

GUIDE

SUR LA LOI

concernant les propriétaires, les exploitants
et les conducteurs de véhicules lourds
et ses règlements



Cette publication a été réalisée par la Direction du transport routier des marchandises et éditée par la Direction des communications du ministère des Transports du Québec.

Le contenu de cette publication se trouve sur le site Web du Ministère à l'adresse suivante : www.mtq.gouv.qc.ca.

Pour obtenir des renseignements, on peut :

- ▶ composer le 511 (au Québec) ou le 1 888 355-0511 (ailleurs en Amérique du Nord)
- ▶ consulter le site Web au www.mtq.gouv.qc.ca
- ▶ écrire à l'adresse suivante : Direction des communications
Ministère des Transports du Québec
700, boul. René-Lévesque Est, 27^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

© Gouvernement du Québec, ministère des Transports du Québec, 2015

ISBN 978-2-550-73608-0 [PDF]

Dépôt légal – 2015

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Tous droits réservés. Reproduction à des fins commerciales par quelque procédé que ce soit et traduction, même partielles, interdites sans l'autorisation écrite des Publications du Québec.

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	1
Définitions	2
Champ d'application de la Loi PECVL	4
Exemptions prévues à la Loi PECVL	4
Les personnes exemptées	4
Les véhicules exemptés	5
Mécanismes de la Loi PECVL	6
Mécanisme d'entrée	6
Mécanisme de suivi	6
Mécanisme de sanction	7
Cotes de sécurité	7
Responsabilités des intervenants	8
Le propriétaire	8
L'exploitant	8
Le conducteur	9
L'intermédiaire en services de transport	9
Moyens pour identifier l'exploitant d'un véhicule lourd lors d'un contrôle sur route	10
Transport de marchandises contre rémunération et pour le compte d'autrui	10
Transport de marchandises pour compte propre	11
Transport de matières en vrac	12
Transport forestier	12
Transport de personnes	13
Véhicules immatriculés hors Québec	13
Véhicules immatriculés ailleurs au Canada	13
Véhicules immatriculés aux États-Unis	13
Documentation	14
Le document d'expédition	14
Le marquage	15
Exemple de marquage conforme	16
Exemples de marquage non conforme	17
Le connaissance	18
Conseils aux exploitants	19
Exemples de situations	20
Annexe 1	23
Annexe 2	24
Annexe 3	26
Documents de référence	27

Avertissement

Le présent document fournit de l'information sur la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds (Loi PECVL) et les règlements qui en découlent. Cet outil d'information et de vulgarisation n'a aucune portée légale. Pour une information complète sur la Loi, nous vous invitons à consulter les textes législatifs ou réglementaires sur le site Internet des Publications du Québec.

INTRODUCTION

L'Assemblée nationale du Québec a adopté en 1998 la Loi concernant les propriétaires et les exploitants de véhicules lourds¹ (Loi PEVL). Cette loi a pour objectifs d'accroître la sécurité des usagers de la route sur les chemins ouverts à la circulation publique et de préserver l'intégrité de ces chemins. À cet effet, elle met en place des mécanismes permettant d'identifier les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds qui semblent avoir un comportement à risque afin d'intervenir auprès d'eux. Elle instaure, entre autres, un système de cotes de sécurité applicables aux entreprises du domaine du transport routier des personnes et des marchandises.

La Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds [Loi PECVL] prévoit aussi le suivi du comportement des propriétaires, des exploitants et des conducteurs de véhicules lourds. Lors d'un mouvement de transport, l'identification de chacun des intervenants est essentielle à une application efficace de la Loi. Des outils doivent donc être mis à la disposition des agents de la paix afin d'assurer une identification efficace des intervenants.

Dans le but de résoudre les problématiques concernant l'identification de l'exploitant de véhicules lourds, le gouvernement du Québec adoptait en 2001 le Règlement sur les exigences applicables aux documents d'expédition et aux contrats de services². En 2006, les modifications apportées ont notamment permis d'encadrer les conducteurs de véhicules lourds et de prévoir de nouvelles dispositions à la Loi et au Règlement d'application de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds [Règlement d'application de la Loi PECVL] pour entre autres faciliter l'identification des exploitants de véhicules lourds.

Ainsi, le présent guide vise à améliorer la compréhension de la Loi PECVL et des règlements qui en découlent, à faciliter l'identification de l'exploitant et à transmettre l'information sur la documentation utilisée dans le processus d'identification de l'exploitant d'un mouvement de transport.

-
1. En 2006, à la suite d'une modification législative, la Loi intègre les conducteurs dans son champ d'application. Désormais, il s'agit de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds.
 2. Le 18 juin 2015, ce règlement a été modifié. Désormais, il s'agit du Règlement sur les exigences applicables aux documents d'expédition.

DÉFINITIONS

Conducteur : toute personne physique qui conduit un véhicule lourd et qui est titulaire d'un permis de conduire délivré par la Société de l'assurance automobile du Québec [SAAQ].

Connaissance : écrit qui constate le contrat de transport de biens. Il fournit l'information relative entre autres à l'expéditeur, au destinataire, au contenu d'un envoi ainsi que les conditions d'expédition.

Document d'expédition : document exigé en vertu du Règlement sur les exigences applicables aux documents d'expédition et qui contient les renseignements relatifs à la marchandise depuis son lieu de prise en charge jusqu'à sa destination.

Le document d'expédition peut être composé d'un ou de plusieurs documents [connaissance, facture, feuille de route, bon de livraison...].

Document d'expédition de matières dangereuses : document d'expédition comportant des renseignements additionnels exigés dans le Règlement sur le transport des matières dangereuses.

Exploitant : toute personne (physique ou morale) qui contrôle l'exploitation d'un véhicule lourd.

Les exploitants peuvent être propriétaires du ou des véhicules qu'ils utilisent ou les utiliser selon les conditions d'un contrat de location ou de sous-traitance.

Fiche journalière : document sur lequel le conducteur inscrit tous les renseignements concernant ses activités quotidiennes telles que les heures de conduite, les heures de travail et les heures de repos.

Intermédiaire : toute personne ou entreprise qui, contre rémunération, intervient directement ou indirectement dans une transaction avec des tiers ayant pour objet le transport par véhicule lourd de personnes ou de biens.

Locataire : toute personne qui loue un véhicule lourd.

Si le véhicule est loué pour plus d'un an ou acquis par crédit-bail, le locataire est aussi considéré comme propriétaire.

Marquage : apposition sur le véhicule lourd motorisé du nom et du Numéro d'identification au Registre des propriétaires et exploitants de véhicules lourds (NIR) de la Commission des transports du Québec (CTQ).

Propriétaire : toute personne physique ou morale qui immatricule un véhicule lourd à son nom (qu'elle en soit propriétaire ou locataire pour un an ou plus) ou toute personne qui acquiert un tel véhicule par crédit-bail.

Transport de marchandises contre rémunération et pour le compte d'autrui : activité principale du transporteur qui effectue le transport de marchandises pour le compte d'un client **moyennant rémunération**.

Transport de marchandises pour compte propre : transport **avec ou sans rémunération**, effectué par une personne dont l'activité principale n'est pas le transport de marchandises.

Même si la personne ou l'entreprise est payée pour faire le transport, il n'en demeure pas moins que son activité principale n'est pas le transport.

Transport de matières en vrac : transport de matières en vrac au sens du Règlement sur le courtage en services de camionnage en vrac.

Transport de personnes : transport de passagers par autobus ou par minibus.

