

TABLE DES MATIERES

UTILISATION DES FEUX BLEUS ET DE L'AVERTISSEUR SONORE PAR LES AMBULANCES PRIVEES	1
1. SITUATION	1
2. METHODOLOGIE	1
3. ANALYSE	1
3.1. Ampleur de la problématique	1
3.2. Définition de la mission urgente	1
3.3. Quelles sont donc les véhicules prioritaires ?	2
3.4. Quelles sont les conditions d'utilisation du feu bleu et de l'avertisseur sonore spécial ?	2
3.5. Quelle est la définition d'une ambulance ?	2
3.6. Transport en ambulance dans le cadre de l'A.M.U. (A.M.U.).	3
3.7. Transport non-urgent en ambulance	3
3.8. Politiques de constatation et de poursuite	3
3.9. Qu'enseigne-t-on au sein de l'ERIP et quelles sont les directives policières émises au sein des corps de police de la région bruxelloise ?	4
4. CONCLUSIONS	4
5. RECOMMANDATIONS ET PERSPECTIVES	4
NOTES	6

UTILISATION DES FEUX BLEUS ET DE L'AVERTISSEUR SONORE PAR LES AMBULANCES PRIVEES¹

1. SITUATION

Le Comité permanent P a constaté au travers des plaintes qu'il reçoit que certains services de police, singulièrement de la région bruxelloise, sont d'avis que les ambulances privées ne peuvent justifier des missions urgentes et donc ne peuvent faire usage de leurs feux bleus et de leur avertisseur sonore spécial. Selon eux, les missions urgentes relèvent strictement des seules ambulances du Service 100.

2. METHODOLOGIE

Après avoir fait le point sur l'ampleur du phénomène en se référant à quelques données statistiques, les dispositions légales qui concernent les véhicules prioritaires de tout type ainsi que celles relatives à l'Aide Médicale Urgente (AMU ci-après) et au transport non urgent en ambulance ont été analysées. Par ailleurs, eu égard à la situation décrite, il était intéressant de vérifier le contenu de la formation dispensée au sein de l'ERIP², mais aussi celui des directives policières internes, ceci afin d'éventuellement mettre en exergue un lien de cause à effet sur la compréhension évoquée supra qu'ont certains services de police.

3. ANALYSE

3.1. AMPLEUR DE LA PROBLEMATIQUE

Pour la période s'étalant du 1^{er} janvier 2008 au 31 décembre 2008, le parquet de Bruxelles a répertorié 16 dossiers liés à des infractions aux articles 37.2³, 37.3⁴ et 37.4⁵ de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975⁶ (NDLR : ils concernent les véhicules prioritaires). A ce jour, les suites réservées sont : (1) 6 affaires fixées devant le tribunal de police, (2) 1 affaire jugée devant le tribunal de police, (3) 6 dossiers classés sans suite, le paiement d'une transaction ayant éteint l'action publique, (4) 1 dossier toujours au stade de l'information suite au non paiement de la transaction que le parquet avait proposée et (5) 2 dossiers classés "sans suite". D'emblée, il peut être conclu que le phénomène est assez marginal. Cela étant, il n'en reste pas moins vrai qu'il mérite une attention particulière, singulièrement lorsque l'on sait que le contrôle d'une ambulance, privée ou non, en mission urgente pourrait avoir des conséquences particulièrement dramatiques.

3.2. DEFINITION DE LA MISSION URGENTE

Assez curieusement, la mission urgente n'a pas été définie par le législateur. Tout au plus l'article 37 dont il a déjà été question l'évoque en l'opposant à la mission normale. Ceci revient à dire que le caractère urgent d'une mission relève d'une appréciation de fait, celle-ci incombant au conducteur d'un véhicule prioritaire chargé d'exécuter ladite mission. Pour l'IBSR⁷, le conducteur d'un véhicule prioritaire peut, pour apprécier le caractère urgent de la mission, se référer au sens commun de la notion, c.à.d. la mission qui a pour but de protéger ou de sauvegarder un intérêt plus grand que l'intérêt de l'écoulement normal de la circulation. Un peu dans le même ordre d'idée, une proposition d'amendement de la loi visant à insérer un article 1^{er}bis dans la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968⁸ définit la mission urgente comme étant « *tout déplacement effectué en cas de risque de perturbation de l'ordre public, en vue de prévenir un dommage corporel ou matériel grave, effectif ou imminent ou afin de porter secours aux victimes, lorsque ce dommage prime l'intérêt de l'écoulement de la circulation tel qu'il est réglé par la loi...* ». Pour clôturer ce point, on peut encore relever qu'aux Pays-Bas, la mission urgente est définie en fonction des catégories de véhicules prioritaires. Ainsi, pour les ambulances, « *il s'agit du fait de se rendre sur les lieux d'un accident ou d'effectuer des transports urgents, lorsque l'on peut*

raisonnablement s'attendre à ce que des vies humaines soient effectivement et gravement menacées⁹ ».

