

Obligations des utilisateurs de véhicules lourds Obligations des utilisateurs de véhicules lourds



SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE
AUTOMOBILE DU QUÉBEC

Obligations

des utilisateurs de véhicules lourds



Avant-propos

Ce document informe les divers utilisateurs de véhicules lourds de leurs principales obligations. On entend ici par « utilisateurs de véhicules lourds » le propriétaire, l'exploitant, le conducteur ainsi que la personne qui fournit les services d'un conducteur. Il se veut un guide simplifié de la réglementation. Pour une interprétation légale, on devra se référer aux textes légaux et réglementaires.

Le genre masculin désigne aussi bien les femmes que les hommes et n'est utilisé que pour alléger le texte.

Cette publication a été réalisée par le Service des politiques et des programmes propriétaires et exploitants de véhicules lourds de la Société de l'assurance automobile du Québec, avec la collaboration du ministère des Transports et de la Commission des transports du Québec.

Coordination du projet

Jean Beaulieu

Collaboration

Richard Angers
Jean-Pierre Gagnon
Gaétan Bergeron
Sylvie Légaré
Yvon Bernier
Danielle Lefebvre
Sylvie Boulanger

Pierre Mercier
Gervais Corbin
Robert Poiré
Guy Desrosiers
Guy Roussel
Claude Émond

Table des matières

Avant-propos	1
La Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds	4
Les véhicules visés	4
Les véhicules exemptés	4
Qui est visé par la loi?	5
Qui est exempté?	5
Quelles sont les responsabilités de chacun?	5
L'inscription au Registre des propriétaires et exploitants de véhicules lourds	7
Les obligations de l'utilisateur inscrit	7
Les obligations du nouvel utilisateur	7
Les obligations de l'intermédiaire en services de transport	8
L'attribution d'une cote	8
Les permis de transport	10
Le transport par autobus	10
Le camionnage en vrac	10
Le permis de conduire	12
L'état de santé et les compétences du conducteur	12
Un seul permis de conduire	12
Les classes de permis	13
Les heures de conduite et de travail	17
Les véhicules visés	17
Les véhicules exemptés	18
Les notions de base	20
Les heures de conduite et de travail permises	21
Les heures de repos obligatoires	23
La fiche journalière des heures de conduite et de travail	27
Les documents à conserver à bord du véhicule	34
La fiche récapitulative, un outil indispensable	35
Les obligations de l'exploitant et de la personne qui fournit les services d'un conducteur	37
Le programme de vérification mécanique	38
La vérification avant départ	39
Les véhicules visés	39
Les véhicules exemptés	39
Qu'est-ce qu'une vérification avant départ	40
Qui effectue la vérification avant départ	40
Quand effectuer la vérification avant départ	41
Les éléments du véhicule à vérifier	42
Le rapport de vérification avant départ	42
Diverses modalités d'application de la vérification avant départ	45
Les obligations de l'exploitant et du propriétaire d'un véhicule lourd	46
L'entretien obligatoire	47

Les véhicules visés	47
Les véhicules exemptés	48
Qu'est-ce que l'entretien obligatoire	48
La fréquence	48
Les éléments mécaniques visés	48
La tenue de dossiers	49
La Société vous propose des fiches d'entretien	50
La vérification mécanique périodique obligatoire	60
Les principaux véhicules visés	60
Les véhicules exemptés	61
La fréquence de vérification mécanique	61
Le programme d'entretien préventif (PEP)	62
Le contrôle sur route de l'état mécanique d'un véhicule	64
Les véhicules visés	64
L'application	64
La conservation des documents	65
Le dossier du conducteur	66
Le dossier du véhicule	67
L'arrimage des charges	68
Véhicule routier à benne ou à plate-forme	68
Les autres types de véhicules routiers	69
Les charges et dimensions	70
Les dimensions	70
Les masses	71
Dispositions particulières	71
Le permis spécial de circulation	72
Le permis spécial de circulation d'un grand train routier	73
Le transport de matières dangereuses	75
La formation	75
Rangement des documents pendant le transport	77
Tunnels et passages à niveau	78
Transport par citerne de matières dangereuses liquides	78
L'entente canadienne sur l'immatriculation des véhicules (ECIV)	79
La taxe sur les carburants	80
Les transporteurs visés	80
Les véhicules motorisés admissibles	80
Les obligations du transporteur	80
<i>Brochures et dépliants - Société de l'assurance automobile du Québec (sans frais)</i>	<i>81</i>
<i>Brochures et Guides - Ministère des Transports du Québec (sans frais)</i>	<i>82</i>
<i>Formulaires disponibles à la CTQ - Commission des transports du Québec</i>	<i>83</i>
<i>Bulletin d'information à l'intention des utilisateurs de véhicules lourds</i>	<i>84</i>

La Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds

La *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds*, adoptée en 1998, établit un nouvel encadrement du transport routier par véhicules lourds au Québec. La Loi a pour objectifs d'améliorer la sécurité routière et d'assurer la protection du réseau routier.

En plus de rendre obligatoire l'inscription à la Commission des transports du Québec, la Loi prévoit le suivi et l'évaluation du comportement des utilisateurs de véhicules lourds sur la route et en entreprise, ainsi que l'imposition de certaines sanctions à ceux dont le comportement est jugé insatisfaisant.

Les véhicules visés

1. Les véhicules routiers suivants dont la masse nette est de plus de 3000 kg :
 - camion ;
 - remorque et semi-remorque ;
 - véhicule de transport d'équipement ;
 - véhicule d'urgence.
2. Les véhicules suivants, quelle que soit leur masse nette :
 - autobus ;
 - dépanneuse ;
 - minibus ;
 - véhicule transportant des matières dangereuses nécessitant l'apposition de plaques d'identification.
3. Les ensembles de véhicules totalisant plus de 3000 kg, composés de véhicules pesant chacun moins de 3000 kg et dont la remorque ou la semi-remorque mesure plus de 10 mètres.

Les véhicules exemptés

- Véhicule-outil ;
- véhicule lourd utilisé lors d'un sinistre ;
- véhicule dont la masse nette est inférieure à 3000 kg, transportant des matières dangereuses en quantité ne nécessitant pas l'apposition de plaques d'identification ;
- tracteur de ferme et machinerie agricole au sens du *Règlement sur l'immatriculation*, ainsi que remorque de ferme au sens du *Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers*.

Qui est visé par la Loi ?

Les personnes visées par l'inscription :

Les propriétaires : toutes les personnes ou les entreprises qui immatriculent à leur nom, à titre de propriétaires ou de locataires, pour plus d'un an, un véhicule lourd, ou qui acquièrent un tel véhicule par crédit-bail.

Les exploitants : toutes les personnes ou les entreprises qui utilisent un véhicule lourd à des fins commerciales ou professionnelles en :

- offrant des services de transport de personnes ou de biens ;
- offrant des services de dépannage ;
- exploitant un véhicule lourd pour leurs propres besoins ; ou
- exploitant un véhicule lourd en tant qu'équipement.

L'exploitant peut être propriétaire du ou des véhicules qu'il utilise ou les utiliser selon les conditions d'un contrat de location, que le loueur fournisse ou non les services d'un conducteur.

