les véhicules lourds

Il se peut qu'un véhicule utilisé par U-E soit considéré par la SAAQ comme un véhicule lourd. Les véhicules ou ensemble véhiculaires (camion porteur et remorque) ayant un « poids nominal brut d'un véhicule » (PNBV) supérieur à 4 500 kg font partie de la catégorie véhicule lourd. Les conducteurs de ces véhicules doivent par conséquent appliquer les directives de la SAAQ, telles que réaliser une ronde de sécurité (inspection avant départ), consigner les heures de conduite et arrêter aux postes de contrôles routiers (balances). Toutefois, les directives à respecter varient s'il s'agit d'un déplacement pour se rendre sur les lieux d'une urgence ou non.

#### 2.1.2.2. L'attelage d'une remorque

L'attelage d'une remorque à un véhicule d'urgence est possible dans certaines circonstances et si le véhicule est équipé d'un dispositif d'attelage. Les capacités de remorquage du véhicule et du dispositif d'attelage et le poids de la remorque et de son contenu doivent être évalués avant d'atteler celle-ci.

Pour certains types de camion porteur utilisé pour atteler une remorque, une classe du permis de conduire autre que 4A peut être nécessaire. À titre indicatif, les facteurs à considérer sont :

- l'usage (ex.: intervention en urgence ou non);
- la masse nette du véhicule;
- le nombre d'essieux du véhicule.

## 2.2. Les articles de loi relatifs à la conduite d'un véhicule d'urgence

Les intervenants d'urgence qui utilisent le véhicule d'urgence doivent se conformer au CSR comme tout autre conducteur de véhicule routier. Cependant, un conducteur de véhicule d'urgence peut se prévaloir d'exemptions s'il est dans l'exercice de ses fonctions et s'il répond à une situation d'urgence, **tant que sa conduite demeure sécuritaire** pour lui et pour les autres. Advenant un accident, il pourrait être exposé à de lourdes conséquences judiciaires s'il est démontré qu'il a agi avec imprudence. La trop grande vitesse et la mauvaise utilisation des feux clignotants ou pivotants (gyrophares) et des sirènes peuvent être considérées comme des éléments de conduite imprudente.

Plusieurs cas d'accidents routiers impliquant des services d'urgence, notamment des services policiers, ont fait jurisprudence. Ces jugements viennent appuyer le fait que la conduite d'urgence doit être **limitée** et **justifiée**. Puisqu'ils ne font pas partie des services d'urgence de première ligne (pas des premiers répondants), les intervenants d'Urgence-Environnement doivent faire preuve d'encore plus de jugement et de discernement lors de la conduite des véhicules d'urgence. La précaution est de mise. En plus d'utiliser les règles de l'art en matière de conduite, ils devront prendre en considération :

- leurs limites;
- les limites du véhicule d'urgence utilisé;
- les conditions routières et environnantes;
- la nature et les risques que l'on connaît de la situation d'urgence environnementale en cause.

### 2.2.1. Le Code de la sécurité routière et la conduite d'un véhicule d'urgence

L'article 378 du CSR indique les exemptions permises et ce que le conducteur a le droit de faire en matière de conduite de véhicule d'urgence dans l'exercice de ses fonctions et si les circonstances l'exigent :

*« **378.** Le conducteur d'un véhicule d'urgence ne doit actionner les feux clignotants ou pivotants ou les avertisseurs sonores ou un dispositif de changement des signaux lumineux de circulation visés à l'article 255 dont est muni son véhicule **que dans l'exercice de ses fonctions et si les circonstances l'exigent.***

*Il n'est alors pas tenu de respecter les dispositions des articles 299, 303.2, 310 et 312, du premier alinéa de l'article 326.1, des articles 328, 329, 335 et 342, du paragraphe 2° de l'article 345 et des articles 346, 347, 359, 360, 361, 364, 365, 367, 368, 371, 372, 381 à 384, 386, 406.2, 415 à 417, 496.4 et 496.7. Dans chacune*

*des situations visées à ces articles, il doit toutefois s'assurer que le non-respect de la règle prescrite peut se faire sans danger. »*

Tableau 1 : Liste des exemptions citées dans l'article 378 du CSR lors de la conduite d'urgence

Articles	Résumé de l'article
299	Ne pouvoir excéder la vitesse indiquée par la signalisation
303.2	Ne pouvoir excéder la vitesse indiquée sur un site de travaux
310	Devoir se conformer à la signalisation
312	Ne pouvoir circuler sur une propriété privée afin d'éviter de se conformer à une signalisation
326.1	Ne pouvoir franchir une ligne qui l'interdit (simple, double, zone hachurée)
328	Devoir se conformer à la vitesse prescrite
329	Ne pouvoir excéder la vitesse indiquée par la signalisation
335	Devoir conserver une distance prudente et raisonnable entre les véhicules et vélos
342	Ne pouvoir effectuer en zigzag plusieurs dépassements successifs
345	Ne pouvoir effectuer un dépassement par la voie réservée à la circulation inverse à l'approche et à l'intérieur d'une intersection, d'un passage à niveau, d'un tunnel ou d'un passage piétonnier
346	Ne pouvoir effectuer un dépassement par la droite
347	Ne pouvoir effectuer un dépassement en quittant la chaussée
359	Devoir immobiliser la voiture face à un feu rouge
360	Devoir immobiliser son véhicule et céder le passage face à un feu rouge clignotant
361	Devoir immobiliser son véhicule face à un feu jaune
364	Devoir circuler dans le sens indiqué face à une flèche verte
365	Ne pouvoir circuler que sur les voies au-dessus desquelles le permet une flèche verte pointant vers le bas
367	Devoir faire un arrêt lorsque les feux de circulation sont défectueux ou inopérants
368	Devoir immobiliser son véhicule et céder le passage face à un panneau d'arrêt
371	Devoir céder le passage face à un signal l'ordonnant
372	Devoir signaler son intention pour effectuer un virage ou un changement de voie
381	Ne pouvoir laisser le véhicule sans surveillance sans avoir préalablement retiré la clé et verrouiller
382	Ne pouvoir immobiliser un véhicule rendant une signalisation inefficace ou gênant la circulation ou entravant l'accès à une propriété

383	Devoir stationner le véhicule correctement
384	Ne pouvoir immobiliser son véhicule sur une chaussée publique où la vitesse maximale permise est de 70 km/h ou plus
386	Ne pouvoir immobiliser son véhicule aux endroits suivants : <ul style="list-style-type: none"> <li>• sur un trottoir et sur un terre-plein</li> <li>• à moins de 3 mètres d'une borne d'incendie</li> <li>• à moins de 5 mètres d'un poste de police ou de pompiers ou 8 mètres lorsque l'immobilisation se fait du côté qui lui est opposé</li> <li>• dans une intersection, sur un passage pour piétons ou pour cyclistes ou un passage à niveau ni à moins de 5 mètres de ceux-ci</li> <li>• dans un carrefour giratoire</li> <li>• dans une zone identifiée (débarcadère) d'autobus ou véhicule routier affecté au transport public de personnes</li> <li>• sur une voie élevée, un pont, un viaduc et dans un tunnel</li> <li>• sur un chemin à accès limité, une voie d'entrée ou de sortie, une voie de raccordement, une voie de circulation réservée à certains véhicules</li> <li>• devant une rampe de trottoirs aménagés spécialement pour les personnes handicapées</li> <li>• dans un endroit interdit de stationnement (signalisation selon le CSR)</li> </ul>
406.2	Ne pouvoir effectuer un changement de voie à l'approche et à l'intérieur d'une intersection
415	Ne pouvoir s'engager ou quitter un chemin à accès limité sauf aux points déterminés
416	Ne pouvoir faire marche arrière sur un chemin à accès limité ou sur ses voies d'entrée ou de sortie
417	Ne pouvoir faire marche arrière si danger de le faire ou gêne pour la circulation
496.4	Ne pouvoir conduire sur une rue partagée à une vitesse excédant 20 km/h
496.7	Ne pouvoir conduire sur une vélorue à une vitesse excédant 30 km/h

N.B. : Ce tableau ne donne que l'idée générale des articles cités. Toujours se référer au CSR pour plus de précisions.

En plus de l'article 378, une autre exemption s'applique aux conducteurs de véhicules d'urgence dans l'exercice de leurs fonctions lors d'une intervention d'urgence :

- devoir s'arrêter à un poste de contrôle routier (art. 470.1).

