



> POLITIQUE D'ÉVALUATION

des propriétaires et des exploitants
de véhicules lourds





> POLITIQUE D'ÉVALUATION

des propriétaires et des exploitants
de véhicules lourds



La Politique d'évaluation des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds a été mise à jour par le Service du comportement des usagers de la route 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.

MISE À JOUR

Lyse Pelletier

ÉDITION

Direction des communications

Société de l'assurance automobile du Québec

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

Dépôt légal 2014

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

ISBN : 978-2-550-70820-9 (Imprimé)

ISBN : 978-2-550-70821-6 (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 Politique 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.

La Politique est adaptée 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 présente mise à jour. La première version de la Politique est entrée en vigueur en juillet 1999 et la seconde en septembre 2002. Après quoi, deux mises à jour ont été effectuées, l'une en août 2010 et l'autre en mai 2011.

Cette nouvelle mise à jour intègre les points suivants :

- la nouvelle approche d'évaluation et les seuils actualisés des zones de comportement « Charges et dimensions » et « Comportement global de l'exploitant » entrés en vigueur le 2 février 2014;
- les seuils actualisés de la zone de comportement « Implication dans les accidents » entrés en vigueur le 1^{er} février 2013;
- certaines précisions et nouvelles dispositions issues des récents projets de loi adoptés concernant entre autres l'alcool, le surf de véhicules et le corridor de sécurité, qui ont été annoncées dans différentes éditions du *Bulletin d'information à l'intention des propriétaires, des exploitants et des conducteurs de véhicules lourds*.

1. 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 uniquement l'exploitant.

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



TABLE DES MATIÈRES

1. OBJET DE LA POLITIQUE	7
2. À QUI S'APPLIQUE LA POLITIQUE ?	7
3. RESPONSABILITÉS DU PROPRIÉTAIRE ET DE L'EXPLOITANT	8
3.1 Responsabilités du propriétaire	8
3.2 Responsabilités de l'exploitant	8
4. DOSSIER DE COMPORTEMENT	9
5. CONTINUITÉ DU DOSSIER DE COMPORTEMENT	10
6. MÉCANISME D'ÉVALUATION	10
6.1 Événements pris en considération	10
6.2 Outils d'évaluation du comportement	13
7. PROCESSUS D'INTERVENTION	26
7.1 Processus d'intervention rattaché à l'évaluation continue	26
7.2 Processus d'intervention relatif aux événements critiques et aux échecs lors de contrôles en entreprise	29
7.3 Transmission d'une mise à jour du dossier à la Commission	31
8. DISPOSITIONS PARTICULIÈRES RELATIVES AUX SOCIÉTÉS DE TRANSPORT EN COMMUN	32
9. RÉGULARISATION DES DOSSIERS ET DES PARCS DE VÉHICULES LOURDS	33
9.1 Régularisation des événements inscrits au dossier	33
9.2 Régularisation du parc de véhicules lourds	33

10. ADAPTATION DE LA POLITIQUE À CERTAINES RÉALITÉS DES EXPLOITANTS	35
10.1 Kilométrage élevé parcouru au Québec	35
10.2 Véhicules lourds utilisés en double poste de travail	36
11. TRANSMISSION DE DOSSIER À LA COMMISSION DANS DES SITUATIONS EXCEPTIONNELLES	39
12. PROCESSUS DE RÉVISION DE LA POLITIQUE	39
ANNEXES	
Annexe 1 Exemple d'un état de dossier d'un PEVL	41
Annexe 2 Table et pondération des infractions	47
Annexe 3 Défectuosités mécaniques critiques et fortuites	57
Annexe 4 Calcul du parc de véhicules lourds d'un PEVL lors d'une régularisation	63
Annexe 5 Preuves de non-responsabilité d'accident	65
Annexe 6 Détermination des seuils des zones de comportement de l'évaluation continue des exploitants de véhicules lourds	73
Annexe 7 Tableau des seuils utilisés pour l'évaluation continue de l'exploitant de véhicules lourds	75
Annexe 8 Répertoire des intervenants gouvernementaux	77
Annexe 9 Liste des sujets traités dans les Bulletins d'information à l'intention des propriétaires, des exploitants et des conducteurs de véhicules lourds	81
GLOSSAIRE	83

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.

Cette politique 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 :

- les 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;
- les 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 leurs 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. Les responsabilités du propriétaire et de celles de l'exploitant de véhicules lourds découlent des lois et des règlements du Québec. Elles découlent aussi de lois et de 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 vertu du 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 d'un contrôle 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 les règlements suivants et s'assurer que le conducteur dont il utilise les services les respecte aussi :

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

De plus, 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 de faire 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 :

- qui ont fait l'objet d'un constat d'infraction remis à l'exploitant ou au conducteur;
- pour lesquelles l'exploitant ou le conducteur a été reconnu coupable (avec constat 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 :

- qui ont fait l'objet d'un constat d'infraction remis au propriétaire;
- pour lesquelles le propriétaire a été reconnu coupable (avec constat 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 infractions³:
 - 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.

Précisions importantes

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

Les événements liés à la capacité de conduire affaiblie par l'alcool prévus au CSR et au Code criminel sont pris en considération dans l'évaluation du comportement de l'exploitant dès qu'un procès-verbal de suspension du permis de conduire est remis par un agent de la paix en vertu des articles 202.4 et 202.5 du CSR, peu importe la déclaration finale résultant du processus pénal ou criminel.

6.1.3 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 d'infraction 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 d'infraction 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.

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

Si une mise hors service est imposée au conducteur principal et une autre au co-conducteur, les deux mises hors service sont inscrites dans le dossier de l'exploitant et prises en considération dans l'évaluation de son comportement avec la pondération appropriée.

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

6.1.4 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 est impliqué dans le même accident.

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

6.1.5 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 de véhicules routiers sont pris en considération dans le dossier et l'évaluation du comportement d'un propriétaire (voir la section 6.2.1 C).

6.1.6 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, selon la pondération inscrite à la table des infractions de la Politique (voir l'annexe 2).

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 et d'intervenir auprès d'eux de façon progressive pour qu'ils corrigent leur comportement, 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 la 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 (voir le tableau de la page suivante).

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 plus loin aux sections B et C.

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 de véhicules routiers ⁴ .
VOLET « EXPLOITANT »	
Sécurité des opérations	Toute infraction relative à la sécurité routière ⁵ . Les mises hors service « conducteur » y sont aussi incluses.
Implication dans les accidents	Tout « accident responsable ⁶ » 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 : <ul style="list-style-type: none"> • 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 excèdent 2000\$.
Charges et dimensions	Toute infraction relative aux charges et dimensions ainsi qu'aux conditions liées à un permis spécial de circulation ⁷ .
Comportement global de	Cumul de tous les événements l'exploitant relevant du volet « exploitant »

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 qui font le transport de personnes et des véhicules lourds qui font le transport de biens sont basés sur le total de tous ses véhicules lourds. De plus, les seuils de ce PEVL sont 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 sont ceux du transport de personnes.

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

5. 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, puisqu'elles sont définies comme des événements critiques (voir la section 6.2.3).

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

7. Certaines infractions relatives aux charges et aux dimensions ainsi qu'aux conditions liées à un permis spécial de circulation sont définies comme des événements critiques (voir la section 6.2.3).

La zone de comportement « Charges et dimensions » ne s'applique pas au transport de personnes. Conséquemment, la zone « Comportement global de l'exploitant » ne tient pas compte des infractions relatives aux charges et dimensions 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 Québec⁸, ainsi que sur le réseau routier de remorquage exclusif⁹;
 - 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 infractions¹⁰ de la zone de comportement « Sécurité des opérations »

- Les infractions regroupées dans cette zone de comportement sont pondérées sur une échelle de 1 à 3 points.
- Les mises hors service « conducteur » : 3 points.
- Les infractions au Code criminel : 5 points.

c) Pondération des infractions de la zone de comportement « Charges et dimensions »¹¹

- 1 à 5 points selon l'écart entre la masse totale en charge permise et la masse totale en charge constatée (art. 463 et 513).
- 1 à 5 points selon l'écart entre la charge axiale permise et la charge axiale constatée (art. 463 et 513).

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

9. 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

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

11. Bulletin d'information à l'intention des PECVL de janvier 2014. Se référer à la table des infractions de l'annexe 2 pour plus de détails.

- 5 points pour un écart de moins de 20 000 kg entre la masse permise et la masse constatée sur un pont ou un viaduc en restriction de charges (art. 291, al. 3).
- 1 à 5 points selon l'écart entre la dimension permise et la dimension constatée (hauteur, largeur, longueur, excédent) (art. 463 et 513).
- 1 à 5 points pour une infraction liée aux conditions d'un permis spécial de circulation, notamment l'installation d'équipements requis, l'utilisation de véhicules d'escorte ou le respect des règles de circulation particulières (art. 464, 468, 473, 473.1, 474 et 513).

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 7.1.5).

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 de véhicules routiers 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).

12. Une vérification mécanique complète porte sur l'ensemble des principaux composants 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, et la carrosserie. Ainsi, une vérification mécanique de niveau 2 de l'Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux (Commercial Vehicle Safety Alliance : CVSA) est partielle, en raison du fait que l'agent de la paix ne vérifie que les éléments qui peuvent être vérifiés sans aller physiquement sous le véhicule.

13. Une mise hors service « véhicule » imposée en raison d'un défaut mécanique majeur fortuite ne sera pas prise en considération dans l'évaluation du comportement du propriétaire.

Interventions de la Société

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

a) Taux de mises hors service « véhicule » entraînant une intervention

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.

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), alors il recevra une lettre de premier niveau.

Les interventions de la Société selon le taux de mises hors service « véhicule » atteint sont indiquées 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

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 (transport de biens) ou au tableau 3.2 (transport de personnes) de la page suivante.

b) Nombre de mises hors service «véhicule» entraînant une intervention

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.

Ce nombre de mises hors service «véhicule» varie selon le nombre de véhicules lourds du propriétaire, comme 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» entraînant une intervention					
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	9

Tableau 3.2 : Transport de personnes

Nombre de mises hors service «véhicule» entraînant une intervention			
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 le 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.

Pour les années suivantes, 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).

De plus, un seul véhicule lourd motorisé est compté, 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 en considérera un seul pour établir son parc de véhicules lourds;
- utiliser un ou plusieurs véhicules routiers motorisés d'un PNBV de moins de 4 500 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 PNBV de moins de 4 500 kg pour tirer une remorque ou une semi-remorque qui a un PNBV de 4 500 kg ou plus.

Lorsque les véhicules lourds d'un exploitant sont immatriculés à l'extérieur du Canada, seuls ceux qui circulent au Québec sont comptés 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 PNBV de 4 500 kg ou plus immatriculés à son nom et munis du droit de circuler selon le fichier d'immatriculation de la Société.

Pour les années suivantes, 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 du droit de circuler selon le fichier d'immatriculation de la Société;

- le nombre annuel moyen de remorques et de semi-remorques d'un PNBV de 4 500 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, notamment à partir des dossiers et des documents qu'il doit tenir, si le PEVL se conforme à ses obligations, soit :

- à titre d'**exploitant** (volet « exploitant »), l'aptitude et le comportement des conducteurs dont il utilise les services (dont la possession d'un permis de conduire valide et de la classe appropriée) et l'utilisation des véhicules lourds (dont 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 déficiences mécaniques constatées.

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 déficiences mécaniques constatées 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 du droit de circuler;
- les remorques ou les semi-remorques d'un PNBV de 4 500 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 d'infraction 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 égale ou dépasse le nombre de points d'infraction prévu pour l'un ou l'autre des volets (volet « propriétaire » ou volet « exploitant »). Le tableau 4 indique, en fonction de l'échantillon, soit 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 500	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 pour le transport de personnes et le 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, comme indiqué au tableau 5.

