

**GUIDE D'APPLICATION DE
LA NOTION D'IDENTIFICATION DE L'EXPLOITANT
EN VERTU DU
RÈGLEMENT D'APPLICATION DE LA LOI PECVL**

Direction du transport routier
des marchandises
2006-12-19

TABLE DES MATIÈRES

1.	Introduction.....	1
2.	Rappel des principales responsabilités des divers intervenants visés par la loi PECVL	2
2.1	Le propriétaire.....	2
2.2	L'exploitant.....	2
2.3	Le conducteur	2
2.4	L'intermédiaire	2
3.	Identification de l'exploitant lors de contrôle sur route.....	3
3.1	Procédure de contrôle routier	3
3.2	Transport de personnes.....	3
3.3	Transport général.....	4
3.3.1	Séquence de vérification et ordonnance des documents prévus au règlement.....	4
3.3.2	Méthode de vérification (transport général)	6
3.3.3	Transport forestier – Particularité.....	7
4.	Transport de matières en vrac, transport de neige et transport pour compte propre.....	8
4.1	Séquence de vérification et ordonnance des documents prévus au règlement.....	8
4.2	Méthode de vérification et ordonnance des documents prévus au règlement.....	9
4.2.1	Transport de vrac (sable, terre, gravier).....	9
4.2.2	Transport de neige, de glace et déneigement des routes.....	10
4.3	Méthode de vérification et ordonnance des documents prévus au règlement.....	10
5.	Identification de l'exploitant lors de contrôle sur route pour les véhicules immatriculés hors Québec.....	11
5.1	Méthode de vérification pour les véhicules immatriculés ailleurs au Canada	11
5.2	Méthode de vérification pour les véhicules immatriculés aux États-Unis.....	12
6.	Conseils utiles aux exploitants.....	12
7.	Coordonnées des partenaires gouvernementaux	13
Annexe 1	Exemples de situations possibles	15
Annexe 2	Autorisation de transport des bois – enregistrement d'un chargement.....	17
Annexe 3	National Safety Code and DOT Numbers	19

1. INTRODUCTION

De nouvelles dispositions de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds* (Loi PECVL) entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2007 afin d'améliorer et d'accélérer le processus d'identification des exploitants visés par la loi. Des dispositions du *Règlement d'application de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds* (règlement d'application) viennent préciser les mécanismes de contrôle de l'identification de l'exploitant prévus à la loi.

Ce guide vise à faciliter la compréhension des mécanismes réglementaires et législatifs prévus concernant l'identification de l'exploitant d'un mouvement de transport lors d'un contrôle routier effectué au Québec. Il s'adresse à tous les intervenants qui œuvrent dans le domaine du transport de personnes, du transport routier des marchandises, qu'ils soient propriétaires de véhicules lourds, exploitants, intermédiaires en services de transport ou agents de la paix effectuant le contrôle de véhicules lourds. Aux fins de ce guide, « agent de la paix » identifie les contrôleurs routiers ainsi que les policiers.

La Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds, adoptée en juin 1998, a été modifiée le 9 décembre 2005. Depuis le 1^{er} janvier 2006, la loi porte le titre de *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds* (Loi PECVL, L.R.Q. chapitre P-30.3). Pour l'application de cette loi, on entend par véhicule lourd, les véhicules routiers et les ensembles de véhicules routiers au sens du Code de la sécurité routière (CSR). Les changements apportés à l'identification de l'exploitant se retrouvent aux articles 42.1 à 42.6 de la loi ainsi qu'à l'article 2.1 du règlement d'application. Rappelons que cette loi vise l'amélioration de la sécurité des usagers de la route ainsi que la protection du réseau routier.

Les sections 3.2 à 4.3 inclusivement de ce guide d'application réfèrent aux véhicules lourds immatriculés par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). La section 5.1 fait référence aux véhicules lourds immatriculés dans les territoires et provinces canadiennes. La section 5.2, quant à elle, réfère aux véhicules immatriculés aux États-Unis.

Ce texte de vulgarisation ne remplace d'aucune façon les textes législatifs ou réglementaires. Les textes intégraux de la loi et du règlement d'application peuvent être consultés sur le site web de Publications du Québec :

<http://www.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/accueil.fr.html>

2. RAPPEL DES PRINCIPALES RESPONSABILITÉS DES DIVERS INTERVENANTS VISÉS PAR LA LOI PECVL

2.1 Le propriétaire

Le propriétaire doit notamment veiller au maintien du bon état mécanique des véhicules lourds immatriculés en son nom en s'assurant de :

- procéder à l'entretien préventif des véhicules;
- procéder aux réparations signalées à la suite de la vérification mécanique (rapport de ronde de sécurité);
- soumettre les véhicules à la vérification mécanique obligatoire ou en respectant les modalités du Programme d'entretien préventif (PEP), s'il y a lieu;
- de veiller à respecter toute autre obligation relative à la propriété du véhicule.