**Mais, pour se prévaloir des exemptions, il faut respecter les articles du CSR qui sont obligatoires à respecter, notamment l'article 327 qui indique qu'on ne doit pas conduire de façon imprudente :**

*« 327. Toute vitesse ou action susceptible de mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes ou la propriété est prohibée.*

*En outre des chemins publics, le présent article s'applique sur les chemins soumis à l'administration du ministère des Ressources naturelles et de la Faune ou entretenus par celui-ci, sur les chemins privés ouverts à la circulation publique des véhicules routiers ainsi que sur les terrains de centres commerciaux et autres terrains où le public est autorisé à circuler. »*

Tableau 2 : Obligations à respecter en tout temps, incluant en conduite d'urgence

Articles du CSR	Obligations
168, 169, 170 et 171	D'assurer les devoirs du conducteur si impliqué dans un accident (ex. : demeurer sur place, fournir l'aide, rapporter l'accident aux services d'urgence, fournir ses coordonnées)
311	De se conformer aux ordres ou signaux d'un agent, d'un brigadier scolaire ou d'un signaleur
327	De ne pas faire des actions ou conduire à des vitesses susceptibles de mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes ou la propriété
330	De réduire la vitesse lorsque les conditions de visibilité sont insuffisantes
340	De ne pas accélérer lors d'un dépassement par un autre véhicule
341	De ne dépasser une bicyclette que s'il y a un espace suffisant sur la voie de circulation (1,5 m si limite de vitesse > 50 km/h, 1 mètre si limite ≤ 50 km/h)
345	De ne pas dépasser sur la voie réservée à la circulation à sens inverse (présence d'élévation, de courbe, intersection, passage à niveau, tunnel ou passage pour piétons dûment identifié)
348	De ne pas dépasser par la gauche si un véhicule a déjà entrepris cette manœuvre ou a signalé son intention, si la visibilité ne le permet pas, si la chaussée de gauche n'est pas libre ou n'offre pas une distance suffisante pour réaliser ce dépassement
349	De respecter la priorité accordée aux piétons et aux cyclistes à une intersection
350	De respecter la priorité accordée aux véhicules qui circulent à sens inverse
359.1	De s'arrêter avant d'effectuer un virage à droite sur le feu rouge
396 et 401	De porter de la ceinture de sécurité
411	De faire un arrêt obligatoire à au moins 5m d'un passage à niveau si présence d'une signalisation (ex. : barrière, feux, employés de

	chemin de fer) indique l'arrivée d'un train ou véhicule sur le chemin de fer
422	De ne pas effectuer de course avec un autre véhicule ou de ne pas faire un pari ou enjeu routier
436	De ne pas freiner brusquement, sans nécessité
443.1	De ne pas faire usage d'un téléphone cellulaire ou de tout autre appareil portatif
460	De se conformer aux feux intermittents ou au signal d'arrêt d'un autobus scolaire et de s'immobiliser à plus de 5 mètres

N.B. : Ce tableau ne donne que l'idée générale des articles cités. Toujours se référer au CSR pour plus de précisions.

L'article 439.1 du CSR au sujet de l'exemption de pouvoir faire usage d'un appareil téléphonique par les conducteurs de véhicules d'urgence dans l'exercice de leurs fonctions lors d'une intervention d'urgence au volant a été abrogé lors de la révision du CSR en 2018.

L'article 443.1 mentionne qu'il est interdit à tout conducteur d'un véhicule routier de faire usage d'un téléphone cellulaire ou de tout autre appareil portatif conçu pour transmettre



ou recevoir des informations ou pour être utilisé à des fins de divertissement, ou de faire usage d'un écran d'affichage. Selon cet article, le conducteur du véhicule routier qui tient en main, ou de toute autre manière, un appareil portatif est présumé en faire usage. L'utilisation d'un dispositif mains libres est permis.

#### 2.2.1.1. Les obligations des autres conducteurs

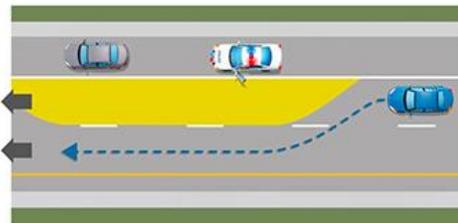
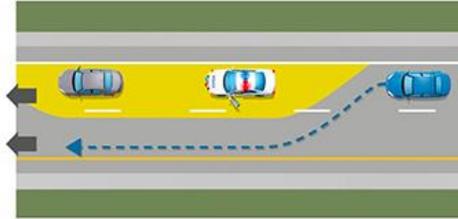
Les obligations des autres conducteurs rencontrant un véhicule d'urgence sont décrites aux articles 406 et 406.1 du *Code de la sécurité routière*.

- Céder le passage au véhicule d'urgence

406 : « *Le conducteur d'un véhicule routier ou le cycliste doit céder le passage à tout véhicule d'urgence dont les signaux lumineux ou sonores sont en marche, en réduisant la vitesse de son véhicule, en serrant la droite le plus possible et, si nécessaire, en immobilisant son véhicule.* »

- Corridor de sécurité

406.1 : « Lorsqu'un véhicule d'urgence ou une dépanneuse, dont les feux clignotants ou pivotants sont actionnés, est immobilisé sur un chemin public, le conducteur d'un véhicule routier doit, si le véhicule immobilisé est situé sur la voie sur laquelle il circule, réduire la vitesse de son véhicule de manière à ce qu'elle ne soit pas susceptible de mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes et des biens qui sont situés sur cette voie et, au besoin, l'immobiliser, puis emprunter une autre voie après s'être assuré qu'il peut le faire sans danger. Lorsqu'il s'agit d'une chaussée à circulation dans les deux sens, il doit alors, avant d'emprunter l'autre voie, céder le passage au véhicule qui y circule en sens inverse.



Lorsque le véhicule immobilisé est situé sur l'accotement ou sur la voie contiguë à la voie sur laquelle le conducteur circule, ce dernier doit, dans l'ordre :

- 1° réduire la vitesse de son véhicule de manière à ce qu'elle ne soit pas susceptible de mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes et des biens qui sont situés sur l'accotement ou sur cette autre voie;
- 2° changer de voie, s'il en existe une autre dans le même sens que celui dans lequel il circule, de manière à laisser une voie libre entre son véhicule et celui immobilisé, après s'être assuré qu'il peut le faire sans danger ou, à défaut, s'éloigner le plus possible du véhicule immobilisé tout en demeurant dans la voie sur laquelle il circule.

Le deuxième alinéa ne s'applique pas lorsque le sens de la circulation de la voie sur laquelle le conducteur circule est dans le sens inverse de la circulation de la voie sur laquelle est situé le véhicule immobilisé.

Le présent article s'applique également lorsqu'est immobilisé sur un chemin public un véhicule routier sur lequel est actionné le signal lumineux d'une flèche jaune prescrivant un changement de voie. Le changement de voie doit alors être fait dans le sens indiqué par la flèche. »

**Avoir un accident avec un véhicule ne respectant pas ces articles n'inverse pas le fardeau de responsabilités.**

## 2.2.2. Le Code criminel et la conduite d'un véhicule d'urgence

Le Code criminel stipule qu'une personne peut être accusée de négligence lorsqu'elle utilise un véhicule, de quelques types que ce soit.

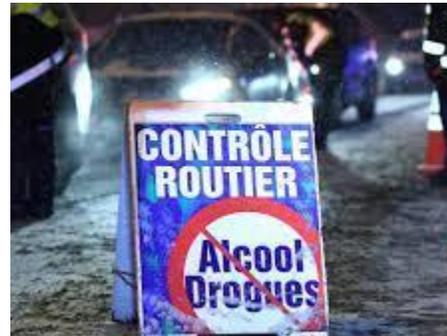
**Contrevenir aux articles cités dans le Code criminel est très sérieux.** Le conducteur se rend passible de très fortes amendes, d'ajout de points d'inaptitudes à son dossier de conduite, de la suspension immédiate de son permis à la suite du constat et, dans certains cas, de la révocation du permis à la déclaration de culpabilité. Les sanctions peuvent aller jusqu'à la prison à perpétuité dans le cas d'un accident causant la mort.

Les principaux articles, en plus de la négligence criminelle proprement dite, sont :

- Conduite avec facultés affaiblies

320.14 (1) : « Commet une infraction quiconque :

a) conduit un moyen de transport alors que sa capacité de conduire est affaiblie à un quelconque degré par l'effet de l'alcool ou d'une drogue ou par l'effet combiné de l'alcool et d'une drogue;



b) sous réserve du paragraphe (5), a, dans les deux heures suivant le moment où il a cessé de conduire un moyen de transport, une alcoolémie égale ou supérieure à quatre-vingts milligrammes d'alcool par cent millilitres de sang;

c) sous réserve du paragraphe (6), a, dans les deux heures suivant le moment où il a cessé de conduire un moyen de transport, une concentration de drogue dans le sang égale ou supérieure à celle établie par règlement pour cette drogue;

d) sous réserve du paragraphe (7), a, dans les deux heures suivant le moment où il a cessé de conduire un moyen de transport, une alcoolémie et une concentration de drogue dans le sang égales ou supérieures à celles établies par règlement, pour l'alcool et cette drogue, pour les cas où ils sont combinés. »

- Conduite dangereuse

320.13 (1) : « Commet une infraction quiconque conduit un moyen de transport d'une façon dangereuse pour le public, eu égard aux circonstances.