Tableau 5: Nombre de dossiers absents à partir duquel il y a 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, 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 conduisent la Société à intervenir immédiatement. La nature de l'intervention dépendra du dossier global du PEVL (voir la section 7.2).

Les événements critiques sont les suivants (les articles du Code de la sécurité routière correspondants sont indiqués entre parenthèses) :

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 (art. 299, 303.2, 328 et 329).
- Conduire un véhicule lourd ou en avoir la garde ou le contrôle alors que le taux d'alcool dans l'organisme est supérieur à 80 mg d'alcool par 100 ml de sang (art. 253 du Code criminel);
- Conduire un véhicule lourd ou en avoir la garde ou le contrôle :
 - avec un permis d'apprenti conducteur ou un permis probatoire alors qu'il y a présence d'alcool dans l'organisme (art. 202.2);
 - pour un conducteur âgé de 21 ans ou moins alors qu'il y a présence d'alcool dans l'organisme (art. 202.2)¹⁷;
 - autre qu'un autobus ou un minibus, alors que le taux d'alcool dans l'organisme est égal ou supérieur à 50 mg d'alcool par 100 ml de sang (art. 202.2.1.2)¹⁸.
- Conduire un autobus ou un minibus, ou en avoir la garde ou le contrôle alors qu'il y a présence d'alcool dans l'organisme (art. 202.2.1.1)¹⁹.
- Refuser d'obtempérer à un ordre d'un agent de la paix, notamment de fournir un échantillon d'haleine, de sang ou autre, ou de se soumettre à une épreuve de coordination des mouvements (art. 202.3 du Code de la sécurité routière ou art. 254 du Code criminel)²⁰.
- Circuler avec un véhicule lourd :
 - transportant une charge excédant de 20 000 kg ou plus la masse totale en charge permise sur un pont ou un viaduc en restriction de charges (art. 291, al. 3)²¹;

17. Bulletin d'information à l'intention des PECVL, avril 2012.

18. Bulletin d'information à l'intention des PECVL, juin 2012.

19. Bulletin d'information à l'intention des PECVL, juin 2012.

20. Depuis le 4 mai 2013, le permis de conduire d'une personne qui échoue à une épreuve de coordination des mouvements exigée par un agent de la paix est suspendu pour une durée de 24 heures. Cette suspension est inscrite dans le dossier de l'exploitant, mais elle n'est pas prise en considération (pondération à zéro) dans l'évaluation continue ni considérée comme un événement critique (Bulletin d'information à l'intention des PECVL, juillet 2013).

21. Bulletin d'information à l'intention des PECVL sur l'ensemble de la nouvelle approche d'évaluation de la zone de comportement « Charges et dimensions » (pondération, seuils, etc.), janvier 2014.

- transportant une charge excédant de 20% ou plus la masse totale en charge permise dans le cas d'un transport normalisé (art. 463), ou indiquée sur le permis spécial de circulation sur un chemin public, un pont ou un viaduc (art. 513);
 - transportant une charge excédant de 15% ou plus la masse totale en charge indiquée sur un permis spécial de circulation du ministre sur un chemin public, un pont ou un viaduc (art. 513);
 - transportant une charge excédant de 10% ou plus la masse totale en charge indiquée sur un permis spécial de circulation de classe 5 ou 6 sur un chemin public, un pont ou un viaduc (art. 513).
- 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 (art. 513).
 - Circuler dans un tunnel avec des matières dangereuses (art. 646).
 - Excéder la dimension permise du véhicule lourd dans le cas d'un transport normalisé (art. 463), ou indiquée sur un permis spécial de circulation (art. 513), chargement compris, de l'une ou l'autre façon suivante :
 - 0,5 mètre ou plus, pour la hauteur;
 - 1 mètre ou plus, pour la largeur;
 - 5 mètres ou plus, pour la longueur;
 - 2,5 mètres ou plus, pour l'excédent à l'avant, à l'arrière et sur les cotés du véhicule.

B - Événements critiques imputables au propriétaire

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

La liste des défektivités 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. Pour le PEVL, elles visent à :

- l'informer de la détérioration de son dossier;
- le sensibiliser à l'importance de modifier son comportement à risque avant que son dossier soit acheminé à la Commission;
- lui offrir de l'information ou des explications, au 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 A 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 acheminé²²:

- 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 accidents avec blessés

La Société transmet une lettre d'information à l'exploitant dès qu'un accident avec blessés est inscrit à son dossier, même s'il n'a pas atteint 50 % du seuil qui lui est attribué pour la zone de comportement « Implication dans les accidents »²³.

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

23. Bulletin d'information à l'intention des PECVL, janvier 2013.

7.1.5 Lettre d'information pour des infractions graves

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

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 suivantes²⁴ (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 non 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 de céder le passage à un véhicule d'urgence dont les signaux lumineux ou sonores sont en marche (art. 406)²⁵.
- Omission de réduire la vitesse ou de changer de voie lorsqu'un véhicule d'urgence ou une dépanneuse :
 - dont les feux clignotants ou pivotants sont actionnés est immobilisé sur un chemin public (art. 406.1);
 - sur lequel est actionné le signal lumineux d'une flèche jaune est immobilisé sur un chemin public (art. 406.1).
- Circulation avec un véhicule lourd transportant une charge excédant de 20 % ou plus²⁶:
 - la charge axiale permise sur un chemin public, un pont ou un viaduc, dans le cas d'un transport normalisé (article 463);

24. Les infractions considérées comme graves sont celles qui sont pondérées à 4 points d'inaptitude ou plus (Bulletin d'information à l'intention des PECVL, décembre 2006).

25. Bulletin d'information à l'intention des PECVL sur les articles 406 et 406.1 concernant le corridor de sécurité, septembre 2012.

26. Bulletin d'information à l'intention des PECVL sur l'ensemble de la nouvelle approche d'évaluation de la zone de comportement « Charges et dimensions », janvier 2014.

- la charge axiale indiquée sur le permis spécial de circulation sur un chemin public, un pont ou un viaduc (art. 513).
- Circulation avec un véhicule lourd transportant une charge excédant de 15 % ou plus la charge axiale indiquée sur le permis spécial de circulation du ministre ou le permis spécial de circulation de classe 5 ou 6 (art. 513).
- 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).
- Tolérer qu'une personne se tienne ou prenne place sur le trottoir, sur une partie extérieure du véhicule, dans la benne ou la caisse d'un véhicule routier en mouvement (art. 433) ou s'agrippe, soit tirée ou poussée par ce véhicule (art. 434)²⁷.
- 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

La Société transmet au PEVL une lettre l'avisant de la transmission de son dossier à la Commission lorsque :

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

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

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).

²⁷. Bulletin d'information à l'intention des PECVL, juillet 2013.

Tableau 6 : Combinaisons d'événements entraînant la transmission du dossier la Commission

COMBINAISONS D'ÉVÉNEMENTS AU DOSSIER DU PROPRIÉTAIRE
<p>Une défektivité mécanique critique ou un échec lors d'un contrôle en entreprise (volet « propriétaire ») s'est produit, il y a un an ou moins;</p> <p>ET</p> <p>Le dossier est à l'étape d'une lettre de deuxième niveau pour la zone de comportement « Sécurité des véhicules ».</p>
<p>Deux échecs lors de contrôles en entreprise (volet « propriétaire ») se sont produits à l'intérieur d'un intervalle de deux ans.</p>
<p>Deux défektivités mécaniques critiques se sont produites à l'intérieur d'un intervalle d'un an.</p>
<p>Une défektivité mécanique critique et un échec lors d'un contrôle en entreprise (volet « propriétaire ») se sont produits à l'intérieur d'un intervalle d'un an.</p>
COMBINAISONS D'ÉVÉNEMENTS AU DOSSIER DE L'EXPLOITANT
<p>Un événement critique non lié à la capacité de conduire affaiblie par l'alcool²⁸ ou un échec lors d'un contrôle en entreprise (volet « exploitant ») s'est produit, il y a un an ou moins, ou un événement critique lié à la capacité de conduire affaiblie par l'alcool s'est produit il y a deux ans ou moins;</p> <p>ET</p> <p>Le dossier est à l'étape d'une lettre de deuxième niveau pour l'une des zones de comportement du volet « exploitant ».</p>
<p>Deux échecs lors de contrôles en entreprise (volet « exploitant ») se sont produits à l'intérieur d'un intervalle de deux ans.</p>
<p>Deux événements critiques non liés à la capacité de conduire affaiblie par l'alcool se sont produits à l'intérieur d'un intervalle d'un an.</p>
<p>Deux événements critiques liés à la capacité de conduire affaiblie par l'alcool se sont produits à l'intérieur d'un intervalle de deux ans.</p>
<p>Un événement critique non lié à la capacité de conduire affaiblie par l'alcool se produit alors qu'un événement critique lié à la capacité de conduire affaiblie par l'alcool a eu lieu il y a deux ans ou moins.</p>
<p>Un événement critique lié à la capacité de conduire affaiblie par l'alcool se produit alors qu'un événement critique non lié à la capacité de conduire affaiblie par l'alcool a eu lieu il y a un an ou moins.</p>
<p>Un conducteur a été impliqué dans deux événements critiques liés à la capacité de conduire affaiblie par l'alcool 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.</p>
<p>Un échec lors d'un contrôle en entreprise (volet « exploitant ») se produit alors qu'un événement critique non lié à la capacité de conduire affaiblie par l'alcool a eu lieu il y a un an ou moins.</p>
<p>Un échec lors d'un contrôle en entreprise (volet « exploitant ») se produit alors qu'un événement critique lié à la capacité de conduire affaiblie par l'alcool a eu lieu il y a deux ans ou moins.</p>
<p>Un événement critique, lié ou non à la capacité de conduire affaiblie par l'alcool, se produit alors qu'un échec lors d'un contrôle en entreprise a eu lieu il y a un an ou moins.</p>

28. Actuellement, ces événements critiques sont liés à la capacité de conduire affaiblie par l'alcool seulement.

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 à la Commission, lorsque le dossier est déjà transmis, pour signaler l'une ou l'autre des situations suivantes susceptibles d'appuyer les décisions de la Commission :

- 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 différent de celui appliqué aux autres PEVL. Il comprend les modalités suivantes :

Suivi et intervention de la Commission

- a) La Société fournit tous les six mois à la Commission les dossiers des sociétés de transport ainsi qu'un tableau synthèse des données d'accidents qui y sont inscrites. Les sociétés de transport en commun transmettent également deux fois par année divers renseignements portant sur l'évolution du volume de leurs activités de transport et leur implication dans les accidents à la Commission;
- b) La Commission analyse périodiquement les dossiers des sociétés de transport ainsi que divers indicateurs relatifs à leur implication dans les accidents, afin de suivre l'évolution de leur bilan d'accidents routiers. Elle intervient auprès de celles qui, selon son appréciation, présentent un risque élevé en matière de sécurité routière;
- c) Chaque société de transport fait périodiquement l'objet d'un audit de sécurité pour vérifier l'ensemble des moyens qu'elle a mis en place pour assurer la sécurité routière.

Suivi et intervention de la Société

La Société applique aux sociétés de transport l'ensemble des autres modalités d'évaluation et d'intervention prévues à la Politique. Ainsi, elle transmet le dossier d'une société de transport à la Commission si l'une 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;
- inscription dans son dossier d'une des combinaisons d'événements pour le volet « propriétaire » ou le volet « 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 lui sera confirmée 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 être faite par la Société ou à la demande d'un PEVL. Il est possible de régulariser un dossier en tout temps lorsque des événements inscrits au dossier doivent être modifiés, corrigés ou retirés.

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 de son 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 du PEVL 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 :

- un kilométrage élevé parcouru au Québec;
- 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 parcourt un kilométrage élevé au Québec.