Les intermédiaires en services de transport : toutes les personnes ou les entreprises qui, contre rémunération, interviennent directement ou indirectement dans une transaction avec des tiers ayant pour objet le transport par véhicule lourd de personnes ou de biens.

Les coresponsables : les requérants de services ou les personnes qui fournissent les services de conducteurs. Ces personnes n'ont toutefois pas à s'inscrire à la Commission des transports.

Qui est exempté ?

Les personnes exemptées par l'inscription :

- Une personne physique qui utilise un véhicule lourd à des fins personnelles.
- Une personne qui loue un véhicule lourd pour une période de moins de 15 jours et qui l'exploite sans rémunération.
- Un propriétaire de véhicule lourd dont l'immatriculation n'est pas délivrée par le Québec et qui n'est pas considéré comme exploitant.
- Les crédits-bailleurs.

Quelles sont les responsabilités de chacun ?

Les personnes visées par la Loi sont évaluées selon leurs responsabilités respectives.

Les responsabilités du propriétaire

- Immatriculer ses véhicules ;
- maintenir ses véhicules en bon état mécanique ;

- respecter les dimensions autorisées pour les véhicules (excluant le chargement) ;
- réparer les défauts constatés lors d'une vérification avant départ ;
- faire l'entretien préventif ;
- soumettre ses véhicules à la vérification mécanique périodique ;
- faire affaire avec un exploitant inscrit à la Commission des transports.

Les responsabilités de l'exploitant

S'assurer :

- de la compétence et du bon comportement du conducteur ;
- de la vérification du véhicule avant départ ;
- du respect des normes relatives à l'usage du véhicule : il s'agit des charges et dimensions, des heures de conduite, de l'arrimage, des matières dangereuses, des permis spéciaux de circulation, du nombre de passagers, etc. ;
- que les propriétaires à son emploi (voituriers-remorqueurs) soient inscrits à la Commission des transports.

Les responsabilités de l'intermédiaire

- Fournir une information complète et exacte concernant les besoins en transport ;
- respecter les charges totales autorisées lorsqu'il y a charge entière.

Les responsabilités du coresponsable

- Respecter les charges totales autorisées lorsqu'il y a charge entière ;
- fournir une information complète et exacte concernant :
 - les besoins en transport ;
 - les permis de conduire ainsi que les heures de conduite et de travail des conducteurs qu'il fournit ;
 - les données sur le transport de matières dangereuses.

Les responsabilités du conducteur

Même si le conducteur n'est pas visé directement par les dispositions de la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds*, il est visé par des dispositions du *Code de la sécurité routière et du Code criminel*. Parce que les agissements du conducteur ont une incidence sur les objectifs de la loi, les infractions qui seront imputables au conducteur d'un véhicule lourd seront notées au dossier de l'exploitant et considérées dans son évaluation.

Il est tenu en outre, dans certaines situations, de conserver à bord du véhicule le document d'expédition relatif aux marchandises transportées.

L'inscription au Registre des propriétaires et exploitants de véhicules lourds

L'inscription au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds confère le droit d'utiliser ou de mettre en circulation un véhicule lourd sur le réseau routier québécois. Le but de l'inscription est de vérifier le respect de certaines exigences préalables et d'informer l'utilisateur inscrit, dès son entrée sur le marché du transport, des normes et obligations qu'il doit respecter ainsi que des sanctions qu'il encourt s'il ne s'y conforme pas.

Les obligations de l'utilisateur inscrit

La personne inscrite au Registre doit aviser la Commission de tout changement concernant ses nom et adresse ou ceux de ses administrateurs, et, le cas échéant, le numéro d'identification qui pourrait lui être attribué par une autre province que le Québec, ainsi que tout montant d'amende non acquittée, et ce, dans un délai de 30 jours suivant le changement. La Commission transmet annuellement à chaque utilisateur les données de son dossier, pour vérification et mise à jour. Cet envoi est transmis avec l'avis de renouvellement de l'inscription. Des frais relatifs à la mise à jour de l'inscription sont prévus.

Il est possible de s'inscrire à titre de propriétaire seulement, d'exploitant seulement ou à titre de propriétaire et exploitant. Une personne inscrite à titre d'exploitant seulement n'est propriétaire d'aucun véhicule visé par la loi. Par ailleurs, une personne inscrite à titre de propriétaire seulement n'exploite pas un véhicule lourd ou n'offre pas un service de transport par véhicule lourd.

Les obligations du nouvel utilisateur

Les nouveaux propriétaires ou exploitants de véhicules lourds doivent s'inscrire au Registre en présentant une demande à l'un des bureaux de la Commission, à Québec ou à Montréal, ou encore à l'un des centres de services de la SAAQ.

Pour s'inscrire, le nouvel utilisateur devra fournir les renseignements requis et satisfaire, selon le cas, à certaines conditions :

- être enregistré auprès de l'Inspecteur général des institutions financières (IGIF) ;
- être immatriculé à titre d'employeur auprès de la Commission de la santé et de la sécurité du travail (CSST) ;

- être titulaire d'un permis délivré en vertu de l'Entente internationale concernant la taxe sur les carburants (IFTA) ;
- avoir acquitté toutes les amendes liées au domaine des transports ;
- ne pas faire l'objet d'une décision lui interdisant, au moment où il présente sa demande, de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd ;
- ne pas avoir été déclaré coupable, au cours des cinq années précédentes, d'un acte criminel lié à l'utilisation d'un véhicule lourd et pour lequel il n'a pas obtenu de pardon.

À noter que les nouveaux demandeurs peuvent, en s'inscrivant, gagner du temps et utiliser le guichet unique de la Commission, pour répondre aux exigences des différents organismes gouvernementaux (Inspecteur général des institutions financières, Commission de la santé et de la sécurité du travail, ministère du Revenu, ministère de la Justice et Société de l'assurance automobile du Québec).

Les obligations de l'intermédiaire en services de transport

Toute personne qui, contre rémunération, s'entremet directement ou indirectement dans une transaction entre des tiers ayant pour objet le transport par véhicule lourd, d'une personne ou d'un bien, doit s'inscrire sur la liste des intermédiaires en services de transport tenue par la Commission.

Cette inscription est obligatoire pour pouvoir offrir des services d'intermédiaires en transport au Québec. Tout contrat conclu avec un intermédiaire en services de transport non inscrit ou qui n'a pas renouvelé son inscription sera déclaré nul de plein droit.

L'attribution d'une cote

Lorsque la Commission accepte l'inscription d'une personne ou entreprise, elle lui attribue un numéro d'identification au Registre (NIR) ainsi qu'une cote, sauf exception, de niveau « satisfaisant ». Un comportement respectueux des normes de sécurité et de protection du réseau routier permettra de conserver cette cote.

Toutefois, lorsque le comportement de l'utilisateur inscrit met en danger les usagers de la route ou risque de détériorer le réseau routier, cette cote peut être modifiée par la Commission pour devenir de niveau « conditionnel », ou encore « insatisfaisant ».

La cote « conditionnel » sera assortie de mesures correctrices afin d'améliorer le comportement de l'utilisateur. Dans tous les cas, cette cote est temporaire et nécessite des correctifs de la part de l'utilisateur de véhicules lourds. Par la suite, elle sera réévaluée.