2.2 L'exploitant

L'exploitant doit notamment mettre en place des mécanismes de suivi afin de :

- veiller au respect des différentes normes et obligations prévues aux lois et règlements relativement à l'utilisation et l'opération des véhicules sous sa responsabilité (heures de conduite, dossier conducteur, etc.);
- s'assurer de la compétence et du bon comportement des conducteurs sous sa responsabilité.

2.3 Le conducteur

Le conducteur doit notamment :

- respecter le CSR et les différents règlements liés à la conduite des véhicules lourds.

2.4 L'intermédiaire

L'intermédiaire doit notamment :

- s'inscrire à la liste des intermédiaires en services de transport de la Commission des transports du Québec (CTQ);
- fournir une information complète et exacte en ce qui concerne les marchandises à être transportées.

3. IDENTIFICATION DE L'EXPLOITANT LORS DE CONTRÔLE SUR ROUTE

3.1 Procédure de contrôle routier

Lors d'une interception d'un véhicule lourd, l'agent de la paix est en droit d'exiger l'ensemble des documents relatifs au transport. Ce pouvoir lui est conféré notamment par l'article 519.67.1 du CSR et par l'article 49.2 de la Loi sur les transports et l'article 41 de la Loi PECVL. Le conducteur ou toute personne interpellée doit fournir les documents exigés par l'agent de la paix. Dans les faits, l'agent de la paix demande l'ensemble des documents lors de l'interception et les examine par la suite. Aux fins de ce document, on a découpé en plusieurs étapes les demandes des divers documents pour améliorer la compréhension du lecteur quant à l'ordonnance des documents à vérifier. On doit comprendre ainsi que les agents de la paix ne feront pas plusieurs demandes distinctes de documents, mais feront plutôt l'analyse de l'ensemble des documents obtenus selon les séquences et l'ordonnance indiquées dans ce document.

Il est à noter que pour les ensembles de véhicules, la loi prévoit, à l'article 42.2, que les véhicules formant un ensemble de véhicules sont réputés être exploités par l'exploitant du véhicule lourd **motorisé**.

3.2 Transport de personnes

Concernant ce type de transport, le dernier paragraphe de la section 2 du règlement d'application de la loi précise que dans le cas d'un autobus ou d'un minibus, une fiche journalière (note 1) doit être utilisée ou, à défaut de celle-ci, un rapport de ronde de sécurité (note 2).

Le transport par autobus ou minibus inclus :

- nolisé;
- scolaire;
- urbain – interurbain;
- touristique, aéroportuaire, privé;
- tout autre transport de personnes par autobus ou minibus.

La vérification des autobus et des minibus qui sont immatriculés par une autre administration au Canada ou aux États-Unis est faite conformément à la section 5 de ce document.

Séquence de vérification et d'ordonnance des documents

Lors du contrôle d'un mouvement de transport de personnes effectué par un autobus ou un minibus, l'agent de la paix procédera de la façon suivante pour identifier l'exploitant de ce mouvement.

Première étape

Il demandera au conducteur du véhicule sa fiche journalière (note 1). L'information inscrite sur cette fiche, sous la rubrique obligatoire, identifiant l'exploitant ou le transporteur, servira à identifier l'exploitant. Cette fiche est assujettie au *Règlement sur les heures de conduite et de travail* et sur le dossier du conducteur de véhicules lourds (décret 389-89) article 9.

NOTE 1 - Le prochain *Règlement sur les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds* doit être adopté et mis en application d'ici au 30 juin 2007. Toutefois, les exigences concernant l'inscription du nom de l'exploitant ou du transporteur sur la fiche journalière demeureront (nom et adresse du terminus d'attache et de l'établissement de l'exploitant).

Deuxième étape

Si l'exploitant ne peut être identifié à l'aide de la fiche journalière, il demandera le rapport de ronde de sécurité (note 2). L'information inscrite sur ce rapport, sous la rubrique obligatoire identifiant l'exploitant ou le transporteur, servira à identifier l'exploitant.

NOTE 2 - Le rapport de ronde de sécurité sera assujetti au *Règlement sur les normes de sécurité des véhicules lourds* dont la mise en vigueur est prévue le 1^{er} juillet 2007. D'ici là, cette étape de vérification ne s'applique pas.

Troisième étape

Si aucun de ces documents n'est obtenu, ou ne fournit pas l'information permettant d'identifier l'exploitant du véhicule lourd, la présomption prévue à l'article 42.6 de la loi s'appliquera. Dans ce cas, l'agent de la paix doit d'abord demander si le véhicule est loué. Il peut exiger le contrat de location en vertu de l'article 35, deuxième paragraphe du CSR. Ainsi, le propriétaire, ou si le véhicule est loué, le locataire de ce véhicule, sera alors présumé en exercer le contrôle.

