

Édition 2011

POLITIQUE D'ÉVALUATION

POLITIQUE D'ÉVALUATION DES PROPRIÉTAIRES ET DES EXPLOITANTS DE VÉHICULES
DES PROPRIÉTAIRES ET DES EXPLOITANTS DE VÉHICULES LOURDS POLITIQUE D'ÉVALUATION
POLITIQUE D'ÉVALUATION DES PROPRIÉTAIRES ET DES EXPLOITANTS DE VÉHICULES
POLITIQUE D'ÉVALUATION DES PROPRIÉTAIRES ET DES EXPLOITANTS DE VÉHICULES LOURDS POLITIQUE D'ÉVALUATION



Édition 2011

POLITIQUE D'ÉVALUATION

POLITIQUE D'ÉVALUATION DES PROPRIÉTAIRES ET DES EXPLOITANTS DE VÉHICULES
DES PROPRIÉTAIRES ET DES EXPLOITANTS DE VÉHICULES LOURDS POLITIQUE D'ÉVALUATION
POLITIQUE D'ÉVALUATION DES PROPRIÉTAIRES ET DES EXPLOITANTS DE VÉHICULES
POLITIQUE D'ÉVALUATION DES PROPRIÉTAIRES ET DES EXPLOITANTS DE VÉHICULES LOURDS POLITIQUE D'ÉVALUATION



La Politique d'évaluation des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds a été mise à jour par le Service du transport routier de la Société de l'assurance automobile du Québec, en collaboration avec les partenaires gouvernementaux, les associations de l'industrie du transport routier de personnes et de biens et les autres organisations utilisatrices de véhicules lourds. Le texte de ce document ne peut être utilisé à des fins juridiques.

COORDINATION

Lyse Pelletier, Service du transport routier

ÉDITION

Direction des communications

Société de l'assurance automobile du Québec

Site Web : www.saaq.gouv.qc.ca

Édition mise à jour

Mai 2011

ISBN 978-2-550-61879-9 (Imprimé)

ISBN 978-2-550-61880-5 (PDF)





AVANT-PROPOS

Dans les années 1990, le gouvernement du Québec et l'industrie du transport routier ont convenu d'instaurer un mécanisme pour inciter les propriétaires et les exploitants de véhicules lourds (PEVL¹) à respecter les normes liées au transport routier afin d'assurer la sécurité de tous les usagers du réseau routier et de protéger le patrimoine routier. C'est ainsi qu'en 1998, le gouvernement, de concert avec l'industrie du transport routier, s'est doté de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds².

Pour répondre aux exigences de cette loi, la Société de l'assurance automobile du Québec a élaboré la Politique d'évaluation des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds, en collaboration avec ses partenaires gouvernementaux et les associations de l'industrie du transport routier. Cette Politique³ s'adresse aux propriétaires et aux exploitants de véhicules lourds immatriculés au Québec et à l'extérieur du Canada. Elle définit les règles relatives à la constitution des dossiers des PEVL et les modalités d'évaluation de leur comportement. Elle vise ainsi à identifier les PEVL qui sont à risque sur le plan de la sécurité routière et de la protection du réseau routier, et à intervenir le plus rapidement possible auprès d'eux.

Il est prévu d'adapter la Politique périodiquement pour tenir compte des besoins et du contexte économique et réglementaire dans le domaine du transport de personnes et de biens ainsi que des objectifs de sécurité routière du gouvernement. C'est dans cette optique qu'un mécanisme de révision continue a été mis en place et a conduit à la mise à jour actuelle.

Cette dernière intègre les nouvelles dispositions et modifications annoncées au moyen des bulletins d'information à l'intention des PECVL de décembre 2009 ainsi que de mars et de juillet 2010. Il s'agit de :

- La modification à la formulation et à la pondération de l'article 291, alinéa 3 sur les charges et dimensions;
- La prise en considération de l'article 303.2 concernant le respect des limites de vitesse indiquées dans les zones de travaux routiers;
- L'intégration des infractions liées à la capacité de conduite affaiblie par l'alcool à la liste des événements critiques;

1. Dans le présent document, le sigle PEVL est utilisé lorsqu'une disposition de la Politique s'adresse autant aux propriétaires qu'aux exploitants de véhicules lourds, ainsi qu'aux propriétaires-exploitants, c'est-à-dire ceux qui cumulent les deux responsabilités. Les expressions « propriétaire de véhicules lourds » ou « exploitant de véhicules lourds » sont utilisées seules lorsqu'une disposition concerne uniquement le propriétaire ou l'exploitant.

2. Communément appelée Loi 430. Référence : L.R.Q., chapitre P-30.3.

3. La première version de la Politique est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 1999, et la deuxième, le 15 septembre 2002. Une édition mise à jour a été diffusée en août 2009.

- La majoration à 2000\$ du montant des dommages matériels relatifs aux accidents avec dommages matériels seulement;
- La modification à la liste des documents du volet «exploitant» pour considérer un dossier absent lors de contrôles en entreprise.

Elle comprend également quelques autres modifications qui précisent davantage certaines dispositions ou qui assurent la concordance avec les modifications apportées à la définition de véhicule lourd le 1^{er} janvier 2011.





TABLE DES MATIÈRES

GLOSSAIRE DES TERMES UTILISÉS DANS LA POLITIQUE	7
1. OBJET DE LA POLITIQUE	14
2. À QUI S'APPLIQUE LA POLITIQUE?	14
3. RESPONSABILITÉS DU PROPRIÉTAIRE ET DE L'EXPLOITANT	15
4. DOSSIER DE COMPORTEMENT	17
5. CONTINUITÉ DU DOSSIER DE COMPORTEMENT	17
6. MÉCANISME D'ÉVALUATION	18
6.1 Événements pris en considération	18
6.2 Outils d'évaluation du comportement	20
7. PROCESSUS D'INTERVENTION	32
8. DISPOSITIONS PARTICULIÈRES RELATIVES AUX SOCIÉTÉS DE TRANSPORT EN COMMUN	37
9. RÉGULARISATION DES DOSSIERS ET DES PARCS DE VÉHICULES LOURDS	38
10. ADAPTATION DE LA POLITIQUE À CERTAINES RÉALITÉS DES EXPLOITANTS	40
11. ACHEMINEMENT DES DOSSIERS À LA COMMISSION DES TRANSPORTS DANS DES SITUATIONS EXCEPTIONNELLES	43
12. PROCESSUS DE RÉVISION DE LA POLITIQUE	44
ANNEXES	
Annexe 1: Exemple d'un état de dossier d'un PEVL	45
Annexe 2: Table et pondération des infractions	51
Annexe 3: Défectuosités mécaniques critiques et défectuosités mécaniques fortuites	59
Annexe 4: Calcul du parc de véhicules lourds d'un PEVL lors d'une régularisation	65
Annexe 5: Preuves de non-responsabilité d'accident	68
Annexe 6: Détermination des seuils des zones de comportement de l'évaluation continue des exploitants de véhicules lourds	77
Annexe 7: Tableau des seuils utilisés pour l'évaluation continue de l'exploitant de véhicules lourds	79
POUR DES RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES	81





GLOSSAIRE DES TERMES UTILISÉS DANS LA POLITIQUE

Dans la présente Politique, les définitions suivantes s'appliquent.

Accident

Accident ayant fait l'objet d'un rapport d'accident rempli par un agent de la paix et impliquant soit :

- une perte ou un déplacement de chargement, d'équipement ou d'une partie de pièce de véhicule;
- un renversement, une perte de contrôle ou une sortie de route du véhicule lourd;
- une collision entre un véhicule lourd et un autre véhicule, un animal, un objet fixe ou une personne se trouvant à l'extérieur du véhicule lourd.

Aux fins de cette définition, sont aussi inclus les accidents avec des dommages matériels seulement qui réunissent les caractéristiques suivantes :

- l'agent de la paix a rempli un rapport d'accident;
- l'un des véhicules impliqués dans l'accident a dû être remorqué;
- les dommages matériels sont supérieurs à 2000\$.

Accident responsable

Accident dont la responsabilité relève du conducteur ou de défauts mécaniques du véhicule lourd.

Administration canadienne

Les administrations canadiennes, autres que le Québec, sont l'Alberta, la Colombie-Britannique, l'Île-du-Prince-Édouard, le Manitoba, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse, l'Ontario, la Saskatchewan, Terre-Neuve-et-Labrador, le Nunavut et les Territoires du Nord-Ouest et le Yukon.

Agent de la paix

Les policiers de la Sûreté du Québec et des différents corps policiers municipaux, les contrôleurs routiers de Contrôle routier Québec ainsi que les policiers et les contrôleurs routiers des autres administrations canadiennes sont des agents de la paix.

Avis de transmission du dossier à la Commission des transports

Lettre recommandée transmise par la Société à un PEVL afin de l'informer que son dossier s'est détérioré et qu'il est sur le point d'être acheminé à la Commission des transports.

Autorisation de circuler

Privilège de mettre en circulation un véhicule immatriculé au Québec, consenti à une personne moyennant le paiement des frais et droits requis.

Chemin ouvert à la circulation publique

La Politique s'applique aux PEVL qui circulent sur les chemins ouverts à la circulation publique. Sont assimilés à ces chemins, le terrain d'un centre commercial et tout autre terrain où le public est autorisé à circuler.

Commission

Commission des transports du Québec.

Condamnation ou reconnaissance de culpabilité

Reconnaissance de la culpabilité d'une personne qui a commis une infraction ou condamnation de celle-ci par une cour de justice.

Conducteur

Conducteur dont un exploitant utilise les services. Cette expression réfère à l'une ou à plusieurs des situations suivantes :

- l'exploitant est lui-même le conducteur du véhicule lourd;
- le conducteur est un employé de l'exploitant;
- les services du conducteur sont loués par l'exploitant;
- les services du conducteur sont prévus au contrat d'une entreprise qui met un véhicule lourd à la disposition de l'exploitant.

Constat d'infraction

Document sur lequel l'agent de la paix signifie une infraction pour engager une poursuite pénale. Il contient les renseignements pertinents à l'établissement de la poursuite.

Contrôle en entreprise

Vérification en entreprise d'un PEVL effectuée par un agent de la paix dans les établissements du Québec.

Contrôle sur route

Vérification sur route effectuée par un agent de la paix du Québec ou de toute autre autorité canadienne lorsqu'un véhicule lourd circule sur son territoire.



Cote de sécurité

La Commission attribue une cote de sécurité à tous les PEVL inscrits au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds, qui indique leur niveau de sécurité routière. Cette cote est publique et peut prendre l'une des valeurs suivantes :

- « Satisfaisant » : indique que le PEVL inscrit présente un dossier acceptable au regard de la conformité aux lois et règlements qui lui sont applicables en matière de sécurité routière et de protection du réseau routier. Dans la grande majorité des cas, cette cote de sécurité est attribuée aux PEVL lorsqu'ils s'inscrivent au Registre de la Commission.
- « Conditionnel » : indique que le droit d'un PEVL inscrit de mettre en circulation ou d'exploiter des véhicules lourds est assorti de conditions particulières en raison d'un dossier qui, de l'avis de la Commission, démontre des déficiences qui peuvent être corrigées par l'imposition de certaines mesures.
- « Insatisfaisant » : indique que le PEVL inscrit est jugé inapte à mettre en circulation ou à exploiter des véhicules lourds en raison d'un dossier qui, de l'avis de la Commission, démontre des déficiences qui ne peuvent être corrigées par l'imposition de mesures.

Défectuosité mécanique critique

Défectuosité mécanique présentant un risque encore plus élevé pour la sécurité routière qu'une défectuosité mécanique majeure. Ce haut risque peut être lié au niveau de gravité élevé de la défectuosité mécanique majeure ou à sa présence sur plusieurs composantes ou systèmes mécaniques différents du véhicule lourd.

Défectuosité mécanique fortuite

Défectuosité mécanique majeure ayant un caractère imprévisible, dans la mesure où certaines conditions sont réunies.

Défectuosité mécanique majeure

Défectuosité mécanique définie au Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers ainsi qu'aux règlements équivalents des autres administrations canadiennes. Un véhicule lourd présentant une défectuosité mécanique majeure ne peut plus circuler tant que la réparation nécessaire n'est pas effectuée.

Dossier d'un PEVL

Inscription et compilation de données et d'événements afin d'assurer le suivi du comportement d'un PEVL. À cette fin, un dossier est constitué par la Société pour tout PEVL tenu de s'inscrire au Registre de la Commission à partir des données et des événements transmis par un agent de la paix, la Commission ou toute autre autorité administrative régissant le transport routier. Comme ils sont tenus de s'inscrire au Registre, un dossier est aussi constitué pour les exploitants de véhicules lourds immatriculés à l'extérieur du Canada (États-Unis, Mexique) qui circulent sur le territoire du Québec.

Entretien obligatoire

Ensemble des opérations d'entretien mécanique prévues au Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers et visant à maintenir, en tout temps, un véhicule lourd en bon état mécanique.

Évaluation continue

Évaluation du comportement de tout PEVL effectuée de façon continue, sur une période de deux ans.

Événement

Accident, infraction, mise hors service «conducteur» ou résultat d'un contrôle en entreprise ou d'une vérification mécanique d'un véhicule lourd. Cette vérification peut avoir été effectuée lors d'un contrôle sur route ou réalisée par un mandataire en vérification mécanique à la demande d'un agent de la paix.

Événement critique

Événement présentant un risque élevé pour la sécurité routière ou la protection du réseau routier. Un accident mortel, certaines déficiences mécaniques majeures ou infractions aux règles de la circulation routière présentent les caractéristiques d'un événement critique. L'inscription d'un événement critique au dossier conduit à une intervention immédiate de la Société.

Événement hors Québec

Événement survenu sur le territoire d'une autre administration canadienne avec un véhicule lourd immatriculé au Québec. Cet événement est pris en considération dans l'évaluation du comportement d'un PEVL, ce qui n'est pas le cas d'un événement survenu à l'extérieur du Canada.

Exploitant

Personne qui contrôle l'exploitation d'un véhicule lourd.





Immatriculation

Inscription des renseignements prévus par règlement au registre d'immatriculation de la Société, relativement à un véhicule routier et à son propriétaire.

Infraction grave

Infraction qui, sans faire partie des événements critiques, peut accroître le risque d'accident de manière importante, telles certaines infractions aux règles de la circulation routière. L'inscription d'une infraction grave au dossier entraîne l'envoi d'une lettre d'information de la Société. Une lettre similaire est également transmise au conducteur qui a commis l'infraction.

Kilométrage élevé parcouru au Québec

Un exploitant peut faire une demande pour augmenter le seuil de la zone de comportement « Implication dans les accidents » si les véhicules lourds qu'il exploite ont parcouru un certain nombre de kilomètres au Québec, lequel est déterminé par la Société.

Lettre de premier niveau, lettre de deuxième niveau, lettre d'avertissement et avis de transmission du dossier à la Commission

Intervention de la Société auprès d'un PEVL qui présente un comportement à risque, afin de l'amener à modifier son comportement et à se conformer aux exigences légales et réglementaires qui le concernent. Le type de lettre transmise est fonction du degré de détérioration du dossier du PEVL.

Mandataire en vérification mécanique

Personne accréditée par la Société pour effectuer, contre rémunération, la vérification mécanique des véhicules routiers et délivrer des certificats de vérification mécanique (CVM) et des vignettes de conformité.

Mesure

Correctif, sanction, condition ou obligation imposé par la Commission à un PEVL.

Mise hors service « conducteur »

Action consistant à interdire temporairement à un conducteur de conduire son véhicule lourd, en raison du non-respect de certaines dispositions du Règlement sur les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds.

Mise hors service « véhicule »

Action consistant à interdire la circulation d'un véhicule lourd présentant une défectuosité mécanique majeure, tant que la réparation nécessaire n'est pas effectuée.

Parc de véhicules lourds

Nombre de véhicules lourds possédés ou exploités par un PEVL et pris en considération dans l'évaluation de son comportement.

Personne

Personne physique, personne morale ou société.

Poids nominal brut (PNBV)

Le poids nominal brut indique le poids d'un véhicule, y compris sa capacité de chargement maximale selon les indications de son constructeur.

PNBV = masse nette + capacité maximale de charge

Pondération

Valeur attribuée aux événements pris en considération dans l'évaluation continue et aux infractions constatées lors d'un contrôle en entreprise. La pondération d'un événement dépend de sa gravité eu égard à la sécurité routière ou à la protection du réseau routier.

Preuve de non-responsabilité d'accident

Un exploitant peut transmettre des preuves de non-responsabilité ou, dans certains cas, adresser une demande écrite à la Société pour faire retirer la responsabilité des accidents de l'évaluation de son comportement.

Propriétaire

Toute personne qui répond à l'une ou l'autre des situations suivantes :

- son nom apparaît sur le certificat d'immatriculation d'un véhicule lourd délivré au Québec;
- elle détient, à l'égard de ce véhicule, un droit au sens de l'article 2 du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2).

Rapport d'infraction général (RIG)

Document sur lequel l'agent de la paix informe le ministère concerné qu'une infraction a été constatée. Le ministère en question remettra un constat d'infraction, le cas échéant.

Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds de la Commission (Registre)

Registre tenu par la Commission des transports. Tous les PEVL qui possèdent ou exploitent un véhicule lourd immatriculé au Québec doivent s'inscrire au Registre de la Commission afin d'être autorisés à le mettre en circulation ou à l'exploiter. Les exploitants de véhicules lourds immatriculés à l'extérieur du Canada qui circulent sur le territoire du Québec doivent aussi s'inscrire au Registre de la Commission.



Régularisation de dossier

Ajustement effectué par la Société visant à corriger, modifier, retirer ou ajouter des événements ou des données au dossier d'un PEVL.

Régularisation du parc de véhicules lourds

Ajustement effectué par la Société visant à corriger ou à modifier le nombre de véhicules lourds d'un PEVL pris en considération pour l'évaluation de son comportement.

Seuil

Nombre limite de points de chacune des zones de comportement de l'évaluation continue. Ce nombre est établi en fonction du parc de véhicules lourds d'un PEVL. Lorsqu'un exploitant atteint ou dépasse l'un des seuils prévus, son dossier est acheminé à la Commission. Le terme « seuil » désigne également le taux ou le nombre de mises hors service « véhicule » requis pour transmettre le dossier d'un propriétaire à la Commission.

Société

Société de l'assurance automobile du Québec.

SPECVL

Service aux propriétaires, exploitants et conducteurs de véhicules lourds de la Société.

Véhicule lourd

Véhicule routier visé à l'article 2 de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds.

Véhicule lourd utilisé en double poste de travail

Véhicule lourd utilisé de façon principale et régulière par au moins deux conducteurs pendant un nombre d'heures déterminé par la Société.

Zone de comportement

Regroupement d'événements qui, selon leur nature, servent à l'évaluation continue du comportement des PEVL.

1. OBJET DE LA POLITIQUE

La Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds vise à améliorer la sécurité routière et à protéger le réseau routier. Selon cette loi, la Société de l'assurance automobile du Québec doit:

- constituer un dossier sur chaque PEVL tenu de s'inscrire au Registre de la Commission, afin d'assurer le suivi et l'évaluation de son comportement;
- mettre en place une politique administrative permettant d'identifier les PEVL qui présentent un risque pour la sécurité routière et la protection du réseau routier, et d'intervenir auprès d'eux;
- transmettre à la Commission le dossier des PEVL à risque afin qu'elle puisse analyser leur comportement et décider, le cas échéant, d'imposer des mesures et de modifier leur cote de sécurité.

Le texte qui suit décrit le mécanisme d'évaluation et les règles appuyant les interventions de la Société, ainsi que leur processus de mise en vigueur et d'ajustements.

2. À QUI S'APPLIQUE LA POLITIQUE?

La Politique s'applique à tous les PEVL tenus de s'inscrire au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds de la Commission, en vertu de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds et de son règlement d'application, soit:

- aux PEVL qui possèdent ou exploitent des véhicules lourds immatriculés au Québec, qu'ils circulent sur le territoire du Québec ou sur celui d'une autre administration canadienne;
- aux exploitants de véhicules lourds immatriculés à l'extérieur du Canada qui circulent sur le territoire du Québec.

La Politique ne s'applique pas aux PEVL qui possèdent ou exploitent des véhicules lourds immatriculés dans une autre administration canadienne que le Québec. Le suivi du comportement de ces PEVL est effectué par l'administration qui a immatriculé les véhicules lourds.





3. RESPONSABILITÉS DU PROPRIÉTAIRE ET DE L'EXPLOITANT

L'évaluation du comportement est basée sur les responsabilités respectives des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds. Lorsqu'une personne est à la fois propriétaire et exploitant, elle est évaluée sur l'ensemble de ces responsabilités.