► CHAMP D'APPLICATION DE LA LOI PECVL

La Loi PECVL vise l'ensemble des véhicules lourds immatriculés ou non au Québec, circulant sur les chemins ouverts à la circulation publique³ de la province et les véhicules lourds immatriculés au Québec circulant ailleurs au Canada. Sont considérés comme **véhicules lourds** les véhicules routiers dont le poids nominal brut est de 4 500 kg ou plus ou les ensembles de véhicules routiers dont le poids nominal brut combiné totalise 4 500 kg ou plus. Sont aussi des véhicules lourds, sans égard à leur PNBV⁴ :

- les autobus, les minibus ;
- les dépanneuses ;
- les véhicules routiers transportant des matières dangereuses nécessitant l'apposition de plaques de danger.

Les intervenants visés par la Loi sont les propriétaires, les exploitants, les conducteurs et les intermédiaires en services de transport.

Toute personne qui désire mettre en circulation ou exploiter un véhicule lourd au Québec, immatriculé au Québec ou à l'extérieur du Canada, doit s'inscrire, sauf exception, au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds (RPEVL) de la CTQ.

Exemptions prévues à la Loi PECVL

Les personnes exemptées

Le Règlement d'application de la Loi PECVL exempté les catégories de personnes suivantes de **l'inscription au RPEVL** :

- le propriétaire et l'exploitant d'un véhicule lourd qui utilisent un tel véhicule requis par un service d'urgence ou dans le cas d'un sinistre majeur ou d'un sinistre mineur⁵ ;
- les personnes physiques qui agissent autrement que dans l'exploitation d'une entreprise ayant une activité économique organisée ;
- les locataires⁶ de véhicules lourds qui exploitent à titre gratuit ou pour leur propre compte de tels véhicules pour une période consécutive de moins de 15 jours ;

3. Le terrain d'un centre commercial et tout autre terrain où le public est autorisé à circuler sont assimilés à un chemin ouvert à la circulation publique.

4. Le PNBV est le poids d'un véhicule, y compris sa capacité de chargement maximale, selon les indications de son fabricant. En anglais, on le désigne sous le nom de « gross vehicle weight rating » ou « GVWR ».

5. Article 2 de la Loi sur la sécurité civile.

6. Le locataire ne doit pas faire l'objet d'une mesure d'interdiction ou de restriction administrative de la part de la CTQ.

- ▶ les crédits-bailleurs⁷;
- ▶ le propriétaire et l'exploitant qui utilisent un véhicule lourd uniquement sur le territoire de certaines municipalités⁸ ou entités du Québec.

Les véhicules exemptés

Tous les véhicules lourds ne sont pas nécessairement soumis à la Loi PECVL. Quelques types de véhicules lourds en sont exemptés :

- ▶ les véhicules-outils⁹;
- ▶ les ensembles de véhicules routiers dont chacun des véhicules formant l'ensemble a un poids nominal brut inférieur à 4 500 kg, sauf ceux transportant des matières dangereuses nécessitant l'apposition de plaques d'indication de danger sur le véhicule;
- ▶ les machines agricoles et les remorques de ferme¹⁰ appartenant à un agriculteur;
- ▶ les véhicules routiers motorisés transportant des matières dangereuses dont le poids nominal brut est inférieur à 4 500 kg sur lesquels il n'est pas obligatoire d'apposer des plaques d'indication de danger;
- ▶ les véhicules routiers ayant un certificat d'immatriculation temporaire et les véhicules sur lesquels est fixée une plaque amovible dont le numéro commence par la lettre « X »¹¹;
- ▶ les véhicules routiers motorisés utilisés par le titulaire d'un permis de taxi;
- ▶ les véhicules de promenade utilisés pour le transport de personnes à l'occasion de baptêmes, de mariages, d'unions civiles ou de funérailles;
- ▶ les véhicules de promenade antiques de plus de 30 ans, utilisés pour le transport de personnes.

7. Le crédit-bailleur ne peut se soustraire à l'article 519.21 du Code de la sécurité routière relatif aux avis de défauts du véhicule émis par un fabricant.

8. Voir la liste des municipalités ou entités concernées à l'annexe 1 du Règlement d'application de la Loi PECVL.

9. Article 4 du Code de la sécurité routière.

10. Les remorques de ferme au sens de l'article 2 du Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers.

11. Règlement sur l'immatriculation des véhicules routiers.

► MÉCANISMES DE LA LOI PECVL

La Loi PECVL met en place des mécanismes destinés à suivre et à évaluer le comportement des propriétaires, des exploitants et des conducteurs de véhicules lourds. Cet encadrement vise à identifier les personnes qui ont un comportement qui semble à risque afin d'intervenir auprès d'elles pour mettre fin à ce comportement.

Mécanisme d'entrée

- **Propriétaire ou exploitant** : pour mettre en circulation ou pour exploiter un véhicule lourd, une personne doit (sauf exception) s'inscrire au RPEVL de la CTQ et respecter diverses mesures administratives. À la suite de cette inscription, la personne se voit attribuer par la CTQ une cote de sécurité.
- **Conducteur** : pour conduire un véhicule lourd au Québec, le conducteur doit s'assurer d'être titulaire d'un permis de la classe appropriée délivré par la SAAQ ou une autorité administrative compétente. La SAAQ ouvre un dossier pour chaque conducteur dès qu'elle est informée de l'existence d'un événement qui le concerne au volant d'un véhicule lourd dans l'exercice de son métier.

Mécanisme de suivi

- **Propriétaire ou exploitant** : la SAAQ tient un dossier pour chaque personne inscrite au RPEVL de la CTQ et y note les événements¹² (infractions, accidents, inspections, les mises hors service, etc.) survenus relativement à l'exploitation ou à la propriété d'un véhicule lourd. La SAAQ intervient progressivement au moyen de lettres d'information et d'avis auprès de ceux qui présentent un comportement à risque. Si le comportement continue de se détériorer, le dossier est transmis à la CTQ pour analyse.
- **Conducteur**¹³ : comme pour les propriétaires et les exploitants de véhicules lourds, la SAAQ intervient progressivement auprès des conducteurs de véhicules lourds qui semblent avoir un comportement à risque. Si le comportement continue de se détériorer, le dossier est transmis à la CTQ pour analyse.

12. Les événements liés à des propriétaires et exploitants de véhicules lourds immatriculés ailleurs au Canada et qui ont eu lieu sur le territoire du Québec sont rapportés par la SAAQ à l'administration où le véhicule a été enregistré.

13. Les conducteurs faisant l'objet d'un suivi sont les conducteurs de véhicules lourds titulaires d'un permis de conduire délivré par la SAAQ et qui circulent au Québec ou ailleurs au Canada au volant d'un véhicule lourd.

Mécanisme de sanction

- ▶ **Propriétaire ou exploitant** : la CTQ peut juger si le comportement de la personne inscrite met en danger les usagers de la route ou risque de détériorer le réseau routier. Le cas échéant, elle peut remplacer la cote de sécurité « satisfaisant » du propriétaire ou de l'exploitant de véhicules lourds (PEVL) par la cote « conditionnel » ou « insatisfaisant ».
- ▶ **Conducteur** : la CTQ peut imposer à un conducteur toute mesure visant à corriger son comportement. Elle peut même ordonner à la SAAQ d'interdire au conducteur de conduire un véhicule lourd.