3.3. QUELLES SONT DONC LES VEHICULES PRIORITAIRES ?

De nouveau, la législation belge ne définit pas non plus ce type de véhicule. Elle se limite à préciser de quels éléments un tel véhicule est équipé, notamment au travers de l'article 37.1 du Code de la Route (CR ci-après), lequel stipule que « *les véhicules prioritaires sont munis d'un ou de plusieurs feux bleus clignotants et d'un avertisseur sonore spécial* ». Ces éléments doivent évidemment être conformes à la réglementation technique. Il faut encore chercher dans les articles 28§2.1°c) et 43§2.3° de l'arrêté royal du 15 mars 1968¹⁰ pour trouver une énumération des véhicules autorisés à être équipés de tels éléments. Parmi ceux-ci figurent, entre autre, les ambulances et les véhicules d'intervention médicale urgente du service 100, les véhicules de police, ... et ce sans aucune distinction ou hiérarchisation entre eux. Ceci revient donc à dire qu'une ambulance même privée (répondant bien évidemment aux prescriptions techniques), est au sens de l'article 37 (NDLR : c.à.d. en mission urgente), tout aussi prioritaire qu'un véhicule d'un service d'incendie, de la protection civile ou encore de la police. Signalons que même si cette disposition ne reprend pas au rang des véhicules prioritaires les véhicules en service auprès d'un centre de transplantation d'organes et utilisés pour le transport urgent des organes prélevés ou pour le transport de l'équipe de transplantation, ceux-ci sont bien à considérer comme des véhicules prioritaires et peuvent donc être autorisés par le Ministre de la Mobilité et des Transports (après avis du Ministre de la Santé Publique) à être équipés des feux bleus et d'un avertisseur sonore spécial. L'usage de ces éléments n'est cependant autorisé que pour les missions en rapport avec l'objet de l'autorisation.

3.4. QUELLES SONT LES CONDITIONS D'UTILISATION DU FEU BLEU ET DE L'AVERTISSEUR SONORE SPECIAL ?

Les conditions sont énumérées dans les articles 37.1, 37.2 et 37.4 du CR. Elles ont été rappelées par le ministre de l'Intérieur par voie d'une circulaire¹¹ dans laquelle on peut lire que « *pour accomplir une mission urgente, le véhicule prioritaire doit utiliser les feux bleus clignotants et peut utiliser l'avertisseur sonore spécial. Pour accomplir une mission non urgente, il peut utiliser les feux bleus, mais ne peut utiliser l'avertisseur sonore spécial* ». Pour le commun des usagers, cette situation peut, à juste titre, apparaître quelque peu ambiguë dès lors qu'un véhicule prioritaire circulant feux bleus activés peut tout aussi bien être en mission urgente comme en mission de routine. Aussi, ne réserver l'usage des feux bleus qu'aux seules missions urgentes apparaîtrait plus logique aux yeux de tous, ce qu'un membre de l'IBSR avait d'ailleurs déjà relevé. Plus spécifiquement, selon l'article 37.4, lorsque la circulation est réglée par des signaux lumineux de circulation, le véhicule prioritaire utilisant l'avertisseur sonore spécial peut franchir le feu rouge après avoir marqué l'arrêt et à la condition qu'il n'en résulte pas de danger pour les autres usagers. En d'autres mots, trois conditions sont absolument requises pour franchir un tel feu en phase rouge : (1) la sirène doit être en fonction, (2) un arrêt doit être marqué et (3) les autres usagers ne peuvent être mis en danger. Il n'est donc pas question d'une priorité absolue et il est encore moins question pour le pilote d'un véhicule prioritaire de faire ce qui lui plaît. Il lui appartient de se limiter à respecter ce que le CR lui concède comme privilèges¹² que d'ailleurs la jurisprudence interprète strictement¹³.

3.5. QUELLE EST LA DEFINITION D'UNE AMBULANCE ?

L'article 1.68 de l'arrêté royal du 15 mars 1968 définit l'ambulance comme étant « *tout véhicule à moteur de catégorie M destiné au transport de personnes malades ou blessées et spécialement équipé à cette fin. Sont également considérés comme ambulance, les véhicules des services d'A.M.U. spécialement équipés pour transporter sur le lieu d'un accident une équipe médicale ainsi que son matériel* ». La catégorie M comprend les véhicules à moteur conçus et construits pour le transport de passagers et ayant au moins quatre roues¹⁴. Cette

disposition ne fait pas de distinction entre une ambulance privée et une ambulance œuvrant dans le cadre de l'A.M.U. (Service 100).