10.1.1 Conditions d'admissibilité

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 pour 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 Faire une demande

L'exploitant doit acheminer une demande écrite au Service du suivi du privilège de circuler (SSPC), à l'adresse suivante :

Service du suivi du privilège de circuler
Société de l'assurance automobile du Québec
Case postale 19600, succursale Terminus
Québec (Québec) G1K 8J6

La demande doit être signée par l'exploitant ou par un représentant autorisé et être accompagnée des preuves du kilométrage parcouru au Québec, à la satisfaction de la Société. Sur réception de la demande, la Société procédera 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 une période de deux ans (à compter de l'acceptation de la demande), à moins que l'exploitant atteigne le seuil de 125% avant la fin de cette période. Dans cette situation, le 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 SSPC pour que la majoration du seuil de cette zone de comportement 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 tienne compte de ceux utilisés en double poste de travail.

Qu'est-ce qu'un véhicule lourd utilisé en double poste de travail ?

Il s'agit d'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,
- 3 500 heures ou plus pendant la période de 12 mois consécutifs précédant la demande de l'exploitant OU 7 000 heures ou plus pendant la période de 24 mois consécutifs précédant la demande de l'exploitant, pour un minimum de 3 500 heures effectuées chaque année.

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 Conditions d'admissibilité


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 Faire une demande

L'exploitant doit acheminer sa demande écrite au Service du suivi du privilège de circuler (SSPC), à l'adresse suivante :

Service du suivi du privilège de circuler
Société de l'assurance automobile du Québec
Case postale 19600, succursale Terminus
Québec (Québec) G1K 8J6



Cette demande doit être signée par l'exploitant ou par un représentant autorisé. Afin de démontrer qu'il utilise un véhicule lourd motorisé en double poste de travail, l'exploitant doit accompagner sa demande des renseignements suivants :

- une description de ses opérations et de ses activités démontrant que les véhicules lourds motorisés déclarés en double poste de travail sont effectivement utilisés de cette façon;
- une liste des véhicules lourds motorisés déclarés en double poste de travail, en précisant pour chacun :
 - 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.

La Société peut refuser toute demande non conforme ou incomplète.

10.2.3 Calcul du parc de véhicules lourds motorisés

Avant de procéder à la validation des véhicules lourds motorisés déclarés en double poste de travail, le SSPC 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 est possible que des documents justificatifs supplémentaires soient exigés.

10.2.4 Renouvellement

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

10.2.5 Parc de véhicules lourds déclarés au Registre de la Commission

L'exploitant doit déclarer un seul véhicule lors de son renouvellement au Registre de la Commission, même s'il est utilisé en double poste de travail.

11. TRANSMISSION DE DOSSIER À LA COMMISSION 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 propriétaires et les exploitants à risque selon certains critères. La Loi prévoit également que la Société peut, après une évaluation sommaire, soumettre à la Commission le dossier de tout propriétaire ou exploitant :

- 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

Pour modifier sa politique d'évaluation, la Société doit en vertu de l'article 24 de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds :

- 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 16 février 2014

WXY 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 : 2013-05-01

2. PÉRIODES D'ÉVALUATION DU COMPORTEMENT

- Pour les événements alcool : du 2004-02-17 au 2014-02-16
- Pour les autres événements : du 2012-02-17 au 2014-02-16

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)	7	1	8	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)	35	2	37	93 (67%)	138
Charges et dimensions (voir 9)	13	0	13	33 (49%)	68
Implication dans les accidents (voir 10)	6	0	6	14 (27%)	44
Comportement global de l'exploitant	54	2	56	140 (75%)	186

4. ÉVÈNEMENTS CRITIQUES

Date Statut	Prov. Volet	Description/ Référence	Conducteur	No plaque/ Défendeur	Référence Légale
2012-02-20 Émis	QC	Exploitant	SUSP. ADMIN. ALCOOL > 50 MG	Imprudent, Jean	L123456 CS(20244)
2014-01-06	QC	Propriétaire	Pneus 901234567	Imprudent, Jean	L123456

Dans ce cas-ci, le nombre de mises hors service inscrit au dossier par rapport au nombre de mises hors service à ne pas atteindre en fonction du nombre de véhicules lourds possédés entraîne l'envoi d'une lettre de niveau 1.

L'atteinte de 75 % du seuil de l'une ou l'autre des zones de comportement de l'évaluation continue entraîne l'envoi d'une lettre de niveau 2.

La présence d'un événement critique lié à l'alcool à l'intérieur d'un intervalle de deux ans et l'atteinte d'un niveau 2 d'intervention dans une zone de comportement de l'évaluation continue de l'exploitant entraîne l'envoi d'un avis de transmission du dossier à la Commission des transports.

5. RÉSULTATS DES INSPECTIONS EN ENTREPRISE (voir 11)

Date	Lieu	Propriétaire		Exploitant	
		Inspection	À ne pas atteindre	Inspection	À ne pas atteindre
2014-01-03	218 JACQUES CARTIER SAINT-PIE	3	23	24	Échec
		réussite			

Un échec à un des volets inspectés entraîne l'envoi d'une lettre d'avertissement.

6. ACTIVITÉ PRINCIPALE ET PARC DE VÉHICULES

Le parc de véhicules est calculé selon la politique d'évaluation. Il peut être différent des véhicules déclarés 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 : 48 véhicules - année
 Véhicules en double poste de travail reconnus : 2 véhicules - année
 POUR UN TOTAL DE : 50 véhicules - année

Un exploitant peut faire augmenter son parc de véhicules lourds s'il en utilise certains en double poste de travail. Pour bénéficier de cette mesure, l'exploitant doit remplir certaines conditions mentionnées à la section 10.2 de la Politique.

7. SÉCURITÉ DES VÉHICULES

Date	Province	Composante défectueuse/ No certificat de vérification	Conducteur	Numéro de plaque		
2012-07-24	QC	Inspection conforme 9612345	Imprudent, Jean	RE123456		
2012-12-05	QC	Suspension 1234567	Imprudent, Jean	L123456		1
2013-01-28	QC	Système de freinage 9612345	Imprudent, Jean	L123456	Fortuit	0
2013-04-01	QC	Défectuosité mineure 961234567	Imprudent, Jean	L123456		0
2013-06-02	ON	Inspection conforme ONEA12345678	Imprudent, Jean	R123456		0
2013-10-03	ON	Pneus/roues/essieux ONEA12345678	Imprudent, Jean	L123456		1
2013-12-04	QC	Défectuosité mineure 9612345	Imprudent, Jean	R123456		0
2014-01-06	QC	Direction 1234567	Imprudent, Jean	L123456		1
T O T A L ==>						3

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

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

Québec, le 16 février 2014
 Numéro d'identification: 12345678

8. SÉCURITÉ DES OPÉRATIONS

Date	Prov	Description / No événement	Conducteur	No Plaque/ Défendeur	Référence Légale	Statut	Pondé- ration
2012-02-18	QC	Immobilisation non sécuritaire 1004002123456789	Imprudent, Jean	L123456 Autres	CS386 951	Coupable	1
2012-02-18	ON	Mise hors-service conducteur ONEA01234567	Imprudent, Jean	L123456			3
2012-05-13	QC	Excès de vitesse 1234567	Imprudent, Jean	L123456 Conducteur	CS328 41	Émis	2
2012-06-15	QC	Excès de vitesse 12345678	Imprudent, Jean	L123456 Conducteur	CS328 41	Coupable	2
2012-08-16	QC	Fiches journalières 1004001234567890	Imprudent, Jean	L123456 Conducteur	CS519.10 201	Émis Non pondéré	0
2012-08-16	QC	Mise hors-service conducteur S300710004123456	Imprudent, Jean	L123456	Rég. heure		3
2012-10-19	QC	Excès de vitesse 123456	Imprudent, Jean	L123456 Conducteur	CS328 41	Coupable	3
2012-11-30	QC	Excès de vitesse 12345678	Imprudent, Jean	L234567 Conducteur	CS303.2 11	Émis	3
2012-11-30	QC	Rapport de vérification 1004001234567890	Imprudent, Jean	L234567	CS519.4 Conducteur 51	Émis	3
2012-12-01	QC	Port de ceinture de sécurité 1234567	Imprudent, Jean	L123456 Autres	CS396 11	Émis	3
2013-06-02	QC	Excès de vitesse 123456789	Imprudent, Jean	L123456 Conducteur	CS329 11	Coupable	3
2013-03-26	QC	Marche arrière dangereuse 9812345678	Imprudent, Jean	L456789 Conducteur	CS417 51	Coupable	3
2013-04-21	QC	Classe de permis 100400098765	Imprudent, Jean	L678912 Conducteur	CS106 14	Émis	3
2013-04-21	QC	Classe de permis 10040098766	Imprudent, Jean	L678912 Exploitant	CS106 14	Émis Non pondéré	0
2013-06-03	QC	Port de ceinture de sécurité 1234567	Imprudent, Jean	L123456 Autres	CS396 11	Coupable	3
2013-06-04	QC	Panneau d'arrêt 1234567	Imprudent, Jean	L123456 Conducteur	CS368 11	Coupable	3
2013-06-07	QC	Mise hors-service conducteur S12345678901234	Imprudent, Jean	L123456	Rég. heure 40(3)		3
2013-06-08	QC	Cellulaire au volant 1234567	Imprudent, Jean	L500144 Conducteur	CS439.1 101	Émis	3
2013-06-09	QC	Excès de vitesse 123456789	Imprudent, Jean	L123456 Conducteur	CS328 41	Coupable	3
2013-07-10	QC	Signalisation non respectée 1004003123456789	Imprudent, Jean	L123456 Conducteur	CS310 14	Émis	2
2013-07-11	QC	Cellulaire au volant 1004003123456789	Imprudent, Jean	L123456 Conducteur	CS439.1 101	Coupable	3
2013-08-12	QC	Immobilisation non sécuritaire 123456789	Imprudent, Jean	L123456 Conducteur	CS386 951	Coupable	1
				L123456 Conducteur	CS352 52	Émis	2

Lors d'une même interception sur route, le conducteur a reçu un constat d'infraction et une mise hors service « conducteur » pour la même infraction. Seule la mise hors service est pondérée à 3 points.

Lors d'une même interception sur route, le conducteur a reçu un constat d'infraction pour avoir conduit un véhicule lourd sans posséder la classe de permis requise et l'exploitant a reçu un constat d'infraction pour l'avoir laissé conduire sans le permis requis. Seul le constat d'infraction remis au conducteur est pondéré à 3 points.

2013-09-22	QC	Fiche journalière 79012345	Imprudent, Jean	L678912 Conducteur	CS519.10 101	Émis	3
2013-10-14	QC	Matières dangereuses 1004003123456789	Imprudent, Jean	L123456 Exploitant	CS646 4614	Coupable	3
2013-10-15	QC	Feu jaune 1234567	Imprudent, Jean	L123456 Conducteur	CS361 52	Émis	3
2013-11-16	QC	Panneau d'arrêt 123456789	Imprudent, Jean	L123456 Conducteur	CS368 11	Coupable	3
2013-11-17	QC	Excès de vitesse 100400123456789	Imprudent, Jean	L123456 Conducteur	CS329 11	Émis	3
2013-11-18	QC	Panneau d'arrêt 100400123456789	Imprudent, Jean	L123456 Conducteur	CS368 11	Émis	3
2013-11-22	ON	Vitesse ou action imprudente 1003001234567890	Imprudent, Jean	L123456	HT130 1A	Coupable	1
2013-11-30	ON	Mise hors-service conducteur ONEA01234567	Imprudent, Jean	L123456			3
2013-12-04	QC	Excès de vitesse 1234567	Imprudent, Jean	L123456 Conducteur	CS328 41	Coupable	3
2013-12-05	QC	Feu jaune 12345678	Imprudent, Jean	L123456 Conducteur	CS361 52		
2013-12-06	QC	Excès de vitesse 1003001234567890	Imprudent, Jean	L123456 Conducteur	CS328 41		
2014-01-07	QC	Non-respect des heures 1004001234567890	Imprudent, Jean	L123456 Conducteur	CS519 1404		
2014-01-08	QC	Signalisation non respectée 1004001234567890	Imprudent, Jean	L123456 Conducteur	CS291 55		
2014-02-09	QC	Excès de vitesse 123456789	Imprudent, Jean	L123456 Conducteur	CS328 41		

Cette section comprend maintenant les articles du CSR qui réfèrent aux charges, aux dimensions et aux autres conditions de circulation liées aux permis spéciaux de circulation. Les infractions sont maintenant pondérées en fonction d'une échelle de 5 points (voir l'annexe 2).