Ces responsabilités du propriétaire et de l'exploitant de véhicules lourds découlent des lois et des règlements du Québec. Elles découlent aussi des lois et des règlements équivalents qui sont applicables dans les autres administrations canadiennes lorsqu'un PEVL circule ailleurs au Canada.

3.1 RESPONSABILITÉS DU PROPRIÉTAIRE

Le propriétaire doit respecter ses obligations relatives à l'entretien de ses véhicules lourds et à leur maintien en bon état mécanique. En référence au Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers, ce volet inclut :

- le respect des exigences relatives à l'entretien mécanique obligatoire;
- la réparation des déficiences mécaniques constatées lors des contrôles sur route ou d'une vérification mécanique réalisée par un mandataire en vérification mécanique à la demande d'un agent de la paix;
- la réparation des déficiences mécaniques constatées lors d'une vérification avant départ.

3.2 RESPONSABILITÉS DE L'EXPLOITANT

Les responsabilités de l'exploitant couvrent les volets qui suivent.

3.2.1 Aptitude et comportement du conducteur

L'exploitant doit s'assurer que le conducteur dont il utilise les services :

- est titulaire d'un permis de conduire valide et de la classe appropriée au véhicule lourd qu'il conduit;
- détient les mentions nécessaires pour le véhicule lourd qu'il conduit et respecte les conditions rattachées à son permis de conduire;
- respecte les règles de la circulation routière et les exigences générales du Code de la sécurité routière;

- respecte les dispositions du Règlement sur les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds;
- respecte, le cas échéant, les exigences relatives à la conduite d'un véhicule lourd transportant des matières dangereuses, notamment la formation appropriée, la possession d'un certificat de formation conforme ainsi que l'interdiction de circuler dans les tunnels;
- respecte les dispositions du Code criminel.

3.2.2 Règles encadrant l'utilisation du véhicule lourd

L'exploitant doit respecter ses obligations et s'assurer que le conducteur dont il utilise les services les respecte aussi relativement :

- au Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers (qui concerne notamment la vérification avant départ);
- au Règlement sur les normes d'arrimage;
- au Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers;
- au Règlement sur le transport des matières dangereuses;
- au Règlement sur le permis spécial de circulation (à l'égard des véhicules hors normes).

3.2.3 Implication des véhicules lourds dans tout «accident responsable»

L'exploitant est imputable des «accidents responsables» impliquant les véhicules lourds qu'il exploite.





4. DOSSIER DE COMPORTEMENT

La Société tient un dossier de comportement sur chaque PEVL tenu de s'inscrire au Registre de la Commission. Les événements pris en considération dans le suivi et l'évaluation du comportement des PEVL sont inscrits au dossier.

Lorsqu'une personne est à la fois propriétaire et exploitant de véhicules lourds, la Société inscrit à son dossier l'ensemble des événements relatifs à ces deux groupes de responsabilités.

Les événements inscrits au dossier sont ceux impliquant un véhicule lourd immatriculé au Québec et survenus sur le territoire du Québec ou d'une autre administration canadienne.

Les événements impliquant un véhicule lourd immatriculé à l'extérieur du Canada survenus sur le territoire du Québec sont inscrits dans le dossier de l'exploitant concerné.

Les événements survenus sur le territoire du Québec impliquant des véhicules lourds immatriculés dans une autre administration canadienne sont transférés au dossier tenu par celle-ci.

Il est du devoir des PEVL de vérifier leur état de dossier périodiquement afin de s'informer des événements qui y sont inscrits et d'apporter les correctifs nécessaires, le cas échéant.

Un exemple d'état de dossier d'un PEVL et des différentes sections qui le composent est présenté à l'annexe 1.

5. CONTINUITÉ DU DOSSIER DE COMPORTEMENT

Les événements continuent d'être inscrits au dossier et pris en considération dans l'évaluation du comportement d'un PEVL qui change sa dénomination sociale. De même, ils continuent d'être imputés à la nouvelle compagnie issue de la fusion d'entreprises.

Par ailleurs, la Société informe la Commission si un propriétaire vend un nombre important de ses véhicules lourds et qu'il a atteint ou dépassé le premier ou le deuxième niveau d'intervention. L'information divulguée inclut notamment l'identité du vendeur et celle du ou des acquéreurs.

6. MÉCANISME D'ÉVALUATION

6.1 ÉVÉNEMENTS PRIS EN CONSIDÉRATION

Les événements inscrits au dossier et pris en considération dans l'évaluation du comportement sont les suivants :

6.1.1 Infractions

Les infractions prises en considération dans l'évaluation du comportement de l'**exploitant** sont celles, constatées sur route ou en entreprise :

- que l'exploitant ou le conducteur est accusé d'avoir commises (avec constats d'infraction);
- pour lesquelles l'exploitant ou le conducteur a été reconnu coupable (avec constats d'infraction);
- qui ont fait l'objet d'un rapport d'infraction général.

Les infractions prises en considération dans l'évaluation du comportement du **propriétaire** sont celles, constatées en entreprise :

- que le propriétaire est accusé d'avoir commises (avec constats d'infraction);
- pour lesquelles il a été reconnu coupable (avec constats d'infraction);
- qui ont fait l'objet d'un rapport d'infraction général.

La Société prend les infractions en considération dans l'évaluation dès qu'elle est informée de leur existence, et ce, même si elles n'ont pas encore fait l'objet d'une condamnation ou d'une reconnaissance de culpabilité.

Cependant, dès qu'elle est informée, la Société :

- ne prend plus en considération, dans l'évaluation du comportement d'un PEVL, les infractions⁴:
 - qui ont fait l'objet d'une annulation ou d'un retrait;
 - pour lesquelles il a été reconnu non coupable;
 - qui n'ont fait l'objet d'aucune signification par l'organisme poursuivant, à l'intérieur du délai de prescription.
- procède aux modifications de concordance quant à la nature de l'infraction et à sa pondération, le cas échéant, lorsqu'une infraction est modifiée dans le cadre du processus pénal.

4. Ces infractions demeurent inscrites au dossier du PEVL, sans aucune pondération.



Précisions importantes

Une même infraction peut entraîner la production de deux constats ou de deux rapports d'infraction généraux : l'un à l'exploitant et l'autre au conducteur. Dans ce cas, celui remis au conducteur est pris en considération dans l'évaluation et reçoit la pondération appropriée. Celui remis à l'exploitant demeure inscrit à son dossier, sans aucune pondération. Si le constat ou le rapport d'infraction général remis au conducteur est annulé, retiré ou si ce dernier est reconnu non coupable, c'est le constat remis à l'exploitant qui est pris en considération dans l'évaluation et qui reçoit la pondération appropriée.

Les infractions prises en considération dans l'évaluation du comportement et la pondération qui leur est associée sont décrites à l'annexe 2.

6.1.2 Mises hors service « conducteur »

Les mises hors service « conducteur » sont imputables à l'exploitant. Elles résultent du non-respect de certaines dispositions de la réglementation sur les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds.

Précisions importantes

Si une mise hors service est imposée et qu'un ou plusieurs constats ou rapports d'infraction généraux sont remis pour l'infraction directement liée à la mise hors service, seule la mise hors service est prise en considération dans l'évaluation et reçoit la pondération appropriée. Les constats ou les rapports d'infraction généraux liés à la même infraction que la mise hors service demeurent inscrits au dossier de l'exploitant, sans aucune pondération.

Si un constat ou un rapport d'infraction général est remis à l'exploitant ou au conducteur pour une toute autre infraction que celle directement liée à la mise hors service, il est pris en considération dans l'évaluation, avec la pondération appropriée.

6.1.3 Accidents

Un accident est inscrit au dossier de l'exploitant et pris en considération dans l'évaluation de son comportement dès que la Société reçoit le rapport d'accident. Si l'exploitant considère qu'il n'est pas responsable d'un accident impliquant l'un de ses véhicules lourds, il peut fournir une preuve de non-responsabilité d'accident ou transmettre une demande écrite à la Société, selon le cas. Si la preuve ou la demande écrite est acceptée, la responsabilité de l'accident est retirée de l'évaluation de son comportement, mais l'accident demeure inscrit dans son dossier, sans aucune pondération.

Un seul accident est inscrit dans le dossier et pris en considération dans l'évaluation du comportement d'un exploitant si plus d'un véhicule lourd sous sa responsabilité ont été impliqués dans le même accident.

Les modalités de transmission d'une preuve de non-responsabilité ou d'une demande écrite de retrait d'accident sont décrites à l'annexe 5.

6.1.4 Résultats des vérifications mécaniques lors d'un contrôle sur route

Les résultats des vérifications mécaniques effectuées lors d'un contrôle sur route par un agent de la paix ou réalisées, à sa demande, par un mandataire en vérification mécanique sont pris en considération dans le dossier et l'évaluation du comportement d'un propriétaire (voir la section 6.2.1 C).

6.1.5 Événements survenus sur le territoire des autres administrations canadiennes

Les événements survenus sur le territoire des autres administrations canadiennes avec un véhicule lourd immatriculé au Québec sont inscrits dans le dossier du PEVL et pris en considération dans l'évaluation de son comportement.

6.2 OUTILS D'ÉVALUATION DU COMPORTEMENT

Le comportement de tous les PEVL tenus de s'inscrire au Registre de la Commission est évalué. À cet égard, la Société utilise trois outils d'évaluation afin d'identifier les PEVL les plus à risque pour la sécurité routière et la protection du réseau routier, soit :

- l'évaluation continue du comportement;
- l'évaluation du comportement par le contrôle en entreprise;
- l'évaluation du comportement par les événements critiques.

6.2.1 Évaluation continue du comportement

A - Processus général de l'évaluation continue

L'évaluation continue prend en considération les événements constatés sur route. Ces derniers sont inscrits au dossier d'un PEVL et le demeurent pour la période mobile de deux ans couverte par l'évaluation. À mesure que cette période se déplace dans le temps, les événements inscrits au dossier depuis plus de deux ans en sont retirés, alors que de plus récents y sont inscrits.

Les événements sont regroupés en cinq grandes zones de comportement. L'une d'elles a trait au propriétaire, alors que les quatre autres concernent l'exploitant.

Des seuils (niveaux à ne pas atteindre) sont établis pour chaque zone de comportement de l'évaluation continue. Ils sont déterminés selon le parc de véhicules lourds de l'exploitant et sont présentés au tableau des seuils de l'annexe 7. Les particularités de l'évaluation continue du comportement de l'exploitant et du propriétaire sont décrites aux sections B et C suivantes.



ZONE DE COMPORTEMENT ÉVÉNEMENTS PRIS EN CONSIDÉRATION

VOLET « PROPRIÉTAIRE »

Sécurité des véhicules Tout résultat des vérifications mécaniques effectuées par un agent de la paix lors d'un contrôle sur route ou de vérifications mécaniques réalisées, à sa demande, par un mandataire en vérification mécanique⁵.

VOLET « EXPLOITANT »

Sécurité des opérations Toute infraction relative à la sécurité routière⁶. Les mises hors service « conducteur » y sont aussi incluses.

Implication dans les accidents Tout « accident responsable⁷ » avec blessés et pour lequel un agent de la paix a rempli un rapport d'accident.

Tout « accident responsable » avec dommages matériels seulement, qui réunit les caractéristiques suivantes :

- un agent de la paix a rempli un rapport d'accident;
- un des véhicules impliqués dans l'accident a dû être remorqué;
- les dommages matériels sont supérieurs à 2000\$.

Conformité aux normes de charges Toute infraction relative aux normes de charges⁸.

Comportement global de l'exploitant Cumul de tous les événements relevant du volet « exploitant ».

5. Certaines déficiences mécaniques majeures ne sont pas prises en considération dans l'évaluation continue, mais elles sont définies comme des déficiences mécaniques critiques (voir l'annexe 3).

6. Se référer à la table des infractions de l'annexe 2. Certaines infractions relatives à la sécurité routière ne sont pas prises en considération dans l'évaluation continue, mais elles sont définies comme des événements critiques (voir la section 6.2.3).

7. Un accident mortel est défini comme un événement critique (voir la section 6.2.3).

8. Certaines infractions relatives aux normes de charges ne sont pas prises en considération dans l'évaluation continue, mais elles sont définies comme des événements critiques (voir la section 6.2.3).

Précisions importantes

- Les seuils du transport de personnes diffèrent de ceux du transport de biens.
- Les seuils d'un PEVL qui possède ou exploite à la fois des véhicules lourds liés au transport de personnes et au transport de biens sont basés sur le total de tous ses véhicules lourds. De plus, les seuils de ce PEVL seront ceux du transport de personnes ou du transport de biens, selon son activité principale, soit celle correspondant au plus grand nombre de véhicules lourds. En cas d'égalité, les seuils appliqués seront ceux du transport de personnes.
- La zone de comportement « Conformité aux normes de charges » ne s'applique pas au transport de personnes pour ce qui est de l'évaluation continue. Conséquemment, la zone « Comportement global de l'exploitant » ne tient pas compte des infractions relatives aux normes de charges pour ce type de transport.
- Le transport par ambulance est associé au transport de personnes, sauf pour le volet « Implication dans les accidents » (voir le tableau des seuils de l'annexe 7).

B - Particularités de l'évaluation continue du comportement de l'exploitant

Principe

L'évaluation de l'exploitant est basée sur la somme des points rattachés aux événements pour chacune des zones de comportement. Chaque événement pris en considération dans une zone de comportement reçoit une pondération associée à sa gravité.

a) Pondération des accidents

- Accident avec blessés: 4 points.
- Accident avec dommages matériels seulement (DMS):
 - 1 point pour les DMS survenus sur le territoire de l'île de Montréal et des villes de Longueuil, de Laval et de Québec⁹, ainsi que sur le réseau routier de remorquage exclusif¹⁰;
 - 2 points pour les DMS survenus à l'extérieur du réseau de remorquage exclusif, du territoire de l'île de Montréal et des municipalités mentionnées ci-dessus, ainsi que sur le territoire des autres administrations canadiennes.

b) Pondération des infractions¹¹

- 1 point (gravité mineure); 2 points (gravité moyenne);
3 points (gravité élevée); 5 points (infraction au Code criminel).
- Une pondération de 4 ou 5 points (selon la gravité) s'applique à certains dépassements de la masse totale en charge permise sur un pont ou un viaduc faisant l'objet d'une restriction de charge.
 - Les mises hors service « conducteur » reçoivent une pondération de 3 points.

9. Le territoire de l'Ancienne-Lorette est compris dans celui de la ville de Québec.

10. En référence au réseau autoroutier de la région métropolitaine de Montréal:
www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/regions/montreal_ile/reseau_remorquage_exclusif

11. Se référer à la table des infractions de l'annexe 2.



Interventions de la Société

La Société intervient auprès de l'exploitant lorsque le total des points atteint ou dépasse 50 %, 75 % ou 100 % du seuil de l'une ou l'autre des zones de comportement qui le concernent. Elle intervient également lorsque des « infractions graves » sont constatées (voir la section 7.1.4).

C - Particularités de l'évaluation continue du comportement du propriétaire

Principe

L'évaluation du propriétaire est basée sur le nombre de vérifications mécaniques effectuées sur ses véhicules lourds lors d'un contrôle sur route et sur le nombre de mises hors service « véhicule » qui en ont résulté. Les vérifications mécaniques réalisées par un mandataire en vérification mécanique à la demande d'un agent de la paix, de même que leurs résultats, sont aussi pris en considération.

Aux fins de cette évaluation :

- une vérification mécanique correspond à un véhicule lourd vérifié. Si un ensemble de deux véhicules lourds est vérifié, deux vérifications mécaniques sont alors calculées;
- les vérifications mécaniques prises en considération sont les vérifications mécaniques **complètes**¹² et les vérifications **partielles** si des défauts mécaniques (mineurs ou majeurs) ont été décelés;
- une vérification mécanique qui relève seulement des défauts mécaniques majeurs **fortuites** équivaut à une vérification mécanique conforme et est incluse dans le nombre total de vérifications mécaniques¹³ pris en considération dans l'évaluation du comportement (voir la section 3 de l'annexe 3).

Interventions de la Société

La Société intervient auprès du propriétaire s'il atteint un taux ou un nombre de mises hors service « véhicule ».

a) Taux de mises hors service « véhicule »

Un certain nombre de vérifications mécaniques sur route est requis pour calculer un taux de mises hors service « véhicule ». Ce nombre varie selon le parc de véhicules lourds du propriétaire indiqué au tableau 1.

12. Une vérification mécanique complète porte sur l'ensemble des principales composantes d'un véhicule, soit : l'éclairage et la signalisation; la direction; le cadre, le dessous de caisse et le dispositif d'attelage (si applicable); la suspension; les freins; le système d'alimentation en carburant et des commandes du moteur; le système d'échappement; le vitrage et le rétroviseur; les équipements; les pneus et les roues; la carrosserie.

13. La mise hors service « véhicule » imposée à la suite d'une déficience mécanique majeure fortuite ne sera pas prise en considération dans l'évaluation du comportement du propriétaire.

Tableau 1: Nombre minimal de vérifications mécaniques

Nombre de véhicules lourds	1 à 18	19 à 22	23 à 26	27 à 32	33 à 40	41 à 50	51 à 64	65 à 85	86 à 121	122 à 192	193 à 413	414 à 500	501 ou plus
Nombre minimal de vérifications mécaniques	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	25

Le taux de mises hors service «véhicule» est, par la suite, établi en divisant le nombre de vérifications mécaniques ayant entraîné une mise hors service «véhicule» par le nombre total de vérifications mécaniques effectuées.

Exemple: Un propriétaire possède huit camions, qui ont fait l'objet de quinze vérifications mécaniques. Des mises hors service «véhicule» ont été imposées lors des trois dernières vérifications mécaniques. On peut calculer un taux de mises hors service «véhicule», car les véhicules lourds du propriétaire ont fait l'objet de quinze vérifications, soit cinq vérifications de plus que le minimum de dix requis pour calculer un taux de mises hors service «véhicule». Le taux de mises hors service «véhicule» du propriétaire est de 20% (trois mises hors service «véhicule» en quinze vérifications mécaniques), de sorte qu'il recevra une lettre de premier niveau.

La Société intervient selon le taux de mises hors service «véhicule» atteint, indiqué au tableau 2.

Tableau 2: Intervention selon le taux de mises hors service «véhicule»

Transport de biens	Transport de personnes	Intervention ¹⁴
Entre 20% et 24%	Entre 10% et 14%	Lettre de premier niveau
Entre 25% et 29%	Entre 15% et 19%	Lettre de deuxième niveau
30% ou plus	20% ou plus	Avis de transmission du dossier à la Commission

b) Nombre de mises hors service «véhicule» requis pour intervenir

Lorsque le **nombre de vérifications mécaniques est insuffisant** pour calculer un taux de mises hors service «véhicule», la Société intervient dès que le propriétaire atteint ou dépasse un certain nombre de mises hors service.

14. La Société procédera à l'intervention prévue dans la mesure où le nombre de mises hors service «véhicule» inscrit au dossier du propriétaire sera égal ou supérieur à celui indiqué au tableau 3.1 ou 3.2.



Le nombre de mises hors service «véhicule» requis varie selon le nombre de véhicules lourds du propriétaire indiqué au tableau 3.1 pour le transport de biens et au tableau 3.2 pour le transport de personnes.

Tableau 3.1: Transport de biens

Nombre de mises hors service «véhicule» requis pour intervenir					
Intervention	1 à 18 véhicules	19 à 50 véhicules	51 à 413 véhicules	414 à 500 véhicules	501 véhicules ou plus
Lettre de premier niveau	2	3	4	5	5
Lettre de deuxième niveau	3	4	5	6	7
Avis de transmission du dossier à la Commission	4	5	6	7	8

Tableau 3.2: Transport de personnes

Nombre de mises hors service «véhicule» requis pour intervenir			
Intervention	1 à 18 véhicules	19 à 413 véhicules	414 véhicules ou plus
Lettre de premier niveau	1	2	3
Lettre de deuxième niveau	2	3	4
Avis de transmission du dossier à la Commission	3	4	5

Exemple: Un propriétaire possède trois autobus, qui ont fait l'objet de sept vérifications mécaniques. Lors de ces vérifications, un autobus a été mis hors service. On ne peut pas calculer un taux de mises hors service «véhicule» pour ce propriétaire, car ses véhicules ont fait l'objet de seulement sept vérifications, soit trois vérifications de moins que le minimum de dix requis pour calculer un taux de mises hors service «véhicule» (voir tableau 1).

Il faut donc utiliser le tableau 3.2 (transport de personnes) pour savoir quelle sera l'intervention de la Société. Dans ce cas, le propriétaire recevra une lettre de premier niveau, car ses trois autobus ont fait l'objet d'une seule mise hors service «véhicule».