3.6. TRANSPORT EN AMBULANCE DANS LE CADRE DE L'A.M.U. (A.M.U.).

Tout d'abord, il y a lieu de faire remarquer que si pour tout le monde, le fait qu'un service d'incendie, par exemple, travaille dans ce cadre semble normal, il en est nettement moins vrai lorsqu'il s'agit de sociétés privées (service d'ambulances privées, hôpitaux privés, Croix-Rouge, ...). Pourtant, moyennant convention¹⁵ conclue avec l'Etat et respect des normes d'agrément, des personnes privées peuvent effectivement collaborer à l'A.M.U. C'est au ministre qui a la Santé Publique dans ses attributions qu'il revient de conclure lesdites conventions. Mais qu'est donc l'A.M.U. ? Il y a lieu de se référer à la loi du 8 juillet 1964 qui circonscrit et organise l'A.M.U.^{16 17}. On peut ainsi y apprendre que l'A.M.U. est « *la dispensation immédiate de secours appropriés à toutes les personnes dont l'état de santé par suite d'un accident ou d'une maladie soudaine ou de la complication d'une maladie requiert une intervention urgente après un appel au système d'appel unifié par lequel sont assurés les secours, le transport et l'accueil dans un service hospitalier adéquat* ».

Donc, une mission menée dans ce contexte est d'office à considérer comme une intervention urgente au sens de l'article 37 du CR. Par ailleurs, comme le précise la disposition, le simple fait de téléphoner à un opérateur du système d'appel unifié, autrement dit le 100, enclenche (si nécessaire) le mécanisme de l'A.M.U. par l'envoi d'une ambulance voire d'un médecin urgentiste. En d'autres mots, cet appel au centre 100 constitue la condition sine qua non de l'activation d'une ambulance 100 ou d'un service médical d'urgence.

3.7. TRANSPORT NON-URGENT EN AMBULANCE

Il s'agit du transport de patients moins valides qui, par exemple, se rendent à l'hôpital, chez le médecin ou qui doivent être transférés d'un établissement de soins à un autre (consultation, hospitalisation, convalescence...). Les transports non urgents recourent également les transports inter-hospitaliers et les transports médicalisés par ambulance spécialisée. Ce service est payant et cette matière relève des Communautés alors que l'A.M.U. relève du niveau fédéral. C'est donc par voie décrétole et par voie d'arrêtés d'exécution qu'elle est réglementée, du moins en théorie car les dispositions en la matière ne sont pas très abouties¹⁸. Ceci dit, cela n'empêche pas qu'un transport non urgent devienne urgent (usage des feux bleus et de l'avertisseur sonore spécial) au sens de l'article 37 du CR, et ce en fonction des circonstances de fait. Cela pourrait par exemple être le cas lors d'un transfert inter-hospitalier durant lequel l'état de santé du patient se dégrade soudainement et nécessite tout aussi soudainement des soins plus spécifiques au sein d'une infrastructure idoine. Par ailleurs, comme cela a déjà été dit ci-dessus, si l'ambulance privée est intégrée dans le dispositif de l'A.M.U., le simple fait d'être « requise » par le préposé du centre 100 l'oblige à assurer la mission urgente, ce qui l'autorise de facto à faire usage des feux bleus (obligatoire) et de l'avertisseur sonore spécial (facultatif), et ce dans les mêmes conditions que les services de police.

3.8. POLITIQUES DE CONSTATATION ET DE POURSUITE

Ces deux politiques ont été harmonisées par le biais de la circulaire COL 16 du 6 septembre 2006 (revue le 27 août 2007) du Collège des Procureurs généraux près les Cours d'appel. Elle concerne les infractions routières commises par des conducteurs à bord de véhicules prioritaires et en mission. Ainsi, tous les véhicules prioritaires tels que les ambulances, les véhicules des corps de pompiers ou encore ceux de la police banalisés ou non entrent en ligne de compte. A noter qu'elle s'applique encore par analogie aux policiers en formation à la conduite rapide sur la voie publique. Pour les détails des prescriptions, nous renvoyons le lecteur vers celle-ci. Ceci étant, sur le terrain proprement dit, une question se pose avec une certaine acuité et en substance quelle est l'opportunité d'un contrôle de police d'une ambulance circulant feux bleus et sirène actionnés ? Comme d'aucuns l'imaginent, un tel contrôle s'avère d'emblée délicat dès lors qu'il risque d'entraîner des conséquences fâcheuses, voire dramatiques. Au moindre doute concernant la précarité de l'état de santé de

la personne transportée, les policiers devraient laisser repartir immédiatement l'ambulance. Dans les cas les plus graves, il serait même souhaitable qu'ils accompagnent le transfert en libérant la voie.