(2) Commet une infraction quiconque conduit un moyen de transport d'une façon dangereuse pour le public, eu égard aux circonstances, et cause ainsi des lésions corporelles à une autre personne.

(3) Commet une infraction quiconque conduit un moyen de transport d'une façon dangereuse pour le public, eu égard aux circonstances, et cause ainsi la mort d'une autre personne. »

- Autre important article du Code criminel

662.5 : « Lorsqu'un chef d'accusation vise une infraction à l'article 220 (négligence criminelle causant la mort), 221 (négligence criminelle causant des lésions corporelles) ou 236 (homicide involontaire) et découlant de la conduite d'un moyen de transport et que la preuve n'établit pas la commission de cette infraction, mais plutôt celle d'une infraction visée à l'article 320.13, l'accusé peut être déclaré coupable de cette dernière. »

### 2.3. Les responsabilités de l'intervenant relativement aux constats d'infraction

L'intervenant d'urgence qui conduit un véhicule du Ministère demeure responsable de ses actions. Advenant qu'un constat d'infraction (contravention) lui soit remis à la suite d'une action prohibée, il aura la responsabilité d'en assumer les conséquences.

Cependant, dans certains cas, il sera possible de déterminer qu'il s'agissait bien d'une situation d'urgence et que les exceptions à la loi auraient dû être applicables. Le cas échéant, l'employeur évaluera la situation et au besoin, aidera l'intervenant dans ses revendications.



Par exemple, l'intervenant n'aurait pas à payer d'amende à la suite d'un constat d'infraction reçu après un passage à haute vitesse devant un radar photo si l'intervenant était en situation d'urgence. Il devrait avoir appliqué les consignes de conduite en situation d'urgence telle que l'activation des lumières d'urgence (gyrophares) si son déplacement était à vitesse supérieure à celle prescrite dans le secteur. Un formulaire de déclaration sera à compléter afin de faire annuler l'amende.

Table des infractions (SAAQ) :

<https://saaq.gouv.qc.ca/saaq/tarifs-amendes/sanctions-amendes/>

## 3. Le véhicule d'urgence

Québec NO DE CERTIFICAT <b>337340</b>		Certificat de reconnaissance de véhicule d'urgence	
NO DE DOSSIER 31847882	AUTORISATION AUT01106	DÉLIVRANCE 2020-07-23	EXPIRATION 2022-07-23
NOM ET PRÉNOM DU PROPRIÉTAIRE MIN. ENVIRONNEMENT, LUTTE CONTRE CHANGEMENTS CLIMATIQUES		SITUATION Se rendre sur les lieux où l'intervention est requise	
NO D'IDENTIFICATION DU VÉHICULE 1P77X2B64KE226356	NO DE RÉFÉRENCE 39 0019	GENRE DE FEUX feux fixe	
MARQUE vw/vw	MODÈLE P250	ANNÉE 2019	888 03 (019-06)

Le véhicule d'Urgence-Environnement doit satisfaire aux exigences de la certification de véhicule d'urgence de la SAAQ, comprenant le cadre d'utilisation à respecter et

l'obligation du propriétaire de maintenir le véhicule en bon état. Celle-ci émet un certificat de reconnaissance et une vignette de reconnaissance de véhicule d'urgence. Le certificat est valide pour une période de deux ans et il doit être conservé à bord du véhicule en tout temps. La vignette de reconnaissance de véhicule d'urgence, qui est valide, doit être apposée selon les



directives de la SAAQ, soit dans le bas du pare-brise, côté conducteur. L'utilisation du véhicule d'urgence doit se limiter au seul motif pour lequel la SAAQ a délivré un certificat de reconnaissance, soit de se rendre d'urgence sur les lieux où l'environnement est menacé et à la condition que ce véhicule soit la propriété du Ministère.

Le véhicule utilisé par chacune des équipes d'U-E est pourvu d'un système d'urgence complet incluant : barre lumineuse avec feux clignotants ou pivotants (gyrophares) rouge et blanc, modules de lumière stroboscopique rouge à l'avant et l'arrière, feux alternatifs avant, sirènes et clavier électronique de contrôle. Un aménagement intérieur sur mesure permet de ranger ou d'arrimer les divers équipements d'intervention de façon sécuritaire.

Il est identifié aux couleurs gouvernementales par lettrage, selon les spécifications de [la section 7 du Programme d'identification visuelle du gouvernement du Québec \(PIV\)](#). Aussi, la bannière « Urgence Environnement » et le numéro de téléphone de la ligne U-E (1 866 694-5454) doivent être affichés sur le véhicule.

Pour obtenir plus d'informations au sujet de l'aménagement ainsi que de l'acquisition d'un véhicule qui sera utilisé dans le cadre des urgences environnementales, le document, élaboré par le BCU, [Acquisition et aménagements d'un véhicule d'Urgence-Environnement](#), peut être consulté.



### 3.1. L'entretien d'un véhicule d'urgence

Le *Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers* dicte des règles obligatoires d'entretien et de vérifications mécaniques des véhicules routiers.

Le programme de vérification mécanique des véhicules d'urgence comprend :

- la vérification avant départ;
- l'entretien obligatoire;
- la vérification mécanique annuelle obligatoire chez un mandataire autorisé par la SAAQ;
- le contrôle sur route de l'état mécanique du véhicule;
- si véhicule lourd, la ronde sécurité réalisée dans les 24 heures précédant le départ.

Lorsqu'un intervenant constate une défectuosité sur un véhicule d'urgence, il doit rapidement en informer le coordonnateur régional ou la personne désignée comme responsable de l'entretien.

Les règles sont strictes en matière d'inspection de véhicule d'urgence. Des constats d'infractions pourraient être donnés si une défectuosité est constatée lors de l'inspection et que les réparations ne sont pas effectuées dans les délais prescrits :

- défectuosités mineures - 48 heures;
- défectuosités majeures - interdiction d'utiliser le véhicule tant qu'il n'y a pas preuve de réparation.

#### 4. Le cadre d'utilisation des véhicules d'urgence au travail

L'intervenant d'urgence qui conduit pour se rendre à un lieu d'intervention s'expose à une multitude de risques d'incidents ou d'accidents, de nature physique et psychologique. La conduite d'un véhicule dans un but professionnel est souvent plus exigeante que celle pour les besoins personnels. De plus, l'utilisation d'un véhicule d'urgence induit des contraintes supplémentaires touchant les règles de conduite. Même en situation d'urgence, l'intervenant est tenu de suivre l'ensemble des directives légales et ministérielles en matière de conduite de véhicule et d'attitude au volant.

Plusieurs facteurs peuvent influencer le niveau de risque lié à la conduite du véhicule d'urgence. L'intervenant doit demeurer vigilant et adapter sa conduite aux conditions présentes. Les véhicules d'urgence du Ministère doivent être utilisés avec discernement d'autant plus qu'ils sont, pour la plupart, plus gros et plus lourds que les véhicules habituellement utilisés à des fins personnelles. Les déplacements s'effectuent souvent dans des conditions et des lieux comportant plus de risques. Un autre facteur non négligeable à considérer est la grande variabilité dans le niveau d'expérience de conduite des intervenants d'U-E.

##### 4.1. La conduite d'un véhicule d'urgence en situation non urgente

Dans le cadre d'une conduite non urgente, le Ministère demande à ses employés de conduire les véhicules routiers en respectant le CSR et, tout particulièrement, de respecter les limites de vitesse prescrites. Comme les véhicules d'urgence sont identifiés au Ministère, le personnel doit être en mesure de montrer l'exemple en ce qui concerne la méthode et le style de conduite. Les conducteurs doivent avoir un haut degré de courtoisie et de civisme lors de l'utilisation des véhicules du Ministère, tant en conduite normale qu'en conduite urgente. La section 3.2, *Sécurité dans les transports*, du « GSSITR » présente plus à fond les règles préconisées par le Ministère pour la conduite des véhicules.