9. CHARGES ET DIMENSIONS

TOTAL ==> 93

Date	Prov	Description / No événement	Conducteur	No Plaque/ Défendeur	Référence Légale	Statut	Pondération
2012-09-01	QC	Surcharge axiale 1004001234567890	Imprudent, Jean	L123456 Exploitant	CS463 152	Coupable	2
2012-10-02	QC	Surcharge axiale 1004001234567890	Imprudent, Jean	L123456 Exploitant	CS463 152	Coupable	3
			Imprudent, Jean	L123456 Exploitant	CS463 152	Émis	4
			Imprudent, Jean	L123456 Exploitant	CS463 151	Émis	1
			Imprudent, Jean	L123456 Autres	CS513 3421	Coupable	1
			Imprudent, Jean	L567812 Exploitant	CS463 63	Émis	1
2013-06-12	QC	Port du permis spécial	Imprudent, Jean	L456789 Conducteur	CS464 51	Émis	3
2013-07-11	QC	Surcharge masse totale 1004001234567890	Imprudent, Jean	L123456 Exploitant	CS463 55	Émis	2
2013-09-12	QC	Permis spécial de circulation 1004001234567890	Imprudent, Jean	L123456 Autres	CS5 349		

Les infractions pour surcharge axiale sont maintenant pondérées sur une échelle de 5 points en fonction de l'écart en pourcentage entre la charge axiale permise et celle constatée.

Les infractions de surcharge à la masse totale en charge sont pondérées sur une échelle de 5 points en fonction de l'écart en pourcentage entre la charge permise et celle constatée.

Les accidents mortels n'apparaissent pas dans cette section. Ils sont considérés comme des événements critiques.

Québec, le 16 février 2014
 Numéro d'identification: 12345678

2013-09-13	QC	Permis spécial de circulation 1004001234567890	Imprudent, Jean	L123456 Autres	CS513 13	Émis	5
2013-11-14	QC	Surcharge masse totale 1004001234567890	Imprudent, Jean	L123456 Exploitant	CS291 51	Émis	2
2014-01-28	QC	Permis spécial de circulation	Imprudent, Jean	L4567892 Exploitant	CS513 595	Coupable	2
2014-01-28	QC	Signal avertisseur absent	Imprudent, Jean	L4567892 Exploitant	CS474 11	Coupable	3
T O T A L ==>							33

10. IMPLICATION DANS LES ACCIDENTS

Date	Prov.	% responsabilité	No D'événement	Conducteur	Numéro plaque	Gravité	Statut	Pondé- ration
2012-10-01	QC	Non disponible	123456789010001	Imprudent, Jean	L123456	Blessés		4
2012-11-02	QC	100 %	123456789010001	Imprudent, Jean	L123456	Dommmages matériels		2
2013-02-02	QC	Non disponible	123456789010001	Imprudent, Jean	L123456	Dommmages matériels		2
2013-06-10	QC	Non disponible	123456789010001	Imprudent, Jean	L123456	Dommmages		1
2013-10-11	QC	100 %	123456789010001	Imprudent, Jean	L123456			
2013-12-12	QC	100%	123456789010001	Imprudent, Jean	R123456			

Les accidents avec dommages matériels seulement sont pondérés à 1 ou à 2 points selon la région où ils sont survenus.

T O T A L ==> 14

11. INSPECTION(S) EN ENTREPRISE

Date	Description / No rapport d'infraction	Conducteur	No plaque/ Défendeur	Référence légale	Statut	Pondé- ration
------	--	------------	-------------------------	---------------------	--------	------------------

Événements consignés à votre dossier à la suite de l'inspection en entreprise qui a eu lieu le 2012-11-01 à QUELQUE PART . Lors de cette inspection, 17 dossier(s) de conducteur et 0 dossier(s) de véhicule ont été vérifiés.

2012-10-01	Non-respect des heures 1004001234567890	Imprudent, Jean	L123456 Conducteur	CS519.8.1 1401	Émis	3
2012-10-01	Fiche journalière 1004001234567890	Imprudent, Jean	L123456 Conducteur	CS519.10 301	Coupable	3
2012-10-01	Copie des fiches des heures 1004001234567890	Imprudent, Jean	L123456 Exploitant	CS519.25 101	Coupable	3
2012-10-01	Défaut de tenir les fiches 1004001234567890	Imprudent, Jean	L6789123 Exploitant	CS519.20 13	Émis	3
2012-10-01	Entretien des véhicules 1004001234567890	Imprudent, Jean	L456789 Exploitant	CS519.15 51	Émis	3
2012-10-01	Absence de documents requis	Imprudent, Jean	Exploitant	CS519.20 11	Émis	3
2012-10-01	Absence de documents requis	Imprudent, Jean	Exploitant	CS519.20 12	Émis	3
2012-10-01	Absence de documents requis	Imprudent, Jean	Exploitant	CS519.20 14	Émis	3

TOTAL À TITRE D'EXPLOITANT == > 24

La section 12 comprend les infractions dont le PEVL a été reconnu non coupable, les accidents reconnus non responsables et les événements survenus avec un véhicule lourd impliquant le PEVL qui ne font pas partie de l'évaluation du comportement. Cela permet d'avoir un portrait plus complet du comportement d'un PEVL.

Québec, le 16 février 2014
 Numéro d'identification: 12345678

2012-10-02 Entretien des véhicules L5678923 CS519.15 Émis 3
 Propriétaire 52
 TOTAL À TITRE DE PROPRIÉTAIRE ==> 3

12. AUTRES ÉVÉNEMENTS AU DOSSIER POUR LA PÉRIODE DU 2012-02-17 au 2014-02-16

Date	Prov.	No. d'événement	Conducteur	No plaque/ Défendeur	Référence légale	Statut/ Gravité
------	-------	-----------------	------------	-------------------------	---------------------	--------------------

RAPPORTS ET CONSTATS D'INFRACTION

2012-02-07	QC	S620702071234560	Imprudent, Jean	L123456 Exploitant	TR14 11	
2012-12-22	QC	1004001234567890	Imprudent, Jean	L3456738 Propr.	CS463 152	Coupable

ACCIDENTS

2013-01-31	QC	123450701040001	Imprudent, Jean	L123456		Dommages Matériels
------------	----	-----------------	-----------------	---------	--	-----------------------

VÉRIFICATIONS MÉCANIQUES EFFECTUÉES PAR LES EMPLOYÉS DE LA SAAQ ET HORS QUÉBEC (DÉFECTUOSITÉS MAJEURES)

2012-08-30	ON	ONEA12345678	Imprudent, Jean	RV12345		Exclu
------------	----	--------------	-----------------	---------	--	-------

INSPECTIONS EN ENTREPRISE

Événements consignés à votre dossier à la suite de l'inspection en entreprise qui a eu lieu le 2012-10-01

2012-06-24	QC	1004001234567890	Imprudent, Jean	L123456	CS519.10	
Exploitant	401					

Pour tout renseignement relatif à votre état de dossier, vous pouvez communiquer avec la SAAQ à l'adresse ou aux numéros suivants:
 Service du suivi du privilège de circuler
 333 boul. Jean-Lesage, N-4-43
 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

Cette infraction n'est pas prise en considération dans la zone de comportement « Charges et dimensions », car le constat n'a pas été remis à l'exploitant.

Pour les besoins de ce document, la forme et le gabarit de cet exemple peuvent différer de l'état de dossier que vous pouvez vous procurer en tout temps et gratuitement en communiquant avec le service mentionné ci-dessus.

ANNEXE 2

TABLE ET PONDÉRATION DES INFRACTIONS

On trouve dans la liste qui suit tous les articles du Code de la sécurité routière (CSR) ou du Code criminel (CC) pris en considération dans l'évaluation des PEVL. Ils 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 infraction.

INFRACTIONS PRISES EN CONSIDÉRATION DANS L'ÉVALUATION DU COMPORTEMENT DE L'EXPLOITANT²⁹

CSR - INFRACTIONS PONDÉRÉES À 1 POINT

ARTICLE	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 avec 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) ³⁰
303.2	Vitesse supérieure à la limite indiquée sur la signalisation lors de travaux de construction ou d'entretien (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 alors que l'espace n'était pas suffisant pour la traverser sans 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 de contact dans le démarreur 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 l'image qui est transmise directement ou indirectement
440	Utilisation d'un baladeur ou d'écouteurs en conduisant
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

29. Voir le tableau à la fin de cette table pour obtenir des explications sur la pondération des infractions inscrites en vert.

30. Depuis le 6 juin 2012, les infractions pour excès de vitesse (articles 299, 303.2, 327, 328 et 329) ou pour non-respect d'un feu rouge (art. 359) enregistrées au moyen d'un cinémomètre ou d'un appareil de surveillance photographique ne sont plus prises en considération dans l'évaluation du comportement de l'exploitant.

459	Utilisation des feux rouges intermittents ou du signal d'arrêt obligatoire quand le véhicule scolaire ne transporte pas d'écoliers
463	<ul style="list-style-type: none"> • Écart de moins de 4 % par rapport à la masse totale en charge permise sur un chemin public • Surcharge axiale de moins de 10 % par rapport à la charge axiale permise sur un chemin public, un pont ou un viaduc • Hauteur excessive de moins de 0,1 mètre • Largeur excessive de moins de 0,2 mètre • Longueur excessive de moins de 1 mètre
471 par. 4	Conduite d'un véhicule avec un chargement non placé, retenu ou recouvert conformément aux normes réglementaires (selon le montant de l'amende)
513	<ul style="list-style-type: none"> • Écart de moins de 4 % par rapport à la masse totale en charge indiquée sur le permis spécial de circulation sur un chemin public • Surcharge axiale de moins de 10 % par rapport à la charge axiale indiquée sur le permis spécial de circulation sur un chemin public, un pont ou un viaduc • Hauteur excessive de moins de 0,1 mètre • Largeur excessive de moins de 0,2 mètre • Longueur excessive de moins de 1 mètre • Excédent de moins de 0,5 mètre • Non-respect des autres conditions liées au permis spécial de circulation (équipement, véhicule d'escorte, règles de circulation, etc.)
646	Infraction à l'une des normes édictées dans le Règlement sur le transport des matières dangereuses (selon le montant de l'amende)

CSR - INFRACTIONS PONDÉRÉES À 2 POINTS

ARTICLE	DESCRIPTION
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 sur un chemin public (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 indiquée sur la signalisation lors de travaux de construction ou d'entretien (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'exigent (obscurité, brouillard, pluie, autres précipitations, chaussée glissante ou non dégagée)
331	Omission d'utiliser les feux de détresse lors d'une conduite lente gênant la circulation
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 y a 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 d'une 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	<ul style="list-style-type: none"> • Écart de 4 % à moins de 8 % par rapport à la masse totale en charge permise sur un chemin public • Écart de moins de 4 % par rapport à la masse totale en charge permise sur un pont ou un viaduc • Surcharge axiale de 10 % à moins de 15 % par rapport à la charge axiale permise sur un chemin public, un pont ou un viaduc • Hauteur excessive de 0,1 à moins de 0,2 mètre • Largeur excessive de 0,2 à moins de 0,4 mètre • Longueur excessive de 1 à moins de 2 mètres
471 par. 2	Chargement réduisant le champ de vision ou masquant les feux ou les phares
471 par. 4	Chargement non placé, retenu ou recouvert conformément aux normes réglementaires (selon le montant de l'amende)
498	Véhicule duquel se détache de la glace, de la neige ou une matière quelconque
513	<ul style="list-style-type: none"> • Écart de 4 % à moins de 8 % par rapport à la masse totale en charge indiquée sur le permis spécial de circulation sur un chemin public • Écart de moins de 4 % par rapport à la masse totale en charge indiquée sur le permis spécial de circulation sur un pont ou un viaduc • Surcharge axiale de 10 % à moins de 15 % par rapport à la charge axiale indiquée sur le permis spécial de circulation sur un chemin public, un pont ou un viaduc • Hauteur excessive de 0,1 à moins de 0,2 mètre • Largeur excessive de 0,2 à moins de 0,4 mètre • Longueur excessive de 1 à moins de 2 mètres • Excédent de 0,5 à moins de 1 mètre
519.3	Omission de tenir à jour le rapport de vérification avant départ de son véhicule
519.5	Omission de rapporter une déféctuosité 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	Limiteur de vitesse non activé, non réglé à 105 km/h ³¹ , en mauvais état de fonctionnement ou ne permettant pas la lecture des données de programmation
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	Infraction à l'une des normes édictées dans le Règlement sur le transport des matières dangereuses (selon le montant de l'amende)

31. Les infractions liées au limiteur de vitesse sont inscrites au dossier, mais ne sont actuellement pas pondérées et considérées dans l'évaluation.