► COTES DE SÉCURITÉ

La Loi PECVL prévoit trois cotes de sécurité :

- ▶ **« satisfaisant »** : indique que la personne présente un dossier acceptable de conformité aux lois et règlements qui lui sont applicables et qu'elle a réussi un audit en entreprise effectué par Contrôle Routier Québec (CRQ).
- ▶ **mention « non audité »** : le Règlement d'application de la Loi PECVL prévoit qu'une cote de sécurité « satisfaisant » peut être assortie d'une mention « non audité ». Cette mention est attribuée automatiquement dès l'inscription au RPEVL. Elle est supprimée après la réussite d'un audit en entreprise réalisé par CRQ. Mais cette mention peut être réinscrite au dossier du PEVL s'il échoue à un nouvel audit en entreprise réalisé par CRQ.
- ▶ **« conditionnel »** : indique que le droit d'une personne de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd est assorti de conditions particulières en raison d'un dossier qui, de l'avis de la CTQ, démontre des déficiences qui peuvent être corrigées par l'imposition de certaines conditions.
- ▶ **« insatisfaisant »** : indique que la personne est jugée inapte à mettre en circulation ou à exploiter un véhicule lourd en raison d'un dossier qui, de l'avis de la CTQ, démontre des déficiences qui ne peuvent être corrigées par l'imposition de conditions.

L'audit en entreprise est un contrôle en entreprise de la conformité d'un PEVL fait par CRQ, conformément à la Politique d'évaluation des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds de la SAAQ. Pour être conforme, ce contrôle :

- ▶ doit avoir permis de vérifier tous les volets de conformité applicables au PEVL, selon qu'il est propriétaire et exploitant, propriétaire seulement ou exploitant seulement ;
- ▶ doit avoir été fait en respectant les règles d'échantillonnage prévues à la Politique d'évaluation.

RESPONSABILITÉS DES INTERVENANTS

Le propriétaire

Le propriétaire doit :

- ▶ s'inscrire au RPEVL ;
- ▶ immatriculer ses véhicules afin d'obtenir le droit de circuler ;
- ▶ maintenir ses véhicules en bon état mécanique ;
- ▶ réparer les défectuosités qui lui sont signalées ;
- ▶ respecter les programmes d'entretien ;
- ▶ conserver les documents nécessaires à l'établissement du dossier du véhicule ;
- ▶ soumettre ses véhicules à la vérification mécanique périodique ;
- ▶ respecter les dimensions autorisées pour les véhicules [excluant le chargement] ;
- ▶ ne confier son véhicule qu'à un exploitant inscrit au RPEVL de la CTQ ;
- ▶ respecter toute autre obligation relative à la propriété du véhicule.

L'exploitant

L'exploitant doit :

- ▶ s'inscrire au RPEVL ;
- ▶ s'assurer :
 - ▶ de la validité du permis de conduire du conducteur ;
 - ▶ de la compétence et du bon comportement du conducteur ;
 - ▶ de la vérification du véhicule avant départ ;
 - ▶ du respect des normes relatives à l'usage des véhicules, notamment des normes de charges et de dimensions, des heures de conduite et de repos, des normes d'arrimage, du transport des matières dangereuses, des permis spéciaux de circulation ;
 - ▶ du respect des règles relatives au transport de personnes ;
 - ▶ de la conservation des documents nécessaires à l'établissement du dossier des conducteurs qu'il emploie ;
 - ▶ du respect du Règlement sur les exigences applicables aux connaissances, lorsqu'il s'applique ;
 - ▶ du respect du Règlement sur les exigences applicables aux documents d'expédition, lorsqu'il s'applique.

Le conducteur

Le conducteur doit respecter les dispositions du Code de la sécurité routière ainsi que la réglementation sur les sujets suivants :

- ▶ les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds ;
- ▶ la vérification avant départ ;
- ▶ les normes de charges et de dimensions ;
- ▶ les normes d'arrimage ;
- ▶ le transport de matières dangereuses ;
- ▶ les permis spéciaux de circulation.

L'intermédiaire en services de transport

L'intermédiaire doit :

- ▶ s'inscrire ou renouveler son inscription sur la Liste des intermédiaires en services de transport ;
- ▶ fournir une information complète et exacte concernant les besoins en transport ;
- ▶ s'assurer du respect des charges totales autorisées lorsqu'il y a une charge entière ;
- ▶ s'assurer du respect du Règlement sur les exigences applicables aux connaissements.

L'intermédiaire en services de transport peut également être tenu responsable d'une infraction s'il conseille, encourage ou incite une autre personne à faire un geste qui constitue une infraction au Code de la sécurité routière ou à une disposition législative ou réglementaire ou s'il accomplit ou omet d'accomplir un acte ayant pour effet d'aider une autre personne à commettre une telle infraction.

► MOYENS POUR IDENTIFIER L'EXPLOITANT D'UN VÉHICULE LOURD LORS D'UN CONTRÔLE SUR ROUTE

Lors d'un mouvement de transport, le conducteur d'un véhicule lourd a l'obligation de conserver à bord du véhicule un certain nombre de documents selon le type de transport qu'il effectue. L'ensemble de ces documents servira à l'agent de la paix pour l'identification de l'exploitant lors d'un contrôle sur route selon les exigences prévues au Règlement d'application de la Loi PECVL. Le conducteur ou toute personne interpellée doit fournir les documents exigés par l'agent de la paix. Celui-ci fera l'analyse de l'ensemble des documents et identifiera l'exploitant du véhicule lourd à l'aide des moyens prévus au Règlement.

Les articles 42.1 à 42.6 de la Loi PECVL établissent les principes généraux afin de faciliter l'identification de l'exploitant d'un véhicule lourd lors d'un contrôle routier :

- l'exploitant du véhicule lourd est la personne identifiée comme exploitant ou transporteur sur le plus récent document de transport, sur la fiche journalière ou sur le rapport de ronde de sécurité concernant le voyage remis à l'agent de la paix par le conducteur du véhicule lourd immatriculé au Québec;
- cette présomption ne peut être levée que sur présentation d'un écrit sur lequel une autre personne s'est identifiée comme exploitant du véhicule lourd et que le document prouve que cette personne a réellement exercé le contrôle de l'exploitation du véhicule;
- si l'exploitant n'est toujours pas identifié après l'examen de l'ensemble des documents, l'agent de la paix pourra présumer que le propriétaire ou le locataire du véhicule lourd est l'exploitant du mouvement de transport à moins qu'il n'établisse qui en exerce effectivement le contrôle.

L'absence ou la non-conformité des documents énumérés en fonction du type de transport peut faire l'objet d'un constat d'infraction.

Transport de marchandises contre rémunération et pour le compte d'autrui

L'identification de l'exploitant lors d'un contrôle sur route se fera à l'aide :

- ▶ du document d'expédition conforme au Règlement sur les exigences applicables aux documents d'expédition ;
- ▶ du marquage sur le véhicule conforme à l'article 2.2 du Règlement d'application de la Loi PECVL ;
- ▶ de tout autre document de transport permettant au conducteur de réaliser le mouvement de transport ;
- ▶ de la fiche journalière visée à l'article 519.10 du Code de la sécurité routière ;
- ▶ d'un écrit dans lequel une autre personne s'est identifiée comme l'exploitant du véhicule lourd soumis au contrôle routier et qu'elle a réellement exercé le contrôle de l'exploitation du véhicule ;
- ▶ de la présomption prévue à l'article 42.6 de la Loi PECVL afin de désigner le propriétaire ou le locataire du véhicule lourd, selon le cas, comme l'exploitant du mouvement de transport.

Le transport de biens par autobus et le transport de déchets ou de matières recyclables pour une municipalité ne sont pas soumis au Règlement sur les exigences applicables aux documents d'expédition.