Dans le cas de l'attribution d'une cote « insatisfaisant », découlant d'un comportement à haut risque, la personne jugée inapte se voit retirer son droit de mettre en circulation ou d'utiliser des véhicules lourds. Elle ne peut faire une nouvelle demande d'inscription avant le délai fixé par la Commission. Ce délai peut atteindre un maximum de cinq ans.

Les utilisateurs qui se voient signifier une cote de niveau « conditionnel » ou « insatisfaisant » peuvent faire valoir leur point de vue auprès de la Commission des transports avant que la cote attribuée ne soit finale.

La consultation du Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds est publique et gratuite. S'adresser à la Commission des transports :

Québec : (418) 643-5694

Télécopieur : (418) 644-8034

Montréal : (514) 873-6424

Télécopieur : (514) 873-4720

À l'extérieur de ces régions, sans frais, 1 888 461-2433

Internet : www.ctq.gouv.qc.ca

Les permis de transport

Pour effectuer du transport rémunéré par autobus ou minibus, ou encore du camionnage en vrac, il faut, en plus de s'inscrire au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds, obtenir un permis de transport délivré par la Commission des transports du Québec.

Le transport par autobus

Au Québec, pour effectuer du transport par autobus ou minibus, il faut être titulaire d'un permis de la Commission. Ces permis sont regroupés dans les catégories suivantes : transport urbain, interurbain, aéroportuaire, touristique, scolaire¹, par abonnement, nolisé et expérimental par autobus. La Commission délivre également des permis de location d'autobus.

Pour le transport par autobus urbain et interurbain, toute modification d'horaire, de parcours, de fréquence ou de tarif doit être autorisée par la Commission afin d'assurer aux utilisateurs un service constant à un prix juste et raisonnable.

Le camionnage en vrac²

Pour effectuer du transport de matières en vrac, par exemple le transport de sable, du gravier, de la terre, ou du bois, il faut être titulaire d'un permis de la Commission. Le permis de camionnage en vrac est délivré au nom d'une personne pour un camion désigné. Il est aussi délivré pour une des dix régions du Québec où il y a du transport en vrac. Ce permis doit être conservé dans le camion auquel il se rapporte.

Les tarifs minimaux applicables au transport d'une matière en vrac sont fixés par la Commission. La révision générale des tarifs s'effectue habituellement chaque année.

Par ailleurs, pour effectuer du courtage en camionnage en vrac, un permis de la Commission est aussi nécessaire.

¹ Il y a exception pour les transporteurs scolaires à contrat avec les commissions scolaires ; ceux-ci n'ont pas à détenir un permis de la Commission des transports.

² Le règlement sur le camionnage en vrac, en vigueur au moment de l'impression de la présente brochure, devrait être entièrement révisé pour le début de l'an 2000.

Pour plus de renseignements :

- sur l'inscription au Registre
- sur les permis ou vignettes IFTA
- sur les permis de transport par autobus
- sur les permis ou licences extraprovinciales de transport de matières en vrac.

S'adresser à la Commission des transports du Québec

Québec

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

Téléphone : (418) 643-5694
Télécopieur : (418) 644-8034

Montréal

545, boul. Crémazie Est, bureau 1000
Montréal (Québec) H2M 2V1

Téléphone : (514) 873-6424
Télécopieur : (514) 873-4720

À l'extérieur de ces régions, sans frais, 1 888 461-2433

Internet : www.ctq.gouv.qc.ca

Le permis de conduire

L'état de santé et les compétences du conducteur

L'obtention d'un permis autorisant la conduite d'un véhicule lourd est assortie de conditions à satisfaire par la personne intéressée.

D'une part, la personne doit fournir la preuve, lors d'une demande d'ajout de classe, que son état de santé ne présente pas d'incompatibilité avec la conduite d'un véhicule. À cet effet, elle devra produire les résultats de l'examen médical effectué par un professionnel de la santé. Une vérification périodique de l'état de santé est aussi prévue; elle est demandée tous les 5 ans, lorsque la personne atteint l'âge de 45 ans.

D'autre part, les connaissances et habiletés de base associées à la conduite et à la vérification avant départ d'un véhicule lourd sont vérifiées au moyen d'examens théoriques et pratiques. À cet effet, les candidats à la conduite d'un véhicule lourd, doivent faire la preuve de compétences spécifiques associées selon le cas, à :

- la conduite d'un véhicule équipé d'une transmission manuelle;
- la conduite d'un véhicule équipé d'un système de freinage pneumatique;
- la conduite d'un train routier.

En conséquence, le permis délivré est généralement assorti d'une ou des mentions autorisant :

- la conduite d'un train routier (mention T);
- la conduite d'un véhicule équipé d'une transmission manuelle (mention M);
- la conduite d'un véhicule équipé d'un système de freinage pneumatique (mention F).

Un seul permis de conduire

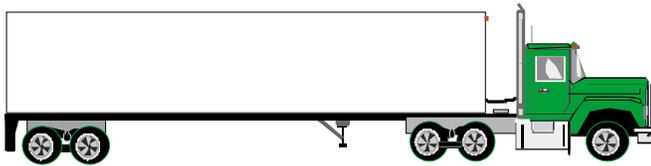
Au Québec, une personne n'a besoin que d'un seul permis de conduire. Selon la classe de ce permis, elle est autorisée à conduire une seule ou plusieurs catégories de véhicules.

De plus, en raison des ententes conclues par le Québec avec les administrations canadiennes et américaines, le permis délivré par la SAAQ suffit pour circuler ailleurs au Canada et aux États-Unis.

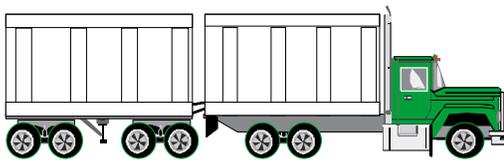
Les classes de permis

CLASSE 1

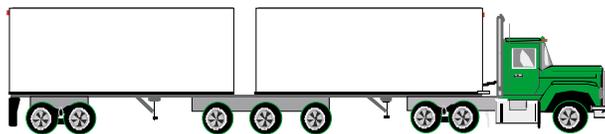
Sont regroupés dans cette classe les aménagements de véhicules suivants :



- un véhicule ne comportant aucun espace de chargement et équipé en permanence d'une sellette d'attelage tirant une remorque ou semi-remorque



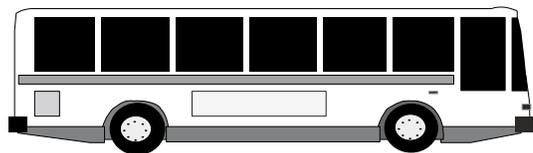
- un véhicule visé par la classe 3 qui tire une remorque ou semi-remorque dont la masse nette est de 2000 kg ou plus



- un train routier : un véhicule ne comportant aucun espace de chargement et équipé en permanence d'une sellette d'attelage tirant au moins deux remorques ou semi-remorques

La personne titulaire d'un permis de cette classe est aussi autorisée à conduire les véhicules des classes de permis 2, 3, 4A, 4B, 4C, 5, 6D et 8.