D - Détermination du parc de véhicules lourds utilisé dans l'évaluation continue

a) Parc de véhicules lourds de l'exploitant

Le parc de véhicules lourds d'un nouvel exploitant correspond, pour la première année, au nombre de véhicules lourds motorisés immatriculés au Québec qu'il a déclarés lors de son inscription au Registre de la Commission.

Par la suite, son parc de véhicules lourds correspond à la moyenne du nombre de véhicules lourds motorisés immatriculés au Québec qu'il a déclarés au cours des deux dernières années de renouvellement de son inscription au Registre de la Commission.

Les véhicules lourds motorisés immatriculés au Québec pris en considération dans le parc de l'exploitant sont ceux :

- dont l'exploitant est propriétaire ou locataire pour un an ou plus;
- que l'exploitant utilise dans le cadre d'un contrat en sous-traitance (voituriers remorqueurs);
- que l'exploitant prend en location pour moins d'un an.

Un seul véhicule lourd motorisé est comptabilisé, dans chacun des cas suivants, lorsque l'exploitant déclare :

- avoir loué un ou plusieurs véhicules lourds motorisés pour moins d'un an. À titre d'exemple, si un exploitant déclare avoir loué dix véhicules lourds pour moins d'un an, la Société n'en considèrera qu'un seul pour établir son parc de véhicules lourds;
- utiliser un ou plusieurs véhicules routiers motorisés d'un poids nominal brut (PNBV) de moins de 4500 kg affectés au transport de matières dangereuses nécessitant l'apposition de plaques d'indication de danger;
- utiliser un ou plusieurs véhicules routiers motorisés d'un poids nominal brut de moins de 4500 kg pour tirer une remorque ou une semi-remorque qui a un poids nominal brut de 4500 kg ou plus.

Pour un exploitant dont les véhicules lourds sont immatriculés à l'extérieur du Canada, seuls ceux qui circulent au Québec sont comptabilisés dans son parc de véhicules lourds.

b) Parc de véhicules lourds du propriétaire

Le parc de véhicules lourds d'un nouveau propriétaire correspond au nombre de véhicules lourds motorisés ainsi que de remorques et de semi-remorques d'un poids nominal brut de 4500 kg ou plus immatriculés à son nom et munis d'une autorisation de circuler, selon le fichier d'immatriculation de la Société.

Par la suite, son parc de véhicules lourds est déterminé par le nombre total des véhicules lourds suivants :

- le nombre annuel moyen de véhicules lourds motorisés immatriculés au Québec à son nom et munis d'une autorisation de circuler, selon le fichier d'immatriculation de la Société;
- le nombre annuel moyen de remorques et de semi-remorques d'un poids nominal brut de 4500 kg ou plus immatriculés au Québec à son nom et ne faisant pas l'objet d'une interdiction de circuler.



La méthode utilisée pour calculer le parc de véhicules lourds des propriétaires et des exploitants est présentée plus en détail à l'annexe 4.

6.2.2 Évaluation du comportement par le contrôle en entreprise

Le contrôle en entreprise est effectué par Contrôle routier Québec dans les établissements du Québec d'un propriétaire ou d'un exploitant. L'objectif d'un tel contrôle est de vérifier si le PEVL se conforme à ses obligations, notamment à partir des dossiers et des documents qu'il doit tenir, soit :

- à titre d'**exploitant** (volet « exploitant ») : l'aptitude et le comportement des conducteurs dont il utilise les services (notamment la possession d'un permis de conduire valide et de la classe appropriée) et l'utilisation des véhicules lourds (notamment la réglementation sur les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds et la vérification avant départ);
- à titre de **propriétaire** (volet « propriétaire ») : notamment le respect des exigences d'entretien mécanique de ses véhicules lourds et la réparation des défauts mécaniques constatés.

A - Conditions pour prendre en considération le résultat d'un contrôle en entreprise dans l'évaluation du comportement

Pour prendre en considération le résultat d'un contrôle en entreprise dans l'évaluation du comportement d'un PEVL, les conditions suivantes doivent être réunies :

- Le contrôle doit avoir permis de vérifier tous les volets applicables (volet « exploitant » ET volet « propriétaire » dans le cas d'un PEVL, ou un seul volet dans le cas d'un propriétaire ou d'un exploitant qui ne cumule pas les deux responsabilités);
- Les règles d'échantillonnage prévues dans la Politique doivent avoir été respectées (y compris, le cas échéant, celles relatives à l'extension de l'échantillonnage décrites au point F de la présente section).

Dossiers absents

Lors de l'échantillonnage, un dossier absent est un dossier vérifié. Un dossier est considéré comme absent lorsque le **propriétaire** ne peut fournir aucun des documents suivants :

- une copie des documents relatifs à la vérification avant départ visée à l'article 519.2 du Code de la sécurité routière;
- le document attestant la réparation des défauts mécaniques constatés lors de la vérification avant départ ou d'un entretien mécanique visé à l'article 198 du Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers;
- les renseignements et les documents relatifs à l'entretien mécanique du véhicule lourd visé à l'article 198 du Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers;

- le document attestant la conformité du véhicule lourd, s'il a fait l'objet d'une campagne de rappel.

Un dossier est également considéré comme absent lorsque l'exploitant ne peut fournir aucun des documents suivants : les documents visés aux 2^e et 5^e paragraphes du 1^{er} alinéa de l'article 41 et les documents visés au 2^e paragraphe du 2^e alinéa de l'article 35 du Règlement sur les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds.

B - Entreprise ayant plusieurs établissements

Lorsqu'un PEVL conserve des dossiers de conducteurs ou de véhicules lourds dans plus d'un établissement du Québec, le contrôle en entreprise peut être effectué dans un ou plusieurs de ces établissements, dans la mesure où :

- le contrôle permet de vérifier tous les volets applicables;
- l'échantillonnage tient compte de l'ensemble des conducteurs et des véhicules lourds de l'entreprise au Québec;
- les règles d'échantillonnage prévues dans la Politique ont été respectées pour chacun des volets applicables.

C - Approche utilisée lors d'un contrôle en entreprise

- a) Pour le volet « **exploitant** », le contrôleur routier détermine le nombre de conducteurs dont l'exploitant a utilisé les services au cours de la période couverte par le contrôle en entreprise. Ce nombre correspond au total des conducteurs qui sont visés par l'une ou l'autre des situations suivantes au cours de cette période :
- l'exploitant, lorsqu'il est lui-même le conducteur de ses véhicules lourds;
 - les conducteurs employés par l'exploitant;
 - les conducteurs dont les services sont loués par l'exploitant;
 - les conducteurs dont les services sont prévus au contrat d'une entreprise qui met un véhicule lourd à la disposition de l'exploitant.
- b) Pour le volet « **propriétaire** », le contrôleur routier détermine le nombre de véhicules lourds correspondant au total des véhicules lourds immatriculés au Québec au nom du propriétaire pour une durée d'un an ou plus, au cours de la période choisie pour l'examen des dossiers et des documents. Les véhicules lourds inclus sont :
- les véhicules lourds motorisés immatriculés au Québec au nom du propriétaire et munis d'une autorisation de circuler;
 - les remorques ou les semi-remorques d'un poids nominal brut de 4500 kg ou plus immatriculées au Québec au nom du propriétaire et ne faisant pas l'objet d'une interdiction de circuler.



- c) Le contrôleur routier échantillonne un certain nombre de dossiers de conducteurs et de véhicules lourds, à partir du nombre de conducteurs et de véhicules lourds de l'entreprise. La taille de l'échantillon à prendre en considération est présentée au tableau 4.
- d) Le contrôleur routier vérifie les dossiers sélectionnés et documente les constats et les rapports d'infraction généraux qu'il a remis relativement aux volets « exploitant » et « propriétaire ». Chaque infraction constatée reçoit un nombre de points correspondant à sa gravité, comme l'indique la table des infractions présentée à l'annexe 2.
- e) Les points accumulés sont additionnés séparément pour le volet « exploitant » et le volet « propriétaire ».

Précisions importantes

Une infraction constatée lors d'un contrôle en entreprise est prise en considération seulement pour déterminer la réussite ou l'échec à un contrôle. Elle n'est pas prise en considération dans l'évaluation continue du comportement du PEVL.

D - Situations d'échec lors d'un contrôle en entreprise

- a) Il y a échec dès que le nombre de points accumulés pour le volet « propriétaire » ou le volet « exploitant » égale ou dépasse le nombre de points d'infraction prévu. Le tableau 4 indique, en fonction du nombre de dossiers « conducteur » ou de dossiers « véhicule lourd » à vérifier, le nombre de points d'infraction à ne pas atteindre pour le volet « exploitant » ou « propriétaire ».

Tableau 4: Taille de l'échantillon et nombre de points d'infraction pour un échec

Selon le nombre de conducteurs ou de véhicules lourds de l'entreprise																									
	1	2	3	4	5	6	7	11	13	16	19	23	27	33	41	51	65	86	122	193	414	501	ou plus		
							à 10	à 12	à 15	à 18	à 22	à 26	à 32	à 40	à 50	à 64	à 85	à 121	à 192	à 413	à 500	à plus			
Nombre de dossiers à vérifier	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	25			
Nombre de points d'infraction à partir duquel il y a un échec, volet « propriétaire » ou « exploitant ¹⁵ »																									
Transport de biens	6	7	9	11	12	13	15	16	17	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	30	31	35			
Transport de personnes	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	14	15	15	16	16	17	18	19	20	21	24			

15. Le seuil d'échec à l'inspection appliqué à un PEVL qui possède ou exploite à la fois des véhicules lourds liés au transport de personnes et au transport de biens est basé sur le total de tous ses véhicules lourds. De plus, le seuil d'échec de ce PEVL sera celui du transport de personnes ou du transport de biens, selon son activité principale, soit celle correspondant au plus grand nombre de véhicules lourds. En cas d'égalité, le seuil d'échec appliqué sera celui du transport de personnes.

b) Il y a également échec dès qu'un certain nombre de dossiers «conducteur» ou de dossiers «véhicule lourd» sont absents, selon le tableau 5.

Tableau 5 : Nombre de dossiers absents pour un échec

Taille de l'échantillon, selon le nombre de dossiers «conducteur» ou «véhicule lourd» devant être tenus	Nombre de dossiers «conducteur» ou «véhicule lourd» absents
1 à 5	1
6 à 10	2
11 à 15	3
16 à 20	4
21 à 25	5
26 ou plus	20 % du nombre de dossiers échantillonnés ¹⁶ .

E - Révision du résultat du contrôle en entreprise

Des modifications aux infractions constatées lors d'un contrôle en entreprise peuvent être apportées dans le cadre du processus pénal.

Lorsque cette situation se produit, la Société réajuste en conséquence le résultat du contrôle en entreprise, en suivant les règles décrites à la section 6.1.1. Le cas échéant, la Société informera le PEVL qu'il n'atteint plus un seuil d'échec à la suite de ces ajustements. Elle en informera aussi la Commission, si ce dossier lui a déjà été transmis.

F - Extension de l'échantillon

Lorsqu'un contrôleur routier vérifie un nombre de dossiers supérieur à celui indiqué au tableau 4 (Taille de l'échantillon), le seuil d'échec est haussé pour correspondre au nombre de dossiers réellement vérifiés. Lorsqu'un contrôleur routier vérifie plus de 25 dossiers (l'échantillon maximal prévu), le seuil d'échec est déterminé de la manière suivante :

$$\text{Seuil d'échec} = \frac{\text{Seuil d'échec prévu pour 25 dossiers} \times \text{nombre de dossiers vérifiés}}{25}$$

G - Intervention découlant d'un échec lors d'un contrôle en entreprise

L'intervention découlant d'un échec lors d'un contrôle en entreprise dépend du dossier global du propriétaire ou de l'exploitant (voir la section 7.2).

¹⁶. Les fractions sont arrondies à l'entier supérieur.



6.2.3 Évaluation du comportement par les événements critiques

Les PEVL sont aussi évalués en fonction des événements critiques inscrits dans leur dossier de comportement. Ces événements de gravité majeure amènent des interventions immédiates. La nature de l'intervention dépendra du dossier global du PEVL (voir la section 7.2).

La liste des événements critiques est la suivante :

A - Événements critiques imputables à l'exploitant

- Être impliqué dans un accident mortel dont une part de responsabilité incombe à l'exploitant.
- Excéder la limite de vitesse permise de 41 km/h ou plus.
- Conduire ou avoir la garde ou le contrôle d'un véhicule lourd alors que le taux d'alcool dans l'organisme est supérieur à 80 mg par 100 ml de sang.
- Conduire ou avoir la garde ou le contrôle d'un véhicule lourd avec un permis d'apprenti conducteur ou un permis probatoire alors qu'il y a présence d'alcool dans l'organisme.
- Refuser d'obtempérer à un ordre d'un agent de la paix, notamment de se soumettre à un test de coordination de mouvements ou de fournir un échantillon d'haleine, de sang ou autre.
- Circuler dans un tunnel avec des matières dangereuses.
- Circuler avec un véhicule lourd transportant une charge excédant de 20% ou plus la masse totale en charge permise, dans le cas d'un transport normalisé.
- Circuler avec un véhicule hors normes sans escorte policière, alors qu'une telle escorte constitue une condition de circulation avec un permis spécial de circulation.
- Circuler avec un véhicule lourd en vertu d'un permis du ministre avec une charge excédant de 15% ou plus la masse totale en charge indiquée sur le permis.
- Circuler avec un véhicule lourd en vertu d'un permis spécial de circulation de classe 5 ou 6 avec une charge excédant de 10% ou plus la masse totale en charge indiquée sur le permis.
- Excéder la dimension permise du véhicule lourd, chargement compris, de l'une ou l'autre façon suivante :
 - 1 mètre, pour la largeur;
 - 0,5 mètre, pour la hauteur;
 - 5 mètres, pour la longueur;
 - 2,5 mètres, pour l'excédent.

B - Événements critiques imputables au propriétaire

- Toute défectuosité mécanique critique constatée sur route ou lors d'une vérification mécanique réalisée par un mandataire en vérification mécanique à la demande d'un agent de la paix.
- Mise hors service «véhicule» découlant de trois défectuosités mécaniques majeures ou plus sur trois systèmes mécaniques différents.

La liste des défectuosités mécaniques critiques est présentée à l'annexe 3.

7. PROCESSUS D'INTERVENTION

La Société intervient de façon systématique sur la base de l'évaluation effectuée en vertu de la présente Politique. Ses interventions sont de deux ordres.

Premièrement, elles découlent de l'évaluation continue et sont progressives. Elles visent à :

- informer le PEVL de la détérioration de son dossier;
- sensibiliser le PEVL à l'importance de modifier son comportement à risque avant que son dossier ne soit acheminé à la Commission;
- offrir au PEVL de l'information ou des explications, en cas de besoin.

Deuxièmement, la Société intervient immédiatement lorsque des événements graves ou critiques se produisent, ou lorsqu'un PEVL échoue à des contrôles en entreprise.

7.1 PROCESSUS D'INTERVENTION RATTACHÉ À L'ÉVALUATION CONTINUE

La Société intervient de façon progressive à mesure que le dossier du PEVL se détériore. Selon le niveau d'intervention atteint par le PEVL, elle lui transmet une lettre ou un avis accompagné de son état de dossier.

7.1.1 Lettre de premier niveau

La Société achemine une lettre de premier niveau à un **exploitant** qui atteint ou dépasse 50% du seuil d'une des zones de comportement du volet «exploitant». Si un exploitant atteint ou dépasse 50% du seuil dans plus d'une zone de comportement au même moment, une seule lettre lui est acheminée.

La Société achemine une lettre de premier niveau à un **propriétaire** qui, selon le cas :

- atteint un taux de mises hors service «véhicule» se situant entre 20% et 24% pour le transport de biens et entre 10% et 14% pour le transport de personnes;
- atteint ou dépasse un certain nombre de mises hors service «véhicule».



Si un PEVL atteint ou dépasse 50% du seuil dans plus d'une zone de comportement pour le volet «exploitant» et un taux ou nombre de mises hors service «véhicule» pour le volet «propriétaire» au même moment, une lettre lui est acheminée pour chacun des volets.

7.1.2 Lettre de deuxième niveau

La Société achemine une lettre de deuxième niveau à un **exploitant** qui atteint ou dépasse 75% du seuil d'une des zones de comportement du volet «exploitant». Si un exploitant atteint ou dépasse 75% du seuil dans plus d'une zone de comportement au même moment, une seule lettre lui est acheminée.

La Société achemine une lettre de deuxième niveau à un **propriétaire** qui, selon le cas :

- atteint un taux de mises hors service «véhicule» se situant entre 25% et 29% pour le transport de biens et entre 15% et 19% pour le transport de personnes;
- atteint ou dépasse un certain nombre de mises hors service «véhicule».

Si un PEVL atteint ou dépasse 75% du seuil dans plus d'une zone de comportement pour le volet «exploitant» et un taux ou nombre de mises hors service «véhicule» pour le volet «propriétaire» au même moment, une lettre lui est acheminée pour chacun des volets.

7.1.3 Avis de transmission du dossier à la Commission

Un avis de transmission du dossier à la Commission est acheminé¹⁷:

- à l'**exploitant** qui atteint ou dépasse le seuil d'une des zones de comportement du volet «exploitant»;
- au **propriétaire** qui, selon le cas :
 - atteint un taux de mises hors service «véhicule» de 30% ou plus pour le transport de biens et de 20% ou plus pour le transport de personnes;
 - atteint ou dépasse un certain nombre de mises hors service «véhicule».

Cet avis indique au PEVL que son dossier s'est détérioré et qu'il doit être acheminé à la Commission. Son comportement à risque sera analysé, et des mesures pourraient lui être imposées. Le cas échéant, sa cote de sécurité sera modifiée.

Cet avis est transmis au PEVL par courrier recommandé. À compter de la date de l'envoi de celui-ci, le PEVL dispose d'un délai de quinze jours ouvrables pour faire une demande de régularisation de son dossier, le cas échéant (voir la section 9).

7.1.4 Lettre d'information pour des infractions graves

Les infractions graves ne constituent pas des infractions critiques, telles qu'elles sont définies dans la présente Politique. Cependant, elles sont assez sérieuses pour que la Société intervienne immédiatement auprès de l'exploitant afin de le sensibiliser à son comportement à risque.

17. L'avis de transmission du dossier à la Commission concernant les combinaisons d'événements est traité à la section 7.2.2.

À cet égard, la Société transmet une lettre d'information à l'exploitant, accompagnée d'un état de son dossier, dès qu'elle est informée qu'une telle infraction a été commise. Elle transmet aussi une lettre au conducteur qui a commis l'infraction avec son état de dossier.

Ces infractions sont prises en considération dans la zone de comportement « Sécurité des opérations » de l'évaluation continue de l'exploitant et reçoivent la pondération appropriée, au même titre que les autres infractions.

La mention que cette lettre a été transmise apparaît dans le dossier de l'exploitant.

Les infractions graves sont les suivantes (les articles du Code de la sécurité routière correspondants sont indiqués entre parenthèses):

- Excès de vitesse de 31 à 40 km/h par rapport à la limite permise (art. 299, 303.2, 328 ou 329).
- Conduite d'un apprenti conducteur sans être accompagné par un titulaire de permis de la classe appropriée (art. 99).
- Manquement à un devoir ou à une obligation du conducteur impliqué dans un accident (art. 168, 169, 170 ou 171).
- Vitesse ou action imprudente (art. 327).
- Dépassements successifs en zigzag (art. 342).
- Dépassement prohibé sur la voie réservée à la circulation en sens inverse (art. 345).
- Omission d'arrêter à un passage à niveau en conduisant un autobus, un minibus ou un véhicule lourd transportant des matières dangereuses nécessitant l'apposition de plaques d'indication de danger (art. 413).
- Conduite dans le contexte d'un pari, d'un enjeu ou d'une course (art. 422).
- Omission d'immobiliser son véhicule à plus de cinq mètres d'un autobus ou d'un minibus affecté au transport d'écoliers dont les feux rouges intermittents ou le signal d'arrêt obligatoire sont en fonction (art. 460).

7.2 PROCESSUS D'INTERVENTION RELATIF AUX ÉVÉNEMENTS CRITIQUES ET AUX ÉCHECS LORS DE CONTRÔLES EN ENTREPRISE

Un événement critique ou un échec lors d'un contrôle en entreprise mènent à une intervention immédiate de la Société. La nature de cette intervention varie en fonction du dossier du PEVL.

7.2.1 Lettre d'avertissement

La Société transmet d'abord une lettre au PEVL afin de l'aviser qu'un événement critique ou un échec à un contrôle en entreprise est inscrit à son dossier et de le sensibiliser au fait qu'il doit améliorer son comportement.