3.3 Transport général

3.3.1 Séquence de vérification et d'ordonnance des documents prévus au règlement

Aux fins de ce guide, le transport général contre rémunération inclut le transport de marchandises générales ainsi que le transport de bois provenant de la forêt publique et de la forêt privée. Il exclut le transport des matières en vrac qui est traité à la section 4 de ce document. Le règlement d'application de la Loi PECVL prévoit un mécanisme devant servir à l'identification de l'exploitant en priorisant les différents documents et l'ordre dans lequel ils doivent être considérés.

Premièrement

Un document d'expédition conforme au *Règlement sur les exigences applicables aux documents d'expédition et aux contrats de location et de services* (règlement sur les documents d'expédition) (décret 61-2001, 24-01-2001).

Deuxièmement

À défaut d'un document d'expédition conforme, peut être utilisé tout autre document de transport permettant au conducteur de réaliser le mouvement de transport.

Troisièmement

À défaut d'un document de transport, une fiche journalière visée à l'article 519,10 du CSR et le rapport de ronde de sécurité sont utilisés.

Précisions sur le document d'expédition réglementé

Le document d'expédition dont il est question ici fait référence au *Règlement sur les exigences applicables aux documents d'expédition et aux contrats de location et de services* qui précise aux articles 3 et 4 ce qu'est un document d'expédition ainsi que les six dispositions minimales qu'il doit contenir. **Ce document doit obligatoirement être conservé à bord du véhicule.** Ce règlement découle de la Loi sur les transports (L.R.Q., c. T-12, a. 5, par. N et r). À noter que ce document peut être constitué de plusieurs pièces qui réunissent les renseignements requis suivants :

1. La description des marchandises ainsi que, s'il s'agit de plusieurs types de marchandises, leur quantité, soit en poids, en volume, en nombre d'éléments identifiables ou soit en nombre de contenants.
2. Un numéro de référence par document d'expédition. Ce numéro doit être présent, le cas échéant, sur toutes les pièces constituant le document d'expédition.
3. Le nom de l'expéditeur et celui de toute autre personne qui, le cas échéant, ont confié la marchandise à l'exploitant du véhicule lourd chargé d'en effectuer le transport ainsi que celui du destinataire ou du consignataire.
4. Le nom de l'exploitant qui effectue le transport et son numéro d'identification au Registre des propriétaires et exploitants de véhicules lourds visé à l'article 4 de la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds*, la date et le lieu de la prise en charge des marchandises par celui-ci ainsi que la destination de son voyage.
5. Le nom et le numéro d'identification, dans la liste visée à l'article 15 de cette loi, de l'intermédiaire en services de transport impliqué dans l'organisation du transport effectué par l'exploitant.

6. L'indication, **le cas échéant**, qu'il s'agit d'un transport successif effectué par plusieurs exploitants.

Toute personne qui inscrit un renseignement visé au paragraphe 4^e du premier alinéa sur le document d'expédition doit y apposer sa signature manuscrite ou électronique et y indiquer son nom, en lettres moulées, sa qualité et son adresse.

Mis à part le document d'expédition, on entend par le plus récent document de transport un document tel que par exemple :

- Un document d'expédition;
 - Un connaissement;
 - Un bon ou billet de livraison;
 - Une facture;
 - Autres documents.
- Synonyme (pro bill, way bill, etc.)

3.3.2 Méthode de vérification (Transport général)

Lors du contrôle d'un mouvement de transport général contre rémunération, l'agent de la paix procédera de la façon suivante pour identifier l'exploitant :

Première étape

Il demandera au conducteur :

- De lui présenter le plus récent document d'expédition conforme à la réglementation sur les documents d'expédition relatifs au mouvement de transport en cours. L'agent de la paix vérifie si le document remis est conforme à la réglementation.
- Si c'est le cas, le nom de l'exploitant ou du transporteur qui y est inscrit servira à identifier l'exploitant.
- Si le document est non conforme au règlement sur les documents d'expédition parce qu'il ne contient pas tous les éléments requis, l'agent de la paix passe à l'étape 2.

Deuxième étape

À défaut d'un document d'expédition conforme au règlement sur les documents d'expédition, peut être utilisé tout autre document de transport permettant au conducteur de réaliser le mouvement de transport. L'agent de la paix vérifie alors si le document obtenu permet tout de même l'identification de l'exploitant. Il peut s'agir du même document obtenu à la première étape.

Troisième étape

À défaut d'identification de l'exploitant par un ou des documents de transport (étapes 1 et 2), il demande au conducteur sa fiche journalière (note 1) et l'information inscrite à la rubrique obligatoire indiquant le nom de l'exploitant ou du transporteur servira à identifier l'exploitant. En l'absence de fiche journalière ou de l'information sur celle-ci, il demande le rapport de ronde de sécurité (note 2). L'information inscrite sur ce rapport de ronde de sécurité, sous la rubrique obligatoire, identifiant l'exploitant ou le transporteur, servira à identifier l'exploitant.

NOTE 1 - Le prochain *Règlement sur les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds* doit être adopté et mis en application d'ici au 30 juin 2007. Toutefois, les exigences concernant l'inscription du nom de l'exploitant ou du transporteur sur la fiche journalière demeureront (nom et adresse du terminus d'attache et de l'établissement de l'exploitant).