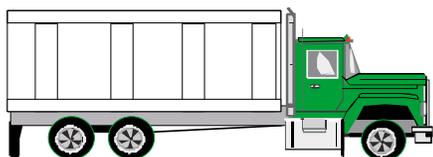
CLASSE 2



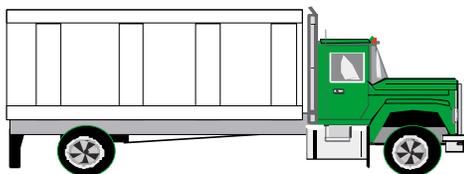
- Autobus : véhicule, autre qu'un minibus, aménagé pour le transport de plus de 24 passagers à la fois et utilisé principalement à cette fin; ce véhicule peut aussi être équipé de dispositifs d'immobilisation de fauteuils roulants.

La personne titulaire d'un permis de cette classe est aussi autorisée à conduire les véhicules des classes de permis 3, 4A, 4B, 4C, 5, 6D et 8.

CLASSE 3



- Camion comptant 3 essieux ou plus.

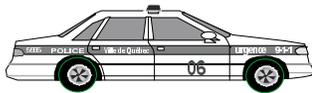


- Camion comptant 2 essieux et dont la masse nette est de 4 500 kg ou plus.

La personne titulaire d'un permis de cette classe est aussi autorisée à conduire les véhicules des classes de permis 4A, 4B, 4C, 5, 6D et 8.

CLASSE 4A

Véhicule d'urgence. Par exemple :



- véhicule de police



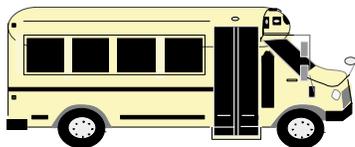
- ambulance



- véhicule routier de service d'incendie

La personne titulaire d'un permis de cette classe est aussi autorisée à conduire les véhicules des classes de permis 4B, 4C, 5, 6D et 8.

CLASSE 4B



- Minibus : un véhicule automobile à 2 essieux à roues simples, ayant au plus 5 rangées de sièges et utilisé pour le transport de 24 passagers ou moins. Ce véhicule peut aussi être équipé de dispositifs d'immobilisation de fauteuils roulants.

La personne titulaire d'un permis de cette classe est aussi autorisée à conduire les véhicules des classes de permis 4C, 5, 6D et 8.

CLASSE 4C



- Taxi au sens de la Loi sur le transport par taxi.

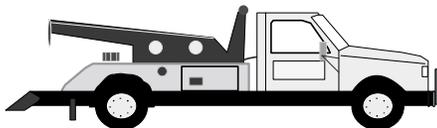
La personne titulaire d'un permis de cette classe est aussi autorisée à conduire les véhicules des classes de permis 5, 6D et 8.

CLASSE 5

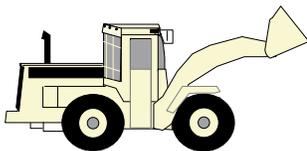
Véhicule de promenade : dans ce groupe, nous retrouvons :



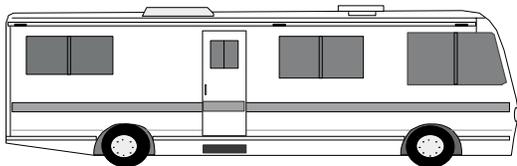
- le véhicule automobile aménagé pour le transport d'au plus 9 occupants à la fois



- le véhicule de service, par exemple une dépanneuse



- le véhicule-outil: un véhicule routier motorisé fabriqué uniquement pour accomplir un travail et construit pour circuler à une vitesse maximale de 70 km/h.



- le véhicule aménagé de façon permanente en logement

La personne titulaire d'un permis de cette classe est aussi autorisée à conduire les véhicules des classes de permis 6D et 8.

Les heures de conduite et de travail

Objectif

La réglementation fixant des limites aux heures de conduite et de travail des conducteurs de véhicules lourds a été établie dans le but d'éviter qu'un conducteur se mette au volant alors qu'il est fatigué. Cette mesure vise à diminuer les risques d'accidents. Ces normes sont contenues dans le *Règlement sur les heures de conduite et de travail et sur le dossier du conducteur de véhicules lourds*.

Principes directeurs

- Assurer un minimum de repos avant qu'un conducteur de véhicule lourd prenne la route ;
- établir le nombre d'heures maximal de conduite et de travail après lesquelles le conducteur doit cesser de conduire.

Les véhicules visés

Les conducteurs des véhicules suivants sont visés par les normes relatives aux heures de conduite et de travail :

Les véhicules routiers suivants dont la masse nette est de plus de 3000 kg :

- camion (incluant notamment les bétonnières et nacelles) ;
- remorque et semi-remorque ;
- véhicule de transport d'équipement (ex. : compresseur, foreuse de puits, pompe à béton, grue montée sur un châssis de camion).

Les véhicules suivants, quelle que soit leur masse nette :

- autobus ;
- dépanneuse pour le transport de plus de 2 véhicules ou d'autres biens ;
- minibus ;
- véhicule transportant des matières dangereuses nécessitant l'apposition de plaques d'identification.

Les ensembles de véhicules totalisant plus de 3000 kg composés de véhicules pesant chacun moins de 3000 kg et dont la remorque ou la semi-remorque mesure plus de 10 m.

Les véhicules exemptés

Les conducteurs des véhicules suivants sont exemptés des normes relatives aux heures de conduite et de travail :

- autobus et minibus affectés au transport urbain ;
- véhicule-outil*
(ex : niveleuse, rouleau compresseur, grue non montée sur un châssis de camion) ;
- véhicule d'urgence
(ex : ambulance, véhicule routier de service d'incendie, véhicule d'intervention) ;
- dépanneuse utilisée à l'occasion d'un dépannage ou d'un déplacement d'au plus deux véhicules routiers ;
- véhicule lourd appartenant à une entreprise d'énergie électrique ou à ses sous-traitants, utilisé lors du rétablissement des services d'électricité ;
- véhicule lourd utilisé lors d'un sinistre ;
- camion porteur de 2 ou 3 essieux, utilisé pour le transport de produits non transformés provenant de la ferme, de la forêt ou de la pêche, à condition que l'exploitant du véhicule soit le producteur (voir à la page 19) ;
- tracteur de ferme et machinerie agricole au sens du *Règlement sur l'immatriculation*, ainsi que remorque de ferme au sens du *Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers*.
- véhicule dont la masse nette est inférieure à 3000 kg, transportant des matières dangereuses en quantité ne nécessitant pas l'apposition de plaques d'identification ;
- véhicule lourd utilisé par une personne physique pour son usage personnel (ex. : camion utilisé pour déménager ses propres biens, motorisé, véhicule récréatif) ;

* Sauf pour les classes de permis de conduire pour lesquelles la définition d'un véhicule-outil est particulière, on entend par un *véhicule-outil* un véhicule routier qui n'est pas monté sur un châssis de camion, fabriqué pour effectuer un travail et dont le poste de travail est intégré au poste de conduite.

Produits non transformés

Voici, à titre d'exemples, des produits de la pêche, de la ferme et de la forêt selon qu'ils sont transformés ou non.