Un état de son dossier lui est transmis en même temps que la lettre d'avertissement.



7.2.2 Avis de transmission du dossier à la Commission

Un avis de transmission de son dossier à la Commission est acheminé au PEVL :

- lorsqu'un accident mortel est inscrit au dossier;
- lorsqu'une des combinaisons d'événements décrites au tableau 6 est inscrite à son dossier.

Le volet « propriétaire » est traité distinctement du volet « exploitant ».

Tableau 6 : Combinaisons d'événements

COMBINAISONS D'ÉVÉNEMENTS AU DOSSIER DU PROPRIÉTAIRE
Une défectuosité mécanique critique ou un échec lors de contrôles en entreprise (volet « propriétaire ») s'est produit, il y a un an ou moins; ET Le dossier est à l'étape d'une lettre de deuxième niveau pour la zone de comportement « Sécurité des véhicules ».
Deux échecs lors de contrôles en entreprise (volet « propriétaire ») se sont produits à l'intérieur d'un intervalle de deux ans.
Deux défectuosités mécaniques critiques se sont produites à l'intérieur d'un intervalle d'un an.
Une défectuosité mécanique critique et un échec lors de contrôles en entreprise (volet « propriétaire ») se sont produits à l'intérieur d'un intervalle d'un an.
COMBINAISONS D'ÉVÉNEMENTS AU DOSSIER DE L'EXPLOITANT
Un événement critique non lié à la capacité de conduite affaiblie ou un échec lors de contrôles en entreprise (volet « exploitant ») s'est produit, il y a un an ou moins, ou un événement critique lié à la capacité de conduite affaiblie s'est produit il y a deux ans ou moins*; ET Le dossier est à l'étape d'une lettre de deuxième niveau pour l'une des zones de comportement du volet « exploitant ».
Deux échecs lors de contrôles en entreprise (volet « exploitant ») se sont produits à l'intérieur d'un intervalle de deux ans.
Deux événements critiques non liés à la capacité de conduite affaiblie se sont produits à l'intérieur d'un intervalle d'un an.
Deux événements critiques liés à la capacité de conduite affaiblie se sont produits à l'intérieur d'un intervalle de deux ans.
Un événement critique non lié à la capacité de conduite affaiblie se produit alors qu'un événement critique lié à la capacité de conduite affaiblie a eu lieu il y a deux ans ou moins.

* Les événements critiques liés à la capacité de conduite affaiblie demeurent inscrits comme tels au dossier des exploitants pour une durée de deux ans.

COMBINAISONS D'ÉVÉNEMENTS AU DOSSIER DE L'EXPLOITANT (suite)

Un événement critique lié à la capacité de conduite affaiblie se produit alors qu'un événement critique non lié à la capacité de conduite affaiblie a eu lieu il y a un an ou moins.

Un conducteur a été impliqué dans deux événements critiques liés à la capacité de conduite affaiblie à l'intérieur d'un intervalle de dix ans et a été à l'emploi de l'exploitant de manière continue pendant ces dix années.

Un échec lors d'un contrôle en entreprise (volet « exploitant ») se produit alors qu'un événement critique non lié à la capacité de conduite affaiblie a eu lieu il y a un an ou moins.

Un échec lors d'un contrôle en entreprise (volet « exploitant ») se produit alors qu'un événement critique lié à la capacité de conduite affaiblie a eu lieu il y a deux ans ou moins.

Un événement critique, lié ou non à la capacité de conduite affaiblie, se produit alors qu'un échec lors d'un contrôle en entreprise a eu lieu il y a un an ou moins.

Cet avis est acheminé par courrier recommandé. À compter de la date de l'envoi de celui-ci, le PEVL dispose d'un délai de quinze jours ouvrables pour faire une demande de régularisation de son dossier, le cas échéant (voir la section 9).

7.3 TRANSMISSION D'UNE MISE À JOUR DU DOSSIER À LA COMMISSION

La Société peut transmettre une mise à jour du dossier d'un PEVL déjà acheminé à la Commission pour lui signaler l'une ou l'autre des situations suivantes susceptibles d'appuyer ses décisions :

- des événements se sont ajoutés au dossier depuis sa transmission à la Commission;
- une nouvelle condition de transmission du dossier à la Commission, décrite aux sections 7.1.3 ou 7.2.2, s'est ajoutée;
- le PEVL a atteint ou dépassé 125% d'un seuil et, par la suite, pour toute augmentation additionnelle de 25% :
 - du taux ou du nombre de mises hors service « véhicule » applicable, dans le cas du propriétaire,
 - du seuil prévu, dans le cas de l'exploitant.



8. DISPOSITIONS PARTICULIÈRES RELATIVES AUX SOCIÉTÉS DE TRANSPORT EN COMMUN

Le processus d'évaluation et d'intervention appliqué aux sociétés de transport en commun est quelque peu différent de celui appliqué aux autres PEVL. Il comprend les aspects d'évaluation et d'intervention suivants :

- a) La Société fournit tous les trois mois à la Commission les dossiers des sociétés de transport en commun ainsi que divers indicateurs relatifs à l'implication de ces sociétés dans les accidents. À cet égard, les sociétés de transport en commun doivent transmettre à la Société les renseignements nécessaires pour compiler certains des indicateurs décrivant leur implication dans les accidents;
- b) La Commission analyse périodiquement le contenu des dossiers des sociétés de transport en commun ainsi que les indicateurs relatifs à leur implication dans les accidents. Elle intervient auprès de celles qui, selon son appréciation, présentent un risque élevé en matière de sécurité routière;
- c) La Société transmet le dossier d'une société de transport en commun à la Commission dès le moment où l'une ou l'autre des situations suivantes se présente :
 - atteinte ou dépassement du seuil pour la zone de comportement « Sécurité des opérations » ou « Sécurité des véhicules »;
 - implication dans un accident mortel dont une part de responsabilité incombe à la société de transport en commun;
 - inscription dans son dossier d'une des combinaisons d'événements pour le volet « propriétaire » ou « exploitant » (voir la section 7.2.2).

9. RÉGULARISATION DES DOSSIERS ET DES PARCS DE VÉHICULES LOURDS

La Société peut être amenée à régulariser le contenu d'un dossier ou le parc de véhicules lourds d'un PEVL. Elle peut le faire en tout temps, de sa propre initiative ou à la demande d'un PEVL.

Lorsqu'un PEVL demande la correction d'un événement inscrit à son dossier, il doit fournir à la Société les renseignements ou les preuves requises pour appuyer sa demande.

Toute régularisation sera confirmée au PEVL par l'envoi d'une lettre accompagnée d'un état de son dossier révisé.

9.1 RÉGULARISATION DES ÉVÉNEMENTS INSCRITS AU DOSSIER

La régularisation des événements peut se faire par la Société ou à la demande d'un PEVL. Elle est possible en tout temps lorsque :

- des événements inscrits au dossier d'un PEVL doivent être modifiés, corrigés ou retirés;
- des événements seraient à rattacher au dossier d'un autre PEVL.

9.2 RÉGULARISATION DU PARC DE VÉHICULES LOURDS

9.2.1 Régularisation effectuée par la Société

La Société peut vérifier et régulariser en tout temps le parc de véhicules lourds d'un PEVL. Elle peut le faire, notamment :

- lorsqu'un exploitant demande une augmentation du seuil de la zone de comportement « Implication dans les accidents », en raison d'un kilométrage élevé, ou pour augmenter son parc de véhicules lourds en raison de l'utilisation de véhicules lourds en double poste de travail (voir la section 10);
- lorsqu'elle décèle, après vérification, une différence entre le parc de véhicules lourds inscrit dans le dossier d'un PEVL et celui qui est déclaré au Registre de la Commission, et ce, en conformité avec la méthode de calcul décrite à l'annexe 4;
- lorsque des entreprises ont fait l'objet d'une fusion, la Société ajuste alors le parc de véhicules lourds en additionnant le nombre de véhicules lourds immatriculés au Québec possédés ou exploités par chacune des entreprises au moment de la fusion. Par la suite, la méthode de calcul décrite à l'annexe 4 s'applique.



9.2.2 Régularisation demandée par un PEVL

Un PEVL peut faire une demande pour régulariser son parc de véhicules lourds à l'un ou l'autre des moments suivants :

- lorsqu'il reçoit une lettre de deuxième niveau de la Société;
- lorsqu'il reçoit un avis de transmission de son dossier à la Commission.

9.2.3 Résultat de la régularisation

Une demande de régularisation d'un PEVL doit conduire à un ajustement du parc égal ou supérieur à un véhicule lourd, suivant le calcul présenté à l'annexe 4, pour être acceptée.

Le parc de véhicules lourds ainsi révisé est pris en considération dans l'évaluation du PEVL, jusqu'à la prochaine mise à jour de son inscription au Registre de la Commission.

Les données relatives au nombre de véhicules lourds d'un PEVL sont transmises à la Commission pour qu'elle en tienne compte, le cas échéant, lors de la mise à jour de l'inscription au Registre de la Commission.

De plus, si la Société considère, sur la base des preuves qu'elle détient, que le PEVL a fait une fausse déclaration lors de son inscription au Registre ou de sa mise à jour, elle en informera la Commission, qui pourra alors prendre les mesures appropriées.

10. ADAPTATION DE LA POLITIQUE À CERTAINES RÉALITÉS DES EXPLOITANTS

Deux moyens sont prévus pour tenir compte du niveau d'exposition aux risques de certains exploitants, soit la prise en considération d'un kilométrage élevé parcouru au Québec et la prise en considération des véhicules lourds utilisés en double poste de travail.

10.1 KILOMÉTRAGE ÉLEVÉ PARCOURU AU QUÉBEC

Un exploitant peut demander à la Société d'augmenter à 125% le seuil de la zone de comportement « Implication dans les accidents », s'il a fait beaucoup de kilométrage au Québec.

10.1.1 Admissibilité de l'exploitant

Pour que la demande soit acceptée, l'exploitant doit remplir les conditions suivantes :

- avoir atteint ou dépassé le seuil de la zone de comportement « Implication dans les accidents »;
- démontrer qu'il a accumulé, au cours des 24 mois précédant sa demande, un kilométrage annuel moyen par véhicule lourd motorisé immatriculé au Québec égal ou supérieur à 120 000 kilomètres dans le cas du transport de biens, ou à 70 000 kilomètres dans le cas du transport de personnes.

À cet égard, le kilométrage annuel moyen par véhicule lourd motorisé immatriculé au Québec est établi à l'aide du calcul suivant :

- addition du kilométrage annuel effectué au Québec par chaque véhicule lourd motorisé immatriculé au Québec et utilisé par l'exploitant au cours des 24 mois précédant la demande;
- division de ce kilométrage par le nombre annuel de véhicules lourds motorisés immatriculés au Québec et utilisés par l'exploitant au cours des 24 mois précédant la demande. Ce nombre est établi selon la méthode de calcul décrite à la section 2 de l'annexe 4.

En tout temps, la Société peut demander à l'exploitant de nouvelles preuves du kilométrage parcouru.





10.1.2 Demande de l'exploitant

L'exploitant doit adresser une demande écrite au Service aux propriétaires, exploitants et conducteurs de véhicules lourds (SPECVL) et fournir des preuves de ce kilométrage, à la satisfaction de la Société. Cette demande doit être signée par l'exploitant ou par un représentant autorisé.

Sur réception de la demande, la Société procédera, au préalable, à une vérification du parc de véhicules lourds de l'exploitant et pourra le modifier, s'il y a lieu.

10.1.3 Condition de maintien de la majoration du seuil

Cette majoration du seuil de la zone de comportement « Implication dans les accidents » s'applique pour deux ans, à moins que l'exploitant n'atteigne le seuil de 125 % à l'intérieur de cette période. À ce moment, ce seuil revient à son niveau initial et le dossier de l'exploitant est transmis à la Commission.

10.1.4 Renouvellement de la demande

L'exploitant doit renouveler sa demande après deux ans, à compter de l'acceptation de la demande, auprès du SPECVL pour que la majoration du seuil de la zone de comportement « Implication dans les accidents » puisse continuer de s'appliquer.

10.2 VÉHICULES LOURDS UTILISÉS EN DOUBLE POSTE DE TRAVAIL

Un exploitant peut faire augmenter son parc de véhicules lourds pour que la Société puisse tenir compte de ceux qu'il utilise en double poste de travail.

Définition d'un véhicule lourd utilisé en double poste de travail

Un véhicule lourd utilisé en double poste de travail est un véhicule lourd motorisé immatriculé au Québec et utilisé de façon principale et régulière par au moins deux conducteurs, sur un chemin ouvert à la circulation publique, pendant 3500 heures ou plus sur une période de 12 mois consécutifs ou 7000 heures ou plus sur une période de 24 mois consécutifs (pour un minimum de 3500 heures effectuées chaque année) précédant la demande de l'exploitant.

Le parc de véhicules lourds sera augmenté, selon le cas, de :

- un demi-véhicule lourd pour chaque véhicule lourd motorisé utilisé en double poste de travail pendant un an;
- un véhicule lourd pour chaque véhicule lourd motorisé utilisé en double poste de travail pendant deux ans.

Les seuils relatifs aux différentes zones de comportement du volet « exploitant » seront alors ajustés en fonction du nouveau parc de véhicules lourds de l'exploitant, et ce, conformément à la méthode de calcul décrite à l'annexe 4.

10.2.1 Admissibilité de l'exploitant

L'exploitant doit remplir les conditions suivantes pour que sa demande soit acceptée:

- Répondre aux critères définissant un véhicule lourd utilisé en double poste de travail, mentionnés ci-dessus.
- Avoir atteint ou dépassé 75% du seuil de l'une ou l'autre des zones de comportement du volet «exploitant» ou avoir reçu un avis de transmission de son dossier à la Commission. Dans ce dernier cas, il devra faire sa demande à l'intérieur du délai de quinze jours ouvrables (voir la section 7.1.3).
- S'engager à remplir des feuilles de route qui devront être disponibles sur demande, et ce, pour chacun des véhicules lourds qu'il a déclaré utiliser en double poste de travail. Ces feuilles de route permettront à la Société de réévaluer la qualification des véhicules lourds concernés lors du renouvellement de la demande. Par ailleurs, elles devront aussi être disponibles lors d'éventuels contrôles en entreprise pour une période d'un an.

10.2.2 Demande de l'exploitant

L'exploitant doit transmettre une demande écrite au Service aux propriétaires, exploitants et conducteurs de véhicules lourds (SPECVL). Cette demande doit être signée par l'exploitant ou par un représentant autorisé.

Il revient à l'exploitant de prouver qu'un véhicule lourd est utilisé en double poste de travail. À cet égard, il devra transmettre les renseignements suivants avec sa demande écrite:

- description de ses opérations et de ses activités afin de justifier que les véhicules lourds qu'il déclare en double poste de travail sont effectivement utilisés de cette façon;
- liste des véhicules lourds qu'il a déclaré utiliser en double poste de travail en précisant, pour chacun d'eux:
 - le numéro d'identification du véhicule lourd;
 - le numéro d'immatriculation du véhicule lourd;
 - les heures mensuelles effectuées par chacun des véhicules lourds pour les années visées.

Enfin, le SPECVL se réserve le droit de refuser toute demande qu'il juge non conforme, incomplète ou mal présentée.





10.2.3 Calcul du parc de véhicules lourds comportant des véhicules utilisés en double poste de travail

Avant de procéder à la validation des véhicules lourds motorisés déclarés en double poste de travail, le SPECVL effectuera, selon la méthode de calcul décrite à l'annexe 4, la révision du parc de véhicules lourds de l'exploitant. Pour réaliser cette vérification, il pourrait exiger des documents justificatifs supplémentaires.

10.2.4 Renouvellement de la demande

La demande devra être soumise chaque année, puisque la reconnaissance d'un véhicule lourd motorisé utilisé en double poste de travail doit être réévaluée annuellement.

10.2.5 Parc de véhicules lourds déclarés au Registre de la Commission

Lors de son renouvellement au Registre de la Commission, l'exploitant devra déclarer un seul véhicule même si celui-ci est utilisé en double poste de travail.

11. ACHEMINEMENT DES DOSSIERS À LA COMMISSION DES TRANSPORTS DANS DES SITUATIONS EXCEPTIONNELLES

Le mécanisme d'évaluation prévu à la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds vise à identifier tous les PEVL à risque, sur la base de critères préétablis. La Loi prévoit également que la Société peut soumettre à la Commission le dossier de tout PEVL après une évaluation sommaire :

- en cas d'urgence;
- lorsqu'une situation met en danger la sécurité des usagers du réseau de chemins ouverts à la circulation publique ou compromet l'intégrité de ce réseau.

12. PROCESSUS DE RÉVISION DE LA POLITIQUE

La présente Politique décrit les règles et les mécanismes qui sous-tendent l'évaluation du comportement des PEVL.

Toute modification à la Politique est sujette aux dispositions de l'article 24 de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds, qui stipule que la Société doit, pour modifier sa Politique:

- consulter des représentants des PEVL, selon les catégories de services de transport routier qu'elle détermine;
- prendre en considération, le cas échéant, les éléments retenus par la Commission dans ses décisions.



ANNEXE 1 EXEMPLE D'UN ÉTAT DE DOSSIER D'UN PEVL

Québec, le 12 décembre 2008

Page 1 de 6

XYZ TRANSPORT INC.
1464, BOUL DE LA SÉCURITÉ
QUÉBEC QC G1K 8J6

Numéro d'identification: 12345678

Les événements demeurent inscrits au dossier pour une période de deux ans à compter de la date à laquelle ils sont survenus.

1. RENSEIGNEMENTS AU REGISTRE DES PROPRIÉTAIRES ET EXPLOITANTS DE VÉHICULES LOURDS

Statut : Propriétaire et exploitant Cote : Satisfaisant Date de la cote : 2007-08-27

2. ÉVALUATION DU COMPORTEMENT POUR LA PÉRIODE DU 2006-12-13 AU 2008-12-12

3. ÉVALUATION CONTINUE

Évaluation du propriétaire	Nombre d'inspections de véhicules			Nombre de mises hors service	
	Québec	Hors Québec	Total	Effectuées	À ne pas atteindre
Sécurité des véhicules (voir 7)	10	2	12	3	5

Évaluation de l'exploitant	Nombre d'événements considérés			Nombre de points	
	Québec	Hors Québec	Total	Au dossier	À ne pas atteindre
Sécurité des opérations (voir 8)	17	9	26	60	98
Conformité aux normes de charges (voir 9)	3	0	3	3	39
Implication dans les accidents (voir 10)	5	1	6	22	29
Comportement global de l'exploitant	25	10	35	85	115

L'atteinte de 50% du seuil entraîne l'envoi d'une lettre de niveau 1.

4. ÉVÉNEMENTS CRITIQUES

Date	Prov.	Volet	Description/ Référence	Conducteur	No plaque/ Défendeur	Référence Légale
2007-07-04	QC	Exploitant	Décès 123450707040000	Prudent, Jean	L123456	
2007-07-11	QC	Exploitant Coupable	Excès de vitesse 100400123456789	Prudent, Jean	L123456 Conducteur	CS329 52
2008-09-29	QC	Exploitant Émis	Excès de vitesse 100400123456789	Prudent, Jean	L123456 Conducteur	CS329 52

5. RÉSULTATS DES INSPECTIONS EN ENTREPRISE (voir 11)

Date	Lieu	Propriétaire		Exploitant	
		Inspection	À ne pas atteindre	Inspection	À ne pas atteindre
2007-06-08	1464, DE LA SÉCURITÉ QUÉBEC	5 réussite	23	6 réussite	22

La présence d'un événement critique et l'atteinte d'un niveau 2 d'intervention dans une zone de comportement (dans ce cas-ci, « Implications dans les accidents ») à l'intérieur d'un intervalle d'un an entraîne un avis de transmission à la Commission des transports.

L'atteinte de 75% du seuil entraîne l'envoi d'une lettre de niveau 2.

Numéro d'identification: 12345678

6. ACTIVITÉ PRINCIPALE ET PARC DE VÉHICULES

Le parc de véhicules est calculé selon la politique d'évaluation. Il peut être différent du parc de véhicules déclaré lors de l'inscription à la CTQ.

ACTIVITÉ PRINCIPALE : Transport de biens

PARC DE VÉHICULES CONSIDÉRÉS À TITRE DE PROPRIÉTAIRE

Véhicules motorisés immatriculés : 15,0 véhicules - année
 Remorques et semi-remorques déclarés : 24,0 véhicules - année
 POUR UN TOTAL DE : 39,0 véhicules - année

PARC DE VÉHICULES CONSIDÉRÉS À TITRE D'EXPLOITANT :

Véhicules motorisés déclarés : 29 véhicules - année
 POUR UN TOTAL DE : 29 véhicules - année

La mise hors service qui découle d'une défectuosité mécanique fortuite n'est pas prise en considération dans l'évaluation. Cependant, la « vérification mécanique » sera prise en considération dans le calcul du nombre de mises hors service à ne pas atteindre.