Des contrôles a posteriori pourraient d'ailleurs être privilégiés pour autant que ceux-ci puissent se faire réellement.

3.9. QU'ENSEIGNE-T-ON AU SEIN DE L'ERIP¹⁹ ET QUELLES SONT LES DIRECTIVES POLICIERES EMISES AU SEIN DES CORPS DE POLICE DE LA REGION BRUXELLOISE ?

A l'ERIP, la législation relative à la circulation routière et aux diverses conditions techniques sont correctement abordées. L'absence de définition de la mission urgente y est soulevée sans pour autant préciser que l'urgence de la mission est à apprécier sur base de circonstances de fait. Les dispositions relatives à l'A.M.U., au transport médico-sanitaire "non urgent" et la problématique des ambulances privées n'y sont nullement évoquées. La politique de verbalisation des véhicules prioritaires fait partie du programme, bien qu'encore étudiée sous l'angle d'une directive du procureur du Roi de Bruxelles du 19 octobre 2005²⁰. Ceci dit les chargés de cours corrigent verbalement cet aspect des choses en traitant de la circulaire COL 16/2006 du Collège des procureurs généraux.

Au sein des zones de police de la Région bruxelloise, les directives édictées dans deux zones de police²¹ concernent globalement : (1) les dispositions des articles 37.2, 37.3 et 37.4 de l'AR du 1^{er} décembre 1975, (2) celles de la COL 16/2006 du Collège des procureurs généraux, (3) l'usage du code 3²² et (4) la facilitation des déplacements des véhicules prioritaires de la STIB ainsi que, en cas de doute, la possibilité de procéder à des vérifications sur le motif (opportunité) du déplacement auprès des différents dispatchings de la STIB. Aucune d'entre elles ne développe la notion d'urgence, ni d'ailleurs la problématique des ambulances privées. Toutes les autres zones de police ne donnent aucune directive en la matière, bien que cette assertion ne vaut pour la zone Bruxelles Capitale/Ixelles qui n'a répondu à aucun des courriers qui lui ont été adressés dans le cadre de cette enquête.

4. CONCLUSIONS

De tout ceci, le plus important à retenir, c'est qu'il y a lieu de ne pas confondre la notion d'urgence (Art. 37 du CR) qui n'est légalement pas définie et qui repose sur des circonstances de fait à apprécier *in concreto* de celle relative à l'Aide médicale urgente. Ces deux notions sont circonscrites par des dispositions distinctes et n'ont rien en commun, bien qu'elles permettent toutes deux de faire usage des feux bleus et de l'avertisseur sonore spécial.

Par ailleurs, exciper de la législation liée aux transports médico-sanitaires non-urgents pour affirmer qu'une ambulance privée ne peut assurer une mission urgente ne tient pas « la route ». Pour cause, comme précisé ci-dessus, ce sont les circonstances de fait qui déterminent si une mission est urgente ou non. Ainsi, il est faux d'affirmer, comme d'aucuns policiers, qu'une ambulance privée ne peut pas effectuer une mission urgente au sens de l'article 37 du Code de la route. En outre, une ambulance privée peut être amenée à œuvrer dans le cadre de l'Aide médicale urgente (moyennant convention), ce qui l'oblige, dès réquisition, d'exécuter une mission urgente.

Le flou qui règne dans certains esprits pourrait résulter du manque de (in)formation sur les nuances entourant l'urgence, l'aide médicale urgente et le transport médico-sanitaire non urgent. En tout état de cause, ces matières ne sont pas suffisamment explicitées pour permettre d'avoir une compréhension correcte et univoque.

Pour le surplus, la disparité, voire l'absence de disposition communautaire et régionale en matière de transport médico-sanitaire non-urgent ne sont pas de nature à faciliter la tâche des ambulanciers. Pour illustrer le propos, il suffit d'imaginer le transfert d'un patient d'un hôpital situé en communauté germanophone vers un centre hospitalier bruxellois ou l'inverse.