Types de produits	Le produit est-il transformé ?	
	Oui	Non
De la pêche <ul style="list-style-type: none">• Homard cuit• Poisson coupé et éviscéré• Poisson mort (entier non cuit)• Poisson vivant	x x	x x
De la ferme <ul style="list-style-type: none">• boeuf vivant• Quartier de boeuf• Oeufs• Légumes• Lait homogénéisé• Fleurs en caissettes	x	x x x
De la forêt <ul style="list-style-type: none">• Arbre ébranché• Arbre coupé en billots• Arbre scié en longueur• Arbustes pour plantation• Arbres de Noël (sapins)	x x x	x x

Les notions de base

Pour être en mesure de respecter la réglementation, il est essentiel de connaître certaines notions de base.

Heures de conduite :

Le nombre d'heures pendant lesquelles le conducteur est aux commandes d'un véhicule lourd lorsque le moteur est en marche. Cependant, lorsque le conducteur attend aux commandes de son véhicule à un poste de douane ou de contrôle, ce temps est considéré comme des heures de travail et non de conduite.

Heures de travail :

La période pendant laquelle les services du conducteur sont requis par l'exploitant ou par la personne qui fournit les services d'un conducteur, pour travailler, incluant les heures de conduite et d'attente. Les heures de travail incluent, par exemple, les activités suivantes: faire la vérification avant départ, remplir des rapports, attendre lors du chargement ou du déchargement, réparer le véhicule.

Le conducteur qui attend d'être affecté à un travail doit considérer cette période comme des heures de travail. Par exemple: le conducteur qui attend un voyage au port d'attache. Par contre, si cette attente se fait à la maison, il s'agit d'une période de repos même s'il y a rémunération.

Heures de repos :

Toute période autre que les heures de travail du conducteur. Les pauses, le temps consacré aux repas, les congés, les vacances et le temps passé sur un traversier sont considérés comme des périodes de repos.

Heures de repos dans la couchette du véhicule :

Le temps passé effectivement dans la couchette du véhicule pour se reposer. La couchette doit obligatoirement être un compartiment situé dans l'habitacle du véhicule dans lequel un lit de bord est aménagé de façon permanente.

Fiche journalière des heures de conduite et de travail :

Document sur lequel le conducteur inscrit tous les renseignements concernant ses activités quotidiennes. On y retrouve une grille couvrant une période de 24 heures ainsi que certains renseignements obligatoires exigés par le règlement.

Poste de travail :

Période pendant laquelle un conducteur est au travail. À moins d'exceptions, cette période est précédée et suivie d'une période d'au moins 8 heures consécutives de repos.

Cycle de travail :

Nombre d'heures de travail et de conduite à l'intérieur d'un certain nombre de jours consécutifs. Exemple: 60 heures de travail par période de 7 jours consécutifs.

Port d'attache :

Lieu où le conducteur se présente habituellement pour travailler. Le port d'attache peut également être l'endroit où le conducteur se présente pour travailler pendant au moins 4 jours consécutifs. Un chantier peut constituer un port d'attache.

Rayon de 160 km :

Distance de 160 km à vol d'oiseau calculée à partir du port d'attache du conducteur. Ce rayon se calcule à l'aide d'une carte géographique.

Personne qui fournit les services d'un conducteur :

Cette notion s'applique lorsque l'exploitant fait appel aux services d'un conducteur qui n'est pas directement à son emploi. Par exemple :

- un conducteur fourni par une agence de conducteurs ;
- un conducteur qui serait « prêté » par un autre exploitant.

Un voiturier-remorqueur à tirage exclusif qui offre ses propres services de conducteur à un exploitant, n'est pas considéré comme une personne qui fournit les services d'un conducteur. Par ailleurs, le voiturier-remorqueur qui offre les services d'autres conducteurs que lui-même devient une personne qui offre les services d'un conducteur au sens du Code de la sécurité routière.

Les heures de conduite et de travail permises

Les règles de base

Le conducteur d'un véhicule visé doit **cesser de conduire** après avoir accumulé :

- 13 heures de conduite par poste de travail
ou
- 15 heures de travail par poste de travail.

Selon le cycle utilisé, il doit également **cesser de conduire** lorsqu'il a atteint :

- 60 heures de travail par période de 7 jours consécutifs
ou
- 70 heures de travail par période de 8 jours consécutifs
ou
- 120 heures de travail par période de 14 jours consécutifs.

Dans ce cas, le conducteur doit avoir pris au moins 24 heures consécutives de repos avant d'avoir accumulé 75 heures de travail.

Trois exceptions aux heures permises

Il est possible de prolonger les heures de conduite et de travail lors des situations suivantes.

Urgence ou danger

Pour mettre à l'abri, en cas «d'urgence ou de danger seulement», les passagers, la marchandise transportée ou le véhicule. Cette notion se rapporte aux situations exceptionnelles où le conducteur doit agir immédiatement.

La situation d'urgence ou de danger prend fin à l'endroit le plus près où le conducteur peut mettre à l'abri les passagers, la marchandise qu'il transporte ou son véhicule. Il n'y a pas de limite d'heures dans ce cas-ci.

Conditions imprévues de la route ou de la circulation

Lorsque des conditions imprévues de la route ou de la circulation occasionnent un retard, le conducteur dispose de deux heures supplémentaires de conduite ou de travail.

On fait référence ici à des événements inhabituels qui n'étaient pas prévisibles en fonction des renseignements dont disposait le conducteur ou le répartiteur au moment du départ. Ces événements imprévus doivent de plus être rattachés à l'état de la route ou aux conditions de la circulation.

À titre d'exemple, un bouchon de circulation causé par un événement imprévu, tel un accident, répond à la notion de condition imprévue de la route ou de la circulation. Par contre, un bouchon de circulation à l'heure de pointe ou un bris mécanique ne constituent pas des conditions imprévues de la route ou de la circulation. En effet, le premier événement est prévisible, alors que le second n'est pas rattaché à l'état de la route ou aux conditions de la circulation. De la même façon, une tempête de neige ou un pavé recouvert de verglas constituent des conditions imprévues de la route ou de la circulation dans la mesure où le conducteur ou le répartiteur ne connaissait pas la situation avant le départ du véhicule.

L'entretien des routes l'hiver

Dans la situation où le conducteur doit transporter la neige déblayée d'un chemin public après une accumulation de neige importante (tempête) ou lorsqu'il doit épandre des fondants ou abrasifs à la suite d'une formation de verglas, il doit **cesser de conduire** lorsqu'il a atteint le nombre maximal d'heures suivant:

- 15 heures de conduite par poste de travail
ou
20 heures de travail par poste de travail;
- 70 heures de travail par période de 7 jours consécutifs
ou
- 80 heures de travail par période de 8 jours consécutifs.