7. SÉCURITÉ DES VÉHICULES

Date	Province	Composante défectueuse/ No certificat de vérification	Conducteur	Numéro de plaque	Statut	Mise(s) hors service
2007-02-16	QC	Inspection conforme 123456789	Prudent, Jean	RE12345		0
2007-03-01	QC	Suspension 123456789	Prudent, Jean	L123456		1
2007-05-23	QC	Défectuosité mineure 123456789	Prudent, Jean	RY12345		0
2007-08-29	QC	Inspection conforme 123456789	Prudent, Jean	RQ12345		0
2007-08-29	QC	Inspection conforme 123456789	Prudent, Jean	L123456		0
2007-09-06	QC	Ereins 123456789	Prudent, Jean	L123456	Fortuit	0
2007-11-07	QC	Défectuosité mineure 123456789	Prudent, Jean	L123456		0
2007-11-07	QC	Inspection conforme 123456789	Prudent, Jean	RQ12345		0
2007-11-26	QC	Pneus/Roues/Essieux 123456789	Prudent, Jean	L123456	Fortuit	0
2008-02-06	QC	Défectuosité mineure 123456789	Prudent, Jean	L123456		0
2008-10-03	ON	Pneus ON123456	Prudent, Jean	L123456		1
2008-10-04	ON	Direction ON123456	Prudent, Jean	L123456		1

T O T A L ==> 3

Seules les défectuosités mécaniques majeures entraînent une mise hors service « véhicule ».

Cette interception sur route a généré la délivrance d'un constat d'infraction au conducteur ainsi qu'une mise hors service «conducteur» pour la même infraction. Seule la mise hors service «conducteur» est pondérée à 3 points.

Québec, le 12 décembre 2008

Page 3 de 6

Numéro d'identification: 12345678

8. SÉCURITÉ DES OPÉRATIONS

Date	Prov	Description / No événement	Conducteur	No Plaque/ Défendeur	Référence Légale	Statut	Pondération
2006-12-21	QC	Immobilisation non sécuritaire 1004001234567890	Prudent, Jean	L123456 Conducteur	CS386 951	Coupable	1
2007-02-22	QC	Signalisation non respectée 1004001234567890	Prudent, Jean	L123456 Conducteur	CS310 11	Coupable	2
2007-02-26	QC	Excès de vitesse 1004001234567890	Prudent, Jean	L123456 Conducteur	CS328 41	Coupable	1
2007-02-28	QC	Excès de vitesse 1004001234567890	Prudent, Jean	L123456 Conducteur	CS328 12	Émis	1
2007-03-08	QC	Longueur excessive 1004001234567890	Prudent, Jean	L123456 Exploitant	CS463 63	Coupable	1
2007-09-11	QC	Feu jaune 1004001234567890	Prudent, Jean	L123456 Conducteur	CS361 54	Émis	3
2007-09-12	ON	Mise hors-service conducteur ONEA12345678	Prudent, Jean	L123456			3
2007-09-18	QC	Feu jaune 1004001234567890	Prudent, Jean	L123456 Conducteur	CS361 54	Émis	3
2007-10-04	QC	Non-respect des heures 1004001234567890	Prudent, Jean	L123456 Conducteur	CS519.8.1 1401	Émis Non pondéré	0
2007-10-04	QC	Mise hors-service conducteur S30071004123456	Prudent, Jean	L123456	Rég. heure 40 (3)		3
2007-10-17	ON	Mise hors-service conducteur ONEA12345678	Prudent, Jean	L123456			3
2007-10-28	QC	Excès de vitesse 1004001234567890	Prudent, Jean	L123456 Conducteur	CS328 12	Coupable	2
2007-11-07	QC	Feu rouge 1004001234567890	Prudent, Jean	L123456 Conducteur	CS359 12	Émis	3
2007-12-04	ON	Mise hors-service conducteur ONEA012345678	Prudent, Jean	L123456			3
2008-01-01	ON	Mise hors-service conducteur	Prudent, Jean	L123456			3
2008-02-07	QC	Classe de permis 1004001234567890	Prudent, Jean	L123456 Conducteur	CS65 14	Émis	3
2008-02-07	QC	Classe de permis 1004001234567890	Prudent, Jean	L123456 Exploitant	CS106 14	Émis Non pondéré	0
2008-02-20	QC	Non-respect des heures 1004001234567890	Prudent, Jean	L123456 Conducteur	CS519.8.1 1401	Émis	3

Lors d'une même intervention, le conducteur est accusé d'avoir conduit un véhicule lourd sans posséder la classe de permis requise et l'exploitant, de l'avoir laissé conduire. Seule l'infraction «conducteur» est pondérée à 3 points.

Numéro d'identification: 12345678

Date	Prov	Description / No événement	Conducteur	No Plaque/ Défendeur	Référence Légale	Statut	Pondération
2008-02-20	QC	Fiche journalière 1004001234567890	Prudent, Jean	L123456 Conducteur	CS519.10 101	Émis	3
2008-02-21	QC	Mise hors-service conducteur S66080221123456	Prudent, Jean	L123456	Rég. heure 40(3)		3
2008-02-26	QC	Excès de vitesse 1004001234567890	Prudent, Jean	L123456 Conducteur	CS328 12	Coupable	2
2008-05-11	ON	Vitesse ou action imprudente 12345678	Prudent, Jean	L123456	HTA 130 1 A	Coupable	2
2008-07-11	ON	Entrave au travail (heures) 12345678	Prudent, Jean	L123456	HTA 106 2	Coupable	3
2008-07-11	ON	Fraude-fiche journalière 12345678	Prudent, Jean	L123456	HTA 84	Coupable	3
2008-11-15	ON	Mise hors-service conducteur ONEA12345678	Prudent, Jean	L123456			3
2008-11-30	ON	Mise hors-service conducteur ONEA12345678	Prudent, Jean	L123456			3
T O T A L ==>							60

9. CONFORMITÉ AUX NORMES DE CHARGES

Date	Prov	Description / No événement	Conducteur	No Plaque/ Défendeur	Référence Légale	Statut	Pondération
2006-12-14	QC	Surcharge 1004001234567890	Prudent, Jean	L123456 Exploitant	CS463 152	Émis	1
2007-03-19	QC	Surcharge 1004001234567890	Prudent, Jean	L123456 Exploitant	CS463 152	Émis	1
2007-03-22	QC	Surcharge 1004001234567890	Prudent, Jean	L123456 Exploitant	CS463 152	Émis	1
T O T A L ==>							3

10. IMPLICATION DANS LES ACCIDENTS

Date	Prov	% responsabilité	No D'événement	Conducteur	Numéro plaque	Gravité	Statut	Pondération
2007-02-15	QC	100%	123450702150001	Prudent, Jean	L123456	Blessés		4
2007-07-11	QC	Non disponible	123450707110001	Prudent, Jean	L123456	Blessés		4
2008-02-26	QC	100%	123450802260001	Prudent, Jean	L123456	Blessés		4
2008-03-13	QC	Non disponible	123450803130001	Prudent, Jean	L123456	Blessés		4

Les accidents sont inscrits dans la zone de comportement « Implication dans les accidents ». L'exploitant doit assurer un suivi de ces événements et faire retirer les accidents dont il peut prouver la non-responsabilité. Dans le cas présent, si l'exploitant n'est pas responsable de ces deux événements, le niveau d'intervention pourrait passer de 2 à 1. Comme la combinaison avec l'événement critique n'existera plus, il éviterait ainsi un transfert à la Commission des transports.

Numéro d'identification: 12345678

Date	Prov	% responsabilité	No D'évènement	Conducteur	Numéro plaque	Gravité	Statut	Pondération
2008-05-09	ON	100%	12345678	Prudent, Jean	L123456	Blessés		4
2008-12-09	QC	100%	123450812090001	Prudent, Jean	L123456	Dommages matériels		2
							T O T A L ==>	22

Les accidents avec des dommages matériels seulement équivalent à :

- 1 point s'ils sont survenus sur le territoire de l'île de Montréal et des villes de Longueuil, de Laval, de Québec et de L'Ancienne-Lorette, ainsi que sur le réseau routier de remorquage exclusif;
- 2 points s'ils sont survenus ailleurs au Québec et au Canada.

11. INSPECTION(S) EN ENTREPRISE

Date	Description No rapport d'infraction	Conducteur	No Plaque/ Défendeur	Référence Légale	Statut	Pondération	
2007-06-08	Fiche journalière 1004001234567890	Prudent, Jean	L123456 Conducteur	CS519.10 11	Coupable	3	
2007-06-08	Absence des documents requis S30070608123456	Prudent, Jean	Exploitant	CS519.20 11	Émis	3	
						TOTAL À TITRE D'EXPLOITANT ===	6
2007-05-18	Absence de documents requis 1004001234567890		L123456 Propr.	CS519.20 51	Coupable	2	
2007-06-05	Entretien des véhicules S30070508123456		L123456 Propr.	CS519.15 52	Émis	3	
						TOTAL À TITRE de propriétaire ===	5

La section 12 inclut des événements impliquant le PEVL qui ne font pas partie de l'évaluation. Cela permet d'avoir un portrait plus complet du comportement du PEVL.

12. AUTRES ÉVÉNEMENTS AU DOSSIER POUR LA PÉRIODE DU 2006-12-13 AU 2008-12-12

Date	Prov.	No d'évènement	Conducteur	No plaque/ Défendeur	Référence légale	Statut/ Gravité
RAPPORTS ET CONSTATS D'INFRACTION						
2007-02-07	QC	S62070207123456	Prudent, Jean	L123456 Exploitant	TR4 11	
2007-03-08	QC	S63070308123456	Prudent, Jean	L123456 Exploitant	TR4 11	
2007-03-19	QC	1004001234567890	Prudent, Jean	L123456 Propr.	CS463 152	Coupable
2007-04-10	QC	1004001234567890	Prudent, Jean	L123456 Propr.	CS531 151	Émis
ACCIDENTS						
2007-01-04	QC	123450701040001	Prudent, Jean	L123456		Dommages matériels

Numéro d'identification: 12345678

Date	Prov. No d'événement	Conducteur	No plaque/ Défendeur	Référence légale	Statut/ Gravité
2007-04-18	QC 123450704180001	Prudent, Jean	L123456		Dommages matériels
VÉRIFICATIONS MÉCANIQUES EFFECTUÉES PAR LES EMPLOYÉS DE LA SAAQ ET HORS QUÉBEC (DÉFECTUOSITÉS MAJEURES)					
2007-02-16	ON ONEA12345678	Prudent, Jean	RV12345		Exclu
INSPECTIONS EN ENTREPRISE					
Événements consignés à votre dossier à la suite de l'inspection en entreprise qui a eu lieu le 2007-06-08					
2007-01-15	QC 1004001234567890	Prudent, Jean	L123456 Exploitant	CS519.22 12	émis
2007-03-22	QC 1004001234567890	Prudent, Jean	L123456 Conducteur	CS519.10 61	émis

Pour tout renseignement relatif à votre état de dossier, vous pouvez communiquer avec la SAAQ à l'adresse ou aux numéros suivants:

Service aux propriétaires, exploitants et conducteurs de véhicules lourds
 333 boul. Jean-Lesage, N-4-44
 Case postale 19600
 Québec (Québec) G1K 8J6

Téléphone : 1-800-554-4814 (sans frais)

Télécopieur : (418) 643-1896

Courrier électronique: courrier@saaq.gouv.qc.ca

ANNEXE 2

TABLE ET PONDÉRATION DES INFRACTIONS

La liste qui suit énumère les articles du Code de la sécurité routière ou du Code criminel pris en considération dans l'évaluation des PEVL. Ces articles sont regroupés en fonction des responsabilités du propriétaire ou de l'exploitant, et de la gravité (nombre de points) qui leur est associée.

Il faut se référer au texte des lois mentionnées pour la description détaillée de chaque article.

1. Infractions prises en considération dans l'évaluation du comportement de l'exploitant¹⁸

CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

INFRACTIONS PONDÉRÉES À 1 POINT (gravité mineure)

ARTICLES	DESCRIPTION
228	Utilisation d'un feu jaune clignotant ou pivotant lorsque le permis spécial de circulation n'est plus requis
228.1	Utilisation non appropriée d'un panneau de signalisation exigé pour un permis spécial de circulation
281	Utilisation non appropriée ou illégale d'un phare blanc à l'arrière d'un véhicule ou d'un gyrophare vert
281.1	Conduite d'un véhicule routier dont le pare-brise ou les vitres n'étaient pas libres
292.0.1	Circulation d'un véhicule lent dans une voie autre que celle indiquée par le responsable de l'entretien
299	Excès de vitesse dans une municipalité (entre 11 et 20 km/h)
303.2	Vitesse supérieure à la limite de vitesse prescrite ou indiquée dans les zones de travaux routiers (entre 11 et 20 km/h)
328, 329	Vitesse supérieure à la limite de vitesse prescrite ou indiquée (entre 11 et 20 km/h)
366	Passage à une intersection munie de feux de circulation dont l'espace était insuffisant pour ne pas la bloquer
377	Utilisation des feux de détresse pour un motif autre que la sécurité
379	Utilisation des feux jaunes clignotants ou pivotants sans nécessité
381	Véhicule routier laissé sans surveillance avec la clef dans le contact et les portières non verrouillées
382 à 387	Immobilisation non sécuritaire, non appropriée ou illégale d'un véhicule lourd
415	Engagement sur un chemin à accès limité ou départ d'un tel lieu en dehors des points d'accès ou de sortie
425	Omission d'avoir diminué l'intensité de l'éclairage des phares du véhicule
436	Freinage brusque
439	Conduite d'un véhicule lourd dans lequel un téléviseur ou un écran est placé de manière à ce que le conducteur puisse voir directement ou indirectement l'image qui est transmise
440	Port d'un baladeur ou d'écouteurs au volant d'un véhicule
442	Vue obstruée ou conduite gênée par un objet, un animal ou un autre passager
458	Mauvaise utilisation du signal d'arrêt obligatoire ou des feux rouges intermittents

18. Se référer à la note à la fin de cette table pour obtenir des explications sur les infractions inscrites en italique.

459	Utilisation des feux rouges intermittents ou du signal d'arrêt obligatoire quand le véhicule scolaire ne transporte pas d'écoliers
463	Surcharge axiale; surcharge à la masse totale en charge permise de moins de 5000 kg; longueur excessive de moins de 5 mètres; largeur ou hauteur excessive de moins de 50 centimètres
471 par. 4	<i>Chargement non placé, retenu ou recouvert, conformément aux normes réglementaires</i>
513	<i>Non-respect d'une condition d'un permis spécial de circulation</i>
646	<i>Infraction à l'une des normes édictées dans le Règlement sur le transport des matières dangereuses</i>

INFRACTIONS PONDÉRÉES À 2 POINTS (gravité moyenne)

107	Omission de retourner, sur demande de la Société, son permis à la date d'entrée en vigueur de la suspension, de la révocation ou à toute autre date ultérieure fixée par la Société
274	Panneau avertisseur de circulation lente manquant
291, al. 3	Circulation interdite par une signalisation (masse ou dimension excédentaire)
293	Circulation interdite par une signalisation (événements spéciaux, compétitions sportives)
299	Excès de vitesse dans une municipalité (entre 21 et 30 km/h)
303.2	Vitesse supérieure à la limite de vitesse prescrite ou indiquée dans les zones de travaux routiers (entre 21 et 30 km/h)
310	Omission de se conformer à une signalisation
312	Circulation sur une propriété privée pour éviter une signalisation
320 à 324	Utilisation inappropriée des voies de circulation
325	Omission d'utiliser la voie de droite lorsque sa vitesse est inférieure à celle de la circulation
326	Terre-plein ou dispositif de séparation franchi ailleurs qu'aux endroits prévus
328, 329	Vitesse supérieure à la limite prescrite ou indiquée (entre 21 et 30 km/h)
330	Omission de réduire sa vitesse alors que les circonstances l'exigeaient (obscurité, brouillard, pluie, autres précipitations, chaussée glissante ou non dégagée)
331	Conduite lente gênant la circulation normale et omission d'utiliser les feux de détresse
335, 336	Conduite trop rapprochée d'un autre véhicule
340	Augmentation de la vitesse en se faisant dépasser
341	Dépassement non sécuritaire d'une bicyclette
349, 350	Omission de céder le passage
351 à 358	Virage dangereux ou non réglementaire
372 à 376	Omission de signaler son intention de façon appropriée (changement de direction, virage, etc.)
395	Ceinture de sécurité manquante, modifiée ou hors d'usage
418	Circulation sur l'accotement d'un chemin public
423	Circulation avec un véhicule routier muni de phares blancs projetant un faisceau vers l'arrière
424	Circulation avec un véhicule dont les phares ne sont pas allumés lorsque nécessaire
426	Transport de plus de passagers qu'il n'y a de places munies d'une ceinture ou de places disponibles pour les asseoir
432	Omission d'immobiliser un autobus ou un minibus dans les zones prévues à cette fin ou à l'extrême droite de la chaussée pour faire monter ou descendre des passagers
437.1	Tirage d'une remorque ou semi-remorque sans mécanisme d'attelage adéquat (feux, système de freins, chaînes, câbles, etc.)
437.2	Tirage d'un ensemble de véhicules lorsque ce n'est pas requis par un agent de la paix ou pour des raisons de sécurité

455	Transport de personnes non assises (véhicule d'écoliers en mouvement)
463	Surcharge à la masse totale en charge permise entre 5 000 et 10 000 kg; longueur excessive entre 5 et 10 mètres; largeur ou hauteur excessive entre 50 et 100 centimètres
464	Conduite d'un véhicule hors normes sans permis spécial de circulation
471 par. 2	Chargement réduisant le champ de vision ou masquant les feux ou les phares
471 par. 4	<i>Chargement non placé, retenu ou recouvert conformément aux normes réglementaires</i>
473.1	Conduite d'un véhicule hors dimensions sans avoir avec soi le permis spécial de circulation
474	Signal avertisseur non présent pour indiquer que l'extrémité d'un chargement ou d'un équipement excède le véhicule par plus d'un mètre
498	Véhicule duquel se détache de la glace, de la neige ou une matière quelconque
513	<i>Non-respect d'une condition d'un permis spécial de circulation</i>
519.3	Omission de tenir à jour le rapport de vérification avant départ de son véhicule
519.5	Omission de rapporter une défektivité mineure (par négligence ou refus)
519.8	Distribution et arrimage non conformes du fret, de la messagerie et des bagages d'un autobus ou d'un minibus
519.15.3 ¹⁹	Omission de respecter les dispositions relatives au limiteur de vitesse
519.16, al. 2	Rapport de vérification absent ou informations manquantes à bord du véhicule
519.19	Omission d'empêcher la circulation d'un autobus ou d'un minibus dont le fret ou les bagages sont arrimés de façon non conforme
646	<i>Infraction à l'une des normes édictées dans le Règlement sur le transport des matières dangereuses</i>

INFRACTIONS PONDÉRÉES À 3 POINTS (gravité élevée)

65	Conduite d'un véhicule en étant titulaire d'un permis d'une classe non appropriée ou ne comportant pas les mentions prescrites
94	Titulaire de plus d'un permis d'apprenti conducteur, de plus d'un permis probatoire ou de plus d'un permis de conduire de la même classe
96	Laisser conduire un tiers avec son permis ou utiliser le permis d'une autre personne
98	Conditions non respectées relatives au permis de conduire
99	Apprenti conducteur ayant conduit un véhicule sans être assisté par un titulaire de permis approprié
102	Refus de remettre son permis de conduire à un agent de la paix
105	Conduite d'un véhicule routier en étant sous sanction
106	A laissé conduire une personne non titulaire d'un permis de la classe appropriée ou dont le permis est suspendu ou révoqué
146	Utilisation d'un document factice pouvant être confondu avec un permis
168	Manquement aux différents devoirs d'un conducteur impliqué dans un accident
169	Défaut de faire appel à un agent de la paix lors d'un accident avec dommage corporel
170	Renseignements requis non fournis de la part d'un conducteur impliqué dans un accident
171	Défaut d'aviser un agent de la paix, en certaines circonstances, lors d'un accident
238	Phares, feux ou réflecteurs non nettoyés à la suite d'une demande d'un agent de la paix
251	Installer, faire installer ou introduire un détecteur de cinémomètre dans le véhicule ou tout objet ou matière qui nuit au fonctionnement d'un cinémomètre photographique ou d'un système photographique aux feux rouges
267	Pare-brise ou vitre non nettoyés à la suite d'une demande d'un agent de la paix

19. Les infractions pour avoir omis d'activer le limiteur de vitesse ou de l'avoir réglé à 105 km/h sont inscrites au dossier mais ne sont actuellement pas pondérées et considérées dans l'évaluation.