Transport de marchandises pour compte propre

L'identification de l'exploitant lors d'un contrôle sur route se fera à l'aide :

- ▶ du marquage sur le véhicule conforme à l'article 2.2 du Règlement d'application de la Loi PECVL ;
- ▶ de tout document de transport permettant au conducteur de réaliser le mouvement de transport ;
- ▶ de la fiche journalière visée à l'article 519.10 du Code de la sécurité routière ;
- ▶ d'un écrit dans lequel une autre personne s'est identifiée comme l'exploitant du véhicule lourd soumis au contrôle routier et qu'elle a réellement exercé le contrôle de l'exploitation du véhicule ;
- ▶ de la présomption prévue à l'article 42.6 de la Loi PECVL afin de désigner le propriétaire ou le locataire du véhicule lourd, selon le cas, comme l'exploitant du mouvement de transport.

Le transport de marchandises pour compte propre n'est pas soumis au Règlement sur les exigences applicables aux documents d'expédition.

Transport de matières en vrac

L'identification de l'exploitant lors d'un contrôle sur route se fera à l'aide :

- ▶ du marquage sur le véhicule conforme à l'article 2.2 du Règlement d'application de la Loi PECVL ;
- ▶ de tout document de transport permettant au conducteur de réaliser le mouvement de transport ;
- ▶ de la fiche journalière visée à l'article 519.10 du Code de la sécurité routière ;
- ▶ d'un écrit dans lequel une autre personne s'est identifiée comme l'exploitant du véhicule lourd soumis au contrôle routier et qu'elle a réellement exercé le contrôle de l'exploitation du véhicule ;
- ▶ de la présomption prévue à l'article 42.6 de la Loi PECVL afin de désigner le propriétaire ou le locataire du véhicule lourd, selon le cas, comme l'exploitant du mouvement de transport.

Le transport de matières en vrac n'est pas soumis au Règlement sur les exigences applicables aux documents d'expédition.

Transport forestier

Le transport forestier, qu'il soit en provenance de la forêt publique ou de la forêt privée, s'assimile généralement au transport de marchandises contre rémunération et pour le compte d'autrui¹⁴.

Dans ce cas, l'identification de l'exploitant lors d'un contrôle routier se fera à l'aide :

- ▶ du document d'expédition conforme au Règlement sur les exigences applicables aux documents d'expédition ou de l'Autorisation de transport de bois¹⁵ conforme ;
- ▶ du marquage sur le véhicule conforme à l'article 2.2 du Règlement d'application de la Loi PECVL ;
- ▶ de tout autre document de transport permettant au conducteur de réaliser le mouvement de transport ;
- ▶ de la fiche journalière visée à l'article 519.10 du Code de la sécurité routière ;
- ▶ d'un écrit dans lequel une autre personne s'est identifiée comme l'exploitant du véhicule lourd soumis au contrôle routier et qu'elle a réellement exercé le contrôle de l'exploitation du véhicule ;
- ▶ de la présomption prévue à l'article 42.6 de la Loi PECVL afin de désigner le propriétaire ou le locataire du véhicule lourd, selon le cas, comme l'exploitant du mouvement de transport

14. Le transport forestier peut également s'assimiler au transport de marchandises pour compte propre. Dans ce cas, se référer à la section du transport de marchandises pour compte propre, à la page 11.

15. L'autorisation de transport de bois émise par le ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles.

Transport de personnes

L'identification de l'exploitant lors d'un contrôle sur route se fera à l'aide :

- ▶ du plus récent document de transport ;
- ▶ de la fiche journalière visée à l'article 519.10 du Code de la sécurité routière ;
- ▶ d'un écrit dans lequel une autre personne s'est identifiée comme l'exploitant du véhicule lourd soumis au contrôle routier et qu'elle a réellement exercé le contrôle de l'exploitation du véhicule ;
- ▶ de la présomption prévue à l'article 42.6 de la Loi PECVL afin de désigner le propriétaire ou le locataire du véhicule lourd, selon le cas, comme l'exploitant du mouvement de transport.

Le transport de personnes n'est pas soumis au Règlement sur les exigences applicables aux documents d'expédition.

Véhicules immatriculés hors Québec

Véhicules immatriculés ailleurs au Canada

L'identification de l'exploitant lors d'un contrôle sur route se fera à l'aide :

- ▶ de l'un ou des deux documents suivants, soit le certificat d'immatriculation ou le document permettant l'identification de l'exploitant délivré par l'autorité administrative qui a délivré l'immatriculation du véhicule ;
- ▶ de la présomption prévue à l'article 42.6 de la Loi PECVL afin de désigner le propriétaire ou le locataire du véhicule lourd, selon le cas, comme l'exploitant du mouvement de transport.

Véhicules immatriculés aux États-Unis

L'identification de l'exploitant lors d'un contrôle sur route se fera à l'aide :

- ▶ de l'information inscrite sur les deux côtés du véhicule motorisé, à savoir le nom du transporteur et son numéro US DOT ;
- ▶ de la présomption prévue à l'article 42.6 de la Loi PECVL afin de désigner le propriétaire ou le locataire du véhicule lourd, selon le cas, comme l'exploitant du mouvement de transport.

DOCUMENTATION

Le document d'expédition

Sauf exception, lors d'un transport contre rémunération et pour le compte d'autrui, le conducteur doit avoir en sa possession un document d'expédition conforme aux exigences du Règlement sur les exigences applicables aux documents d'expédition. Il permet l'identification de l'exploitant du mouvement de transport lors du contrôle sur route.

Les renseignements obligatoires pour un document d'expédition peuvent être conservés sur support électronique. Cependant, ils doivent pouvoir être reproduits sur support papier et présentés *à la demande d'un agent de la paix lors d'un contrôle routier.*

Le document d'expédition peut être composé de plusieurs documents, par exemple un connaissement, une facture ou une feuille de route. L'ensemble des documents doit contenir toute l'information exigée par le Règlement sur les exigences applicables aux documents d'expédition. Dans le cas de l'utilisation d'un connaissement à titre de document d'expédition, le document doit répondre également aux exigences du Règlement sur les exigences applicables aux connaissements.

Pendant le mouvement de transport, le document d'expédition doit être gardé à bord du véhicule. L'exploitant d'un véhicule lourd doit conserver pendant deux ans une copie de tous les documents d'expédition et s'assurer que les documents d'expédition sur support électronique ne puissent être altérés pendant cette période de conservation.

Le document d'expédition peut être remplacé par un marquage conforme au Règlement d'application de la Loi PECVL.

Contenu minimal exigé

- La quantité et la description des marchandises
- Le nom de l'expéditeur et du destinataire (ou du consignataire¹⁶)
- Le nom de l'exploitant et son NIR
- La date et le lieu de prise en charge de la marchandise
- La destination du voyage
- Le nom et le NI¹⁷ de l'intermédiaire en services de transport (le cas échéant)

Transport visé

- Transport de marchandises contre rémunération et pour le compte d'autrui

Exemption

- Transport de marchandises pour compte propre
- Transport de personnes
- Transport de matières en vrac au sens du Règlement sur le courtage en services de camionnage en vrac
- Transport de biens par autobus
- Transport de déchets ou de matières recyclables pour une municipalité

En l'absence de documents d'expédition à bord du véhicule, le conducteur s'expose à une amende variant de 125 \$ à 375 \$. L'exploitant aussi s'expose à une amende de 250 \$ à 750 \$.