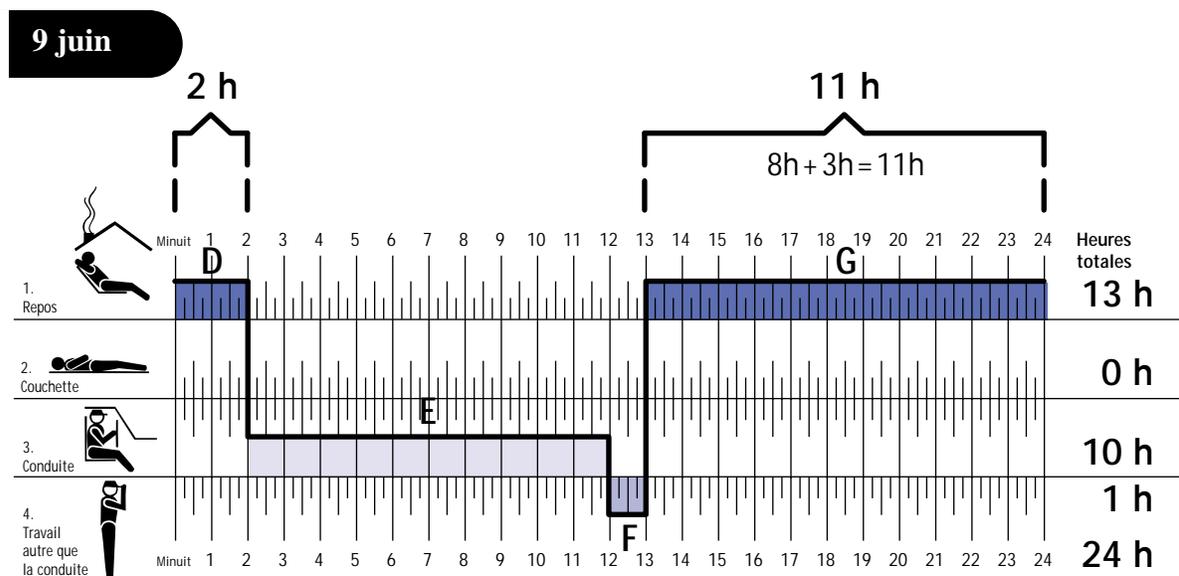
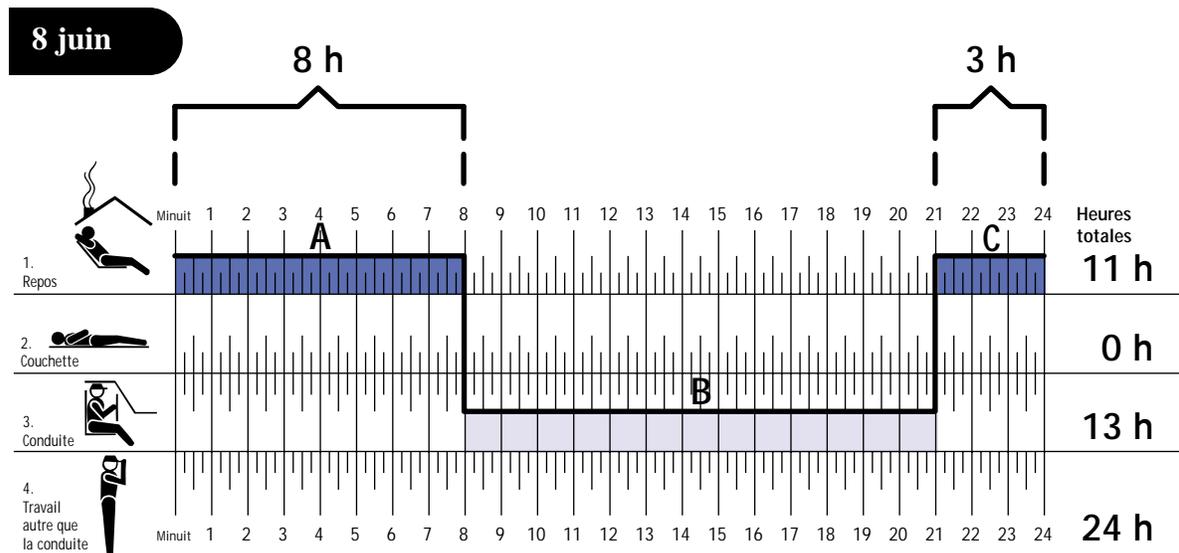
Les heures de repos obligatoires

Un conducteur doit obligatoirement avoir pris un minimum de 8 heures consécutives de repos avant de commencer un poste de travail.

Cependant, il existe deux exceptions à cette obligation, soit la règle du 1 fois par 7 jours consécutifs et la répartition du repos dans la couchette.

L'exception du 1/7

Avec la règle du 1 fois par 7 jours consécutifs (1/7), le conducteur peut réduire jusqu'à un minimum de 4 heures la période de repos obligatoire qui est de 8 heures consécutives. Cependant, il devra ajouter les heures de repos non prises à la période de repos suivante de 8 heures consécutives. Pour illustrer cette règle, voici un exemple sur 2 jours consécutifs, soit les 8 et 9 juin.



- A =** le conducteur prend 8 heures consécutives de repos avant de commencer un poste de travail le 8 juin
- B =** il conduit le 8 juin pendant 13 heures. Normalement, après 13 heures de conduite, le conducteur doit prendre 8 heures consécutives de repos, mais il décide d'utiliser la règle du 1 fois par 7 jours consécutifs.
- C et D =** il prend 3 heures de repos avant minuit le 8 juin et 2 heures de repos après minuit le 9 juin (D), soit un total de 5 heures de repos.
Donc, il manque 3 heures de repos pour respecter les 8 heures consécutives de repos exigées par la norme.
- E =** il conduit le 9 juin pendant 10 heures
- F =** il effectue du travail pendant 1 heure

G = il doit alors prendre **11 heures consécutives de repos**, soit les 8 heures de repos obligatoires, plus les 3 heures de repos manquantes provenant de C+D

Rappel : Cette exception ne tient qu'une fois pour une période de 7 jours consécutifs. Le conducteur devra attendre au moins 7 jours avant de s'en prévaloir à nouveau.

La répartition des heures de repos dans la couchette

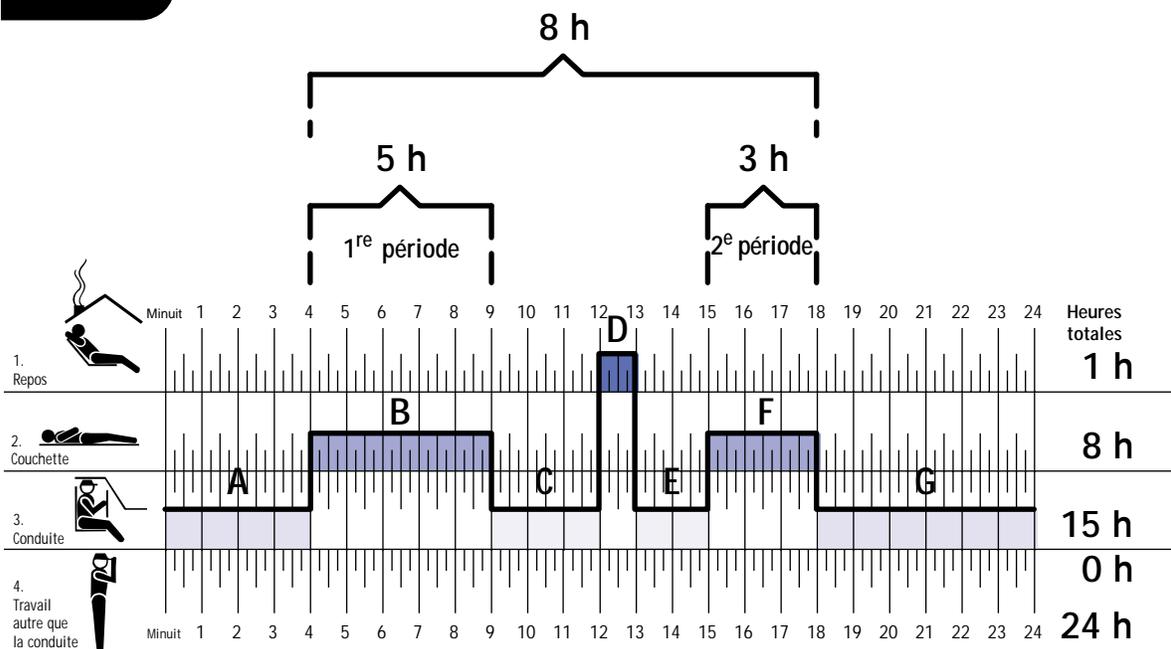
Important : Le véhicule doit être muni d'une couchette pour que le conducteur puisse se prévaloir de cette exception.