CSR- INFRACTIONS PONDÉRÉES À 3 POINTS

ARTICLE	DESCRIPTION
65	Conduite d'un véhicule sans détenir la classe de permis appropriée ou 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 relatives au permis de conduire non respectées
99	<ul style="list-style-type: none"> • Apprenti conducteur a conduit un véhicule sans être assisté par un titulaire de permis ayant le permis approprié • Assistant n'était pas titulaire d'un permis approprié lors de la conduite d'un véhicule par un apprenti conducteur
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	Laisser 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 lors d'un accident avec dommages corporels
170	Informations requises non fournies par 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	Détecteur de cinémomètre ou tout objet qui nuit au fonctionnement d'un cinémomètre photographique ou d'un système photographique aux feux rouges installé ou introduit dans le véhicule
267	Pare-brise ou vitre non nettoyés à la suite d'une demande d'un agent de la paix
292	Freins non vérifiés lorsqu'une signalisation indiquait un arrêt obligatoire à une aire de vérification des freins
292.1	Circulation sur un chemin dont la signalisation interdit un excès de charge, sans être muni d'un système de ralentissement
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 indiquée sur la signalisation lors de travaux de construction ou d'entretien (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 ou un objet 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'interdit ou, si la signalisation le permet, 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 dans laquelle le conducteur veut s'engager
396	Port non correct de la ceinture de sécurité dans un véhicule en mouvement
402 à 405	Omission de céder le passage
406	Omission de céder le passage à un véhicule d'urgence dont les signaux lumineux ou sonores sont en marche
406.1	Omission de réduire la vitesse ou de changer de voie lorsqu'un véhicule d'urgence, une dépanneuse dont les feux clignotants ou pivotants sont actionnés ou un véhicule routier sur lequel est actionné le signal lumineux d'une flèche jaune sont immobilisés sur un chemin public
407 à 410	Omission de céder le passage
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 dont la mise en circulation est restreinte ou interdite
422	Conduite dans le contexte d'un pari, d'un enjeu ou d'une course
433	Tolérer qu'une personne se tienne ou prenne place sur le marche-pied, sur une partie extérieure du véhicule, dans la benne ou la caisse d'un véhicule en mouvement
434	Tolérer qu'une personne s'agrippe, soit tirée ou poussée par un véhicule en mouvement
437	Tirer un véhicule dont les roues demeurent au sol sans être retenues solidement au moyen d'une barre
439.1	Usage d'un appareil tenu en main muni d'une fonction téléphonique ³²
456	Omission d'utiliser les feux rouges intermittents ou le signal d'arrêt obligatoire pour faire monter ou descendre des personnes (autobus et minibus affecté au transport d'écoliers)
457	Omission d'utiliser les feux rouges intermittents ou le signal d'arrêt (autobus et minibus à la file affecté 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	<ul style="list-style-type: none"> • Écart de 8% à moins de 12% par rapport à la masse totale en charge permise sur un chemin public • Écart de 4% à moins de 8% par rapport à la masse totale en charge permise sur un pont ou un viaduc • Surcharge axiale de 15% à moins de 18% par rapport à la charge axiale permise sur un chemin public, un pont ou un viaduc • Hauteur excessive de 0,2 à moins de 0,3 mètre • Largeur excessive de 0,4 à moins de 0,6 mètre • Longueur excessive de 2 à moins de 3 mètres

32. Cette interdiction ne s'applique pas au conducteur d'un véhicule d'urgence dans l'exercice de ses fonctions.

464	Conduite d'un véhicule hors normes sans avoir avec soi le permis spécial de circulation
470.1	Défaut d'avoir conduit un véhicule à un poste de contrôle et d'en avoir facilité 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	Chargement non placé, retenu ou recouvert conformément aux normes réglementaires (selon le montant de l'amende)
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
473.1	Conduite d'un véhicule hors dimensions sans avoir avec soi le permis spécial de circulation
474	Absence du signal avertisseur indiquant que l'extrémité d'un chargement ou d'un équipement excède de plus d'un mètre l'arrière du véhicule ou de l'ensemble de véhicules
513	<ul style="list-style-type: none"> • Écart de 8% à moins de 12% par rapport à la masse totale en charge indiquée sur le permis spécial de circulation sur un chemin public • Écart de 4% à moins de 8% par rapport à la masse totale en charge indiquée sur le permis spécial de circulation sur un pont ou un viaduc • Écart de moins de 5% par rapport à la masse totale en charge indiquée sur le permis spécial de circulation du ministre sur un chemin public, un pont ou un viaduc • Surcharge axiale de 15% à moins de 18% par rapport à la charge axiale indiquée sur le permis spécial de circulation sur un chemin public, un pont ou un viaduc • Surcharge axiale de moins de 10% par rapport à la charge axiale indiquée sur le permis spécial de circulation du ministre ou le permis spécial de circulation de classe 5 ou 6 • Hauteur excessive de 0,2 à moins de 0,3 mètre • Largeur excessive de 0,4 à moins de 0,6 mètre • Longueur excessive de 2 à moins de 3 mètres • Excédent de 1 à moins de 1,5 mètre • Non-respect des autres conditions liées au permis spécial de circulation (équipement, véhicule d'escorte, règles de circulation, etc.)
519.2	Omission de faire la vérification avant départ ou absence d'observations au rapport
519.3	Omission du conducteur de remplir 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 défectoruosité 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	<p>Non-respect de l'interdiction de conduire, notamment dans les cas où :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la capacité de conduire du conducteur était affaiblie • le conducteur faisait l'objet d'une déclaration de mise hors service • le conducteur ne respectait pas les normes relatives aux heures de repos et de conduite ou les conditions rattachées au permis
519.10	<ul style="list-style-type: none"> • Omission de tenir les fiches journalières ou d'y avoir inscrit les informations requises • Possession de plus d'une fiche journalière par jour • Absence à bord des fiches journalières • Inscription d'informations inexactes • 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 service
519.15	Omission de s'assurer que la vérification avant départ a été effectuée

519.16, al. 1	Omission de placer dans le véhicule lourd un seul rapport de vérification
519.16, al. 3	Omission d'avoir informé le propriétaire des défauts mécaniques et de lui avoir transmis le rapport
519.20	Défaut de tenir les fiches, rapports, dossiers et autres documents prévus
519.21.1	Avoir demandé, imposé ou permis à un conducteur de conduire, notamment dans le cas où : <ul style="list-style-type: none"> • sa capacité de conduire était affaiblie • le fait de conduire risquait de compromettre sa sécurité ou sa santé ainsi que celles du public ou des employés de l'exploitant • il faisait l'objet d'une déclaration de mise hors service • il ne respectait pas les dispositions des articles 519.9 (heures de conduite et de repos) et 519.10 (fiche journalière) du CSR
519.21.2	Omission de s'assurer que le conducteur respecte certaines des dispositions du CSR 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 conduise son véhicule à un poste de contrôle lorsque 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
638.1	Entrave à l'action d'un agent de la paix, soit : <ul style="list-style-type: none"> • 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	Infraction à l'une des normes édictées dans le Règlement sur le transport des matières dangereuses (selon le montant de l'amende)

CSR - INFRACTIONS PONDÉRÉES À 4 POINTS

ARTICLE DESCRIPTION

463	<ul style="list-style-type: none"> • Écart de 12% à moins de 16% par rapport à la masse totale en charge permise sur un chemin public • Écart de 8% à moins de 16% par rapport à la masse totale en charge permise sur un pont ou un viaduc • Surcharge axiale de 18% à moins de 20% par rapport à la charge axiale permise sur un chemin public, un pont ou un viaduc • Hauteur excessive de 0,3 à moins de 0,4 mètre • Largeur excessive de 0,6 à moins de 0,8 mètre • Longueur excessive de 3 à moins de 4 mètres
-----	--

513	<ul style="list-style-type: none"> • Écart de 12 % à moins de 16 % par rapport à la masse totale en charge indiquée sur le permis spécial de circulation sur un chemin public • Écart de 8 % à moins de 16 % par rapport à la masse totale en charge indiquée sur le permis spécial de circulation sur un pont ou un viaduc • Écart de 5 % à moins de 10 % par rapport à la masse totale en charge indiquée sur le permis spécial de circulation du ministre sur un chemin public, un pont ou un viaduc • Écart de moins de 5 % par rapport à la masse totale en charge indiquée sur le permis spécial de circulation des classes 5 et 6 sur un chemin public, un pont ou un viaduc • Surcharge axiale de 10 % à moins de 20 % par rapport à la charge axiale indiquée sur le permis spécial de circulation sur un chemin public, un pont ou un viaduc • Surcharge axiale de 10 % à moins de 15 % par rapport à la charge axiale indiquée sur le permis spécial de circulation du ministre ou le permis spécial de circulation de classe 5 ou 6 sur un chemin public, un pont ou un viaduc • Hauteur excessive de 0,3 à moins de 0,4 mètre • Largeur excessive de 0,6 à moins de 0,8 mètre • Longueur excessive de 3 à moins de 4 mètres • Excédent de 1,5 à moins de 2 mètres
-----	--

CSR - INFRACTIONS PONDÉRÉES À 5 POINTS

ARTICLE DESCRIPTION

291, al. 3	Surcharge à la masse totale en charge de moins de 20 000 kg par rapport à la masse totale en charge permise sur un pont ou un viaduc en restriction de charges
463	<ul style="list-style-type: none"> • Écart de 16 % à moins de 20 % par rapport à la masse totale en charge permise sur un chemin public, un pont ou un viaduc • Surcharge axiale de 20 % ou plus par rapport à la charge axiale permise sur un chemin public, un pont ou un viaduc • Hauteur excessive de 0,4 à moins de 0,5 mètre • Largeur excessive de 0,8 à moins de 1 mètre • Longueur excessive de 4 à moins de 5 mètres
468, al. 2	Refus de conduire un véhicule hors normes dans un endroit convenable à la demande d'un agent de la paix
473	Chargement ou équipement de dimension excédentaire sans permis spécial de circulation à cette fin
513	<ul style="list-style-type: none"> • Écart de 16 % à moins de 20 % par rapport à la masse totale en charge indiquée sur le permis spécial de circulation sur un chemin public • Écart de 16 % à moins de 20 % par rapport à la masse totale en charge indiquée sur le permis spécial de circulation sur un pont ou un viaduc • Écart de 10 % à moins de 15 % par rapport à la masse totale en charge indiquée sur le permis spécial du ministre sur un chemin public, un pont ou un viaduc • Écart de 5 % à moins de 10 % par rapport à la masse totale en charge indiquée sur le permis spécial de circulation des classes 5 et 6 sur un chemin public, un pont ou un viaduc • Surcharge axiale de 20 % ou plus par rapport à la charge axiale indiquée sur le permis spécial de circulation sur un chemin public, un pont ou un viaduc • Surcharge axiale de 15 % ou plus par rapport à la charge axiale indiquée sur le permis spécial de circulation du ministre ou le permis spécial de circulation de classe 5 ou 6 sur un chemin public, un pont ou un viaduc • Hauteur excessive de 0,4 à moins de 0,5 mètre • Largeur excessive de 0,8 à moins de 1 mètre • Longueur excessive de 4 à moins de 5 mètres • Excédent de 2 à moins de 2,5 mètres • Non-respect des autres conditions liées au permis spécial de circulation (équipement, véhicule d'escorte, règles de circulation, etc.)