Dans le cadre d'un transport de matières dangereuses, il est important de s'assurer que le document d'expédition comporte également les renseignements exigés par le Règlement sur le transport des matières dangereuses.

Le marquage

Le marquage reste un moyen alternatif et optionnel d'identification de l'exploitant d'un véhicule lourd. Il n'est pas obligatoire. Il a pour objectif de soustraire de l'obligation de détenir un document d'expédition conforme au Règlement. Il joue le même rôle que le document d'expédition.

16. Le consignataire est la personne qui reçoit les marchandises en dépôt.

17. Numéro d'identification de l'intermédiaire délivré par la CTQ.

Caractéristiques du marquage conforme

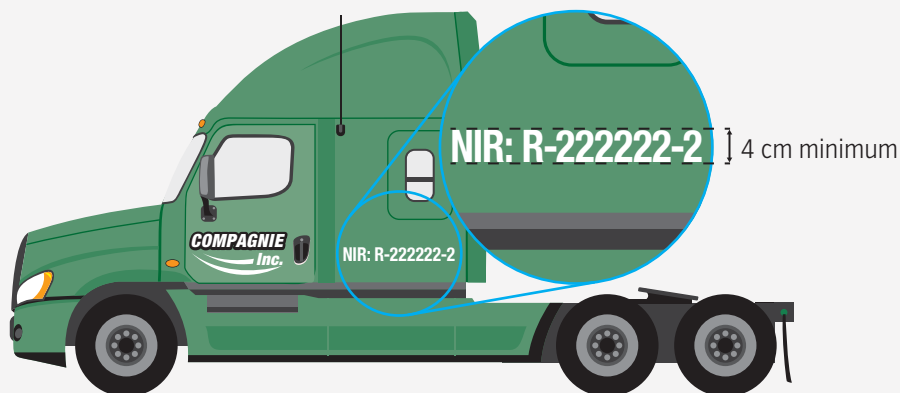
- ▶ Un seul nom d'exploitant
- ▶ NIR relié au nom affiché
- ▶ NIR aligné horizontalement et précédé de l'inscription « Québec », « QC », « N.I.R » ou « NIR »
- ▶ Marquage inscrit sur les deux côtés de la surface extérieure de l'habitacle du véhicule ou de la couchette
- ▶ Taille d'au moins 4 cm
- ▶ Couleur contrastante avec celle du véhicule

Transport visé

- ▶ Transport de marchandises contre rémunération et pour le compte d'autrui
- ▶ Transport forestier
- ▶ Transport de matières en vrac
- ▶ Transport pour compte propre

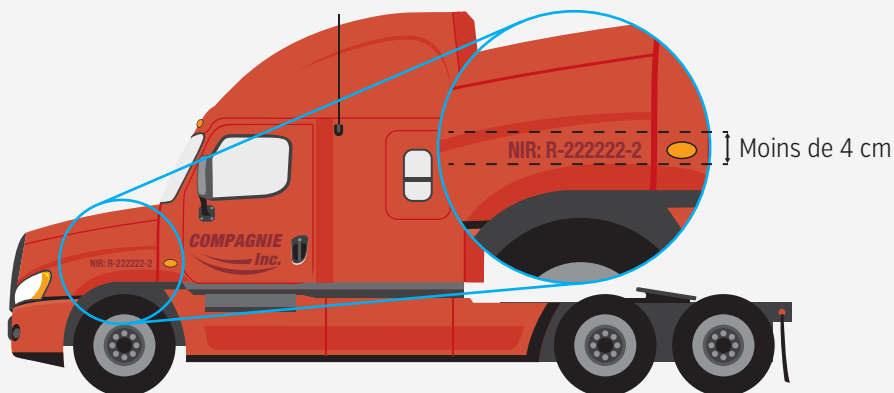
Le marquage n'étant pas obligatoire, l'agent de la paix pourra utiliser les autres moyens énumérés précédemment pour procéder à l'identification de l'exploitant selon le type de transport.

Exemple de marquage conforme

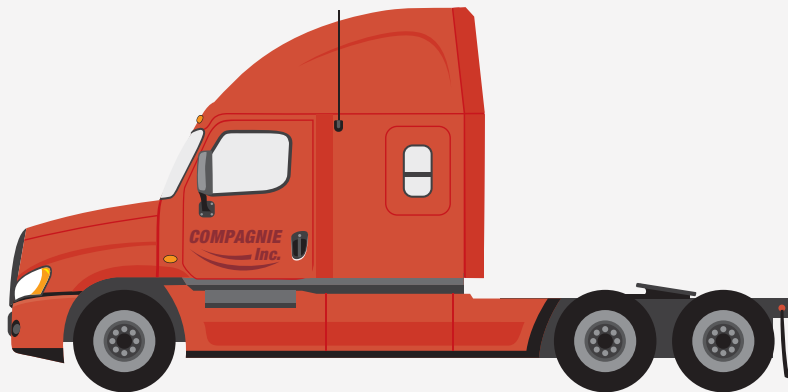


⊗ Exemples de marquage non conforme

Marquage non conforme, car **disposition, taille et contraste** incorrects



Marquage non conforme, car **absence de NIR**



Dans le cas d'un marquage non conforme et en l'absence d'un document d'expédition, l'exploitant du véhicule lourd sera considéré en infraction pour absence de document d'expédition.

Le connaissement

Le connaissement est l'écrit qui constate le contrat de transport de biens. Il doit être identifié par un code numérique propre et être rédigé de manière à indiquer clairement l'entente entre les parties. Sauf exception, le connaissement doit être émis pour chaque mouvement de transport routier de marchandises effectué contre rémunération et pour le compte d'autrui. Contrairement au document d'expédition, il n'est pas obligatoire de conserver le connaissement à bord du véhicule lourd servant à effectuer le mouvement de transport.

Contenu minimal exigé

- Information et stipulations contenues en annexe

Transport visé

- Transport de marchandises contre rémunération et pour le compte d'autrui

Exemption

- Transport de biens énumérés à l'article 2 du Règlement sur les exigences applicables aux connaissements.
- Transport de biens pour compte propre

Un connaissement peut servir de document d'expédition dès qu'il répond aux exigences relatives aux documents d'expédition.

En l'absence d'un connaissement répondant aux exigences du Règlement sur les exigences applicables aux connaissements, l'exploitant du véhicule lourd s'expose à une amende variant de 250 \$ à 750 \$.

CONSEILS AUX EXPLOITANTS

- ▶ S'assurer que le document d'expédition réglementé, le cas échéant, est bien rempli, identifie l'exploitant et est conservé à bord du véhicule.
- ▶ S'assurer d'identifier clairement l'exploitant sur la fiche journalière.
- ▶ 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, y compris le marquage, correspond à la dénomination exacte de celui-ci inscrit au registre de la CTQ.

EXEMPLES DE SITUATIONS

Cette section présente des exemples de situations auxquelles sont confrontés les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds. L'objectif est de mieux les outiller afin de se conformer plus facilement aux exigences de la réglementation.

1. ABC Meubles est une entreprise familiale de fabrication de meubles. Elle possède deux camions qui servent exclusivement à la livraison des meubles achetés par les clients, moyennant des frais de 50 \$ par livraison. Lors d'une tournée de livraison, l'un des chauffeurs de l'entreprise se fait interpeller par un agent de la paix. Quels documents doit-il remettre à l'agent de la paix pour lui permettre d'identifier l'exploitant ?