Le conducteur peut utiliser la couchette de son véhicule pour répartir ses 8 heures de repos obligatoires en 2 périodes distinctes. Pour ce faire, les conditions suivantes doivent être respectées :

- la plus courte période dans la couchette doit être d'au moins 2 heures ;
- on doit obtenir un minimum de 8 heures lorsqu'on additionne deux périodes de couchette ;
- le total des heures de conduite précédant et suivant immédiatement **chaque** période dans la couchette ne doit pas dépasser 13 heures.

Voici la façon de procéder pour vérifier le respect de la réglementation.

12 août



← →
Période de conduite avant et après la première période dans la couchette (B) = 9 heures de conduite.

← →
Période de conduite avant et après la deuxième période dans la couchette (F) = 11 heures de conduite.

1^{re} étape :

Vérifier si les 2 périodes passées dans la couchette totalisent 8 heures de repos et plus :

B : 1^{re} période dans la couchette = 5 heures

F : 2^e période dans la couchette = 3 heures

TOTAL : 8 heures

Ici, la réglementation est respectée, puisque les 2 périodes de repos dans la couchette totalisent au moins 8 heures de repos.

2^e étape :

Vérifier si les heures de conduite qui précèdent et qui suivent immédiatement une période de repos dans la couchette ne dépassent pas 13 heures.

B = 1^{re} période dans la couchette. Compter les heures de conduite avant et après cette 1^{re} période dans la couchette.

A = 4 heures de conduite, soit de 24 h à 4 h.

C = 3 heures de conduite, soit de 9 h à 12 h.

E = 2 heures de conduite, soit de 13 h à 15 h.

TOTAL : 9 heures de conduite avant et après la 1^{re} période passée dans la couchette. La réglementation est respectée.

F = 2^e période dans la couchette. Compter les heures de conduite avant et après cette 2^e période dans la couchette.

C = 3 heures de conduite, soit de 9 h à 12 h.

E = 2 heures de conduite, soit de 13 h à 15 h.

G = 6 heures de conduite, soit de 18 h à 24 h.

TOTAL : 11 heures de conduite avant et après la 2^e période dans la couchette. La réglementation est respectée.

La fiche journalière des heures de conduite et de travail

Le conducteur doit remplir une fiche journalière composée d'un original et d'une copie. Voici un exemple d'une fiche journalière réglementaire :

- Avant le départ
- En cours de déplacement
- À la fin du poste de travail

La fiche journalière des heures de conduite et de travail

Année: *2000* Mois: *08* Jour: *12*

Immatriculation du véhicule: *L-12345*

Odomètre au départ: *195 648*

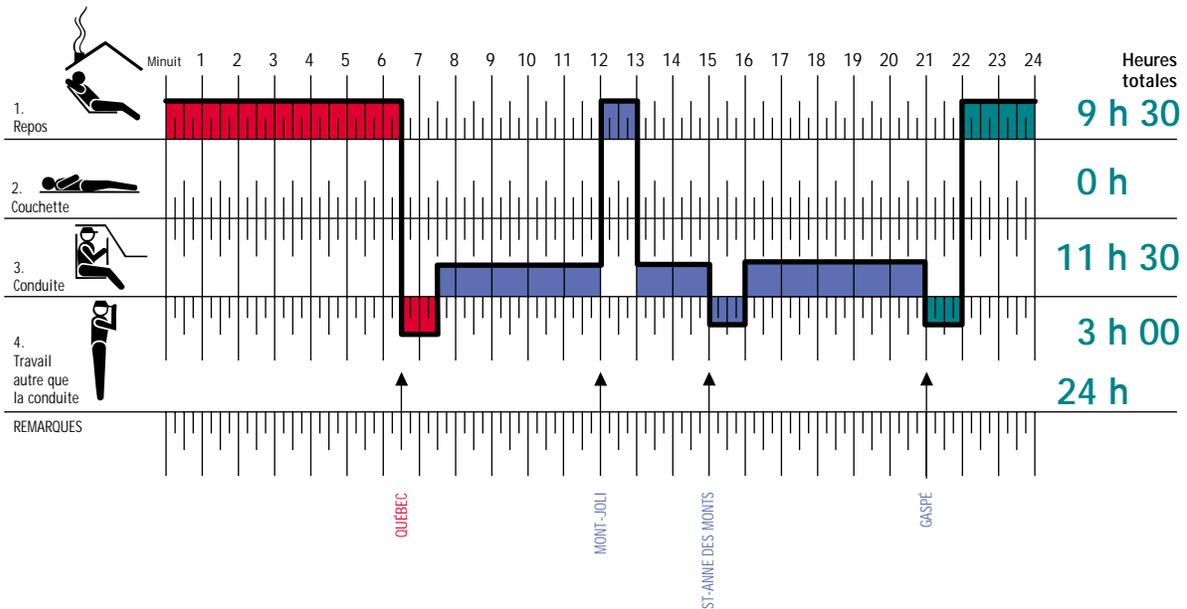
KM conduits: *703*

Nom du conducteur: *Jean Prudent*

Nom du 2^e conducteur: *Jean Larue*

Exploitant: *ABC Transport inc.*

Adresse de l'exploitant: *1464 boul. de la Sécurité, Québec G1G 3N1*



Signature du conducteur: *Jean Prudent*

Voici comment remplir la fiche journalière :

Avant le départ, le conducteur inscrit (voir inscriptions en rouge) :

- la date du jour en cours ;
- la lecture de l'odomètre au départ ;
- son nom ;
- le numéro de la plaque d'immatriculation du véhicule automobile ou le numéro de l'unité si ce dernier est inscrit au certificat d'immatriculation ;
- le nom de l'exploitant ainsi que l'adresse complète de son établissement ;
- le nom du conducteur de relève, lorsqu'il travaille en équipe ;
- l'heure du début de la période de 24 heures si la grille ne débute pas à minuit ;
- le tracé sur la grille illustrant ses activités de la journée avant de prendre la route. Ici, l'exemple démontre que le conducteur a tracé, à la section repos, une ligne de minuit à 6 h 30 et, par la suite, une ligne à la section travail, de 6 h 30 à 7 h 30. De plus, à la section Remarques, il a inscrit le lieu de départ, soit Québec.