Par ailleurs, le gouvernement du Québec désire réduire la consommation de carburant de son parc automobile et les émissions provenant de l'utilisation des véhicules. Pour respecter ces objectifs, il existe plusieurs méthodes, dont le choix d'un véhicule écoénergétique jumelé à une conduite appropriée. Ceci permet de réduire la consommation de carburant. Le Ministère demande donc la coopération de son

personnel afin de permettre la réduction de la consommation de carburant de ses véhicules.

#### 4.1.1. L'intervention en suivi d'urgence

Pour le suivi qui sera réalisé à la suite d'une intervention d'urgence, l'intervenant U-E ne peut utiliser un véhicule régulier du Ministère au même titre qu'un véhicule d'urgence. S'il utilise un véhicule routier n'ayant pas une certification de reconnaissance comme véhicule d'urgence, il ne peut se prévaloir des exemptions liées à la conduite d'urgence.

Les véhicules usuels de la flotte du Ministère n'étant pas certifiés comme véhicules d'urgence, le conducteur ne peut se prévaloir des exemptions en situation d'urgence s'il utilise l'un de ces véhicules. Il doit respecter le CSR, notamment l'article 386 qui indique les endroits où il est interdit de se stationner. Il faut redoubler de prudence car les véhicules non munis de systèmes d'avertissement lumineux d'urgence sont moins visibles.

#### 4.2. La conduite d'un véhicule d'urgence en situation d'urgence

**La conduite urgente ne doit jamais mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes et des biens**

Le Ministère ne préconise pas la conduite d'un véhicule d'urgence à haute vitesse. Les véhicules utilisés par U-E sont pour la plupart des véhicules utilitaires sports (VUS) ou des camionnettes équipés d'un système d'éclairage d'urgence et de sirènes. U-E ne possède aucun véhicule conçu selon des spécifications particulières pour la conduite à haute vitesse contrairement aux services de police. Ceux-ci utilisent des véhicules munis d'un ensemble « police pack » ou « police interceptor » (suspension plus rigide, freins plus performants) qui offrent une tenue de route plus sécuritaire. Les intervenants d'U-E n'ont pas l'habitude de conduire régulièrement en situation d'urgence et ils n'ont pas reçu une formation pour une telle conduite.

Il est important de rappeler que les intervenants d'U-E font partie des équipes d'urgence de deuxième ligne. La première ligne est constituée des policiers, des pompiers et des ambulanciers. Bien que la présence des intervenants d'U-E puisse être occasionnellement requise à l'intérieur de très courts délais, le rôle des intervenants en est un de soutien, ce qui implique que les déplacements n'ont pas à être aussi urgents et rapides que ceux des intervenants de première ligne.

De plus, il n'est pas prouvé que le délai pour se rendre sur les lieux d'une intervention soit réduit significativement par une conduite à haute vitesse. L'utilisation de véhicule d'urgence par les intervenants d'U-E est surtout justifiée pour :

- se faire voir (sécurité);
- atteindre le lieu d'intervention en cas de congestion routière;
- se faire reconnaître par les partenaires sur place.

L'utilisation des véhicules d'U-E en conduite urgente doit être effectuée que si les circonstances l'exigent, et ce, en tenant compte de plusieurs facteurs. À partir du moment où l'intervenant a pris la décision de se déplacer vers le lieu d'intervention, il est important qu'il se pose des questions afin d'évaluer l'impact de ses agissements. Voici quelques exemples :

- Est-ce que la santé humaine est en jeu?
- Est-ce que la sécurité générale d'un site est en jeu?
- Est-ce que la présence rapide d'un intervenant d'U-E va avoir un impact significatif sur la santé et la sécurité de la population et sur l'environnement?
- Est-ce que l'intervenant a les capacités et l'expérience pour conduire en urgence?
- Est-ce que les conditions routières et météorologiques favorisent un déplacement sécuritaire?
- Quel est le taux de circulation? Congestion de véhicule ou non?

Après avoir répondu à ces questions, l'intervenant doit prendre une décision sur le mode de conduite (urgence ou non) qu'il aura à utiliser lors de son déplacement. Cette décision sera basée sur son jugement, sur son expérience, et, s'il y a lieu, sur les règles qui seront édictées par la direction régionale. À titre d'exemple, dans le cas où un accident ferroviaire avait lieu dans un secteur éloigné qui ne serait pas accessible avant plusieurs heures quand la route sera dégagée, la conduite d'urgence serait tout à fait inutile et non requise même si les impacts environnementaux s'avéraient importants.

En résumé, pour aider à assurer une bonne conduite d'urgence, le conducteur d'un véhicule d'urgence :

- doit s'assurer de sa sécurité et de celle d'autrui;
- doit connaître son territoire;
- doit s'assurer du bon fonctionnement de son véhicule;
- peut se prévaloir des exceptions du CSR ([voir tableau](#)), mais il doit le faire de façon sécuritaire et si les circonstances l'exigent;
- ne doit jamais utiliser la conduite en urgence lorsque des passagers, qui n'ont pas de lien avec l'urgence, sont dans le véhicule.

L'intervenant doit conserver à l'esprit qu'il n'est jamais exempt d'une infraction pour conduite dangereuse (art. 320.13 du Code criminel). En cas d'accident, il devra justifier sa conduite. L'intervenant d'U-E ne doit jamais oublier que sa sécurité et celle des autres usagers de la route sont à prioriser lors de ses déplacements.

## 4.2.1. Le système d'avertissement lumineux et sonore (feux clignotants ou pivotants et sirène)

### 4.2.1.1. Les feux rouges et blancs clignotants ou pivotants

Les véhicules d'U-E sont pourvus de systèmes de feux d'urgence clignotants ou pivotants de couleur rouge et blanc. Les feux pivotants, aussi connu sous le terme gyrophares, sont de moins en moins présents sur les véhicules d'urgence. Ils sont remplacés par des phares clignotants au DEL (diodes électroluminescentes), qui sont plus compacts, tout autant performants et nettement moins énergivores.



L'utilisation des feux clignotants ou pivotants et des sirènes donne certains privilèges au conducteur du véhicule d'urgence. Cependant, il est important de connaître les limites de ces équipements. Il est possible de mettre en fonction les feux clignotants ou pivotants et les sirènes, mais seulement dans l'exercice de ses fonctions et si les circonstances l'exigent (art. 378 du CSR).

Les feux clignotants ou pivotants doivent être actionnés dès que l'intervenant juge qu'il doit se déplacer plus rapidement qu'à l'habitude et que ce déplacement fera en sorte qu'il ne respectera pas certains articles du CSR, notamment ceux sur les limites de vitesse. Les feux seront aussi actionnés lorsqu'un déplacement à vitesse modérée est requis, mais dans des conditions météorologiques défavorables ou dans des secteurs où la route ne permet pas les dépassements, où il y a un achalandage (embouteillage).

La demande de priorité de passage par l'action des feux clignotants ou pivotants et des sirènes doit être faite uniquement aux endroits où d'autres automobilistes constituent un obstacle au déplacement des véhicules d'urgence vers le lieu où une intervention d'urgence est requise. Au retour d'une intervention d'urgence, l'utilisation des feux clignotants ou pivotants et les sirènes n'est pas justifiable, ils doivent être éteints.

### 4.2.1.2. Les feux jaunes clignotants ou pivotants

En vertu de la réglementation, le type d'interventions effectuées par U-E justifie l'emploi de feux blancs et rouges clignotants ou pivotants et non de feux d'alerte de couleur jaune (art. 227 du CRS et section 3.2.1.5 du GSSITR). La couleur rouge signifie urgence et la couleur jaune indique plutôt de faire attention (présence de véhicules utilitaires, véhicule à basse vitesse, obstacle à contourner).

Certains véhicules réguliers des directions régionales du Ministère sont pourvus de feux clignotants ou pivotants de couleur jaune. Selon la réglementation, ces véhicules ne sont pas considérés comme des véhicules d'urgence. Les exemptions valides pour les véhicules d'urgence ne sont pas applicables. L'utilisation d'un tel véhicule en situation d'urgence est donc à proscrire.



Dans certaines circonstances, par exemple en suivi d'urgence, il est possible d'utiliser un véhicule équipé de ce type de feux. Pour se faire voir à l'approche du lieu d'intervention, le conducteur actionne les feux clignotants ou pivotants et ralentit graduellement en observant la circulation. Il s'immobilise ensuite dans une zone d'arrêt sécuritaire, comme une entrée ou en bordure d'une route peu passante.

#### 4.2.1.3. Le feu clignotant ou pivotant vert

Seul le Poste de coordination mobile (PCM) est équipé d'un feu clignotant vert, mais ce feu ne peut être utilisé que si le PCM est identifié comme poste de commandement et de coordination officiel des interventions, par le responsable de l'intervention sur place. Le feu vert doit être utilisé uniquement à l'intérieur du périmètre de sécurité (CSR, article 226.1).