CC - INFRACTIONS PONDÉRÉES À 5 POINTS

ARTICLE	DESCRIPTION
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	Capacité de conduire 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 de conduire affaiblie causant des lésions corporelles ou la mort

Pondération et amendes associées aux infractions inscrites en vert

Pondération des infractions relatives aux normes d'arrimage (article 471, par. 4) et au transport des matières dangereuses (article 646) en fonction du montant des amendes exigé

Conducteur		Exploitant	
Pondération	Amende	Pondération	Amende
1 point	90 \$	1 point	175 \$
2 points	175 \$	2 points	350 \$
3 points	350 \$	3 points	700 \$

Pondération des infractions relatives au non-respect des conditions liées au permis spécial de circulation (article 513) en fonction du montant des amendes exigé

Conducteur		Exploitant	
Pondération	Amende	Pondération	Amende
1 point	90 \$	1 point	150 \$ ou 175 \$
3 points	175 \$	3 points	300 \$ ou 350 \$
5 points	350 \$	5 points	600 \$ ou 700 \$

Précisions importantes

Article 513 du Code de la sécurité routière

En vertu de l'article 513 du Code de la sécurité routière, un constat d'infraction peut être remis au conducteur d'un véhicule lourd ainsi qu'au titulaire du permis spécial de circulation. Le titulaire du permis agit à titre d'exploitant et doit respecter l'ensemble des conditions liées au permis spécial, notamment celles relatives à l'installation d'équipements requis, à l'utilisation conforme de véhicules d'escorte ou au respect des règles de circulation particulières. Lorsqu'un constat est remis au titulaire du permis spécial, l'infraction est alors inscrite dans le dossier de ce titulaire à titre d'exploitant avec la pondération appropriée³³.

Codes « de situation », « défendeur » et « véhicule »

Ces codes n'ont aucune portée légale et ne peuvent donc pas être interprétés de manière restrictive. Ils sont inscrits sur les constats d'infraction à titre indicatif pour faciliter le travail administratif des poursuivants.

33. Cette disposition a été inscrite dans le Bulletin d'information à l'intention des PECVL diffusé en décembre 2005 (vol. 2, no. 1) et un rappel a été fait dans le Bulletin d'information à l'intention des PECVL de janvier 2013.

INFRACTIONS PRISES EN CONSIDÉRATION DANS L'ÉVALUATION DU COMPORTEMENT DU PROPRIÉTAIRE

Parmi les infractions attribuées au propriétaire, seuls les constats d'infraction et les rapports d'infraction généraux remis lors d'un contrôle en entreprise sont pris en considération. En effet, l'évaluation du comportement d'un propriétaire sur la route est basée exclusivement sur le nombre de vérifications mécaniques et de mises hors service « véhicule ».

CSR - INFRACTIONS PONDÉRÉES À 2 POINTS

ARTICLE	DESCRIPTION
---------	-------------

519.17	Omission d'avoir corrigé une défectuosité mécanique mineure qui lui a été signalée
519.21	Omission 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

CSR - INFRACTIONS PONDÉRÉES À 3 POINTS

ARTICLE	DESCRIPTION
---------	-------------

519.15	Omission d'avoir maintenu ses véhicules lourds dans un bon état mécanique
519.17	Omission d'avoir empêché la circulation d'un véhicule qui présentait une défectuosité mécanique majeure
519.18	Omission de s'assurer d'obtenir copie du rapport de vérification avant départ
519.20	Omission de tenir les fiches, rapports, dossiers et autres documents prévus
519.21	Omission 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, soit: <ul style="list-style-type: none">• 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 FORTUITES

1. CONCEPT DE DÉFECTUOSITÉS MÉCANIQUES CRITIQUES

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

- Elles peuvent affecter davantage la sécurité routière qu'un défaut mécanique majeur.
- La même défaut mécanique majeur est constatée sur plusieurs composants du véhicule. Par 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 DÉFECTUOSITÉS 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

Un défaut mécanique est critique lorsque trois roues ou plus (ou ensembles de roues ou plus) ou lorsque 50 % ou plus des roues ou ensembles de roues d'un véhicule lourd présentent l'une ou l'autre des défauts mécaniques suivants :

- 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 défectuosité mécanique est critique lorsque deux des défectuosités mécaniques suivantes ou plus 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 défectuosité 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 défectuosité 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 défectuosité 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 et la ceinture d'acier, ou présentent un renflement lié 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. DÉFECTUOSITÉS 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 défectuosité mécanique majeure, même fortuite. L'interdiction de circuler est liée à la défectuosité 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 défectuosité 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 ET 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 crevaision (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. POUR UN 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 4 500 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

Étape 1	Identification de tous les véhicules lourds motorisés immatriculés au Québec au nom du propriétaire pendant la période de deux ans couverte par l'évaluation.
Étape 2	Détermination du nombre de jours pendant lesquels chacun de ces véhicules lourds motorisés détient un droit de circuler. <i>Exemple: pour un véhicule lourd muni du droit de circuler pendant toute la période de deux ans couverte par l'évaluation, le nombre est de 730 jours (2 ans x 365 jours).</i>
Étape 3	Multiplication du nombre de jours obtenus à l'étape précédente par le nombre de véhicules lourds correspondant. <i>Exemple: pour deux véhicules lourds munis du droit de circuler pour toute la période de deux ans, le nombre obtenu est de 1 460 jours (2 véhicules x 730 jours = 1 460 jours).</i>
Étape 4	Addition des résultats obtenus à l'étape précédente. <i>Exemple: pour un véhicule lourd muni du droit de circuler pour toute la période de deux ans et un autre véhicule lourd muni du droit de circuler pour une période d'un an, le nombre obtenu est de 1 095 jours, soit : (1 véhicule x 730 jours) + (1 véhicule x 365 jours) = 1 095 jours</i>
Étape 5	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. <i>Autre exemple: une personne est propriétaire de deux véhicules lourds motorisés tout au long de la période couverte par l'évaluation (2 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, soit:</i> $\frac{(1 \text{ véhicule} \times 730 \text{ jours}) + 1 \text{ véhicule} \times (730 - 213 \text{ jours})}{730 \text{ jours}} = 1,7 \text{ véhicule}$ <i>Arrondi à l'entier le plus près, le résultat final est de deux véhicules lourds.</i>

1.2 CALCUL DU NOMBRE ANNUEL MOYEN DE REMORQUES ET DE SEMI-REMORQUES IMMATRICULÉES AU QUÉBEC

La première étape consiste en l'identification de toutes les remorques ou semi-remorques d'un PNBV de 4 500 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 ensuite la même que celle utilisée pour les véhicules lourds motorisés du propriétaire.

2. POUR UN EXPLOITANT

Pour déterminer le parc de véhicules lourds d'un exploitant, on calcule la moyenne des deux dernières déclarations inscrites 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 du droit de circuler, selon la méthode de calcul suivante :

Étape 1	Identification de tous les véhicules lourds motorisés immatriculés au Québec, munis du droit de circuler et exploités au cours de la période couverte par l'évaluation (2 ans);
Étape 2	Détermination du nombre de jours où chacun de ces véhicules a été exploité;
Étape 3	Multipliation du nombre de véhicules lourds par le nombre de jours où chacun de ces véhicules a été exploité;
Étape 4	Addition des résultats obtenus à l'étape précédente;
Étape 5	Division du total obtenu à l'étape précédente par 730 jours (soit la période 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. 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 cet exploitant pour 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 sept véhicules lourds.

ANNEXE 5

PREUVES DE NON-RESPONSABILITÉ D'ACCIDENT

La Société a mis sur pied un programme qui permet aux exploitants de faire retirer de l'évaluation de leur comportement la responsabilité des accidents. L'exploitant peut demander le retrait de la responsabilité de tout type d'accident inscrit dans son dossier. Différentes possibilités s'offrent à lui selon qu'il s'agit d'un accident mortel, d'un accident avec blessés ou d'un accident avec dommages matériels seulement (DMS).

1. PREUVE DE NON-RESPONSABILITÉ D'ACCIDENT D'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 blessés ou d'un accident avec dommages matériels seulement (DMS).

Si sa demande est refusée, la Société avisera l'exploitant par écrit de sa décision et l'informerá de la procédure à suivre s'il souhaite contester cette décision.

2. ACCIDENTS AVEC DOMMAGES MATÉRIELS SEULEMENT (DMS)

Dans le cas des accidents avec dommages matériels seulement, l'exploitant peut demander par écrit le retrait de la responsabilité de l'accident de l'évaluation de son comportement sans fournir un avis de son assureur.

2.1 DEMANDE ÉCRITE

L'exploitant doit faire parvenir sa demande écrite de retrait de la responsabilité de l'accident au SSPC, à l'adresse suivante :

Service du suivi du privilège de circuler
Société de l'assurance automobile du Québec
Case postale 19600, succursale Terminus
Québec (Québec) G1K 8J6

La demande sera évaluée à l'aide du rapport d'accident.

- Si elle est acceptée, la responsabilité de l'accident sera retirée de l'évaluation de son comportement.
- Si elle est refusée, la Société avisera l'exploitant par écrit. Si ce dernier maintient sa position, il devra fournir un avis de non-responsabilité de son assureur ou d'un expert en sinistres indépendant inscrit au registre de l'Autorité des marchés financiers du Québec. La marche à suivre pour transmettre un avis d'un expert en sinistres est décrite au point 3.3.

2.2 REMORQUAGE EFFECTUÉ SUR LE RÉSEAU ROUTIER DE REMORQUAGE EXCLUSIF

Un accident avec dommages matériels seulement est pondéré à un point au lieu de 2 points lorsqu'il est survenu sur le réseau routier de remorquage exclusif de la région métropolitaine de Montréal.

Si cet accident est toujours inscrit à 2 points dans son dossier, l'exploitant doit faire une demande écrite au SSPC pour qu'il soit pondéré à un point et y joindre si possible une copie de sa facture de remorquage. Le SSPC vérifiera si le lieu de l'accident inscrit sur le rapport d'accident fait partie de ce réseau routier de remorquage exclusif.

3. ACCIDENTS MORTELS OU AVEC BLESSÉS

Dans le cas d'un accident mortel ou d'un accident avec blessés, l'exploitant peut demander le retrait de la responsabilité de l'accident de l'évaluation de son comportement sans fournir un avis de son assureur. Pour être certain de transmettre les renseignements requis, il peut se baser sur le formulaire *Avis de non-responsabilité d'accident*, dont un exemplaire est joint à la fin de cette annexe.