NOTE 2 - Le rapport de ronde de sécurité sera assujéti au *Règlement sur les normes de sécurité des véhicules lourds* dont la mise en vigueur est prévue le 1^{er} juillet 2007. D'ici là, cette étape de vérification ne s'applique pas.

Quatrième étape

Si aucun de ces documents n'est obtenu, ou ne permet pas d'identifier l'exploitant du véhicule lourd, la présomption prévue à l'article 42.6 de la loi s'appliquera. Alors, l'agent de la paix doit d'abord demander si le véhicule est loué. Il peut exiger le contrat de location en vertu de l'article 35, deuxième paragraphe du CSR. Ainsi, le propriétaire, ou si le véhicule est loué, le locataire de ce véhicule, sera alors présumé en exercer le contrôle.

Pour une meilleure compréhension, certains exemples de situations possibles sont inclus à l'annexe 1.

3.3.3 Transport forestier – particularité

A) En provenance de la forêt publique

Lors du contrôle d'un mouvement de transport effectué dans le cadre de transport de bois provenant de la forêt publique, (contrat d'approvisionnement et d'aménagement forestier {CAAF}), l'agent de la paix procédera de la même façon que celle prévue pour le transport général (voir section 3.3.1).

Particularité - Le ministère des Ressources naturelles et de la Faune émet un document (qui est conservé à bord du véhicule durant le mouvement de transport) identifié « Autorisation de transport de bois » (voir annexe 2). Ce document, s'il est correctement complété, peut être conforme au *Règlement sur les exigences applicables aux documents d'expédition et aux contrats de location et de services* et devrait être utilisé en priorité. La mention de transport successif, le cas échéant, pourrait être inscrite dans la section remarque, s'il y a lieu.

B) En provenance de la forêt privée (lot privé)

Lors du contrôle d'un mouvement de transport effectué dans le cadre de transport de bois provenant de la forêt privée, l'agent de la paix procédera de la même façon que celle prévue pour le transport général (voir section 3.3.1).

Particularité - Ce secteur d'activité ne comporte pas de document normalisé tel que le document émis par le ministère des Ressources naturelles et de la Faune pour le transport de bois en provenance de la forêt publique. Un document d'expédition conforme au *Règlement sur les exigences applicables aux documents d'expédition et aux contrats de location et de services* identifiant l'exploitant doit tout de même être conservé à bord du véhicule. Bien que non normalisées, des autorisations de livraison sont généralement émises par la majorité des papetières ou scieries par l'entremise des différents syndicats de producteurs de bois. Ce(s) document(s) précise(nt) habituellement le nom de l'exploitant ou du transporteur.

4. TRANSPORT DE MATIÈRES EN VRAC, TRANSPORT DE NEIGE ET TRANSPORT POUR COMPTE PROPRE

4.1 Séquence de vérification et d'ordonnance des documents prévus au règlement

La section suivante concerne des types de transport qui ne sont pas assujettis au *Règlement sur les exigences applicables aux documents d'expédition et aux contrats de location et de services* (décret 61-2001, 24-01-2001).

Le règlement d'application de la Loi PECVL prévoit un mécanisme devant servir à l'identification de l'exploitant en priorisant les différents documents et l'ordre dans lequel ils doivent être considérés. Ces mouvements de transports ne sont pas assujettis au règlement sur les documents d'expédition.

Premièrement

N'étant pas tenu d'avoir un document d'expédition conforme, peut être alors utilisé tout autre document de transport permettant au conducteur de réaliser le mouvement de transport.

Deuxièmement

À défaut d'un document de transport, une fiche journalière visée à l'article 519,10 du CSR et le rapport de ronde de sécurité sont utilisés.

4.2 Méthode de vérification et ordonnance des documents

4.2.1 Transport de vrac (sable, terre, gravier)

Lors du contrôle d'un mouvement de transport de matières en vrac, l'agent de la paix procédera de la façon suivante pour identifier l'exploitant :

Première étape

N'étant pas tenu d'avoir un document d'expédition conforme, peut être alors utilisé tout autre document de transport permettant au conducteur de réaliser le mouvement de transport. L'agent de la paix vérifie alors si le document obtenu permet l'identification de l'exploitant. Si c'est le cas, c'est le deuxième alinéa de l'article 2.1 du règlement d'application qui doit s'appliquer. Si l'identification n'est pas possible, il se réfère à l'étape suivante.

Particularité - Un document communément appelé certificat de pesée (émis par les carrières ou les sablières ou sur les chantiers de construction) lors de la prise en charge des marchandises est généralement conservé dans le véhicule durant le mouvement de transport. Sur la majorité des billets de pesée, c'est soit le nom du transporteur, le numéro de la plaque du véhicule, le nom du conducteur ou du client qui est inscrit. Ce document ou une copie est remis au requérant de service ou au client lors de la livraison de marchandises. Lorsqu'aucun certificat de pesée n'est émis à l'origine, une facture ou un billet de livraison est généralement conservé à bord du véhicule.