L'article 226.2 du CSR autorise un pompier ayant préalablement reçu l'autorisation de la SAAQ d'utiliser un feu vert clignotant sur un véhicule routier autre qu'un véhicule d'urgence lorsqu'il répond à un appel d'urgence provenant d'un service de sécurité incendie.

#### 4.2.1.4. La flèche directionnelle

La flèche directionnelle de signalisation (fixée sur un véhicule ou une remorque) indique aux usagers de la route la direction dans laquelle ils doivent se diriger en raison d'une entrave ou de la fermeture d'une voie. Les intervenants d'U-E ne sont pas des signaleurs. **Les véhicules d'urgence du Ministère ne devraient pas être équipés d'une flèche directionnelle de signalisation.**



Certains véhicules du Ministère sont toutefois équipés d'un panneau lumineux programmable. L'option « flèche » ne doit alors pas être utilisée. Seule l'option « bande blanche » est permise à la condition que le véhicule soit à l'arrêt. Si ce dernier est en mouvement, il n'est pas autorisé d'allumer ce panneau, car ceci contrevient à l'article 281 du CSR qui indique une « utilisation inappropriée de feux blancs projetant un faisceau vers l'arrière d'un véhicule en mouvement ». Il faut être prudent avec l'usage de ce type de

panneau lumineux car ceci peut causer un message conflictuel avec les autres feux clignotants ou pivotants (rouge et blanc).

#### 4.2.1.5. Les sirènes et les autres dispositifs sonores

L'article 255 du CSR indique que « *seul un véhicule d'urgence peut être muni d'une sirène ou d'un appareil produisant un son semblable ou d'un dispositif de changement des signaux lumineux de circulation [...]* ». Il n'y a pas d'article de loi qui oblige l'installation de sirènes sur les véhicules. Toutefois, par mesure de sécurité, les véhicules d'U-E doivent être équipés d'un système d'urgence complet comprenant les feux clignotants ou pivotants et les sirènes.

#### **4.2.2. L'utilisation du système d'urgence (feux clignotants ou pivotants et sirène)**

Le conducteur du véhicule d'urgence doit porter une attention toute particulière à sa façon de conduire lorsque le système d'urgence est en fonction. Un faux sentiment de confiance peut s'installer. Le meilleur exemple d'une conduite inadéquate avec les feux clignotants ou pivotants et les sirènes est le conducteur qui accélère dès qu'il actionne le système d'urgence, il serait plus sécuritaire d'accorder un court délai. L'idée maîtresse est d'utiliser les feux clignotants ou pivotants de manière rationnelle et sécuritaire.

Le fait d'utiliser les feux clignotants ou pivotants n'oblige en rien la conduite rapide ni les manœuvres avec lesquelles l'intervenant n'est pas familier.

L'intervenant d'urgence qui se prévaut des exemptions lors de la conduite en situation d'urgence a l'obligation de s'assurer que les autres automobilistes le voient (être vu et entendu). Lors de la conduite d'urgence, il faut se méfier des réactions des autres conducteurs. Dans certains cas, l'utilisation des feux clignotants ou pivotants et des sirènes n'entraîne aucune réaction alors que dans d'autres cas, certains conducteurs réagissent fortement et peuvent mettre leur vie et celles des autres usagers de la route en danger. Même si ceux-ci doivent également se conformer à la réglementation du CSR, plusieurs facteurs, dont le stress, peuvent toutefois induire des comportements imprévus. L'utilisation du système d'urgence du véhicule doit être justifiée et faite avec parcimonie, étant donné la difficulté de prévoir la réaction des autres usagers de la route.

Il est important de mentionner que l'utilisation des feux clignotants ou pivotants seuls n'influence parfois pas le comportement des autres usagers et ne modifie en rien leur conduite. Ces feux ne sont efficaces évidemment que s'ils sont aperçus par les usagers de la route. Dans certains cas, il est nécessaire de combiner l'action des feux clignotants ou pivotants avec les sirènes, notamment avant de traverser une intersection à un arrêt ou à un feu de circulation. Par exemple, un cycliste ou un coureur surgissant à une intersection et qui n'a pu apercevoir les feux clignotants ou pivotants, dû à la présence de véhicules utilitaires, de camions ou autres, pourrait être averti par les sirènes.

Les sirènes sont aussi utilisées dans l’optique du « vu et être vu ». Il ne faut pas oublier que les sirènes sont inutiles dans les cas de personnes malentendantes. La personne qui ne réagit pas au son des sirènes ne l’entend peut-être pas.

À titre indicatif, les études du *Department of Transportation* (DOT) aux États-Unis mentionnent que les sirènes n’ont pas une grande portée. Selon la vitesse et l’environnement, la portée d’une sirène varie de 10 mètres pour un véhicule roulant à 90 km/h avec les vitres montées, jusqu’à 38 m pour un piéton traversant à une intersection. Dans le cas où un conducteur circule dans un véhicule à 50 km/h avec sa radio et ses vitres fermées, il entend la sirène à 12 m. À cette vitesse, un véhicule parcourt 13 m à la seconde. L’insonorisation supérieure des véhicules et les systèmes de son émettant beaucoup des décibels sont aussi des facteurs réduisant la portée des sirènes.

#### 4.2.3. Les vitesses maximales lors des déplacements

Les informations suivantes sont tirées du *Guide de conduite préventive de la Corporation d’Urgence-Santé*. Les vitesses mentionnées sont basées sur la réalité quotidienne, les tendances lors des enquêtes du Coroner et la position du Procureur général dans les cas de poursuite.

À titre indicatif, voici les vitesses maximales recommandées pour les déplacements d’urgence en ambulances si les conditions routières sont adéquates :

Tableau 3 – Vitesses maximales recommandées dans des conditions météorologiques normales

Description du lieu	Vitesse prescrite (km/h)	Vitesse maximale (km/h)
Zone scolaire	30	<b>45</b>
Zone urbaine ou scolaire	50	<b>75</b>
Zone urbaine	60	<b>85</b>
Zone urbaine	70	<b>90</b>
Route	70	<b>95</b>
Zone urbaine	80	<b>95</b>
Route	80	<b>100</b>
Route	90	<b>110</b>
Autoroute	100	<b>130</b>

Dans un cas où la présence rapide d’un intervenant d’U-E peut avoir un impact significatif sur la santé, sur la sécurité et sur la protection de l’environnement, la conduite à des vitesses au-delà des vitesses prescrites peut être envisagée, mais **ne devraient pas dépasser les vitesses maximales citées dans ce tableau**. Toutefois, les facteurs de sécurité doivent être pris en considérations, par exemple, les conditions climatiques et routières doivent être idéales. Dans certains cas, il est demandé de respecter les vitesses

affichées, notamment dans les zones scolaires lorsque des étudiants sont présents, afin de réduire au minimum les risques d'accident.

#### 4.2.4. Les dépassements

L'article 378 du CSR permet aux véhicules d'urgence de circuler en contresens dans des conditions particulières et de demander le passage pour dépasser un véhicule en utilisant ses feux clignotants ou pivotants et ses feux alternatifs.

Sans conduire à des vitesses élevées, l'utilisation des feux clignotants ou pivotants permet au conducteur d'un véhicule d'urgence d'indiquer aux autres usagers de libérer la route pour favoriser le dépassement. Par exemple, les véhicules lourds sont beaucoup plus difficiles à dépasser et les conducteurs de ces derniers coopèrent généralement bien en ralentissant et en laissant le plus d'espace disponible afin que le véhicule puisse le dépasser sans danger.

#### Méthodologie

Circulant dans la voie de gauche, le conducteur va légèrement décaler son véhicule vers la gauche jusqu'à ce que le phare alternatif (ou autre dispositif d'éclairage d'urgence) avant gauche projette son faisceau dans le rétroviseur gauche du véhicule, l'objectif est de signaler sa présence à l'autre conducteur. Le conducteur du véhicule d'urgence doit néanmoins conserver une distance raisonnable dans l'éventualité où le véhicule ralentirait subitement ou même, s'immobiliserait.

Si le conducteur qui précède ne change pas de voie, il peut être requis d'actionner la sirène afin de demander le passage. Il faut être très alerte, car il se peut que la personne ne regarde pas vers l'arrière, qu'elle soit surprise et qu'elle freine brusquement. Il s'agit donc d'une procédure risquée à n'utiliser que lorsque les circonstances le nécessitent.