Les camions d'ABC Meubles servent exclusivement au transport des produits fabriqués par l'entreprise. Il s'agit d'un transport pour compte propre. Le chauffeur devra remettre à l'agent de la paix, en plus des documents usuels (permis de conduire, certificat d'immatriculation, preuve d'assurance), tout document de transport¹⁸ permettant au conducteur de réaliser le mouvement de transport et sa fiche journalière si applicable.

2. Un camion d'ABC Meubles est en panne. L'entreprise fait appel à DEF Transport pour assurer les livraisons de meubles de la semaine. Le chauffeur de DEF Transport se fait contrôler par un agent de la paix. Quelle procédure ce dernier doit utiliser afin d'identifier l'exploitant ?

L'entreprise DEF Transport n'est pas un fabricant de meubles. Elle fait du transport contre rémunération et pour le compte d'autrui. La procédure d'identification de l'exploitant dans ce cas se fera selon la procédure indiquée à la page 11.

3. Le chauffeur de DEF Transport pense utiliser son connaissance sur lequel n'apparaît aucun NIR comme document d'expédition. Son connaissance est-il recevable comme document d'expédition ?

Son connaissance ne peut pas lui servir de document d'expédition ici puisqu'il manque l'un des éléments importants pour la validité du document d'expédition qui est le NIR. Toutefois, il pourrait ajouter à la main le NIR sur le connaissance et le présenter comme document d'expédition.

18. Voir section sur le transport de marchandises pour compte propre à la page 11.

4. Lors d'un contrôle sur route, un agent de la paix pouvait lire l'inscription suivante de part et d'autre de la cabine d'un camion :

DEF TRANSPORT
NIR-065498-7

Pourrait-il se servir du marquage pour identifier l'exploitant du mouvement de transport ?

L'agent de la paix pourrait utiliser le marquage pour procéder à l'identification de l'exploitant puisque le marquage est un moyen alternatif au document d'expédition pour identifier l'exploitant du mouvement de transport. Toutefois, le marquage ne pourrait être retenu que s'il est conforme au Règlement d'application de la Loi PECVL.

5. IJK Transport est une entreprise québécoise spécialisée dans le transport Montréal – New York. Sur les camions de l'entreprise immatriculés au Québec, on peut lire en petits caractères (3 centimètres) les inscriptions suivantes :

IJK Transport
US DOT 123456

Le marquage inscrit sur les camions de l'entreprise est-il conforme aux exigences de la réglementation en vigueur au Québec ?

Les inscriptions sur les camions de l'entreprise ne sont pas conformes au Règlement d'application de la Loi PECVL. Au Québec, on utilise le NIR pour identifier l'exploitant. Le numéro US DOT est celui utilisé aux États-Unis. Un marquage conforme doit non seulement contenir le nom de l'entreprise et le NIR délivré par la CTQ, mais aussi avoir une taille minimale de 4 centimètres.

6. Jean dispose d'un camion à benne basculante et fait du transport de matières en vrac sur les chantiers de construction. On peut lire l'inscription suivante de part et d'autre sur les portes de son camion :

Jean Transport inc.
NIR R-444444-4

Doit-il avoir un document d'expédition à bord de son véhicule chaque fois qu'il transporte des matières en vrac ?

Le transport de matières en vrac au sens du Règlement sur le courtage de services en camionnage en vrac n'est pas soumis à l'exigence du document d'expédition. En cas de contrôle, l'agent de la paix utilisera le marquage inscrit sur le véhicule pour identifier l'exploitant, si conforme. Le marquage n'étant pas obligatoire, l'agent de la paix pourra utiliser les autres moyens énumérés à la page 12 du présent document pour procéder à l'identification de l'exploitant.

7. Lors d'un contrôle sur route d'un camion à benne basculante transportant de la pierre, un agent de la paix fait les remarques suivantes :

- ▶ Le certificat d'immatriculation identifie Compagnie inc. comme propriétaire du véhicule.
- ▶ Il n'y a ni document d'expédition [exemption pour le transport de matières en vrac], ni marquage, ni coupon de pesée, ni fiche journalière [transporteur opérant dans une zone de moins de 160 km].

Qui est l'exploitant du mouvement de transport ?

En vertu de l'article 42.6 de la Loi PECVL, c'est le propriétaire qui est présumé contrôler l'exploitation du véhicule à défaut d'identifier l'exploitant. Compagnie inc. sera désigné ici comme l'exploitant.

8. Pierre est un nouveau chauffeur d'autobus interurbain. Il se demande quels documents il doit conserver à bord du véhicule pour permettre l'identification de l'exploitant.

Afin de faciliter l'identification de l'exploitant, le conducteur doit présenter à l'agent de la paix tout document exigible lui permettant de faire du transport de personnes ainsi que sa fiche journalière.

► ANNEXE 1

Exemple de document d'expédition

Nom de l'expéditeur	
Nom de l'exploitant	NIR de l'exploitant

Nom du destinataire	Nom du consignataire [s'il y a lieu]
Destination du voyage	
Intermédiaire [s'il y a lieu]	Numéro d'identification de l'intermédiaire

Quantité	Description des marchandises

Date et lieu de prise en charge des marchandises

ANNEXE 2

Informations et stipulations minimales obligatoires d'un connaissement

Informations (recto)