Deuxième étape

À défaut d'identification de l'exploitant par un ou des documents de transport (étape 1), l'agent de la paix se réfère au troisième alinéa de l'article 2.1 du règlement d'application. Il demande au conducteur sa fiche journalière (note 1), et l'information inscrite à la rubrique obligatoire indiquant le nom de l'exploitant ou du transporteur servira à identifier l'exploitant. En l'absence de fiche journalière, il demande le rapport de ronde de sécurité (note 2). L'information inscrite sur ce rapport de ronde de sécurité, sous la rubrique obligatoire identifiant l'exploitant ou le transporteur, servira à identifier l'exploitant.

Troisième étape

Aucun document n'est présenté ou les documents présentés ne permettent pas d'identifier l'exploitant. À défaut d'identification par le document obtenu, par la fiche journalière et par le rapport de ronde de sécurité, l'agent de la paix se réfère à l'article 42.6 de la loi et la présomption s'applique. Alors, l'agent de la paix demande en vertu de l'article 35 du CSR si le véhicule motorisé est loué. Le propriétaire ou le locataire du véhicule est présumé en exercer le contrôle.

4.2.2 Transport de neige, de glace et déneigement des routes

Lors d'un contrôle routier, l'agent de la paix procédera de la même façon que celle prévue pour le transport en vrac (voir section 4.2.1).

Particularité - Il n'y a généralement pas de document de transport à bord du véhicule sinon un coupon servant à confirmer et comptabiliser les mouvements de transport. Ces coupons n'indiquent généralement pas le nom de l'exploitant.

4.3 Transport pour compte propre

Lors d'un contrôle routier, l'identification de l'exploitant s'effectuera de la même façon que celle prévue pour le transport en vrac (voir section 4.2.1).

Particularité - Il s'agit ici généralement de transports de produits effectués par l'entreprise qui les a fabriqués. Différents documents sont habituellement utilisés pour accompagner la marchandise et sont conservés dans le véhicule durant le mouvement de transport. Ils portent différents noms et sont de différents formats. Il s'agit de « way bill », bon de livraison, facture, etc. et servent à confirmer la livraison de la marchandise chez le client ou l'entrepôt.

5. IDENTIFICATION DE L'EXPLOITANT LORS DE CONTRÔLE SUR ROUTE POUR LES VÉHICULES IMMATRICULÉS HORS QUÉBEC

Les dispositions spécifiques applicables pour les véhicules immatriculés hors Québec sont prévues à l'article 42.4 de la loi. Ces véhicules comprennent les camions, les ensembles de véhicules lourds ainsi que les autobus et les minibus.

« Lorsqu'un véhicule lourd immatriculé par une autre autorité administrative circule au Québec, la personne présumée contrôler l'exploitation de ce véhicule est celle dont le nom ou le numéro d'identification comme exploitant est consigné au certificat d'immatriculation du véhicule ou est attesté par un autre document délivré par cette autorité administrative ou est marqué sur ce véhicule conformément à une disposition législative ou réglementaire de celle-ci. ».

Le règlement d'application ne prévoit pas de dispositions spécifiques concernant les véhicules lourds immatriculés par une autre autorité administrative. L'identification de l'exploitant de ces véhicules s'effectue donc en vertu des dispositions de la loi.

5.1 Méthode de vérification pour les véhicules immatriculés ailleurs au Canada

Première étape

Lors de l'interception d'un véhicule immatriculé ailleurs au Canada, l'agent de la paix demandera le certificat d'immatriculation et/ou le document délivré par l'autorité administrative qui a émis l'immatriculation de ce véhicule. Si l'information contenue sur l'un ou l'autre de ces documents fournit clairement et spécifiquement le nom de l'exploitant (carrier, operator), cette information servira à identifier l'exploitant.

Deuxième étape

Si aucun de ces documents n'est obtenu, ou que l'information qui s'y trouve ne permet pas d'identifier l'exploitant du véhicule lourd, la présomption prévue à l'article 42.6 de la loi s'appliquera. Alors, l'agent de la paix doit d'abord demander si le véhicule est loué. Il peut exiger le contrat de location en vertu de l'article 35, deuxième paragraphe du CSR. Ainsi, le propriétaire, ou si le véhicule est loué, le locataire de ce véhicule, sera alors présumé en exercer le contrôle.