Il est indiqué d'éviter de louvoyer (zigzaguer) avec le véhicule, car il est fort possible que cela induise un élément d'incertitude et de confusion pour les autres conducteurs. L'article 406 du CSR stipule que les conducteurs doivent céder le passage en se rangeant à droite et en s'immobilisant, si nécessaire, à tout véhicule d'urgence dont les signaux lumineux ou sonores sont en fonction.

#### 4.2.5. La conduite en sens inverse

En aucun temps, il n'est permis de circuler en sens inverse sur une voie rapide ou une autoroute ni de circuler à reculons. La seule exception possible est si une autorisation des services policiers a préalablement été obtenue pour procéder.

Les voies fermées et identifiées, telles les voies réservées avec le signe rouge ainsi que les voies fermées à contresens sur les ponts ne doivent pas être utilisées puisque l'intervenant ignore ce qui est indiqué à contresens. Le but est d'éviter les collisions frontales.

#### 4.2.6. Les intersections

Parmi les risques inhérents à la conduite en urgence, la gestion des passages aux intersections demeurera toujours une des principales causes d'accident. Le Ministère demande aux intervenants d'U-E de respecter le CSR et de ne pas se prévaloir de l'exemption qui permet de franchir les intersections en situation d'urgence, c'est-à-dire de ne pas franchir les intersections avec les feux clignotants ou pivotants et les sirènes en fonction.

**Même en conduite d'urgence, le conducteur du véhicule doit respecter les signalisations suivantes :**

- **passage à niveau en fonction;**
- **brigadier scolaire ordonnant d'arrêter;**
- **autobus scolaire indiquant d'arrêter;**
- **feux de circulation rouges activés.**

Lors de l'attente à un feu rouge, le conducteur doit faire preuve de jugement et éteindre le système d'urgence afin de ne pas créer de confusion auprès des autres automobilistes.

Compte tenu de la nature du travail de l'intervenant d'U-E, il n'est généralement pas requis de forcer un passage lorsque la circulation est très dense. De façon exceptionnelle, s'il doit franchir une intersection congestionnée pour accéder à un site d'intervention à proximité, l'intervenant doit faire preuve de beaucoup de prudence. Il actionne les sirènes, de préférence en mode lent, à une distance de 50 à 150 mètres de l'intersection. Au moment où les sirènes sont actionnées, le conducteur fait un repérage visuel des différents risques et se demande :

- si le feu va changer;
- s'il y a un feu clignotant ou une flèche prioritaire pour les véhicules venant face à lui;
- s'il y a des véhicules dans les voies à sa gauche (circulation transversale) ou qui viennent en face de lui;
- quel est le mouvement des piétons, en particulier des enfants puisque ceux-ci sont souvent attirés par les véhicules d'urgence.

Puis il:

- effectue un ARRÊT COMPLET à l'intersection;
- donne 2 coups d'avertisseur (sirène) ou d'«*air horn*» s'il constate un mouvement quelconque;
- s'assure que les véhicules sont immobiles, le cas échéant
- avance au ralenti au centre de l'intersection, se range dans le couloir d'origine et ferme les sirènes.

Lors de la conduite nocturne, le reflet des phares à une intersection est un bon indicateur qu'un véhicule peut se présenter dans cette dernière. En contrepartie, il faut être attentif car il est possible de rencontrer certains conducteurs circulants tous feux éteints.

### 4.3. La conduite et le positionnement du véhicule aux lieux d'intervention

L'intervenant doit porter une attention particulière lors de son arrivée près du lieu d'intervention afin d'adapter sa conduite en conséquence, de positionner son véhicule dans un emplacement sécuritaire et de collaborer avec les partenaires déjà en place. Par exemple, une intervention liée à un accident routier comporte des risques d'accident subséquents. L'intervenant doit porter une attention particulière au déplacement des autres véhicules d'intervention et de la machinerie présente sur le site, ainsi qu'à la circulation de véhicule des autres usagers de la route.

L'intervenant d'U-E doit demeurer à l'affût des développements afin que sa sécurité ne soit pas compromise. Le détail des directives en matière de signalisation et de mesures de précaution à appliquer pour différents sites d'intervention est indiqué dans le GSSITR.

#### 4.3.1. La signalisation

Les intervenants d'U-E ne sont pas des signaleurs; ils n'ont pas l'équipement et la formation pour agir en ce sens. Une signalisation adéquate et conforme aux normes du ministère des Transports du Québec (MTQ) doit être installée par les services compétents pour protéger les intervenants ayant à travailler sur ou en bordure d'une route.

En situation d'urgence, tout comme en suivi d'urgence, il faut avoir recours au service de police, au service de sécurité incendie, aux travaux publics (si réseau routier de compétence municipale) ou à un surveillant du MTQ pour assurer la sécurité lorsqu'une intervention peut nuire à la circulation (entrave, excavation, route glissante à la suite d'une intervention, dommages de « voiries » comme ponceau, emprise affectée, etc.). Lorsque l'intervention s'échelonne sur un certain temps, il est d'usage de faire appel à des ressources externes comme une compagnie privée spécialisée.

Pour les incidents d'envergure, il peut même y avoir une zone temporaire de contrôle de la circulation. Le cas échéant, l'intervenant d'urgence doit se conformer aux directives des responsables de la circulation (circulation et stationnement du véhicule).

**En aucun temps, l'intervenant ne doit assumer le rôle de signaleur**

##### 4.3.1.1. Le corridor de sécurité

Un des objectifs de l'utilisation des feux clignotants ou pivotants est de protéger les intervenants. L'article 406.1 du CSR oblige les conducteurs à respecter un corridor de sécurité lorsque des véhicules d'urgence sont immobilisés sur le chemin ou en bordure avec les feux clignotants ou pivotants allumés.

Seulement une situation d'urgence et l'impossibilité de se positionner à un autre endroit justifient, pour l'intervenant d'U-E, l'arrêt en bordure d'une route qui est utilisée par les autres usagers. Les feux clignotants ou pivotants doivent être mis en fonction.

En cas d'accident, l'intervenant d'U-E pourrait être blâmé. Il faudrait alors démontrer que les circonstances exigeaient l'arrêt en bordure de route, en tenant compte des champs d'expertise et de la mission du Ministère. Par exemple, une situation d'urgence environnementale pourrait, selon le cas, justifier cette action. Toutefois, un arrêt le long d'une autoroute afin de prendre des notes serait difficile à justifier (voir section [6.5.1 Les communications en déplacement sur les lieux](#)). Advenant un accident, l'enquête fera le point, elle indiquera s'il y a eu négligence et quelles seront les conséquences des actes.

Dans les situations non urgentes, l'intervenant se positionnera à un endroit sécuritaire, par exemple, l'entrée d'un champ ou d'une cour. Si des partenaires sont présents sur le lieu pour assurer la sécurité, l'option de s'arrêter en bordure de la route peut être évaluée.

#### **4.3.2. Le positionnement du véhicule au site d'intervention**

À l'arrivée sur les lieux, il faut s'arrimer avec le responsable du site afin de bien positionner le véhicule d'urgence et tenir compte des consignes à respecter. Ceci pour une question de sécurité, pour ne pas nuire aux interventions ou pour la protection de scène d'enquête. L'intervenant d'U-E doit respecter les périmètres.

Si le véhicule est stationné trop près du site de l'urgence environnementale, ceci peut augmenter les risques de collision ou d'impacts liés à l'émission de produits dangereux (ex. : changement de la direction des vents, panache toxique, BLEVE, etc.). Il faut agir de façon préventive et prévoir une porte de sortie.

En raison de la configuration des lieux ou d'un haut taux de circulation, il faut redoubler de prudence lors des interventions sur les autoroutes, les ponts, les viaducs, les courbes, les chemins forestiers, etc.

#### **4.3.3. L'intervention sur les terrains d'une industrie comme une papetière ou minière ou sur un chantier de construction**

L'intervenant doit se conformer aux directives du responsable qui représente l'entreprise ou du responsable du chantier de construction. Il doit respecter les limites de vitesse indiquées et suivre les corridors de circulation tout en portant une attention particulière à la machinerie circulant sur les lieux (angles morts différents). Selon l'entreprise impliquée, il faut parfois actionner les feux clignotants ou pivotants pour circuler sur le site.

#### **4.3.4. Les interventions près d'un chemin de fer**

Il est strictement interdit de circuler sur un chemin de fer, quel qu'il soit (voie d'évitement, gare de triage, etc.).

Il est primordial d'établir des canaux de communication lors des interventions à proximité des chemins de fer. Le numéro de téléphone afin de joindre la police du Canadien National (CN) est le 1 800 465-9239 et celui pour joindre la police du Canadien Pacifique (CP) le 1 800 716-9132.