291, al. 3	Surcharge à la masse totale en charge permise de moins de 5 000 kg sur un pont ou un viaduc en contravention à la signalisation
292	Freins non vérifiés lorsqu'une signalisation l'indique
292.1	Circulation sur un chemin dont la signalisation interdit un excès de charge sans être muni d'un système de ralentissement prévu par le règlement
293.1, al. 3	Circulation sur un chemin interdit par une signalisation pour des motifs de sécurité
299	Excès de vitesse dans une municipalité (entre 31 et 40 km/h)
303.2	Vitesse supérieure à la limite de vitesse prescrite ou indiquée dans les zones de travaux routiers (entre 31 et 40 km/h)
311	Omission de se conformer à des ordres ou à des signaux d'une personne en autorité (brigadier scolaire, signaleur ou agent de la paix)
326.1	Franchissement prohibé d'une ligne continue de démarcation de voie
327	Vitesse ou action imprudente
328, 329	Vitesse supérieure à la limite prescrite ou indiquée (entre 31 et 40 km/h)
333	Conduite d'un véhicule dans lequel se trouve un détecteur de cinémomètre, un objet ou une matière qui nuit au fonctionnement du cinémomètre ou du système photographique aux feux rouges
339	Manœuvre de dépassement fautive
342, 345 à 348	Dépassement non sécuritaire
359	Omission de se conformer à un feu rouge
359.1	Virage à droite sur feu rouge alors qu'une signalisation l'interdisait ou, si la signalisation le permettait, omission d'immobiliser son véhicule avant le virage
360	Omission de se conformer à un feu rouge clignotant
361	Omission d'immobiliser son véhicule à une intersection avec feu jaune
362	Omission de diminuer sa vitesse ou de céder le passage à un feu jaune clignotant
363, 364	Omission de céder le passage face à un feu vert ou à une flèche verte
365	Circulation dans une voie autre que celle indiquée par une flèche verte pointant vers le bas
367	Omission d'immobiliser son véhicule lorsqu'un feu de circulation est défectueux ou inopérant
368 à 370	Omission de se conformer à un panneau d'arrêt
371	Omission d'accorder la priorité de passage aux véhicules qui circulent déjà dans la voie sur laquelle le conducteur veut s'engager
396	Port incorrect de la ceinture de sécurité dans un véhicule en mouvement
402 à 410	Omission de céder le passage lorsque la situation l'exige
411	Omission d'immobiliser son véhicule à au moins cinq mètres de la voie ferrée
412	Engagement sur un passage à niveau sans espace suffisant
413	Omission d'arrêter à un passage à niveau en conduisant un autobus, un minibus ou un véhicule lourd transportant des matières dangereuses nécessitant l'apposition de plaques d'indication de danger
416	Marche arrière prohibée sur un chemin à accès limité
417	Marche arrière dangereuse ou gênant la circulation
421	Conduite d'un véhicule où la circulation est restreinte ou interdite
422	Conduite dans le contexte d'un pari, d'un enjeu ou d'une course
433	Personne prenant place sur le marche-pied, sur une partie extérieure du véhicule, dans la benne ou la caisse du véhicule
437	Véhicule dont les roues avant demeurent au sol, qui est tiré sans être retenu avec une barre
439.1	Usage d'un appareil tenu en main muni d'une fonction téléphonique
456	Omission d'utiliser les feux rouges intermittents ou le signal d'arrêt obligatoire pour faire monter ou descendre des personnes (autobus et minibus affectés au transport d'écoliers)

457	Omission d'utiliser les feux rouges intermittents ou le signal d'arrêt obligatoire (autobus et minibus à la file affectés au transport d'écoliers)
460	Omission d'immobiliser son véhicule à plus de cinq mètres d'un autobus ou d'un minibus affecté au transport d'écoliers dont les feux rouges intermittents ou le signal d'arrêt obligatoire sont en fonction
463	Surcharge à la masse totale en charge permise de plus de 10 000 kg ou surcharge axiale sur un pont faisant l'objet d'une restriction de charge; longueur excessive de plus de dix mètres; largeur ou hauteur excessive de plus de 100 centimètres
468, al. 2	Refus de conduire un véhicule hors normes dans un endroit convenable à la demande d'un agent de la paix
470.1	Défaut d'avoir conduit un véhicule à un poste de contrôle et d'en faciliter les vérifications, à la demande d'un agent de la paix ou lorsqu'une signalisation l'exigeait
471 par. 1 et 3	Chargement qui se déplace ou se détache du véhicule, ou compromet sa stabilité ou sa conduite
471 par. 4	<i>Chargement non placé, retenu ou recouvert conformément aux normes réglementaires</i>
472, al. 2	Défaut d'avoir conduit un véhicule dont le chargement présentait un danger dans un lieu convenable à la demande d'un agent de la paix
473	Chargement ou équipement de dimension excédentaire (sans permis spécial)
513	<i>Non respect d'une condition d'un permis spécial de circulation</i>
519.2	Vérification avant départ non faite ou absence d'observations au rapport
519.3	Omission du conducteur de remplir et de tenir à jour le rapport de vérification du véhicule lourd
519.4	Rapport de vérification avant départ manquant, refus de le remettre ou possession de plus d'un rapport
519.5	Défectuosité mécanique majeure non rapportée
519.6	Conduite d'un véhicule lourd avec une défectorosité mécanique majeure constatée lors d'une vérification avant départ
519.7	Défaut d'avoir informé les personnes concernées de la non-validité de son permis
519.8.1	Non-respect de l'interdiction de conduire, notamment dans les cas où : les capacités de conduite du conducteur étaient affaiblies; le conducteur faisait l'objet d'une déclaration de mise hors service; le conducteur ne respectait pas les dispositions des articles 519.9 et 519.10 du Code de la sécurité routière
519.9	Non-respect des normes relatives aux heures de repos et de conduite ou des conditions rattachées au permis
519.10	Omission de tenir les fiches journalières ou d'y avoir inscrit les renseignements requis; possession de plus d'une fiche journalière par jour; absence à bord des fiches journalières; inscription de renseignements inexacts; défaut d'avoir remis les fiches journalières à l'inspecteur ou à l'agent de la paix
519.11	Omission de remettre à un agent de la paix le contrat de location ou le contrat de services
519.15	Omission de s'assurer que la vérification avant départ a été effectuée
519.16, al. 1 et 3	1) Omission de placer dans le véhicule lourd un seul rapport de vérification avant départ; 3) Omission d'avoir informé le propriétaire des défectorosités mécaniques et de lui avoir transmis une copie du rapport
519.20	Défaut de tenir les fiches, rapports, dossiers et autres documents prévus
519.21.1	Demande, imposition ou permission à un conducteur de conduire, notamment dans le cas où les capacités de conduire du conducteur étaient affaiblies; il faisait l'objet d'une déclaration de mise hors service; il ne respectait pas les dispositions des articles 519.9 et 519.10 du Code de la sécurité routière
519.21.2	Omission de s'assurer que le conducteur a respecté certaines des dispositions du Code relatives aux heures de conduite et de repos et aux fiches journalières
519.21.3	Omission d'exiger que les conducteurs remplissent une fiche journalière
519.25	Défaut de conserver les fiches journalières et les documents justificatifs à l'endroit déterminé et selon les normes établies par règlement

519.27	Omission de s'assurer que le conducteur respecte l'obligation de conduire son véhicule à un poste de contrôle lorsque cela est requis
519.28	Défaut d'avoir conduit son véhicule lourd dans un endroit convenable (matières dangereuses)
519.42	Non-intervention pour empêcher la circulation d'un véhicule dont le conducteur a un permis invalide
519.52, al. 3	Utilisation ou non-intervention pour empêcher l'utilisation d'un véhicule dont le système de freins est modifié de façon à en diminuer l'efficacité
519.70, al. 2	Défaut de se conformer à l'exigence d'un contrôleur routier lors de la garde, de la possession ou du contrôle d'un véhicule
519.71	Omission de remettre les livres, les registres, les comptes, les dossiers et autres documents à la personne qui fait l'inspection ou manque de collaboration pour lui en faciliter l'examen
636	Défaut d'immobiliser son véhicule à la demande d'un agent de la paix
636.1	Refus de se soumettre aux tests de coordination physique demandés par un agent
638.1	Entrave à l'action d'un agent de la paix; tromperie par réticence ou par fausse déclaration; refus de fournir les renseignements requis ou tout document qu'un agent de la paix a le droit d'exiger ou d'examiner; manquement ou destruction d'un document ou d'un bien pertinent lors d'un contrôle
646	<i>Infraction à l'une des normes édictées dans le Règlement sur le transport des matières dangereuses</i>

INFRACTIONS PONDÉRÉES À 4 POINTS

291, al. 3	Surcharge à la masse totale en charge permise entre 5 000 et 10 000 kg sur un pont ou un viaduc en contravention à la signalisation
463	Surcharge à la masse totale en charge permise entre 5 000 et 10 000 kg sur un pont faisant l'objet d'une restriction de charge

INFRACTIONS PONDÉRÉES À 5 POINTS

291, al. 3	Surcharge à la masse totale en charge permise de plus de 10 000 kg sur un pont ou un viaduc en contravention à la signalisation
463	Surcharge à la masse totale en charge permise de façon à ce que l'écart en pourcentage entre la masse totale en charge permise et la masse totale en charge constatée est plus grand ou égal à 16% et plus petit que 20%; surcharge à la masse totale en charge permise de plus de 10 000 kg sur un pont faisant l'objet d'une restriction de charge

CODE CRIMINEL

INFRACTIONS PONDÉRÉES À 5 POINTS

220, 221	Négligence criminelle (mort ou lésions corporelles)
236	Culpabilité d'homicide involontaire
249(1)A	Conduite dangereuse
249(3 et 4)	Conduite dangereuse causant des lésions corporelles ou la mort
249.1	Conduite lors d'une poursuite par un agent de la paix, sans excuse raisonnable et dans le but de fuir ou d'omettre d'arrêter son véhicule
252(1)	Défaut de s'arrêter lors d'un accident
253 ²⁰	Capacité de conduite affaiblie (alcool, drogue ou médicament)
254(5)	Omission ou refus de fournir un échantillon d'haleine, de sang ou autre, de se soumettre aux épreuves de coordination de mouvements ou à une évaluation
255(2 et 3)	Capacité affaiblie causant des lésions corporelles ou la mort

20. Pour les articles 253, 254(5) et 255(2 et 3), les infractions liées à la capacité de conduite affaiblie par l'alcool sont des événements critiques.

Pour la constitution d'un dossier, la Société considère également qu'une infraction aux articles 253 ou 254(5) du Code criminel a été commise lorsqu'elle est informée que le permis du conducteur a été suspendu pour l'une ou l'autre des raisons suivantes :

- Le conducteur a conduit un véhicule lourd ou en avait la garde ou le contrôle, avec un taux d'alcool supérieur à 80 milligrammes d'alcool par 100 millilitres de sang (article 253);
- Le conducteur a omis d'obtempérer à l'ordre que lui a donné un agent de la paix (article 254).

Note

La pondération des articles inscrits en italique (surcharge, permis spéciaux et transport de matières dangereuses) a été associée à trois niveaux de gravité (1, 2 ou 3 points) établis selon les montants des amendes inscrits au tableau 7.

Tableau 7 : Amendes associées à certaines infractions

	Infractions relatives à la sécurité routière		Infractions relatives à la protection du réseau routier	
	au conducteur	au propriétaire ou à l'exploitant	au conducteur	au propriétaire ou à l'exploitant
1 point	90 \$	175 \$	75 \$	150 \$
2 points	175 \$	350 \$	150 \$	300 \$
3 points	350 \$	700 \$	300 \$	600 \$

2. Infractions prises en considération dans l'évaluation du comportement du propriétaire

Dans la liste des infractions imputables au propriétaire, seules les infractions constatées lors d'un contrôle en entreprise sont prises en considération, car l'évaluation du comportement d'un propriétaire sur route est basée exclusivement sur le nombre de vérifications mécaniques et leur résultat.

CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

INFRACTIONS PONDÉRÉES À 2 POINTS (gravité moyenne)

519.17	Défaut d'avoir corrigé une défectuosité mécanique mineure qui lui a été signalée
519.21	Défaut d'avoir corrigé une défectuosité mécanique mineure à la suite d'un avis du fabricant
531, al. 2	Remise en circulation d'un véhicule ayant une défectuosité mécanique mineure

INFRACTIONS PONDÉRÉES À 3 POINTS (gravité élevée)

519.15	Omission d'avoir maintenu ses véhicules lourds dans un bon état mécanique
519.17	Défaut d'avoir empêché la circulation d'un véhicule qui présente une défectuosité mécanique majeure
519.18	Défaut de s'assurer d'obtenir copie du rapport de vérification
519.20	Omission de tenir les fiches, rapports, dossiers et autres documents prévus
519.21	Défaut de se conformer à un avis de défectuosité mécanique (majeure) du fabricant
519.71	Omission de remettre les livres, les registres, les comptes, les dossiers et autres documents à la personne qui fait l'inspection ou manque de collaboration pour lui en faciliter l'examen
534	Remise en circulation d'un véhicule présentant une défectuosité mécanique majeure
638.1	Entrave à l'action d'un agent de la paix; tromperie par réticence ou fausse déclaration; refus de fournir les renseignements requis ou tout document qu'un agent de la paix a le droit d'exiger ou d'examiner; manque ou destruction d'un document ou d'un bien pertinent lors d'un contrôle

ANNEXE 3

DÉFECTUOSITÉS MÉCANIQUES CRITIQUES ET DÉFECTUOSITÉS MÉCANIQUES FORTUITES

1. Concept de défauts mécaniques critiques

Le Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers définit l'ensemble des défauts mécaniques majeurs susceptibles d'être décelés sur des véhicules routiers. Certains défauts mécaniques majeurs sont considérés comme critiques pour les raisons suivantes :

- elles sont plus graves qu'un défaut mécanique majeur;
- la même défaut mécanique majeur est constaté sur plusieurs composants du véhicule. À titre d'exemple, un défaut mécanique est majeur lorsqu'une roue d'un véhicule lourd présente l'une ou l'autre des anomalies suivantes : une réparation par soudage, une fissure, une cassure ou un trou de boulon ovalisé. Elle devient un défaut mécanique critique lorsque deux roues ou plus du véhicule lourd présentent l'une de ces anomalies;
- trois défauts mécaniques majeurs sont constatés sur trois systèmes mécaniques différents. À titre d'exemples :
 - un défaut mécanique majeur à la direction, un autre à la suspension et un troisième au système de freins;
 - trois pneus présentant chacun un défaut majeur sur trois ensembles de roues différents;
 - deux défauts mécaniques majeurs sur deux systèmes de freins différents et un défaut mécanique majeur à la direction;
 - trois défauts mécaniques majeurs sur trois systèmes de freins différents.

2. Liste des défauts mécaniques critiques

La liste qui suit présente les défauts mécaniques critiques. La référence à la défaut mécanique majeur qui y est associée est indiquée entre parenthèses par le numéro de l'article du Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers.

2.1 Système de freinage

2.1.1 Frein pneumatique

Une déféctuosité mécanique est critique lorsque trois roues ou plus (ou ensemble de roues ou plus) ou lorsque 50 % ou plus des roues ou ensemble de roues d'un véhicule lourd présentent l'une ou l'autre des déféctuosités mécaniques suivantes :

- Une fissure s'étend jusqu'au bord extérieur de la surface de frottement ou sur une autre partie d'un tambour ou d'un disque (art. 164, par. 3).
- Un des éléments du système est mal fixé, manquant, grippé, endommagé, détérioré ou usé au point de nuire de façon importante au bon fonctionnement des freins (art. 164, par. 5).
- La course de la tige de commande d'un récepteur de freinage excède de 6,5 mm ou plus la valeur maximale d'ajustement prévue par le fabricant (art. 166, par. 9).

2.1.2 Frein hydraulique

Une déféctuosité mécanique est critique lorsque deux ou plus des déféctuosités mécaniques suivantes sont présentes sur le véhicule lourd :

- Le niveau du liquide dans le maître-cylindre est inférieur au quart du niveau maximal (art. 165, par. 2).
- Une fuite du liquide de frein le long du système, autre qu'un suintement, se produit lorsque le frein de service est appliqué (art. 165, par. 3).
- Un tambour ou un disque est manquant, fissuré ou cassé (art. 164, par. 3).

2.2 Direction

Une déféctuosité mécanique est critique lorsque le jeu du volant d'un véhicule lourd excède de 50 % ou plus les valeurs établies à l'article 167, par. 7b. Ces valeurs, une fois majorées de 50 %, sont les suivantes :

Direction assistée

- 270 mm pour un volant ayant un diamètre de 500 mm ou moins;
- 300 mm pour un volant ayant un diamètre de plus de 500 mm.

Direction non assistée

- 200 mm pour un volant ayant un diamètre de 500 mm ou moins;
- 300 mm pour un volant ayant un diamètre de plus de 500 mm.

2.3 Suspension

Une déféctuosité mécanique est critique lorsque 50 % ou plus des lames d'un assemblage de ressort d'un véhicule lourd sont cassées ou manquantes (art. 168, par. 2).

2.4 Châssis

Une défektivité mécanique est critique lorsqu'un véhicule lourd présente l'une ou l'autre des anomalies suivantes :

- Un élément du cadre cassé, fissuré ou affaissé provoque le contact d'une pièce mobile avec la carrosserie ou toute autre condition risquant de causer une rupture imminente d'un longeron (art. 169, par. 1).
- Un élément du cadre est fissuré ou cassé et nuit au bon fonctionnement ou à la solidité d'un élément de la direction, de la suspension, du dispositif d'attelage, du moteur ou de la transmission (art. 169, par. 2).

2.5 Pneus

Une défektivité mécanique est critique lorsque trois pneus ou plus d'un véhicule lourd présentent l'une ou l'autre des anomalies suivantes :

- Un pneu simple ou des pneus jumelés du même assemblage de roues sont coupés ou usés de manière à exposer la toile de renforcement, la ceinture d'acier ou présentent un renflement relié à un défaut de la carcasse, ou sont conçus pour un usage hors route (art. 170, par. 1).
- Un pneu présente une fuite d'air, ou une matière étrangère est logée dans la bande de roulement ou le flanc d'un pneu simple sur un véhicule motorisé et peut causer une crevaison (art. 170, par. 3).
- Un pneu est en contact avec une partie fixe du véhicule ou le pneu jumelé, le cas échéant (art. 170, par. 4).

2.6 Roues

Une défektivité mécanique est critique lorsque l'une ou plusieurs des anomalies suivantes sont présentes sur deux roues ou plus d'un véhicule lourd :

- Une pièce de fixation de la roue est manquante, fissurée, cassée ou mal fixée (art. 170, par. 6).
- Une roue a été réparée par soudage, est fissurée, cassée ou comporte un trou de boulon ovalisé (art. 170, par. 7).

3. Défektivités mécaniques majeures fortuites

La Société reconnaît que certaines défektivités mécaniques majeures peuvent se produire de façon fortuite et ne devraient pas influencer de façon négative l'évaluation du comportement du propriétaire concerné.

Les défektivités mécaniques majeures énumérées ci-dessous sont fortuites dans la mesure où les conditions suivantes sont réunies :

- la défektivité mécanique n'est pas attribuable à une négligence du propriétaire dans l'entretien obligatoire de son véhicule lourd;
- la vérification avant départ a été effectuée sur le véhicule lourd;

- la défektivité mécanique est associée à une ou plusieurs des situations suivantes :
 - elle est de nature imprévisible ;
 - elle découle soit d'un élément externe au véhicule lourd, soit d'un accident qui vient de se produire, soit d'un problème de nature électrique.

Le concept de défektivité mécanique fortuite n'est pas appliqué dans les autres administrations canadiennes. Par conséquent, aucune défektivité mécanique majeure constatée à l'extérieur du Québec ne peut être considérée comme fortuite.

Précision importante

Le conducteur ne peut plus circuler avec son véhicule lourd dès qu'il constate, en cours de voyage, une défektivité mécanique majeure, même fortuite. L'interdiction de circuler est liée à la défektivité mécanique majeure, peu importe si elle est fortuite ou non. Dans ce cas, le conducteur doit immédiatement immobiliser le véhicule.