Particularités

Les autres administrations canadiennes publient pour la plupart un document attestant de l'identité de l'exploitant qui peut aussi être désigné comme « operator », « carrier », etc. La liste en annexe 3, fournie à titre indicatif, indique les types de document émis par les autres administrations canadiennes où l'on peut retrouver le nom et le numéro d'identification de l'exploitant (National Safety Code – NSC). **Cette liste est fournie à titre indicatif seulement, puisque ces administrations pourraient apporter des changements à leurs documents sans en aviser le Québec. Il appartient donc au lecteur de valider l'information périodiquement ou selon les besoins.**

5.2 Méthode de vérification pour les véhicules immatriculés aux États-Unis

Particularités

En vertu du « Code of Federal Regulations », Title 49, article 390.21, la réglementation américaine rend obligatoires l'inscription du nom du transporteur (carrier) ainsi que le numéro du US DOT sur les deux côtés du véhicule lourd motorisé. À noter, qu'il n'y a aucune obligation de conserver à bord du véhicule le document émis à cet effet par le gouvernement fédéral américain.

Première étape

Lors de l'interception d'un véhicule immatriculé aux États-Unis, l'agent de la paix procédera à l'identification de l'exploitant en utilisant l'information inscrite sur les deux côtés du véhicule lourd motorisé.

Deuxième étape

Si l'information concernant le « carrier » et son US DOT est absente ou illisible et ne permet pas d'identifier l'exploitant du mouvement de transport, la présomption prévue à l'article 42.6 de la loi s'appliquera. Alors, l'agent de la paix doit d'abord demander si le véhicule est loué. Ainsi, le propriétaire ou si le véhicule est loué, le locataire de ce véhicule sera alors présumé en exercer le contrôle.

6. CONSEILS UTILES AUX EXPLOITANTS

- S'assurer que le document d'expédition réglementé, le cas échéant, est bien complété, identifie clairement l'exploitant et est conservé à bord du véhicule.
- S'assurer que les divers documents de transport à bord du véhicule indiquent clairement le nom de l'exploitant.
- S'assurer d'identifier clairement l'exploitant sur la fiche journalière ainsi que sur le rapport de ronde de sécurité (dont la mise en vigueur est prévue le 1^{er} juillet 2007).
- S'assurer dans les cas de location de véhicule à court terme (moins d'un an) que le contrat de location est conservé à bord du véhicule et qu'il indique clairement le nom du locataire qui exploite le véhicule. S'assurer également que le conducteur le présente lors d'une vérification par un agent de la paix.
- S'assurer que le nom de l'exploitant inscrit sur l'un ou l'autre des documents remis à l'agent de la paix correspond à la dénomination exacte de celui-ci inscrit au registre de la CTQ ou au Registraire des entreprises (REQ).

7. COORDONNÉES DES PARTENAIRES GOUVERNEMENTAUX

Ministère des Transports du Québec

Sans frais : 1-888-355-0511

Internet : www.mtq.gouv.qc.ca

Commission des transports du Québec

Sans frais : 1-888-461-2433

Internet : www.ctq.gouv.qc.ca

Société de l'assurance automobile du Québec et Contrôle routier Québec

Québec : 418-643-7620

Montréal : 514-873-7620

Sans frais : 1-800-361-7620

Internet : www.saaq.gouv.qc.ca

ANNEXE 1 – EXEMPLES DE SITUATIONS POSSIBLES

Première étape

Lors d'une vérification d'un mouvement de transport par un agent de la paix, ce dernier demande au conducteur de véhicule lourd le ou les documents de transport.

- A) Un document est présenté et il est conforme à la réglementation et permet d'identifier l'exploitant. Ce document **doit être utilisé prioritairement** tel que prévu au premier alinéa de l'article 2.1 du règlement d'application.
- B) Deux documents ou plus sont présentés et ils sont conformes. L'agent de la paix doit effectuer sa vérification en se référant au document le plus récent. À ce moment, l'agent de la paix en priorise un en utilisant l'information concernant l'exploitant contenu sur la fiche journalière afin de corroborer l'information inscrite à la rubrique exploitant sur le document de transport permettant d'identifier l'exploitant. En l'absence de fiche journalière (voir note 1), il utilise l'information concernant l'exploitant inscrit sur le rapport de ronde de sécurité (voir note 2) en procédant de la même façon afin de corroborer l'information inscrite sur le document d'expédition.

Deuxième étape

Le document présenté n'est pas conforme (il manque une ou des informations) **mais permet tout de même d'identifier clairement l'exploitant**. Il peut s'agir du même document ou d'un billet de livraison, d'une facture, etc. Dans ce cas, c'est le deuxième alinéa de l'article 2.1 du règlement d'application **qui doit s'appliquer**.

NOTE - La rubrique doit identifier l'exploitant par la mention « exploitant ou transporteur ». Si la rubrique indique par exemple la mention « transport », cette information n'identifie pas nécessairement et clairement l'exploitant. Il peut s'agir par exemple d'un intermédiaire en transport qui s'est occupé de l'organisation du transport et qui n'est pas nécessairement l'exploitant.

Troisième étape

Le document présenté à l'étape 2 ne permet pas d'identifier clairement l'exploitant du mouvement de transport en cours. Alors, **l'agent de la paix se réfère au troisième alinéa de l'article 2.1 du règlement d'application** et demande au conducteur sa fiche journalière (note 1) afin d'identifier l'exploitant. À défaut, il utilise le rapport de ronde de sécurité (note 2).