Il est important de ne pas oublier qu'il existe des compagnies privées de chemins de fer, tels les Chemins de fer d'intérêt local (CFIL) et les chemins de fers industriels. Il faut donc s'assurer de communiquer avec le bon propriétaire du tronçon.

#### **4.3.5. Les interventions de suivi en bordure de route**

Lors d'arrêts en bordure d'une route, le Tome V Signalisation routière volume 3 du Ministère des Transports exige l'utilisation de feux clignotants ou pivotants jaunes. Lorsqu'une urgence environnementale survient en bordure d'une route, l'utilisation des feux clignotants ou pivotants rouges par le véhicule U-E est acceptable étant donné la présence d'autres véhicules possédant des feux clignotants ou pivotants jaunes.

Prévisible et programmable, l'intervention de suivi en bordure d'une route n'est habituellement plus une situation d'urgence. Ainsi, les premiers intervenants possédant des feux clignotants ou pivotants jaunes sur leurs véhicules ne sont plus présents pour assurer la sécurité des intervenants U-E.

À la suite d'une approbation reçue de la DGRH, la direction d'Urgence-Environnement permet l'utilisation des feux clignotants ou pivotants rouges des véhicules U-E. Cependant, elle recommande de rester le moins longtemps que possible sur les lieux, de trouver un stationnement ou une entrée éloignée des voies routières. Dans certaines situations, il est préférable de se faire accompagner par un véhicule du ministère des Transports du Québec (MTQ) pour assurer sa sécurité.

## **5. Le cadre d'utilisation des véhicules d'urgence en dehors des heures de travail**

Étant donné la mission d'U-E, les intervenants doivent être en mesure de se déplacer rapidement et de façon sécuritaire sur les lieux d'un sinistre, et ce, à toute heure du jour ou de la nuit.

Pour ce faire, les véhicules d'U-E doivent être disponibles en tout temps et les intervenants doivent être en mesure de les utiliser sans restriction ou être en mesure d'y accéder en moins de 20 minutes. Ces exigences peuvent, dans certains cas, engendrer des

désagréments pour certains intervenants, notamment lorsqu'ils n'ont qu'un seul véhicule à leur disposition et que ce dernier demeure au bureau lors de leur semaine de garde.

Les intervenants représentent le Ministère auprès de la population et ont la responsabilité d'offrir le service d'U-E dans leur région. Ces responsabilités sont encadrées par le *Règlement sur l'éthique et la discipline dans la fonction publique*. Les règles suivantes ont été développées de manière à respecter ce règlement tout en créant une souplesse qui permet aux intervenants d'U-E de remplir leur mandat en tenant compte des obligations reliées à la vie privée.

Les règles générales d'utilisation des véhicules d'urgence sont les suivantes :

- les véhicules peuvent être utilisés pour les déplacements entre le bureau et le domicile principal ou secondaire, et ce, afin de répondre aux appels d'urgence en tout temps;
- l'utilisation du véhicule d'urgence à des fins personnelles doit être limitée le plus possible, entre autres en privilégiant l'utilisation d'un autre véhicule, lorsque possible;
- les véhicules du Ministère sont des espaces sans fumée. Il est donc interdit de fumer dans les véhicules d'U-E.

Donc, de manière à réduire les désagréments liés au fait que les intervenants doivent conserver le véhicule d'urgence avec eux, l'utilisation des véhicules d'urgence à des fins personnelles est autorisée. Toutefois, les limites suivantes sont imposées lors de déplacement avec le véhicule :

- aucun achat d'alcool ou de cannabis;
- aucun déplacement à l'extérieur de la région administrative desservie sauf si la résidence principale est située à l'extérieur de celle-ci;
- aucun transport de marchandises pour des rénovations, des travaux ou un déménagement.

## 6. Les facteurs limitant les facultés

La conduite d'un véhicule d'urgence demande habituellement beaucoup plus d'attention que la conduite d'un véhicule de promenade. Avant de prendre la route, le conducteur doit connaître ses limites et il doit porter une attention à son niveau de fatigue et à son état de santé. Il doit en plus tenir compte des facteurs de stress reliés à l'intervention d'urgence qui est en cours.

### 6.1. L'alcool

Il est recommandé de limiter au maximum la consommation d'alcool durant les périodes de garde étant donné que les effets indésirables pour la conduite apparaissent avant la concentration maximale tolérée au Québec. Celle-ci est de 80 mg d'alcool par 100 ml de sang.

Il va sans dire que les intervenants d'urgence doivent toujours respecter la concentration maximale d'alcool prévue par la loi au Québec.

## 6.2. Le cannabis

Le cannabis produit des effets sur le cerveau qui nuisent à la conduite. Il entraîne une baisse de la vigilance, de la concentration et des réflexes, une mauvaise coordination, un allongement du temps de réaction, en plus d'affecter le jugement. On estime que conduire sous l'effet du cannabis double le risque d'être impliqué dans un accident de la route.

Le cannabis a été légalisé en octobre 2018 mais la conduite après en avoir consommé demeure interdite. Si les résultats sanguins indiquent que le conducteur a un taux de cannabis (ingrédient actif : tétrahydrocannabinol ou THC) égal ou supérieur aux taux déterminés par règlement fédéral, il pourrait être accusé en vertu du *Code criminel*. Les taux de THC déterminés sont les suivants :

- 2 nanogrammes de THC par millilitre de sang
- 5 nanogrammes de THC par millilitre de sang
- 2,5 nanogrammes de THC par millilitre de sang, combiné à un taux d'alcool égal ou supérieur à 50 milligrammes d'alcool par 100 millilitres de sang.

## 6.3. Les médicaments et autres substances

Certains médicaments ainsi que certaines substances peuvent altérer les facultés au point d'empêcher un intervenant d'utiliser le véhicule d'urgence de façon sécuritaire. Il est donc important de porter une attention particulière aux effets secondaires lors de l'utilisation de médicaments ou d'autres substances.

Dans l'éventualité où l'intervenant doit prendre des médicaments ayant des effets empêchant la conduite du véhicule d'urgence, il doit contacter son coordonnateur ou son directeur régional (ou son gestionnaire de garde) pour l'informer de la situation afin que des mesures soient prises pour éviter toute interruption de service d'U-E dans une région.

## 6.4. La fatigue et les maladies

La fatigue ainsi que certaines maladies peuvent avoir un impact important sur la vigilance et la concentration nécessaire à la conduite. Lors de la conduite de véhicule d'urgence, il est essentiel de tenir compte de ces aspects.

## 6.5. Le cellulaire et autre appareil muni d'une fonction téléphonique

La distraction au volant est devenue la 1<sup>ère</sup> cause d'accidents mortels sur les routes du Québec. L'interdiction d'utiliser un téléphone cellulaire au volant a été élargie lors de la refonte du CSR en 2018 afin de contrer cette cause.

Le Ministère a équipé la totalité des véhicules d'urgence avec des équipements mains libres. L'utilisation du cellulaire au volant doit donc se faire en mode mains libres ou avec les commandes vocales. **Même en situation d'urgence, il est interdit pour l'intervenant U-E de tenir le cellulaire en main durant la conduite du véhicule, incluant à l'arrêt sur un feu rouge ou dans un bouchon de circulation.**

Autres exemples de ce qui est interdit :

- brancher son cellulaire, au feu rouge, pour recharger la pile. Cela est considéré comme une utilisation;
- utiliser son téléphone alors que le véhicule est immobilisé au bord de la route. Immobiliser ne signifie pas stationner légalement;
- prendre des notes sur son téléphone au feu rouge.

### 6.5.1. Les communications en déplacement et sur les lieux

L'intervenant U-E doit positionner son véhicule dans un lieu sécuritaire s'il doit prendre des notes lors d'un appel lié à un cas urgent. S'il est dans l'incapacité de le positionner sécuritairement, il est préférable d'attendre avant de rappeler la personne.

De façon préventive, en plus des renseignements opérationnels relatifs à la situation d'urgence, il est souhaitable que l'intervenant d'urgence profite de l'appel pour demander à l'interlocuteur qui a signalé le cas, de lui indiquer quelles sont les conditions routières sur place.

## 7. Quoi faire en cas d'accident

Le GSSITR définit les instructions à suivre dans l'éventualité où un accident surviendrait et que le véhicule d'urgence serait impliqué. En résumé, l'intervenant, s'il est en état de le faire, doit documenter l'accident, prendre des photos et remplir le constat amiable.

S'il y a un ou des blessés, un corps policier doit être demandé sur les lieux et il y a obligation de porter assistance aux blessés selon ce qui est prescrit par la loi (devoir de citoyen).