Si le conducteur continue de circuler en connaissant la défektivité mécanique majeure fortuite, elle ne pourra plus être considérée comme telle. La vérification mécanique effectuée et la mise hors service «véhicule» qui en découle seront alors prises en considération dans l'évaluation du propriétaire.

3.1 Éclairage et signalisation

- Le véhicule n'est pas muni d'au moins un phare de croisement en bon état de fonctionnement (art. 163, par. 1).
- Le véhicule n'est pas muni d'au moins un feu de position arrière en bon état de fonctionnement (art. 163, par. 1).
- Le véhicule n'est pas muni d'au moins un feu de freinage en bon état de fonctionnement (art. 163, par. 1).

3.2 Direction, servodirection

- Un conduit comporte une coupure exposant la toile susceptible de causer une rupture imminente (art. 167, par. 4).
- La servodirection ne fonctionne pas pour l'une ou l'autre des raisons suivantes (art. 167, par. 3) :
 - bris mécanique de la pompe;
 - courroie manquante;
 - fuite importante ou manque d'huile en raison d'une rupture accidentelle d'un conduit.

3.3 Suspension

- Une barre de torsion ou un ressort hélicoïdal est cassé, et le véhicule est complètement affaissé (art. 168, par. 4).
- Une lame maîtresse est cassée (art. 168, par. 2).
- Une fuite dans le système de suspension pneumatique ne peut être compensée par le compresseur lorsque le moteur tourne au ralenti (art. 168, par. 5).
- Une lame de ressort ou un ressort hélicoïdal s'est déplacé et est en contact avec une pièce en rotation (art. 168, par. 3).

3.4 Système de freinage

3.4.1 Frein pneumatique ou à assistance pneumatique

- Il y a absence de freinage sur la remorque, en raison du gel de la valve de relais (art. 164, par. 1).
- Une canalisation flexible est renflée quand elle est sous pression, à la condition qu'elle ne présente pas de signe d'usure ou de détérioration en surface (art. 165, par 1).
- La courroie du compresseur est manquante (art. 164, par. 5 et art. 166, par. 4).
- Une perte de pression d'air excède la norme à la suite d'un bris d'une canalisation ou du diaphragme d'un récepteur de freinage (art. 166, par. 5).

3.4.2 Frein hydraulique

- Une fuite du liquide de frein autre qu'un suintement apparaît lorsque le frein de service est appliqué (art. 165, par. 3).
- Une canalisation flexible est renflée quand elle est sous pression. La canalisation ne doit pas présenter de signe d'usure ou de détérioration en surface (art. 165, par. 1).
- Le niveau du liquide de frein dans le maître-cylindre est inférieur au quart du niveau maximal, en raison d'une fuite dans le système (art. 165, par. 2).
- Le servofrein ne fonctionne pas ou n'est pas en mesure d'assister le conducteur dans une application des freins pour l'une ou l'autre des raisons suivantes (art. 165, par. 7):

Servofrein à dépression

- Rupture d'une canalisation.

Servofrein à assistance hydraulique

- Bris mécanique de la pompe;
- Courroie manquante;
- Fuite importante ou manque d'huile en raison de la rupture d'une canalisation;
- Pompe électrique non fonctionnelle lorsque le moteur est arrêté.

3.4.3 Garniture

- La garniture d'un frein à disque est manquante, et le support vient en contact avec le disque lors de l'application des freins (art. 164, par. 4).

3.5 Système d'alimentation en carburant

- Une fuite de carburant, autre qu'un suintement du réservoir, se produit le long du système d'alimentation en raison de la rupture accidentelle d'un conduit (art. 171, par. 2).
- Le réservoir est mal fixé et il y a risque de séparation (art. 171, par. 3).

3.6 Système des commandes du moteur

- Le moteur ne revient pas au ralenti après le relâchement de la commande de l'accélérateur, en raison du mauvais fonctionnement du système de commande électrique (art. 171, par. 1).

3.7 Vitrage

- Le pare-brise est endommagé de façon à réduire la visibilité de la route et de la signalisation (art. 163, par. 7).

3.8 Pneus

- Les pneus jumelés du même assemblage ont une usure localisée inférieure à la norme à la suite d'un freinage d'urgence (blocage des roues [art. 170, par. 2]).
- Un pneu simple ou des pneus jumelés du même assemblage présentent une coupure ou un renflement relié à une défectuosité de la carcasse (art. 170, par. 1).
- Un pneu présente une fuite d'air ou est dégonflé (art. 170, par. 3).
- Une matière étrangère s'est logée profondément dans la bande de roulement ou le flanc d'un pneu simple d'un véhicule motorisé et peut causer une crevaison (art. 170, par. 3).
- Un pneu est en contact avec une partie fixe du véhicule (art. 170, par. 4).

3.9 Sortie de secours

- L'avertisseur sonore ou lumineux d'une porte de secours est inopérant (art. 163, par. 4).

3.10 Essuie-glace

- L'essuie-glace du côté du conducteur ne fonctionne pas en raison d'un problème électrique (art. 163, par. 8).

ANNEXE 4

CALCUL DU PARC DE VÉHICULES LOURDS D'UN PEVL LORS D'UNE RÉGULARISATION

1. Propriétaire

Le parc de véhicules lourds d'un propriétaire correspond au nombre annuel moyen de véhicules lourds motorisés ainsi que de remorques et de semi-remorques d'un poids nominal brut de 4500 kg ou plus, immatriculés au Québec à son nom. Lors de la détermination du parc de véhicules lourds d'un propriétaire ou lors de la régularisation du parc, ce nombre est établi selon la méthode de calcul suivante.

1.1 Calcul du nombre annuel moyen de véhicules lourds motorisés immatriculés au Québec

- identification de tous les véhicules lourds motorisés immatriculés au Québec au nom du propriétaire pendant la période de deux ans couverte par l'évaluation;
- détermination du nombre de jours pendant lesquels chacun de ces véhicules lourds motorisés détient une autorisation de circuler;

Exemple: pour un véhicule lourd muni d'une autorisation de circuler pendant toute la période de deux ans couverte par l'évaluation, le nombre est de 730 jours (deux ans x 365 jours).

- multiplication du nombre de jours obtenus à l'étape précédente par le nombre de véhicules lourds correspondant;

Exemple: pour deux véhicules lourds munis d'une autorisation de circuler pour toute la période de deux ans, le nombre obtenu est de 1460 jours (2 véhicules x 730 jours = 1460 jours).

- addition des résultats obtenus à l'étape précédente;

Exemple: pour un véhicule lourd muni d'une autorisation de circuler pour toute la période de deux ans et un autre véhicule lourd muni d'une autorisation pour une période d'un an, le nombre obtenu est de 1095 jours ([1 véhicule x 730 jours] + [1 véhicule x 365 jours] = 1095 jours).

- division du total obtenu à l'étape précédente par 730 jours (le nombre de jours de la période couverte par l'évaluation) afin d'obtenir une moyenne annuelle. Les fractions sont arrondies à l'entier le plus près.

Autre exemple

Une personne est propriétaire de deux véhicules lourds tout au long de la période couverte par l'évaluation (deux ans = 730 jours). Elle remise cependant un de ces véhicules lourds pendant une période de sept mois (213 jours). Le nombre annuel moyen de véhicules lourds du propriétaire pour ces deux années est de 1,7 véhicule lourd :

$$\frac{(1 \text{ véhicule} \times 730 \text{ jours}) + 1 \text{ véhicule} \times (730 - 213 \text{ jours})}{730 \text{ jours}} = 1,7 \text{ véhicule}$$

*Arrondi à l'entier le plus près, le résultat final est de **deux véhicules lourds**.*

1. 2 Calcul du nombre annuel moyen de remorques et de semi-remorques immatriculées au Québec

Après l'identification de toutes les remorques ou semi-remorques d'un poids nominal brut de 4500 kg ou plus immatriculées au Québec au nom du propriétaire et ne faisant pas l'objet d'une interdiction de circuler pendant la période de deux ans couverte par l'évaluation, la méthode de calcul est la même que celle utilisée pour les véhicules lourds motorisés du propriétaire.

2. Exploitant

La méthode pour déterminer le parc de véhicules lourds d'un exploitant est de calculer la moyenne des deux dernières déclarations effectuées par lui lors de la mise à jour de son inscription au Registre. Toutefois, lors d'une régularisation, le parc de véhicules lourds d'un exploitant est constitué du nombre annuel moyen de véhicules lourds motorisés immatriculés au Québec et munis d'une autorisation de circuler, selon la méthode de calcul suivante :

- identification de tous les véhicules lourds motorisés immatriculés au Québec munis d'une autorisation de circuler et qui ont été exploités au cours de la période de deux ans couverte par l'évaluation;
- détermination du nombre de jours pendant lesquels chacun de ces véhicules lourds motorisés a été exploité;
- multiplication du nombre de véhicules lourds par le nombre de jours pendant lesquels chacun des véhicules lourds motorisés a été exploité;
- addition des résultats obtenus à l'étape précédente;

- division du total obtenu à l'étape précédente par 730 jours (période de deux ans couverte par l'évaluation) afin d'obtenir une moyenne annuelle. Les fractions sont arrondies à l'entier le plus près.

Exemple

Une personne exploite six véhicules lourds motorisés dont elle est propriétaire tout au long de la période couverte par l'évaluation (deux ans = 730 jours). Elle a de plus loué quatre autres véhicules pendant sept mois (213 jours) durant la même période. Le nombre moyen annuel de véhicules lourds exploités au Québec par cette personne durant ces deux années est de 7,16 véhicules lourds :

$$\frac{(6 \text{ véhicules} \times 730 \text{ jours}) + (4 \text{ véhicules} \times 213 \text{ jours})}{730 \text{ jours}} = 7,16 \text{ véhicules}$$

Arrondi à l'entier le plus près, le résultat final est de 7 véhicules.

ANNEXE 5

PREUVES DE NON-RESPONSABILITÉ D'ACCIDENT

La Société a mis sur pied un programme afin de permettre aux exploitants de faire retirer de l'évaluation de leur comportement la responsabilité des accidents.

1. Transmettre une preuve de non-responsabilité d'accident fournie par un assureur

L'exploitant peut transmettre un avis de non-responsabilité d'accident fourni par son assureur pour faire retirer de l'évaluation de son comportement la responsabilité d'un accident mortel, d'un accident avec blessé ou d'un accident avec dommages matériels seulement. Il peut se prévaloir aussi de l'une ou l'autre des cinq possibilités suivantes, selon le type d'accidents.

2. Adresser une demande écrite à la Société

POUR FAIRE RETIRER LA RESPONSABILITÉ DES ACCIDENTS AVEC DOMMAGES MATÉRIELS SEULEMENT (DMS)

2.1 Faire retirer la responsabilité d'un DMS

Dans le cas des accidents avec dommages matériels seulement, l'exploitant peut faire une simple demande écrite au Service aux propriétaires, exploitants et conducteurs de véhicules lourds (SPECVL) de la Société.

La Société évaluera la demande à l'aide du rapport d'accident qu'elle détient et avisera l'exploitant en cas de refus. Si elle est acceptée, la responsabilité de l'accident sera retirée de l'évaluation de son comportement.

Si la demande est refusée et que l'exploitant maintient sa décision, il devra fournir un avis de non-responsabilité de sa compagnie d'assurance ou d'un expert en sinistres indépendant inscrit au registre de l'Autorité des marchés financiers du Québec, selon la procédure décrite au point 5 pour transmettre un avis d'un expert en sinistres.

2.2 Réseau routier de remorquage exclusif

Un DMS survenu sur le réseau routier de remorquage exclusif (réseau autoroutier de la région métropolitaine de Montréal) est pondéré à un point, comme pour les DMS survenus sur le territoire de l'Île de Montréal, de la ville de Laval, de Longueuil et de Québec (incluant L'Ancienne-Lorette). Pour que cet accident soit pondéré à un point dans l'évaluation de son comportement, l'exploitant doit transmettre la facture du remorquage au SPECVL, si c'est son véhicule qui a été remorqué. Une copie de la facture est remise par l'entreprise de remorquage au conducteur du véhicule routier qui s'est fait remorqué. Si c'est le véhicule de l'autre partie impliquée dans l'accident qui a été remorqué, l'exploitant devra faire une demande écrite pour obtenir un point au lieu de deux. Le SPECVL vérifiera si le lieu de l'accident inscrit sur le rapport d'accident fait partie du réseau de remorquage exclusif.

POUR FAIRE RETIRER LA RESPONSABILITÉ DES ACCIDENTS MORTELS ET AVEC BLESSÉS

Le modèle d'avis de non-responsabilité d'accident inclus à la fin de cette annexe peut être utilisé ou servir d'aide-mémoire pour transmettre les renseignements requis selon les types de preuves mentionnées ci-dessous.

3. Adresser une demande écrite à la Société pour les « cas SAAQ » seulement

La Société a convenu de certaines situations d'accident pour lesquelles elle considère que l'exploitant n'est pas responsable. Dans les cas ci-dessous, l'exploitant peut faire une demande écrite de retrait de responsabilité d'un accident à la Société.

Pour que cette demande soit acceptée, le rapport d'accident doit indiquer clairement que l'accident correspond à l'un des cas suivants :

- collision du véhicule lourd par un autre véhicule en mouvement, alors que le véhicule lourd était légalement stationné;
- collision arrière du véhicule lourd circulant dans sa voie par un véhicule qui circulait derrière le véhicule lourd;
- collision arrière du véhicule lourd par un véhicule qui circulait derrière, alors que le véhicule lourd était arrêté dans sa voie en raison de signaux (feux de circulation, panneaux d'arrêt, etc.) réglant la circulation ou de signaux faits par des agents de la paix pour diriger la circulation ou par d'autres personnes affectées au contrôle de la circulation (lors de travaux routiers, par exemple);
- collision arrière du véhicule lourd arrêté dans sa voie pour effectuer un virage par un véhicule qui circulait derrière lui;
- collision d'un autobus ou d'un minibus scolaire arrêté par un véhicule qui circulait, alors que les feux intermittents et le panneau d'arrêt de l'autobus ou du minibus étaient en fonction;
- collision arrière du véhicule lourd ayant l'obligation d'effectuer un arrêt à un passage à niveau par un véhicule qui circulait derrière lui;
- collision du véhicule lourd par un objet qui s'était détaché d'un autre véhicule;
- collision du véhicule lourd par un véhicule qui effectuait une marche arrière ou un demi-tour;
- collision du véhicule lourd avec un animal, sans qu'un autre véhicule ait été impliqué;
- collision latérale du véhicule lourd circulant dans sa voie par un véhicule qui circulait dans le même sens et qui changeait de voie;
- collision du véhicule lourd circulant dans sa voie par un véhicule qui s'engageait dans la circulation;

- collision arrière ou latérale d'un véhicule d'urgence ou de voirie immobilisé sur la voie publique, en situation d'urgence ou de travail, par un autre véhicule;
- collision arrière d'un autobus par un autre véhicule, alors que l'autobus était immobilisé à un endroit qui lui est réservé (arrêt d'autobus, débarcadère).

4. Transmettre une preuve de non-responsabilité fournie par la Commission de la santé et de la sécurité du travail du Québec (CSST)

Une lettre ou un document peut être fourni par la CSST à la condition qu'il indique clairement la non-responsabilité du conducteur du véhicule lourd impliqué dans l'accident.

5. Transmettre une preuve de non-responsabilité fournie par un expert en sinistres automobiles

Pour être admissible, la preuve fournie par un expert en sinistres doit contenir les renseignements suivants :

- le numéro de la section du Barème de la Convention d'indemnisation directe pour le règlement des sinistres automobiles qui s'applique à l'accident;
- des renseignements sur l'expert en sinistres, particulièrement son numéro de certification délivré par l'Autorité des marchés financiers du Québec;
- des renseignements concernant l'entreprise, l'accident et les documents consultés pour déterminer la non-responsabilité;
- dans le cas d'un accident avec un piéton ou un cycliste, les raisons expliquant que le conducteur impliqué dans l'accident n'en est pas responsable.

6. Devenir exploitant autorisé à transmettre ses propres preuves

L'exploitant peut devenir exploitant autorisé et, à ce titre, pourra transmettre ses propres preuves.

6.1 Conditions à remplir pour devenir exploitant autorisé

- Faire évaluer la procédure interne d'analyse des accidents de l'entreprise pour déterminer si elle est conforme aux règles reconnues dans le domaine de l'assurance. Cette évaluation est faite aux frais de l'exploitant par un expert en sinistres indépendant et dûment certifié par l'Autorité des marchés financiers du Québec.

- Transmettre à la Société une attestation de conformité de l'expert en sinistres qui a évalué la procédure d'analyse des accidents ainsi qu'une copie de cette attestation signée par les autorités de l'entreprise.
- Répondre à certaines exigences concernant son dossier d'exploitant à la Société, c'est-à-dire, au cours des deux années précédant la date de la réception de la demande à la Société :
 - ne pas avoir atteint le premier niveau d'intervention pour la zone de comportement « Implication dans les accidents »²¹;
 - avoir la cote « satisfaisant »;
 - n'avoir subi aucun échec lors d'un contrôle en entreprise.

Si une unité administrative responsable de la transmission des preuves agit au nom d'un regroupement d'entreprises, l'ensemble de celles-ci, actuelles ou futures, est qualifié d'office comme exploitant autorisé, pour autant que chacune des entreprises réponde aux critères d'admissibilité décrits ci-dessus.

6.2 Transmission de preuves de non-responsabilité

Pour être acceptées par la Société, les preuves doivent contenir les renseignements suivants :

- le numéro de la section du Barème de la Convention d'indemnisation directe pour le règlement des sinistres automobiles qui s'applique à l'accident;
- des renseignements concernant l'entreprise, l'accident et les documents consultés pour déterminer la non-responsabilité du conducteur;
- dans le cas d'un accident avec un piéton ou un cycliste, les raisons expliquant que le conducteur impliqué dans l'accident n'est pas responsable.

Ces renseignements s'appliquent aux accidents avec blessés ou aux accidents avec dommages matériels seulement, s'ils ne sont pas des « cas SAAQ » (voir la section 3). Pour les accidents mortels, l'exploitant autorisé doit transmettre une preuve fournie par sa compagnie d'assurance ou un expert en sinistres indépendant.

L'exploitant doit conserver les documents ayant permis de déterminer la non-responsabilité d'un accident jusqu'à ce que la Société l'avise qu'elle accepte la preuve, dans l'éventualité où elle pourrait exiger des renseignements supplémentaires pour la valider.

21. En ce qui concerne les sociétés de transport en commun, les exigences pour devenir exploitant autorisé à transmettre ses propres preuves de non-responsabilité d'accident sont les suivantes : avoir la cote « satisfaisant » et ne pas avoir eu d'échec lors d'un contrôle en entreprise.

6.3 Conditions pour maintenir son autorisation

Pour maintenir sa qualité d'exploitant autorisé, il est nécessaire de remplir les deux conditions suivantes :

6.3.1 Continuer de satisfaire aux exigences d'adhésion en ce qui concerne l'état de son dossier

- ne pas atteindre le premier niveau d'intervention pour la zone de comportement « Implication dans les accidents »;
- maintenir la cote « satisfaisant »;
- n'avoir subi aucun échec lors de contrôles en entreprise.

Si l'une des entreprises faisant partie d'un regroupement d'entreprises ne satisfait plus à l'une ou l'autre des conditions de maintien, c'est le regroupement d'entreprises qui risque de perdre sa qualification d'exploitant autorisé.

La Société avise l'exploitant si l'une de ces conditions de maintien n'est plus remplie. À cet égard, l'exploitant pourrait perdre son autorisation.

6.3.2 Ne pas se voir renverser plus de deux preuves

Un exploitant risque de perdre sa qualification d'exploitant autorisé s'il a transmis deux preuves de non-responsabilité d'accident qui sont renversées lors d'une analyse de l'expert en sinistres de la Société au cours d'une période de deux ans ou moins (voir la section 7 de cette annexe).

Un regroupement d'entreprises risque de perdre sa qualification d'exploitant autorisé si l'une d'elles s'est vue refuser deux preuves lors d'une analyse de l'expert en sinistres de la Société au cours de la période de deux ans ou moins.

6.4 Renouvellement de la demande

Le renouvellement de la demande à la Société doit être fait tous les trois ans. À cet égard, l'exploitant devra fournir à la Société une nouvelle attestation de conformité de son mécanisme interne d'analyse des accidents fournie par un expert en sinistres indépendant dûment certifié auprès de l'Autorité des marchés financiers du Québec.

7. Validation des preuves de non-responsabilité d'accident par la Société

Une preuve de non-responsabilité d'accident peut être analysée par l'expert en sinistres de la Société si celle-ci considère que cette preuve est litigieuse. Une preuve est litigieuse lorsque l'une ou l'autre des situations suivantes se produit :

- Les renseignements inscrits sur la preuve fournie par l'exploitant ne correspondent pas aux renseignements indiqués sur le rapport d'accident.