5. RECOMMANDATIONS ET PERSPECTIVES

Il serait souhaitable que le législateur définisse, dans un souci purement sécuritaire, la notion d'urgence. Par ailleurs, même si cela ne relève pas spécifiquement de la chose policière, le

transport médico-sanitaire non-urgent devrait également, selon le territoire auquel on se réfère, être mieux (davantage) circonscrit, voire harmonisé. Et si le législateur envisage d'apporter effectivement les précisions dont il vient d'être question, il serait intéressant qu'il tienne aussi compte des points à améliorer que l'IBSR a soulevés dans sa brochure sur les véhicules prioritaires²³, mais aussi de ceux relevés dans une contribution dans le journal de la police²⁴.

Enfin, la direction de la formation et les chefs de police devraient veiller à respectivement enseigner et diffuser les notions développées supra pour à l'avenir écarter tout malentendu.

NOTES

- 1 Dossier n° 94066/2007.
- 2 Eu égard à la proposition formulée dans le rapport 94066/2007.
- 3 Les feux bleus clignotants doivent être utilisés lorsque le véhicule prioritaire accomplit une mission urgente. Ils peuvent l'être pour l'exécution de toute autre mission.
- 4 L'avertisseur sonore spécial ne peut être utilisé que lorsque le véhicule prioritaire accomplit une mission urgente.
- 5 Lorsque la circulation est réglée par des signaux lumineux de circulation, le véhicule prioritaire utilisant l'avertisseur sonore spécial peut franchir le feu rouge après avoir marqué l'arrêt et à la condition qu'il n'en résulte pas de danger pour les autres usagers.
- 6 Arrêté Royal portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.
- 7 L'Institut Belge pour la Sécurité Routière, « Les véhicules prioritaires : tout n'est pas permis », in *Via Secura* n° 77, Revue 3/2008, pp. 12-15.
- 8 Proposition de MM. D'HOOOGHE et CALUWÉ du 8 janvier 2003, Sénat de Belgique, Session 2002-2003, n° 2-1402/2.
- 9 Idem note 7.
- 10 Réglementation générale sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité (M.B. du 28 mars 1968).
- 11 Circulaire ministérielle non publiée du 19 mai 2004.
- 12 Qui ne sont d'ailleurs que des exceptions à des principes généraux. Pour davantage de précisions, voyez l'IBSR, « Les véhicules prioritaires : tout n'est pas permis », in *Via Secura* n° 77, Revue 3/2008, p. 12-15, ainsi que Delphine BROGNEZ, « Véhicules prioritaires : la législation passée en revue », in *Le Journal de la police* – N° 7 – Septembre 2008, pp. 9-10.
- 13 VAN RAEMDONCK, K., « La priorité pour les véhicules prioritaires ne permet pas tout », in *Vigiles* – Revue du droit de la police, 1998, n° 5, pp. 15 à 26.
- 14 Article 1.1. de l'AR du 15 mars 1968.
- 15 Art. 3bis. Cette convention ne vise que les services/personnes privés.
- 16 M.B. du 25 juillet 1964.
- 17 Pour être très précis, signalons que cette matière ressort de la compétence fédérale et est à opposer au transport médico-sanitaire dit « non urgent » qui relève de la compétence des Communautés. De fait, il s'agit d'une matière dite « personnalisable ».
- 18 Pour en savoir plus, voyez pour la Communauté flamande le décret du 30 avril 2004 relatif au transport non urgent de patients couchés (M.B. du 22/06/2004) et son arrêté d'exécution du 17 mars 2006 (M.B. du 06/04/2006). Pour la Région wallonne, voyez le décret du 29 avril 2004 relatif à l'organisation du transport médico-sanitaire et deux arrêtés ministériels (du 26 octobre 2006, M.B. du 14/12/2006 et du 10 juin 2008, M.B. du 26/09/2008). Ils sont relatifs aux exigences de formation des secouristes ambulanciers. Au niveau de la Commission Communautaire de la Communauté Française (COCOF) soit la partie francophone de la Région de Bruxelles, la législation est inexistante. Enfin, pour la Communauté germanophone, voyez le décret du 04 juin 2007 (M.B. du 07/08/2007). Il traite du transport non urgent de patient.
- 19 Ecole Régionale et Intercommunale de Police.
- 20 Dont les prescrits sont quasi similaires à la circulaire COL 16/2006.
- 21 ZP Midi et Montgomery.
- 22 Notion non officielle utilisée, notamment au sein des services de police, pour désigner l'utilisation des feux bleus et de la sirène pour un véhicule prioritaire.
- 23 L'Institut Belge pour la Sécurité Routière, « Les véhicules prioritaires : tout n'est pas permis », in *Via Secura* n° 77, Revue 3/2008, pp. 12-15.

²⁴ Delphine BROGNEZ, « Véhicules prioritaires : la législation passée en revue », in *Le Journal de la police* – N° 7 – Septembre 2008, pp. 9-10.