CONNAISSANCE NON NÉGOCIABLE BILL OF LADING NOT NEGOTIABLE				No de conn. : B/I no.		
1. Expéditeur ou agent (nom et adresse) / Consigner or agent (name and address)		8. Recu au point d'origine, à la date et de l'expéditeur mentionné aux présentes les marchandises ci-après décrites en bon état apparent (le contenu des colis et sa condition étant inconnus) marquées, contresignées et destinées tel que ci-après mentionné, que le transporteur consent à transporter et à délivrer à leur consignataire au point de destination si ce point se trouve sur la route qu'il est autorisé à desservir, sinon à faire transporter et délivrer par un autre transporteur autorisé à ce faire et ce, aux taux et à la classification en vigueur à la date de l'expédition. Il est mutuellement convenu que chaque transporteur transporte lesdites marchandises en tout ou en partie sur le parcours entier ou une portion quelconque de celui-ci jusqu'à destination et que tout intéressé à ladite expédition pour tout service à effectuer en vertu des présentes est sujet à toutes les conditions imprimées ou écrites non prohibées par la loi, incluant les conditions contenues au verso des présentes qui sont acceptées par l'expéditeur pour lui-même et ses ayants droits. <i>Received at the point of origin on the date specified, from the consignor mentioned herein, the property herein described, in apparent good order, except as noted (contents and conditions of contents of package unknown) marked, consigned and destined as indicated below, which the carrier agrees to carry and to deliver to the consignee at the said destination if on its own authorized route or otherwise to cause to be carried by another carrier on the route to said destination, subject to the rates and classification in effect on the date of shipment.</i> <i>It is mutually agreed, as to each carrier of all or any of the goods over all or any portion of the route to destination, and as to each party of any time interested in all or any of the goods, that every service to be performed hereunder shall be subject to all the conditions not prohibited by law, whether printed or written, including conditions on back here of, which are hereby agreed by the consignor and accept for himself and his assigns.</i>				
2. No. cpte expéditeur / Consigner's acct no.	3. Date					4. No ref. expéditeur / Consigner's ref. no.
5. Nom du transporteur / Name of carrier						6. No. ref. transporteur / Carrier's ref. no.
7. Consignataire (nom et adresse) / Consignee (name and address)						
9. Partie à notifier - Courtier en douanes* / Notify party - Customs broker*						
10. POINT D'ORIGINE / POINT OF ORIGIN		12. VALEUR DÉCLARÉE / DECLARED VALUATION				
11. Et route / Destination and		Responsabilité maximum de 4.41 \$ / kg selon le poids total de l'expédition à moins qu'une valeur supérieure n'ait été déclarée au recto par l'expéditeur (Conditions 9 et 10 au verso). <i>Maximum liability of \$4.41 / kg, depending on the total weight of the shipment, unless the shipper has declared a higher value on the front of the bill of lading (Conditions 9 and 10 on back).</i>				
13. Marques et numéros* / Marks and numbers*	14. Nombre total de colis* / Total no. of packages*	15. Description générale de l'expédition* / General description of shipment*		16. N° du véhicule* / Vehicle No.*	17. Poids brut et cubage* / Total weight and cubage*	
18. Nombre et type de paquets / Number and type of packages	19. Description des marchandises et particularités / Particulars of goods, marks and exceptions	20. Poids / Weight	22. Montant / Amount	23. FRAIS DE TRANSPORT / FREIGHT CHARGES		
				☐ À percevoir / Collect ☐ Payés d'avance / Prepaid Les frais seront à percevoir à moins d'avis contraire / Freight charges will be collect unless marked prepaid		
				24. Si au risque de l'expéditeur, indiquez-le ici / If at consignor's risk, write or stamp here		
				25. Envoi contre remboursement / C.O.D. shipment		
				☐ Frais de recouvrement / Collection charges ☐ À percevoir / Collect ☐ Payés d'avance / Prepaid		
				Montant / Amount \$		
26. Entente spéciale entre l'expéditeur et le transporteur, y faire référence / Special agreement between consignor and carrier, advise here				Frais de recouvrement / Collection charges \$		
27. AVIS DE RÉCLAMATION		NOTICE OF CLAIM		TOTAL D.		
a) Le transporteur n'est responsable de pertes, de dommages ou de retards aux marchandises transportées qui sont décrites au connaissement, qu'à la condition qu'un avis écrit précisant l'origine des marchandises, leur destination, leur date d'expédition et le montant approximatif réclamé en réparation de la perte, des dommages ou du retard ne soit signifié au transporteur initial ou au transporteur de destination, dans les 60 jours suivant la date de livraison des marchandises ou dans les cas de non-livraison, dans un délai de 9 mois suivant la date de l'expédition;		a) No carrier is liable for loss, damage or delay to any goods carried under the Bill of Lading unless notice thereof setting out particulars of the origin, destination and date of shipment of the goods and the estimated amount claimed in respect of such loss, damage or delay is given in writing to the originating carrier or the delivering carrier, within 60 days after the delivery of the goods or, in the case of failure to make delivery, within 9 months from the date of shipment;		28. À l'arrivée* / Inbound* \$		
b) la présentation de la réclamation finale accompagnée d'une preuve du paiement des frais de transport doit être soumise au transporteur dans un délai de 9 mois suivant la date de l'expédition.		b) the final statement of the claim must be filed within 9 months from the date of shipment together with a copy of the paid freight bill.		29. Au-delà* / Beyond* \$		
30. N.B. VEUILLEZ PRENDRE CONNAISSANCE DES CONDITIONS AU VERSO, QUI SONT ACCEPTÉES PAR LES PRÉSENTES / N.B. NOTE CAREFULLY CONDITIONS ON BACK HEREOF WHICH ARE HEREBY ACCEPTED				31. Autres (précisez)* / Others (specify)* \$		
32. Expéditeur / Consignor Date* Par/Per	33. Transporteur / Carrier Date* Par/Per	34. Consignataire / Consignor Date* Par/Per \$		35. Total des frais* / Total charges* \$		

*Information facultative / Optional information

D.1198-99, Ann. 1.

Un connaissance conforme au Règlement sur les exigences applicables aux connaissances doit minimalement contenir certaines informations et stipulations. Les informations doivent être reproduites au recto tandis que les stipulations sont inscrites au verso du document comme prévu à l'article 4 du Règlement.

Stipulations minimales (verso)

I. CONDITIONS DE TRANSPORT

1. Responsabilité du transporteur : Le transporteur des marchandises décrites au connaissance est responsable de la perte ou du dommage des marchandises acceptées par lui ou son représentant, sous réserve des stipulations ci-après.
2. Responsabilité du transporteur initial et du transporteur de destination : Lorsque des transporteurs successifs transportent un même chargement, le transporteur qui émet le connaissance [dénommé ci-après le transporteur initial] et celui qui assume la responsabilité de livrer les marchandises au consignataire [dénommé ci-après le transporteur de destination] sont, en plus des autres responsabilités dont ils peuvent être tenus en vertu du présent contrat, responsables de la perte ou du dommage des marchandises en possession d'un autre transporteur auquel elles sont ou ont été remises et qui n'est pas dégagé de ses responsabilités.
3. Réclamation auprès des transporteurs successifs : Le transporteur initial ou le transporteur de destination, suivant le cas, a le droit de se faire rembourser par tout autre transporteur auquel les biens ont été ou sont remis, la valeur de la perte ou du dommage qu'il peut être appelé à payer parce que les marchandises ont été perdues ou endommagées alors qu'elles étaient en possession de l'autre transporteur. Dans les cas d'interchange entre transporteurs, le règlement des réclamations pour dommages cachés sera fait au prorata des revenus reçus.
4. Recours de l'expéditeur et du consignataire : Les articles 2 ou 3 ne peuvent avoir pour effet d'empêcher un expéditeur ou un consignataire d'obtenir des dommages-intérêts de quelque transporteur.
5. Exceptions : Pour les marchandises décrites au connaissance, le transporteur n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard résultant d'une force majeure ou attribuable à des ennemis de la Couronne, à des ennemis publics, à des émeutes, à des grèves, à un défaut ou une imperfection inhérents aux marchandises, à un acte ou un manquement de l'expéditeur, du propriétaire ou du consignataire, aux effets d'une loi, à une mise en quarantaine ou à des pertes dans le poids de grains, de semences, ou de toute autre denrée dues à un phénomène naturel.
6. Retard : Aucun transporteur n'est tenu de transporter au moyen d'un véhicule particulier ou de livrer des marchandises à temps sur un marché particulier ou à d'autres conditions que selon les modalités d'expéditions régulières, à moins qu'un accord figurant sur le connaissance n'ait été ratifié par les parties contractantes.
7. Acheminement par le transporteur : Lorsque par nécessité physique, le transporteur fait acheminer les marchandises par un moyen de transport autre qu'un véhicule immatriculé pour le transport contre rémunération, sa responsabilité est la même que si la totalité du transport avait été assurée par un tel véhicule.
8. Arrêt en cours de route : Lorsque des marchandises sont arrêtées et retenues en transit, à la demande de la personne habilitée à ce faire, ces marchandises seront retenues aux risques de cette personne.
9. Détermination de la valeur : Sous réserve de l'article 10, le montant maximal dont peut être redevable le transporteur pour toute perte ou dommage aux marchandises, qu'il y ait eu négligence ou pas, doit être calculé sur la base suivante :
 - a) la valeur des marchandises à l'endroit et au moment de l'expédition incluant les frais de transport et autres frais payés, s'il y a lieu ; ou
 - b) lorsqu'une valeur inférieure à celle visée au paragraphe a est inscrite par l'expéditeur sur le connaissance ou a été mutuellement convenue, cette valeur inférieure représentera la responsabilité maximale du transporteur.
10. Responsabilité maximale : Le montant de toute perte ou dommage calculé selon les dispositions des paragraphes a ou b de l'article 9, ne doit pas excéder 4,41 \$/kg selon le poids total de l'expédition à moins qu'une valeur supérieure n'ait été déclarée sur le recto du formulaire par l'expéditeur.
11. Risques supportés par l'expéditeur : S'il est convenu que les marchandises sont transportées aux risques de l'expéditeur, cette entente ne couvre que les risques qui sont liés directement au transport. Le transporteur demeure néanmoins responsable des pertes, dommages ou retards susceptibles de résulter d'une négligence ou d'un manquement de sa part, de celle de ses agents ou de ses employés. Le transporteur doit alors prouver qu'il n'y a pas eu négligence.
12. Avis de réclamation :
 - 1° L'expéditeur n'est responsable de pertes, de dommages ou de retards aux marchandises transportées qui sont décrites au connaissance, qu'à la condition qu'un avis écrit précisant l'origine des marchandises, leur destination, leur date d'expédition et le montant approximatif réclamé en réparation de la perte, des dommages ou du retard, ne soit signifié au transporteur initial ou au transporteur de destination, dans les 60 jours suivant la date de la livraison des marchandises, ou dans les cas de non-livraison, dans un délai de 9 mois suivant la date de l'expédition.
 - 2° La présentation de la réclamation finale accompagnée d'une preuve de paiement des frais de transport doit être soumise au transporteur dans un délai de 9 mois suivant la date de l'expédition.