NOTE 1 - Le prochain *Règlement sur les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds* doit être adopté et mis en application d'ici au 30 juin 2007. Toutefois, les exigences concernant l'inscription du nom de l'exploitant ou du transporteur sur la fiche journalière demeureront (nom et adresse du terminus d'attache et de l'établissement de l'exploitant).

NOTE 2 - Le rapport de ronde de sécurité sera assujéti au *Règlement sur les normes de sécurité des véhicules lourds* dont la mise en vigueur est prévue le 1^{er} juillet 2007. D'ici là, cette étape de vérification ne s'applique pas.

Quatrième étape

Aucun document n'est présenté. À défaut d'identification par les documents obtenus ou par absence de document d'expédition, de fiche journalière et de rapport de ronde de sécurité, l'agent de la paix se réfère directement à l'article 42.6 de la loi et la présomption s'applique. **Dans ce cas, l'agent de la paix demande en vertu de l'article 35 du CSR si le véhicule motorisé est loué. Le propriétaire ou le locataire du véhicule est présumé en exercer le contrôle.**

ANNEXE 2 – AUTORISATION DE TRANSPORT DES BOIS – ENREGISTREMENT D'UN CHARGEMENT

Ressources naturelles
et Faune
Québec

**AUTORISATION DE TRANSPORT DES BOIS
ENREGISTREMENT D'UN CHARGEMENT**

AT

Unité de compilation		Provenance		Titulaire	

Destination du chargement (usine)	Immatriculation du véhicule		Remarque
	Tracteur	Remorque	
Prénom et nom du conducteur	Unité de gestion	Essence	Volume solide ou Nbre de grumes
	R	F P M	
Signature du préposé au chargement	Vieux bois ☐ Chargement incomplet ☐		* Coordonnées G. P. S.
Expéditeur	Latitude N		Longitude O
Nom de l'exploitant / transporteur		NIR ou équivalent	
Remarques:			

Signature du préposé à l'arrivée

Signature du mesureur

Matricule du mesureur

Date d'arrivée

Année Mois Jour

Heure (24:00)

* Échantillon n°

T Masse / volume ☐
Y Conventionnel ☐
P
E

(2006-03)

Administration	Exemples de NSC/DOT	Caractéristiques du Code canadien de sécurité
Colombie-Britannique	NSC no. 200000000	« Owner's Certificate of Insurance and Vehicle License » - 15 cm x 13 cm - Gardé à bord du véhicule « Safety Certificate » - Grand Format - Aucune exigence sur la garde du document Appellation : National Safety Code Number Abréviation : NSC no. and name Nombre de caractères - Entreprise : Total de 9 caractères, il doit toujours débuter par un « 2 » suivi de 2 chiffres, un tiret, 3 chiffres, un tiret, 3 chiffres - Individu : Total de 9 caractères, il doit toujours débuter par un « 0 » suivi de 2 chiffres, un tiret, 3 chiffres, un tiret, 3 chiffres Format - Entreprise : 200-000-000 à 299-999-999 - Individu : 000-000-000 à 099-999-999
Alberta 	Carrier number : AB123-4567	« Safety Fitness Certificate » - Grand format - Gardé à bord du véhicule Appellation : NSC number Abréviation : -- Nombre de caractères : Total de 9 caractères, code d'administration AB, 3 chiffres, un tiret, 4 chiffres Format : AB000-0000 à AB999-9999 Endroit : Sur le « Safety Fitness Certificate » : au recto, en haut à gauche, sous « Certificate Number »
Manitoba 	NSC : MB9912345	« Vehicle Registration Card/Carte d'immatriculation du véhicule » - Format porte-monnaie « Certificate of Safety Rating/Certificat de cote de sécurité » - Grand format - Aucune exigence sur la garde du document Appellation : Code canadien de sécurité no./National Safety Code # Abréviation : « Vehicle Registration Certificate Card/Carte d'immatriculation du véhicule » : NSC NSC « Certificate of Safety Rating/Certificat de cote de sécurité » : aucune Nombre de caractères : Sans tiret, total 9 caractères, code d'administration MB suivi de 7 chiffres. Au centre, à droite Format : MB0000001 à MB9999999