3.1 « CAS SAAQ »

La Société a convenu que l'exploitant n'est pas considéré comme responsable dans certaines situations d'accident précises, appelées les « cas SAAQ ». Dans ces situations, l'exploitant peut faire une demande écrite de retrait de la responsabilité de l'accident de l'évaluation de son comportement au SSPC.

Pour que cette demande soit acceptée, le rapport d'accident doit indiquer clairement que l'accident correspond à l'un des 13 cas suivants :

1. un véhicule en mouvement est entré en collision avec le véhicule lourd légalement stationné;
2. un véhicule qui circulait derrière le véhicule lourd est entré en collision avec l'arrière du véhicule lourd circulant dans sa voie;
3. un véhicule qui circulait derrière le véhicule lourd est entré en collision avec l'arrière du véhicule lourd arrêté dans sa voie en raison de signaux réglant la circulation (feux de circulation, panneaux d'arrêt) ou de signaux faits par des agents de la paix ou d'autres personnes affectés au contrôle de la circulation (lors de travaux routiers, par exemple);
4. un véhicule qui circulait derrière le véhicule lourd est entré en collision avec l'arrière du véhicule lourd arrêté dans sa voie pour effectuer un virage;
5. un véhicule qui circulait est entré en collision avec l'autobus ou le minibus scolaire arrêté alors que les feux intermittents et le panneau d'arrêt de l'autobus ou du minibus scolaire étaient en fonction;
6. un véhicule qui circulait derrière le véhicule lourd est entré en collision avec l'arrière du véhicule lourd ayant l'obligation d'effectuer un arrêt à un passage à niveau;

7. un objet qui s'était détaché d'un autre véhicule a percuté le véhicule lourd;
8. un véhicule qui effectuait une marche arrière ou un demi-tour est entré en collision avec le véhicule lourd;
9. le véhicule lourd est entré en collision avec un animal sans qu'un autre véhicule ait été impliqué;
10. un véhicule circulant dans le même sens que le véhicule lourd et effectuant un changement de voie est entré en collision avec le côté du véhicule lourd circulant dans sa voie;
11. un véhicule s'engageant dans la circulation est entré en collision avec le véhicule lourd circulant dans sa voie;
12. un véhicule est entré en collision avec l'arrière ou le côté du véhicule d'urgence ou de voirie immobilisé sur la voie publique, en situation d'urgence ou de travail;
13. un véhicule est entré en collision avec l'arrière de l'autobus alors que l'autobus était immobilisé à un endroit désigné pour lui (arrêt d'autobus ou débarcadère).

3.2 PREUVE DE NON-RESPONSABILITÉ DE LA CSST

L'exploitant peut transmettre une lettre ou un document de la Commission de la santé et de la sécurité du travail pour faire retirer la responsabilité d'un accident de l'évaluation de son comportement. Il doit y être clairement indiqué que le conducteur du véhicule lourd impliqué dans l'accident n'est pas responsable.

3.3 PREUVE DE NON-RESPONSABILITÉ D'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 responsabilité annexé à 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 et l'accident ainsi que 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'en est pas responsable.

4. EXPLOITANT AUTORISÉ À TRANSMETTRE SES PROPRES PREUVES DE NON-RESPONSABILITÉ

L'exploitant peut transmettre ses propres preuves s'il est autorisé à le faire, sauf pour les accidents mortels (voir la section 4.2.2).

4.1 CONDITIONS À RESPECTER POUR DEVENIR UN 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 (50 % du seuil) pour la zone de comportement « Implication dans les accidents³⁴ »;
 - avoir maintenu la cote « Satisfaisant »;
 - ne pas avoir eu d'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. Toutefois, chacune des entreprises doit répondre aux critères d'admissibilité ci-dessus.

4.2 TRANSMISSION DE PREUVES DE NON-RESPONSABILITÉ

Les renseignements requis varient selon le type d'accident.

4.2.1 Accidents avec blessés ou avec dommages matériels seulement

Pour les accidents avec blessés et les accidents avec dommages matériels seulement, l'exploitant doit transmettre des preuves qui contiennent les renseignements suivants :

- le numéro de la section du Barème de responsabilité annexé à la Convention d'indemnisation directe pour le règlement des sinistres automobiles qui s'applique à l'accident;
- des renseignements concernant l'entreprise et l'accident ainsi que 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.

34. 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.

4.2.2 Accidents mortels

Pour les accidents mortels, l'exploitant doit transmettre une preuve fournie par son assureur ou par un expert en sinistres indépendant et certifié auprès de l'Autorité des marchés financiers du Québec.

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. En effet, il est possible qu'elle exige des renseignements supplémentaires pour la valider.

4.3 CONDITIONS POUR CONSERVER SON AUTORISATION

Pour conserver son autorisation, l'exploitant doit continuer de remplir toutes les conditions suivantes :

- 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;
- ne pas avoir eu plus de deux de ses preuves renversées.

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

Le regroupement d'entreprises risque de perdre son autorisation si l'une d'entre elles ne remplit plus l'une ou l'autre de ces conditions.

4.4 RENOUELEMENT DE L'AUTORISATION

L'autorisation doit être renouvelée tous les trois ans. Pour ce faire, l'exploitant doit acheminer une nouvelle attestation de conformité de sa procédure interne d'analyse des accidents fournie par un expert en sinistres indépendant dûment certifié auprès de l'Autorité des marchés financiers du Québec.

5. DÉCISION DE LA SOCIÉTÉ ET RECOURS POSSIBLE

5.1 PREUVE DE NON-RESPONSABILITÉ D'ACCIDENT LITIGIEUSE

Si la Société considère qu'une preuve de non-responsabilité d'accident est litigieuse, elle peut demander à son expert en sinistres de l'analyser. Une preuve est litigieuse dans les situations suivantes :

- 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.

Si l'expert de la Société conclut à la responsabilité du conducteur du véhicule lourd impliqué dans l'accident, la responsabilité de l'accident sera maintenue dans l'évaluation du comportement de l'exploitant. La Société avisera l'exploitant par écrit de sa décision et l'informerait de la procédure à suivre s'il souhaite contester cette décision.

5.2 CONTESTER UNE 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 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 payer les honoraires professionnels de l'expert en sinistres si ce dernier 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.

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 s'agisse d'un « cas SAAQ ». Pour les accidents avec dommages matériels seulement, il peut transmettre une demande écrite comme pour les accidents survenus au Québec.

Avis de non-responsabilité d'accident

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., bureau ou étage	Rue	Case postale	Succursale postale	
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 le cas du Barème de la Convention d'indemnisation¹ qui s'applique à l'accident. Numéro du cas 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'experts en sinistres (s'il y a lieu)			
Adresse		Numéro	App., bureau ou étage	Rue	Case postale	Succursale postale	
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.

Date (Année-Mois-Jour)

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, sur 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 sur 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 cidessus. 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 la Société n'aura pas reçu les renseignements manquants.

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 la Société n'aura pas reçu les renseignements additionnels demandés.

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 toutefois 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.

La communication de renseignements personnels

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 aux 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 ce
formulaire à
l'adresse suivante

Service du suivi du privilège de circuler, N-4-43
Société de l'assurance automobile du Québec
Case postale 19600, succursale Terminus
Québec (Québec) G1K 8J6

ou

Transmettre
par 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 moyen 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 considéré 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 des événements associés à la zone de comportement.

2. DISPOSITIONS PARTICULIÈRES

Lorsque des seuils sont déterminés ou actualisés, certains ajustements sont nécessaires.

2.1 AJUSTEMENT DES SEUILS

Les seuils sont ajustés à l'entier près. À titre d'exemple, un seuil établi à 12,2 sera de 12, 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 40 % des cas environ. 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 sont 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 LOURDS³⁵

Nombre de véhicules	Transport de biens				Transport de personnes		
	Accident	Opérations	Charges et dimensions	Global	Accidents	Opérations	Global
1	10	13	11	15	8	9	10
2	11	19	13	22	8	10	11
3	12	24	16	29	9	11	12
4	13	29	18	35	9	12	13
5	13	33	20	41	10	13	14
6	14	37	22	46	10	13	14
7	15	40	23	52	11	14	15
8	16	44	25	57	11	15	17
9	16	47	27	61	12	15	18
10	17	50	28	66	12	15	19
11	18	53	30	70	12	16	19
12	18	56	31	75	13	16	20
13	19	59	33	79	13	17	21
14	20	62	34	83	14	17	21
15	21	65	36	87	14	17	22
16	21	67	37	91	15	18	23
17	22	70	38	95	15	18	23
18	23	72	40	98	16	18	24
19	23	75	41	102	16	18	24
20	24	77	42	106	17	19	25
21	25	80	44	109	17	19	26
22	25	82	45	113	17	19	26
23	26	85	46	116	18	19	28
24	27	87	48	120	18	19	28
25	28	89	49	123	19	20	29
26	28	91	50	126	19	20	29
27	29	94	52	130	20	20	30
28	30	96	53	133	20	20	30
29	30	98	54	136	21	20	31
30	31	100	55	139	21	20	32
31	32	102	57	142	21	21	32
32	32	104	57	145	22	21	33
33	33	106	58	147	22	22	33
34	34	108	59	150	23	22	34
35	34	110	59	152	23	22	34
36	35	112	60	155	24	23	35
37	36	114	61	157	24	23	35
38	36	116	61	159	25	23	36
39	37	118	62	162	25	24	36
40	38	120	63	164	26	24	37
41	38	122	63	166	26	25	37
42	39	124	64	169	27	25	39
43	40	126	64	171	27	25	39

35. 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		
	Accident	Opérations	Charges et dimensions	Global	Accidents	Opérations	Global
44	40	127	65	173	28	26	39
45	41	129	66	175	28	26	40
46	42	131	66	177	29	26	40
47	42	133	67	179	29	27	41
48	43	135	67	182	30	27	41
49	44	136	68	184	30	28	42
50	44	138	68	186	31	28	42
51	45	140	69	188	31	28	43
52	45	142	69	190	31	29	43
53	46	143	70	192	32	29	44
54	47	145	70	194	32	29	44
55	47	147	71	196	33	30	45
56	48	148	71	198	33	30	45
57	48	150	72	200	34	30	46
58	49	152	72	202	34	31	46
59	50	153	73	204	34	31	46
60	50	155	73	206	35	31	47
61	51	157	74	207	35	32	47
62	51	158	74	209	36	32	48
63	52	160	75	211	36	32	48
64	53	161	75	213	37	33	50
65	53	163	76	215	37	33	50
66	54	165	76	217	37	33	51
67	54	166	77	218	38	34	51
68	55	168	77	220	38	34	51
69	55	169	77	222	39	35	52
70	56	171	78	224	39	35	52
71	56	172	78	226	40	35	53
72	57	174	79	227	40	35	53
73	58	175	79	229	40	36	54
74	58	177	80	231	41	36	54
75	59	179	80	233	41	36	54
76	59	180	80	234	42	37	55
77	60	182	81	236	42	37	55
78	60	183	81	238	42	37	56
79	61	184	82	239	43	38	56
80	61	186	82	241	43	38	57
81	62	187	82	243	44	38	57
82	63	189	83	244	44	39	57
83	63	190	83	246	44	39	58
84	64	192	84	248	45	39	58
85	64	193	84	249	45	40	59
86	65	195	84	251	46	40	59
87	65	196	85	253	46	40	59
88	66	198	85	254	46	41	61
89	66	199	85	256	47	41	61
90	67	200	86	257	47	41	62
91	67	202	86	259	48	42	62
92	68	203	87	261	48	42	63
93	68	205	87	262	48	42	63
94	69	206	87	264	49	42	63
95	69	207	88	265	49	43	64
96	70	209	88	267	50	43	64
97	70	210	88	268	50	43	65
98	71	212	89	270	50	44	65
99	71	213	89	271	51	44	65
100	72	214	89	273	51	44	66

Pour les parcs de plus de 100 véhicules lourds, consultez le site Web de la Société.