13. Articles de très grande valeur : Nul transporteur n'est tenu de transporter des documents, des espèces ou tout autre article de très grande valeur à moins que n'ait été conclue une entente à cet effet. Si de telles marchandises sont transportées sans entente spéciale et que la nature des marchandises n'est pas révélée sur le connaissance, la responsabilité du transporteur pour perte ou dommage ne peut être engagée au-delà de la limite maximale établie à l'article 10.

14. Frais de transport :

1° Si le transporteur l'exige, les frais de transport et tous les autres frais légitimement faits à l'égard des marchandises doivent être versés avant la livraison et si, lors de l'inspection, il s'avère que les marchandises expédiées ne sont pas celles mentionnées au connaissance, les frais de transport doivent être payés pour les marchandises effectivement expédiées incluant tous les autres frais supplémentaires légitimement exigibles.

2° Les frais de transport seront à percevoir, à moins que l'expéditeur ne donne un avis contraire sur le connaissance.

15. Marchandises dangereuses : Quiconque, directement ou indirectement, expédie des explosifs ou d'autres produits dangereux, sans avoir préalablement fait connaître au transporteur la nature exacte du chargement de la façon prescrite par une loi ou un règlement, doit indemniser le transporteur pour toute perte, dommage ou retard qui en résulterait, et ces biens peuvent être entreposés aux frais et aux risques de l'expéditeur.

16. Biens non livrés :

1° Si, sans qu'il y ait faute du transporteur, les biens ne peuvent être livrés, le transporteur doit immédiatement aviser l'expéditeur et le consignataire que la livraison n'a pas été faite et il doit demander des instructions sur la façon de disposer des biens.

2° En attendant de recevoir les instructions sur la façon de disposer des biens, le transporteur peut :

- a) les conserver dans son entrepôt, moyennant des frais d'entreposage raisonnables ; ou
- b) pourvu qu'il ait donné un avis de ses intentions à l'expéditeur, déplacer et entreposer les biens dans un entrepôt public ou commercial aux frais de l'expéditeur, auquel cas il n'est plus responsable du chargement, tout en conservant un droit de rétention en échange du paiement de tous les frais légitimes de transport et autres, y compris des frais raisonnables d'entreposage.

17. Renvoi des biens : Si le transporteur a donné l'avis de non-livraison des biens conformément au paragraphe 1 de l'article 16, et s'il n'a reçu aucune instruction sur la façon d'en disposer dans les 10 jours qui suivent la date de l'avis, il peut retourner à l'expéditeur, et aux frais de ce dernier, tous les biens non livrés pour lesquels il a remis un tel avis.

18. Modifications : Sous réserve de l'article 19, toute limitation de la responsabilité du transporteur ainsi que toute modification, addition ou rature qui figurent au connaissance doivent être signées ou initiales par l'expéditeur ou son représentant, et par le transporteur initial ou son représentant, sous peine de nullité.

19. Poids de l'expédition : L'expéditeur est responsable de l'exactitude des poids déclarés et il doit les inscrire au connaissance. Dans les cas où le poids réel de l'expéditeur ne coïnciderait pas avec le poids déclaré sur le connaissance, le transporteur fera les corrections qui s'imposent.

20. Biens payables à la livraison : Le transporteur ne doit livrer un chargement payable à la livraison qu'une fois ce dernier intégralement payé.

À moins que l'expéditeur ne donne des instructions contraires sur le connaissance, les frais de recouvrement et de virement des sommes payées à la livraison seront à percevoir du consignataire.

Le transporteur doit verser à l'expéditeur ou son représentant les sommes payées à la livraison, dans les 15 jours suivant la date de leur recouvrement.

Le transporteur doit séparer les sommes payées à la livraison des autres recettes et fonds de son entreprise en les conservant dans un compte en fidéicommissaire distinct.

Le transporteur doit inclure dans son barème de taux les frais de recouvrement et de virement des sommes payées par les consignataires.

II. AUTRES STIPULATIONS

21. Toutes les autres stipulations convenues entre les parties doivent être indiquées au connaissance.

ANNEXE 3

Exemple de fiche journalière

Ceci est un exemple de fiche journalière comme présenté dans le *Guide des obligations des utilisateurs de véhicules lourds* de la Société de l'assurance automobile du Québec.

Fiche journalière du conducteur																										
		Jour	Mois	Année	Heure de début de la journée (autre que minuit)	Odomètre au début	Odomètre à la fin	Distance parcourue																		
☐ Cycle 1 : 7 jours ☐ Cycle 2 : 14 jours																										
		Camion/tracteur : plaque d'immatriculation			Numéro d'unité sur le certificat d'immatriculation																					
Nom de l'exploitant		Adresse de l'établissement			Adresse du terminus d'attache																					
Activités		Total des heures																								
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Repos																										
Temps dans le compartiment couchette																										
Conduite																										
Travail autre que la conduite																										
Observations																										
		Nom du conducteur							Nom du conducteur de relève																	
		Signature du conducteur																								

DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE

[Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds](#)

[Règlement d'application de la loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds](#)

[Règlement sur les exigences applicables aux documents d'expédition](#)

[Règlement sur les exigences applicables aux connaissances](#)

[Règlement sur le courtage en service de camionnage en vrac](#)

Ces documents sont disponibles sur le site Web des Publications du Québec.

www.publicationsduquebec.gouv.qc.ca

DES **QUESTIONS** CONCERNANT LE **CAMIONNAGE**



formation disponible sur le site Web du ministère des Transports
du Québec au www.mtq.gouv.qc.ca

- Arrimage des cargaisons
- Camionnage en vrac
- Camionnage international
- Charges et dimensions
- Documents d'expédition et connaissance
- Loi concernant les propriétaires, les exploitants
et les conducteurs de véhicules lourds
- Matières dangereuses
- Permis spéciaux
- Réseau de camionnage
- Signalisation routière des véhicules lourds



Information disponible sur le site Québec 511
au quebec511.gouv.qc.ca

- Entraves liées aux charges et dimensions
- Hauteurs libres sous les ponts du Québec
- Nouveaux chantiers
- Ponts faisant l'objet de limitations de poids