Il est très important de communiquer avec le coordonnateur régional d'U-E ou le directeur régional (ou le gestionnaire de garde) afin de l'informer de l'accident et de l'impossibilité de répondre aux appels d'urgence, s'il y a lieu.

## 8. Conclusion

Un conducteur de véhicule d'urgence doit porter une attention particulière aux points suivants :

- connaître et suivre la réglementation en matière de conduite de véhicule et les directives du Ministère relativement à la conduite du véhicule d'urgence;
- se prévaloir des exemptions liées à la conduite d'urgence, seulement si la situation le nécessite et que l'action est sécuritaire;
- adapter sa conduite aux conditions ambiantes :
  - connaissance de ses propres limites et celles du véhicule;
  - conditions de la chaussée et du territoire à parcourir;
  - éclairage et conditions météorologiques;
  - etc.
- respecter et anticiper les actions et le comportement des autres conducteurs;
- demeurer courtois et préventif au niveau de la conduite du véhicule;
- ne pas assumer le rôle de signaleur;
- respecter les directives concernant l'utilisation du véhicule en dehors des heures ouvrables;
- aviser rapidement son coordonnateur ou directeur régional (ou le gestionnaire de garde) en cas de problématique liée à la conduite de véhicule d'urgence.

Bonne route!

## 9. Références

CAA QUÉBEC, 2020, Cellulaire au volant : ce qu'il faut savoir, <https://www.caaquebec.com/fr/auto/conseils/capsules-conseils/conseil/show/sujet/cellulaire-au-volant-ce-quil-faut-savoir/>

CENTRE DE FORMATION DE LA CORPORATION D'URGENCES-SANTÉ, 2005, *Guide conduite préventive*, Urgence-Santé, Montréal, 117 p.

CENTRE DE FORMATION SERVICE DE LA PRÉVENTION DES INCENDIES DE MONTRÉAL, mai 1993, *Conduire en situation d'urgence*, [Enregistrement vidéo], vidéocassette, 21 minutes.

CENTRE DE FORMATION SERVICE DE LA PRÉVENTION DES INCENDIES DE MONTRÉAL, 1993, *Conduire en situation d'urgence 1 – Attitudes*, Montréal, 11 p.

CENTRE DE FORMATION SERVICE DE LA PRÉVENTION DES INCENDIES DE MONTRÉAL, 1993, *Techniques de conduite I*, Montréal, 27 p.

CENTRE DE FORMATION SERVICE DE LA PRÉVENTION DES INCENDIES DE MONTRÉAL, 1993, *Techniques de conduite II*, Montréal, 18 p.

CENTRE DE FORMATION SERVICE DE LA PRÉVENTION DES INCENDIES DE MONTRÉAL, 1993, *Techniques de conduite III en urgence*, Montréal, 19 p.

CENTRE DE FORMATION SERVICE DE LA PRÉVENTION DES INCENDIES DE MONTRÉAL, 1994, *Conduire en situation d'urgence : Technique de conduite I*, [Enregistrement vidéo], vidéocassette, 16 minutes.

CENTRE DE FORMATION SERVICE DE LA PRÉVENTION DES INCENDIES DE MONTRÉAL, 1994, *Conduire en situation d'urgence : Technique de conduite II*, [Enregistrement vidéo], vidéocassette, 19 minutes.

CENTRE DE FORMATION SERVICE DE LA PRÉVENTION DES INCENDIES DE MONTRÉAL, 1994, *Conduire en situation d'urgence : Technique de conduite III*, [Enregistrement vidéo], vidéocassette, 15 minutes.

CSST, 2007, *Guide de prévention, Interventions sécuritaires en dépannage routier À l'intention des entreprises de dépannage routier et des conducteurs de dépanneuse*, 43 p.

Gouvernement du Québec, 2009, *Guide d'accompagnement 10-04 3 métiers 1 seul but*, [http://www.securitepublique.gouv.qc.ca/fileadmin/Documents/securite\\_incendie/publications/10\\_4\\_3\\_metiers/Guide\\_accompagnement.pdf](http://www.securitepublique.gouv.qc.ca/fileadmin/Documents/securite_incendie/publications/10_4_3_metiers/Guide_accompagnement.pdf), 18 p.

Groupe de travail interministériel sur les feux d'alerte, 2005, *Propositions de modifications à la réglementation touchant les feux clignotant d'alerte installés sur les véhicules routiers*, 16 p.

MDDELCC, mise à jour septembre 2015, *Guide santé-sécurité pour les interventions terrains régulières (GSSITR)*, 290 p.

MTQ, 2014, *Guide d'intervention pour l'assistance à l'utilisateur* - Version 3, 51 p.

SERVICE DE SÉCURITÉ INCENDIE DE MONTRÉAL, 2006, *Zone temporaire de contrôle de la circulation*,  
[http://securitepublique.gouv.qc.ca/fileadmin/Documents/securite\\_incendie/publications/10\\_4\\_3\\_metiers/carte\\_memoire.pdf](http://securitepublique.gouv.qc.ca/fileadmin/Documents/securite_incendie/publications/10_4_3_metiers/carte_memoire.pdf)

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC, 2016, *Classes de permis de conduire*,  
<https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/classes-permis-conduire.pdf>

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC, 2020, *Un permis de conduire 4A*,  
<https://saaq.gouv.qc.ca/permis-de-conduire/obtenir-permis/vehicule-urgence-classe-4a/>

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC, 2020, *État de santé et permis de conduire*,  
<https://saaq.gouv.qc.ca/permis-de-conduire/etat-sante-permis/>

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC, 2016, *Pour conduire un véhicule d'urgence*,  
<https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/conduire-vehicule-urgence.pdf>, 2 p.

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC, 2016, *Comportement – Distractions - Ce que dit la loi*,  
<https://saaq.gouv.qc.ca/securite-routiere/comportements/distractions/ce-que-dit-la-loi/>

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC, 2018, *Appareils électroniques portatifs*, <https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/feuille-appareils-electroniques-portatifs.pdf>, 2p.

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC, 2015, *Y'a des mots qui frappent*,  
<https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/mots-qui-frappent-affiche.pdf>, 1 p.

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC, 2020, *Comportements - Alcool au volant*,

<https://saaq.gouv.qc.ca/securite-routiere/comportements/alcool>

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC, 2020, *Comportements – Drogues et médicaments – Ce que dit la loi*, <https://saaq.gouv.qc.ca/securite-routiere/comportements/drogues-medicaments/ce-que-dit-la-loi/>

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC, 2019, *La fatigue au volant, conduisez reposé*, <https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/fatigue-volant-cause-deces.pdf>, 16 p.

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC, 2020, *Documentation - Code criminel*, <https://www.saaq.gouv.qc.ca/saaq/documentation/lois-reglements/code-criminel/>

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC, 2020, *Normes de sécurité des véhicules routiers*, <https://www.saaq.gouv.qc.ca/transport-biens/vehicule-lourd/verification-entretien-mecanique/normes-securite-vehicules-routiers/>

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC, 2020, *Véhicule lourd, Vérification mécanique périodique obligatoire*, <https://www.saaq.gouv.qc.ca/transport-biens/vehicule-lourd/verification-entretien-mecanique/verification-mecanique-obligatoire/>

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC, 2020, *Trouver un point de service*, <https://www.saaq.gouv.qc.ca/trouver-point-de-service/>

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC, 2018, *La ronde de sécurité*, <https://www.saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/guide-ronde-securite.pdf>, 176 p.

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC, 2015, *Heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds*, <https://www.saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/conduite-repos-vehicules-lourds.pdf>, 63 p.

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC, 2020, *Véhicules d'urgence : gyrophares, feux clignotants et sirène*, <https://saaq.gouv.qc.ca/transport-personnes/gyrophares-feux-clignotants/vehicules-urgence/>

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC, 2020, *Véhicules avec gyrophares ou feux clignotants jaunes*, <https://saaq.gouv.qc.ca/transport-personnes/gyrophares-feux-clignotants/gyrophares-feux-clignotants-jaunes/>

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC, 2018, *Protégez ceux qui vous protègent, respectez le corridor de sécurité*, <https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/protegez-ceux-qui-vous-protegent.pdf>, 2 p.

## 9.1. Lois et règlements

- [Code criminel](#)
- [Code de la sécurité routière \(CSR\)](#)
- [Règlement relatif à la santé des conducteurs](#)
- [Règlement sur les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds](#)
- [Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers](#)
- [Règlement sur les permis](#)
- [Règlement sur les points d'inaptitude](#)
- [Règlement sur les véhicules d'urgence et les véhicules munis de feux jaunes clignotants ou pivotants](#)