ANNEXE 8

RÉPERTOIRE DES INTERVENANTS GOUVERNEMENTAUX

LA SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC

La Société de l'assurance automobile du Québec est responsable des volets suivants :

- Dossier des propriétaires, des exploitants et des conducteurs de véhicules lourds
- Fatigue au volant
- Heures de conduite et de repos
- Immatriculation
- Permis de conduire
- Permis spécial de circulation (classes 1 à 5)
- Politique d'évaluation des conducteurs de véhicules lourds (CVL)
- Politique d'évaluation des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds (PEVL)
- Normes de sécurité des véhicules routiers
- Entretien obligatoire
- Vérification avant départ (VAD)

Contrôle routier Québec

- Application des lois et règlements applicables aux véhicules utilisés pour le transport routier de personnes et de biens
- Contrôle sur route et en entreprise
- Programme d'entretien préventif
- Réseau des mandataires en vérification de véhicules routiers

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

www.crq.gouv.qc.ca

Adresse postale

Société de l'assurance automobile du Québec
Case postale 19600, succursale Terminus
Québec (Québec) G1K 8J6

Téléphone

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

LA COMMISSION DES TRANSPORTS

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

- Cote de sécurité des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds
- Évaluation du comportement des conducteurs de véhicules lourds
- Évaluation du comportement des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds
- Liste des intermédiaires en services de transport
- Médiation et arbitrage
- Mesures correctrices ou sanctions destinées aux propriétaires, aux exploitants et aux conducteurs de véhicules lourds à risque
- Permis de courtage en services de camionnage en vrac
- Permis de transport par autobus
- Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds
- Registre du camionnage en vrac

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

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

Téléphone

- 1 888 461-2433 (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
- Dégel – restriction de charges
- Documents d'expédition et connaissements
- Harmonisation de la réglementation en matière de camionnage en Amérique du Nord
- Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds (PECVL)
- Normes d'arrimage des charges
- Permis spécial de circulation (classes 6, 7 et grand train routier)
- Politique sur le transport routier des marchandises
- Signalisation
- Transport de matières dangereuses
- Transport de matières 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

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
- Ailleurs: 1 888 355-0511 (Canada, États-Unis)

Télécopieur

- Région de Québec: 418 643-4121
- Région de 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 le domaine du camionnage.

REVENU QUÉBEC

Revenu Québec est responsable des volets suivants:

- Entente internationale – taxe sur les carburants (IFTA)
- Taxe sur les carburants

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

Internet

www.revenuquebec.ca

Téléphone

Entente internationale – taxe sur les carburants

- Région de Québec: 418 652-4382
- Ailleurs: 1 800 237-4382 (Québec, Canada, États-Unis)

Taxe sur les carburants

- Région de Québec: 418 659-4692
- Région de Montréal: 514 873-4692
- Ailleurs: 1 800 567-4692 (Québec, Canada, États-Unis)

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA FAUNE ET DES PARCS

- Loi sur la qualité de l'environnement
- Règlement sur les normes environnementales applicables aux véhicules lourds

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

Internet

info@mddefp.gouv.qc.ca

www.mddefp.gouv.qc.ca

Téléphone

Région de Québec: 418 521-3830

Ailleurs: 1 800 561-1616

ANNEXE 9

LISTE DES SUJETS ABORDÉS DANS LES BULLETINS D'INFORMATION À L'ATTENTION DES PROPRIÉTAIRES, DES EXPLOITANTS ET DES CONDUCTEURS DE VÉHICULES LOURDS

2014

- Modifications à la zone « Conformité aux normes de charges »

2013

- Lancement du Programme nord-américain de gestion de la fatigue (PNAGF)
- Surf de véhicule (*Car Surfing*)
- Course de rue
- Épreuves de coordination des mouvements
- Condition W
- Mise à jour de la zone de comportement « Implication dans les accidents »
- Prise en considération des infractions liées au permis spécial de circulation

2012

- Radios bidirectionnelles, corridor de sécurité et appareils de surveillance photographique
- Le rapport de vérification avant départ en format électronique
- Nouvelles mesures « alcool » - autobus, minibus, taxi (zéro alcool)
- Nouvelles mesures « alcool » - autres véhicules lourds (0.05)
- Zéro alcool pour les conducteurs de 21 ans ou moins

2011

- Les enregistreurs de bord : un phénomène grandissant

2010

- Modifications à la définition de « véhicule lourd » (propriétaires et exploitants déjà inscrits au Registre de la CTQ avant le 1^{er} janvier 2011)
- Modifications à la définition de « véhicule lourd » (nouveaux propriétaires et exploitants)
- Fatigue au volant et heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds
- Exemples de fiche journalière et de registre allégé et détaillé
- Correction à la notion de « dossiers absents » de la Politique d'évaluation des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds (PEVL)
- Entrée en vigueur de la Politique d'évaluation et du Programme d'excellence des conducteurs de véhicules lourds
- Nouvelles dispositions au Règlement sur le rapport d'accident

2009

- Vérifications mécaniques prises en considération dans l'évaluation continue du comportement des propriétaires de véhicules lourds
- Mise à jour de la liste des infractions (art. 291, 303.2)
- Ajout d'événements critiques (alcool)
- Prise en compte des infractions enregistrées par un appareil de surveillance photographique

2008

- Prise en considération des dommages matériels seulement
- Interdiction du cellulaire au volant
- Abrogation de l'article 519.73 et application des articles 638.1 et 519.71 du Code de la sécurité routière
- Application des dispositions relatives à la Loi PECVL par les corps policiers

2007

- Prise en compte des mises hors service à l'égard d'un conducteur dans l'évaluation des PEVL
- Modification à certaines infractions et à certains événements critiques hors Québec

2006

- Modifications à la Politique d'évaluation des PEVL au regard des événements critiques
- Ajout d'accidents à la liste des « cas SAAQ »
- Modifications à la pondération des infractions à l'article 513 du Code de la sécurité routière sur les permis spéciaux et autres sujets
- Modifications à la Loi 430

2005

- Modifications à la Politique d'évaluation des PEVL (art. 513)
- Véhicule utilisé en double poste de travail (VDPT)

2004

- Entrée en vigueur de la mesure sur les inspections en entreprise
- Changements à la définition d'accident
- Véhicules utilisés en double poste de travail (VDPT)
- Ajout dans la section concernant les défauts majeures fortuites
- Modification à l'état du dossier du propriétaire et de l'exploitant
- Révision du parc de véhicules considérés à titre d'exploitant
- Le résultat de l'inspection en entreprise
- Les surcharges
- Les combinaisons d'événements

2002

- Échec à une inspection en entreprise découlant de l'absence de dossier
- Défectuosité mécanique majeure fortuite

GLOSSAIRE

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 politique, 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 excèdent 2 000 \$³⁶.

Accident responsable

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

Administration canadienne

Administrations canadiennes autres que le Québec, c'est-à-dire 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, les Territoires du Nord-Ouest et le Yukon.

Agent de la paix

Policiers de la Sûreté du Québec et des différents corps policiers municipaux, contrôleurs routiers de Contrôle routier Québec, policiers et contrôleurs routiers des autres Administrations canadiennes.

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.

36. Les dommages matériels se composent des dommages matériels causés à toutes les unités des véhicules impliqués dans l'accident, à leur contenu et à leur chargement. Ils comprennent également les dommages causés à la propriété du gouvernement fédéral, provincial et municipal ainsi que ceux causés à la propriété de toute personne, d'un organisme, d'une compagnie ou d'une société.

Chemin ouvert à la circulation publique

Type de chemin sur lequel la Politique s'applique aux PEVL. 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, notamment responsable du Registre des propriétaires et exploitants de véhicules lourds, de l'attribution des cotes de sécurité, de l'évaluation du comportement et de l'imposition de mesures ou de sanctions aux PEVL et aux conducteurs de véhicules lourds (CVL).

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 de véhicules lourds

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 la route d'un PEVL, 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

Cote de sécurité attribuée par la Commission des transports 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.

CVL

Conducteur de véhicules lourds.

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.

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 composants 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.

Dossier d'un PEVL

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

Droit de mettre un véhicule routier en circulation (droit de circuler)

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

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 », événement lié à la capacité de conduire affaiblie par l'alcool ou résultat d'un contrôle en entreprise ou d'une vérification mécanique d'un véhicule lourd effectuée lors d'un contrôle sur route ou par un mandataire en vérification de véhicules routiers 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, ainsi que les événements liés à la capacité de conduire affaiblie par l'alcool. 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 au registre d'immatriculation de la Société relativement à un véhicule routier et à son propriétaire, en vertu du Règlement sur l'immatriculation des véhicules routiers.

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. Lorsqu'une infraction grave est inscrite au dossier, la Société envoie une lettre d'information au PEVL et une lettre similaire au conducteur qui a commis l'infraction.

Kilométrage élevé parcouru au Québec

Nombre de kilomètres déterminé par la Société, qui permet à un exploitant de 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 ce kilométrage.

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

Interventions 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 de véhicules routiers

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 imposés par la Commission des transports à un PEVL.

Ministère des Transports

Ministère des Transports du Québec, notamment responsable de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds.

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 que possède ou exploite un PEVL et qui sont pris en considération dans l'évaluation de son comportement.

Personne

Personne physique, personne morale ou société.

PEVL

Propriétaires et exploitants de véhicules lourds.

PECVL

Propriétaires, exploitants et conducteurs de véhicules lourds.

Poids nominal brut (PNBV)

Poids d'un véhicule, y compris sa capacité de chargement maximale selon les indications de son fabricant (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 par rapport à la sécurité routière ou à la protection du réseau routier.

Preuve de non-responsabilité d'accident

Preuve de non-responsabilité ou, dans certains cas, demande écrite de l'exploitant à la Société pour faire retirer la responsabilité des accidents de l'évaluation de son comportement.

Procès-verbal de suspension du permis de conduire

Procès-verbal de suspension du permis de conduire pris en considération pour l'inscription des événements liés à la capacité de conduire affaiblie par l'alcool prévus au Code de la sécurité routière et au Code criminel dans le dossier d'un exploitant de véhicules lourds.

Propriétaire

Toute personne qui est dans 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 un droit à l'égard d'un véhicule au sens de l'article 2 du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2).

Rapport d'infraction général (RIG)

Document par lequel l'agent de la paix informe le ministère concerné d'une infraction. Un constat d'infraction sera remis, le cas échéant.

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

Registre tenu par la Commission des transports auquel tous les PEVL qui possèdent ou exploitent un véhicule lourd immatriculé au Québec doivent s'inscrire 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 maximum 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 des transports. Le terme « seuil » désigne également le taux ou le nombre de mises hors service « véhicule » entraînant la transmission du dossier d'un propriétaire à la Commission.

Société

Société de l'assurance automobile du Québec, notamment responsable de la Politique d'évaluation des propriétaires et exploitants de véhicules lourds, de la Politique d'évaluation et du Programme d'excellence des conducteurs de véhicules lourds ainsi que du suivi des dossiers des PEVL et des CVL.

SSPC

Service du suivi du privilège de circuler de la Société, notamment responsable de la gestion et du traitement des dossiers des PEVL et des CVL.

Véhicule lourd

Véhicule routier visé à l'article 2 de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds. Le règlement d'application de la Loi exempte toutefois certains types de véhicules lourds de son application.

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.



Le Programme nord-américain de gestion de la fatigue : **une formation unique et novatrice!**

Sensibilisation aux risques liés à la conduite en état de fatigue,
planification des horaires, gestion des troubles du sommeil,
technologies de détection et de gestion de la fatigue au volant,
autant de sujets qui sont abordés dans cette formation

offerte en ligne gratuitement.

www.pnagf.com



*Société de l'assurance
automobile*

Québec 



Société de l'assurance
automobile

Québec 