- Les renseignements inscrits sur le rapport d'accident ou sur la preuve fournie par l'exploitant sont vagues et ambigus.
- L'exploitant ou l'expert en sinistres de l'exploitant ne s'est pas prononcé clairement sur la non-responsabilité du conducteur du véhicule lourd impliqué dans l'accident.

À la suite de cette analyse, la responsabilité de l'accident sera maintenue dans l'évaluation du comportement de l'exploitant si l'expert conclut à la responsabilité du conducteur du véhicule lourd impliqué dans l'accident. Dans ce cas, la Société avisera l'exploitant par écrit de sa décision et l'informerá de la procédure à suivre pour contester cette décision.

Pour contester une décision, l'exploitant doit faire une demande écrite dans les dix jours suivant la date de réception de l'avis de la Société.

La Société fera alors valider à nouveau la preuve de non-responsabilité par un autre expert en sinistres indépendant. Ce dernier avisera l'exploitant par écrit des résultats de son analyse. L'exploitant devra toutefois payer les honoraires professionnels de l'expert en sinistres s'il maintient la responsabilité de l'accident. Par contre, s'il conclut à la non-responsabilité, la Société les assumera.

Accidents hors Québec

Un exploitant qui veut faire retirer la responsabilité d'un accident avec blessés ou d'un accident mortel survenu à l'extérieur du Québec doit aussi transmettre une preuve de non-responsabilité d'accident, à moins qu'il ne s'agisse d'un « cas SAAQ ». Pour les DMS, il peut transmettre une demande écrite comme pour ceux survenus au Québec.

Avis de non-responsabilité d'accident

Note- La forme masculine utilisée dans ce formulaire, désigne aussi bien les femmes que les hommes lorsque le contexte s'y prête.

Exploitant autorisé
(Remplir les sections 1, 2, 3, 4 et 6)

Exploitant faisant affaire avec un expert en sinistres
(Remplir toutes les sections)

Section 1- RENSEIGNEMENTS SUR L'EXPLOITANT

Raison sociale (ou nom) de l'exploitant				Nom de famille et prénom du répondant autorisé par l'exploitant, s'il y a lieu			
Adresse	Numéro	App., bur. ou étage	Rue	Case postale	Succ.		
Ville, village ou municipalité				Province	Code postal		
Téléphone		Télécopieur		Courriel			

Section 2- RENSEIGNEMENTS SUR L'ACCIDENT

Numéro du rapport d'accident	Date de l'accident	Année-Mois-Jour	Numéro de plaque d'immatriculation du véhicule impliqué dans l'accident
Nom de famille et prénom du conducteur de l'exploitant impliqué dans l'accident			

Section 3- DÉTERMINATION DE LA RESPONSABILITÉ DE L'ACCIDENT (Section A ou B)

► **a) Collision entre deux ou plusieurs véhicules.**

– Indiquez la section du Barème de la Convention d'indemnisation¹ qui s'applique à l'accident. Section numéro du Barème _____

– Cochez le pourcentage de responsabilité accordé au conducteur impliqué dans l'accident. 0 % 50 % 100 %

Précisez les raisons pour lesquelles le conducteur n'est pas responsable de l'accident. (Ajoutez une page au besoin)

► **b) Collision avec piéton ou cycliste.**

– Le Barème de la Convention d'indemnisation¹ ne s'applique pas.

– Cochez le pourcentage de responsabilité accordé au conducteur impliqué dans l'accident. 0 % 50 % 100 %

Précisez les raisons pour lesquelles le conducteur n'est pas responsable de l'accident. (Ajoutez une page au besoin)

Section 4- PERSONNES ET DOCUMENTS CONSULTÉS (Cochez les personnes ou les documents appropriés)

- Rapport d'accident des policiers Rapport d'accident interne Version ou témoignage du conducteur
- Version des témoins Position de l'assureur de l'autre partie impliquée
- Autres documents. Indiquez lesquels : _____

Section 5- RENSEIGNEMENTS SUR L'EXPERT EN SINISTRES (Avis fourni par un expert en sinistres)

Nom de famille et prénom de l'expert en sinistres				Nom de la firme d'expert en sinistre (s'il y a lieu)			
Adresse	Numéro	App., bur. ou étage	Rue	Case postale	Succ.		
Ville, village ou municipalité				Province	Code postal		
Téléphone		Télécopieur		Courriel			
Numéro de certificat de l'Autorité des marchés financiers du Québec							
							Signature de l'expert en sinistres

Section 6- SIGNATURE

J'ai pris connaissance des renseignements à transmettre à la Société de l'assurance automobile du Québec ainsi que des renseignements supplémentaires mentionnés à la page suivante.

Année-Mois-Jour _____

Date _____ Signature de l'exploitant ou de son répondant autorisé _____

1. Le Barème de la Convention d'indemnisation directe pour le règlement des sinistres automobiles s'applique généralement dans les cas de collisions entre deux ou plusieurs véhicules. Pour les autres cas d'accident, c'est la règle du droit commun qui s'applique.

Renseignements complémentaires

Vous pouvez utiliser le modèle d'avis de non-responsabilité d'accident comme tel ou vous en inspirer pour transmettre les renseignements obligatoires. Le modèle d'avis est disponible sur le site Web de la Société de l'assurance automobile du Québec, à la rubrique « Véhicules lourds » : www.saaq.gouv.qc.ca

Les exploitants qui utilisent les services d'un expert en sinistres ou ceux qui sont autorisés à transmettre leurs propres preuves doivent déterminer la non-responsabilité du conducteur du véhicule lourd impliqué dans un accident. Pour ce faire, ils doivent se baser sur les rapports d'accident rédigés à l'interne et par les policiers, le Barème de la Convention d'indemnisation directe pour le règlement des sinistres automobiles ainsi que sur la position de l'assureur des autres parties impliquées dans l'accident et la déclaration des témoins de l'accident, le cas échéant. Ces documents doivent être consultés dans le cas d'une collision entre deux ou plusieurs véhicules. Dans le cas d'une collision avec un piéton ou un cycliste, tous ces documents doivent aussi être consultés, sauf le Barème de la Convention d'indemnisation qui ne s'applique pas.

Les frais engagés pour les services d'un expert en sinistres sont payés par l'exploitant.

Les exploitants doivent s'assurer que l'expert en sinistres possède un certificat à jour délivré par l'Autorité des marchés financiers du Québec.

La Société procédera au traitement de la preuve ou à la demande de l'exploitant si elle a reçu tous les renseignements exigés ci-dessus. Dans le cas contraire, elle avisera l'exploitant des renseignements manquants et des délais qu'elle accorde pour les obtenir avant de poursuivre le traitement du dossier. La responsabilité de l'accident sera maintenue dans le dossier tant que les renseignements manquants n'auront pas été reçus à la Société.

La Société se réserve le droit d'exiger des renseignements ou des documents supplémentaires pour préciser la preuve reçue ou la demande. Veuillez conserver tous les documents pertinents. La responsabilité de l'accident sera maintenue dans le dossier tant que les renseignements additionnels demandés n'auront pas été reçus à la Société.

Une preuve de non-responsabilité d'accident pourrait être analysée par l'expert en sinistres de la Société si celle-ci considère que cette preuve est litigieuse. Une preuve est considérée comme litigieuse lorsque :

- Les renseignements inscrits sur la preuve fournie par l'exploitant ne correspondent pas aux renseignements indiqués sur le rapport d'accident;
- Les renseignements inscrits sur le rapport d'accident ou sur la preuve fournie par l'exploitant sont vagues et ambigus; ou
- L'exploitant ou l'expert en sinistres de l'exploitant ne s'est pas prononcé clairement sur la non-responsabilité du conducteur du véhicule lourd impliqué dans l'accident.

À la suite de cette analyse, la responsabilité de l'accident pourrait être maintenue dans votre dossier si l'expert de la Société conclut à la responsabilité du conducteur du véhicule lourd impliqué dans l'accident. Dans ce cas, la Société vous avisera par lettre de sa décision et vous informera de la procédure à suivre si vous désirez contester cette décision.

Pour contester une décision, vous devez faire une demande écrite de contestation dans les dix jours suivant la date de réception de l'avis de la Société.

La Société fera alors valider à nouveau votre preuve de non-responsabilité par un autre expert en sinistres indépendant qui agit à titre de tierce partie. L'expert en sinistres vous avisera par écrit des résultats de son analyse. Vous devrez payer les honoraires professionnels de l'expert en sinistres s'il maintient la responsabilité de l'accident. Par contre, la Société paiera les honoraires de l'expert en sinistres s'il conclut à la non-responsabilité de l'accident.

Le personnel autorisé de la Société de l'assurance automobile du Québec traite de façon confidentielle les renseignements personnels qui lui sont confiés. Ils sont indispensables pour appliquer la Loi sur l'assurance automobile et le Code de la sécurité routière. La Société communique ces renseignements à ses mandataires et à certains ministères et organismes, selon la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels. Ces renseignements peuvent aussi servir à des fins de statistiques, d'étude, de sondage, d'enquête ou de vérification. Omettre de les fournir peut entraîner un refus du service demandé. Vous pouvez consulter ces renseignements ou les corriger. Pour plus d'information, consultez la Politique de confidentialité de la Société au www.saaq.gouv.qc.ca ou téléphonez au centre de relations avec la clientèle de la Société.

Faire parvenir votre avis à l'adresse suivante : **Service aux propriétaires, exploitants et conducteurs de véhicules lourds**
Société de l'assurance automobile du Québec, 333, boulevard Jean-Lesage, Québec (Québec) G1K 8J6

Téléphone : 1 800 554-4814 – Télécopieur : 418 643-1896

ANNEXE 6

DÉTERMINATION DES SEUILS DES ZONES DE COMPORTEMENT DE L'ÉVALUATION CONTINUE DES EXPLOITANTS DE VÉHICULES LOURDS

1. Détermination des seuils

Pour chaque zone de comportement du volet « exploitant », la procédure pour déterminer les seuils est la suivante :

- identification de tous les exploitants ayant à leur dossier des événements associés à cette zone de comportement;
- attribution à ces événements de la pondération prévue à la Politique;
- détermination (ex. : un véhicule, deux véhicules, trois véhicules, etc.) d'un nombre de points moyens accumulés pendant une période de deux ans pour chacun des exploitants, selon leur parc de véhicules lourds;
- détermination de l'écart type par rapport à cette moyenne pour chaque parc de véhicules lourds;
- détermination, sur la base de ces résultats, et pour chaque parc de véhicules lourds, d'un seuil à partir duquel le dossier de tout exploitant devrait être considéré comme à risque.

Ainsi, l'exploitant œuvrant dans le transport de biens qui atteint ou dépasse le nombre de points servant de moyenne plus quatre fois l'écart type verra son dossier acheminé à la Commission.

Dans le cas d'un exploitant œuvrant dans le transport de personnes, c'est la moyenne plus trois fois l'écart type qui est considérée pour acheminer un dossier à la Commission.

Aux fins de cet exercice, les moyennes et les écarts types sont calculés en ne considérant que les exploitants dont le dossier contient l'inscription des événements.

2. Dispositions particulières

Lors de la détermination des seuils, certains ajustements ont été nécessaires.

2.1 Ajustement des seuils

Les seuils ont été ajustés à l'entier près. À titre d'exemple, un seuil établi à 12,2 sera de 12,0, alors qu'un seuil établi à 12,5 ou plus sera arrondi à 13.

2.2 Pourcentage d'accidents pris en considération dans l'établissement des seuils de la zone de comportement « Implication dans les accidents »

Des études indiquent que les transporteurs routiers sont responsables des accidents dans lesquels ils sont impliqués dans environ 40 % des cas. La Société a établi les seuils de la zone de comportement « Implication dans les accidents » en accord avec cette donnée, afin de ne calculer que ceux qui pourraient être considérés comme des « accidents responsables ». Les accidents retirés du calcul ont été sélectionnés aléatoirement, et ce, en proportion égale dans chacune des catégories d'accidents: accidents mortels, accidents avec blessés, accidents avec dommages matériels seulement.

ANNEXE 7

TABLEAU DES SEUILS UTILISÉS POUR L'ÉVALUATION CONTINUE DE L'EXPLOITANT DE VÉHICULES LOURDS²²

Le tableau complet est disponible sur le site web de la Société (www.saaq.gouv.qc.ca).

Nombre de véhicules	Transport de biens				Transport de personnes		
	Zones de comportement				Zones de comportement		
	Accident	Opérations	Charges	Global	Accidents	Opérations	Global
1	10	13	9	15	8	9	10
2	12	19	12	24	8	10	11
3	13	24	14	30	8	11	12
4	14	29	17	36	10	12	13
5	16	33	18	42	10	13	14
6	16	37	20	47	11	13	14
7	17	40	21	53	11	14	15
8	18	44	23	58	12	15	17
9	18	47	24	62	12	15	18
10	19	50	26	66	13	15	19
11	20	53	26	70	13	16	19
12	20	56	27	74	14	16	20
13	22	59	29	77	14	17	21
14	22	62	29	80	16	17	21
15	23	65	30	83	16	17	22
16	23	67	30	87	17	18	23
17	24	70	32	90	17	18	23
18	24	72	32	92	18	18	24
19	24	75	33	95	18	18	24
20	25	77	33	97	19	19	25
21	25	80	35	100	19	19	26
22	26	82	35	102	20	19	26
23	26	85	36	104	20	19	28
24	28	87	36	106	22	19	28
25	28	89	36	108	22	20	29
26	28	91	38	110	23	20	29
27	29	94	38	112	23	20	30
28	29	96	38	114	24	20	30
29	29	98	39	115	24	20	31
30	30	100	39	117	25	20	32
31	30	102	39	119	25	21	32
32	31	104	41	122	26	21	33
33	31	106	41	125	26	22	33
34	31	108	41	127	28	22	34
35	32	110	41	129	28	22	34
36	32	112	42	132	29	23	35
37	32	114	42	134	29	23	35
38	34	116	42	136	30	23	36
39	34	118	42	139	30	24	36
40	34	120	42	141	31	24	37
41	35	122	44	143	31	25	37
42	35	124	44	145	32	25	39
43	35	126	44	147	32	25	39

22. Pour le secteur ambulancier, les seuils de la zone de comportement « Implication dans les accidents » correspondent au résultat de la multiplication par 2,5 des seuils établis pour le transport de personnes. La zone « Comportement global de l'exploitant » a été ajustée en conséquence, en multipliant par 2,35 les seuils établis pour le transport de personnes.

Nombre de véhicules	Transport de biens				Transport de personnes		
	Zones de comportement				Zones de comportement		
	Accident	Opérations	Charges	Global	Accidents	Opérations	Global
44	36	127	44	150	34	26	39
45	36	129	44	152	34	26	40
46	36	131	45	155	35	26	40
47	37	133	45	157	35	27	41
48	37	135	45	159	36	27	41
49	37	136	45	161	36	28	42
50	38	138	45	164	37	28	42
51	38	140	47	166	38	28	43
52	38	142	47	168	38	29	43
53	38	143	47	170	38	29	44
54	40	145	48	172	40	29	44
55	40	147	48	174	40	30	45
56	40	148	48	176	41	30	45
57	41	150	50	178	41	30	46
58	41	152	50	180	41	31	46
59	41	153	50	182	42	31	46
60	42	155	51	184	42	31	47
61	42	157	51	186	42	32	47
62	42	158	51	188	43	32	48
63	42	160	53	191	43	32	48
64	43	161	53	193	44	33	50
65	43	163	53	195	44	33	50
66	43	165	53	197	44	33	51
67	44	166	54	199	46	34	51
68	44	168	54	201	46	34	51
69	44	169	54	203	46	35	52
70	44	171	56	204	47	35	52
71	46	172	56	206	47	35	53
72	46	174	56	208	47	35	53
73	46	175	57	210	48	36	54
74	47	177	57	212	48	36	54
75	47	179	57	214	49	36	54
76	47	180	57	216	49	37	55
77	47	182	59	218	49	37	55
78	48	183	59	219	50	37	56
79	48	184	59	221	50	38	56
80	48	186	60	224	50	38	57
81	48	187	60	226	52	38	57
82	49	189	60	228	52	39	57
83	49	190	60	230	52	39	58
84	49	192	62	231	53	39	58
85	50	193	62	233	53	40	59
86	50	195	62	235	53	40	59
87	50	196	62	237	54	40	59
88	50	198	63	238	54	41	61
89	52	199	63	240	54	41	61
90	52	200	63	242	55	41	62
91	52	202	65	244	55	42	62
92	52	203	65	246	55	42	63
93	53	205	65	247	56	42	63
94	53	206	65	249	56	42	63
95	53	207	66	251	56	43	64
96	53	209	66	253	58	43	64
97	54	210	66	254	58	43	65
98	54	212	66	256	58	44	65
99	54	213	68	259	59	44	65
100	54	214	68	260	59	44	66

POUR DES RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

LA SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE ET CONTRÔLE ROUTIER QUÉBEC

La Société de l'assurance automobile du Québec et Contrôle routier Québec sont responsables des volets suivants :

- Contrôle du transport routier
- Dossier des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds
- Dossier des conducteurs de véhicules lourds
- Entretien obligatoire
- Fatigue au volant
- Heures de conduite et de repos
- Immatriculation
- Permis de conduire
- Permis spéciaux de circulation (délivrance)
- Politique d'évaluation des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds
- Politique d'évaluation et Programme d'excellence des conducteurs de véhicules lourds
- Programme d'entretien préventif (PEP)
- Vérification avant départ (VAD)
- Vérification mécanique périodique obligatoire (VM)

Afin d'obtenir de l'information ou de la documentation sur ces sujets, communiquez avec la Société, aux coordonnées suivantes :

Internet: www.saaq.gouv.qc.ca

Adresse postale:

Société de l'assurance automobile du Québec
Case postale 19600, succursale Terminus
333, boulevard Jean-Lesage
Québec (Québec) G1K 8J6

Téléphone:

Québec: 418 643-7620
Montréal: 514 873-7620
Ailleurs: 1 800 361-7620, sans frais
(Québec, Canada, États-Unis)

LA COMMISSION DES TRANSPORTS

La Commission des transports est responsable des volets suivants en matière de transport par véhicule lourd :

- Délivrance de permis de courtage en services de camionnage en vrac et tenue du Registre du camionnage en vrac
- Délivrance de permis de transport par autobus
- Évaluation du comportement des propriétaires, des exploitants et des conducteurs de véhicules lourds
- Imposition de mesures correctives ou de sanctions aux propriétaires et aux exploitants de véhicules lourds ou aux conducteurs à risque
- Tenue de la Liste des intermédiaires en services de transport
- Tenue du Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds et attribution d'une cote de sécurité à tous les propriétaires et exploitants de véhicules lourds inscrits

Afin d'obtenir de l'information ou de la documentation sur ces sujets, communiquez avec la Commission, aux coordonnées suivantes :

Internet: www.ctq.gouv.qc.ca

Adresse postale :

Commission des transports du Québec
200, chemin Sainte-Foy, 7^e étage
Québec (Québec) G1R 5V5

Commission des transports du Québec
10^e étage, bureau 1000
545, boulevard Crémazie Est
Montréal (Québec) H2M 2V1

Téléphone: 1 888 461-2433 (partout au Québec)

Télécopieur: 418 644-8034 (partout au Québec)

LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Le ministère des Transports est responsable des volets suivants :

- Charges et dimensions des véhicules routiers
- Circulation des camions sur le réseau routier
- Documents d'expédition et connaissements
- Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds
- Normes d'arrimage des charges
- Permis spéciaux de circulation (réglementation)
- Signalisation
- Transport de matières dangereuses
- Transport de matières en vrac
- Transport de personnes
- Transport scolaire
- Tarifs applicables au transport en vrac

Afin d'obtenir de l'information ou de la documentation sur ces sujets, communiquez avec le Ministère, aux coordonnées suivantes :

Internet : www.mtq.gouv.qc.ca

Courriel : communications@mtq.gouv.qc.ca

Adresse postale :

Direction des communications
Ministère des Transports
700, boulevard René-Lévesque Est, 27^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

Direction des communications
Ministère des Transports
500, boulevard René-Lévesque Ouest, bureau 4.010
Montréal (Québec) H2Z 1W7

Téléphone :

Partout au Québec : 511
De partout en Amérique du Nord : 1 888 355-0511

Télécopieur :

Québec : 418 643-4121
Montréal : 514 864-9939



Ce bulletin s'adresse à l'industrie du camionnage, aux fabricants, aux expéditeurs, aux transporteurs, etc. Son objectif est de vulgariser les modifications réglementaires et techniques qui surviennent dans ce domaine.