Administration	Exemples de NSC/DOT	Caractéristiques du Code canadien de sécurité
Nouveau-Brunswick 	NSC : NB1234567	« Vehicle Registration/Immatriculation du véhicule » - Gardé à bord du véhicule « Commercial Vehicle Registration Certificate for extra-provincial carriers » - Aucune exigence sur la garde du document Appellation : National Safety Code No./No du Code de sécurité Abréviation : Sur le « Vehicle Registration/Immatriculation du véhicule » : NAT. SAFETY CODE CAN. DE SÉCURITÉ Sur le « Certificat of Registration » : NSC# Nombre de caractères : Total 9 caractères sans tiret, code d'administration NB suivi de 7 chiffres Format : NB0000000 à NB9999999 Endroit : Sur le « Vehicle Registration/Immatriculation du véhicule » au recto, au centre, à gauche Sur le « Commercial Vehicle Registration Certificate for extra-provincial carriers » : ??
Terre-Neuve et Labrador 	NSC# : NFDC00000655	« Vehicle Permit » - Gardé à bord du véhicule - Aucun certificat d'aptitude à la sécurité émis Caractéristiques du Code canadien de sécurité Appellation : NSC Abréviation : NSC# Nombre de caractères : Total de 12 caractères sans tiret, code d'administration NF suivi de 2 alphanumériques (lettre ou chiffre) et de 8 chiffres Format : NFXX00000000 à NFXX99999999 Endroit : « Vehicle Permit » : au recto
Territoires-du-Nord-Ouest 	NSC No : NT-00505	« Vehicle Registration Certificate/Certificat d'immatriculation » - Gardé à bord du véhicule « NSC Certificate » - Gardé à bord du véhicule s'il circule hors du territoire de l'administration Appellation : NSC Number Certificate Abréviation : NSC Nombre de caractères : 7 caractères, lettres NT, un tiret, suivi de 5 chiffres Format : de NT-00000 à NT-99999 Endroit : « Vehicle Registration Certificate/Certificat d'immatriculation » : au recto, au centre, à droite « NSC Certificate » : au recto en haut, à droite

Administration	Exemples de NSC/DOT	Caractéristiques du Code canadien de sécurité
Nouvelle-Écosse 	NSC Number : NSMILLE759610002	« Vehicle Permit » - Gardé à bord du véhicule « Safety Fitness Certificate » - Grand format Appellation : National Safety Code Abréviation : ?? Nombre de caractères : 16 caractères, code d'administration NS suivi des 5 premières lettres du nom du transporteur et de 9 chiffres Format : NSXXXXX000000000 à NSXXXXX999999999 Endroit : Sur le « Safety Fitness Certificate » ?? Sur le « Vehicle permit » en bas à droite
Nunavut 	NSC No : NU-00505	Cette administration n'est pas soumise aux normes relatives au Certificat d'aptitude à la sécurité et au Code canadien de sécurité
Ontario 	Commercial Vehicle Operator's Registration No : 123-456-789	« CVOR Certificate/Certificat d'immatriculation UVU » - Format porte-monnaie - Tout conducteur doit porter l'original ou une copie Appellation : Commercial Vehicle Operator's Registration/Immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire Abréviation : En anglais CVOR. En français IUVU Nombre de caractères : Total de 9 caractères, 3 chiffres, un tiret, 3 chiffres, un tiret, 3 chiffres Format : 000-000-000 à 999-999-999 Endroit : Sur le « CVOR Certificate/Certificat d'immatriculation UVU » : au recto, au centre du certificat
Île-du-Prince-Édouard 	ID/NSC # 001234	« Vehicle Permit » - Gardé à bord du véhicule « Plate Permit » - Gardé à bord du véhicule « National Safety Code Certificate » - Émis sur demande - Aucune exigence sur la garde du véhicule Appellation : National Security Code Abréviation : ID/NSC # Nombre de caractères : Minimum de 3 caractères, maximum 8 caractères, sans tiret, code d'administration PE suivi d'un chiffre minimum et de 6 chiffres maximum Format : PE0 à PE999999 (les lettres PE ne sont pas imprimées) Endroit : « Vehicle Permit » : au recto, en haut, au centre « Plate permit » au recto, en haut, à gauche « National Safety Code Certificate » au-dessus de la section « Rating »

Administration	Exemples de NSC/DOT	Caractéristiques du Code canadien de sécurité
Saskatchewan 	National Safety Code # SK 1234567	« Certificate of Registration » - Gardé à bord du véhicule ou sur le conducteur « Certificate of Safety Fitness » - Grand format - Aucune exigence sur la garde du document Appellation : National Safety Code number Abréviation : NSC Nombre de caractères : Total 9 caractères sans tiret, code d'administration SK suivi de 7 chiffres Format : SL0000000 à SK9999999 Endroit : Sur le « Certificate of Registration » au recto, au centre
Yukon 	NSC No : YT149	« Vehicle Registration/Certificat d'immatriculation » - Gardé à bord du véhicule « Safety Fitness Rating Certificate » - Format lettre - Gardé à bord du véhicule Appellation : National Safety Code Abréviation : NSC no. *N° de Code canadien de sécurité (CCS) Nombre de caractères : Minimum de 3 caractères et maximum 5 caractères, sans tiret, les lettres YT suivies d'au moins un chiffre et d'au plus 3 chiffres Format : De YT0 à YT999 Endroit : « Vehicle Registration/Certificat d'immatriculation » : Dans la section 1, en bas, au centre. Dans la section 2, en bas, au centre
États-Unis 	USDOT123456	- Apparaissent sur les deux côtés du véhicule motorisé, le nom du transporteur ainsi que le numéro d'identification (US DOT)