En cours de déplacement, il doit (voir inscriptions en bleu) :

- remplir la grille en indiquant, par un trait continu, chacune des activités effectuées. L'exemple illustre que le conducteur arrive à Mont-Joli à midi pour une période de repos jusqu'à 13 h. Avant de prendre la route à 13 h, toutes les activités depuis 7 h 30 doivent être tracées sur la grille.

Important : Ce tracé doit être inscrit par le conducteur au moment de chaque changement d'activité.

- À la section Remarques, toujours indiquer le lieu où s'effectue chaque changement d'activité.

À la fin du poste de travail, il inscrit (voir inscriptions en vert) :

- sur la grille, la dernière activité de son poste de travail ;
- le total des heures effectuées pour chaque activité (conduite - travail - repos - couchette) ;
- le kilométrage parcouru depuis le début du poste de travail ;
- sa signature.

Quand un conducteur est-il exempté de remplir la fiche journalière ?

Le conducteur qui répond aux **deux** conditions suivantes n'est pas obligé de remplir la fiche journalière :

- 1^e il circule à l'intérieur d'un rayon de 160 km de son port d'attache ;
- 2^e il revient à son port d'attache à l'intérieur d'un délai de 15 heures consécutives.

Dans ce cas, l'exploitant doit compléter un document dans lequel il inscrit, pour chaque jour, l'heure du début et de la fin des heures de travail ainsi que le total des heures travaillées de la journée. C'est ce que l'on appelle la «feuille de temps». Lorsque le conducteur n'est pas l'employé de l'exploitant, ce dernier doit transmettre une copie de ce document à la personne qui lui fournit les services de ce conducteur.

Important : Même si le conducteur n'est pas tenu de remplir la fiche journalière, il se doit de respecter le nombre maximal d'heures prescrites de conduite, de travail et de repos.

Diverses particularités pour remplir la fiche journalière

Le conducteur qui sort occasionnellement du rayon de 160 km

Le conducteur qui sort occasionnellement du rayon de 160 km doit remplir une fiche journalière réglementaire pour cette journée. Il doit en outre inscrire à la section Remarques le total des heures travaillées des 6, 7 ou 13 jours précédents, selon le cycle qu'il utilise. Par exemple : «Total des heures travaillées pour les 7 jours précédents : 45 heures. »

Le voyage à deux conducteurs

La fiche journalière est personnelle à tout conducteur de véhicule lourd. Par conséquent, lors d'un voyage effectué en équipe de deux conducteurs, chacun doit remplir sa propre fiche journalière et y inscrire le nom du conducteur de relève.

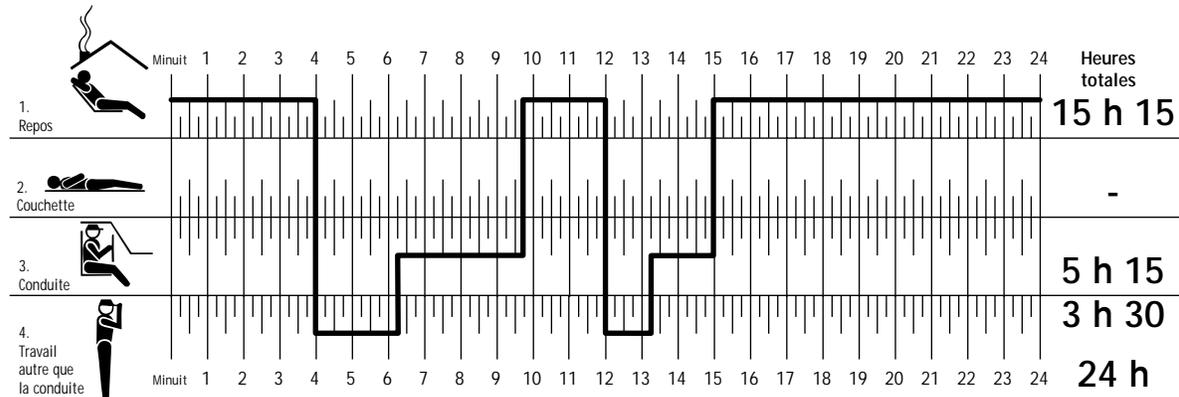
Le conducteur de nuit

Lorsqu'un conducteur de nuit utilise une grille qui couvre une période de minuit à minuit, il doit noter ou mémoriser la lecture de l'odomètre à minuit afin d'inscrire cette information à sa fiche journalière dès le prochain arrêt. Cela lui permet de calculer la distance parcourue dans la journée qui se termine et d'indiquer sur sa nouvelle fiche journalière la lecture de l'odomètre de la journée qui débute.

Les arrêts multiples

Certains parcours demandent au conducteur d'effectuer plusieurs arrêts consécutifs très rapprochés (ex. : à l'intérieur de la ville) afin de prendre ou livrer de la marchandise. Ces parcours exigent du conducteur une gymnastique fort complexe lorsque vient le moment de tracer le temps des activités sur la grille. Ainsi, la Société propose une méthode pour simplifier le travail du conducteur.

Il s'agit de regrouper les heures de conduite et les heures de travail de la façon suivante :



Au milieu du parcours ou de la journée, à l'heure du dîner par exemple, le conducteur regroupe tous les temps de cueillette et de livraison et les inscrit au moyen d'une ligne continue à la section Travail. On voit dans l'exemple que le temps de travail pour la matinée est de 2 h 15, qu'on a inscrit de 4 h à 6 h 15.

Le même principe s'applique pour la conduite. Ainsi, le conducteur additionne le temps consacré à la conduite et trace une ligne continue à la section Conduite. Dans l'exemple, le temps de conduite pour la matinée est 3 h 30, qu'on a inscrit de 6 h 15 à 9 h 45. Il est très important de toujours inscrire le travail en premier lieu, suivi du temps consacré à la conduite.

Ainsi, lorsque le conducteur reprend le travail à midi, sa grille doit comprendre toutes les activités de l'avant-midi. La méthode se répète pour la seconde partie de la journée, c'est-à-dire inscrire le temps de travail en premier, suivi du temps de conduite et compléter sa fiche journalière pour cette journée.

Les jours de repos ou de congé

Les jours de congé doivent obligatoirement être inscrits dans la fiche journalière. Il existe diverses méthodes pour simplifier l'inscription de cette information à la fiche journalière. Voici deux exemples utilisés le plus fréquemment.

Supposons qu'un conducteur prend 2 jours de congés consécutifs, soit les 4 et 5 octobre.

1^{re} méthode: Le conducteur utilise une seule fiche journalière et trace, à la section Repos, une ligne continue couvrant une période de 24 heures. À la section Remarques, il inscrit les mots «en congé les 4 et 5 octobre», et il signe la fiche journalière :

Exemple A :

Grille pour les journées du 4 et 5 octobre

La fiche journalière des heures de conduite et de travail

Année: Mois: Jour:

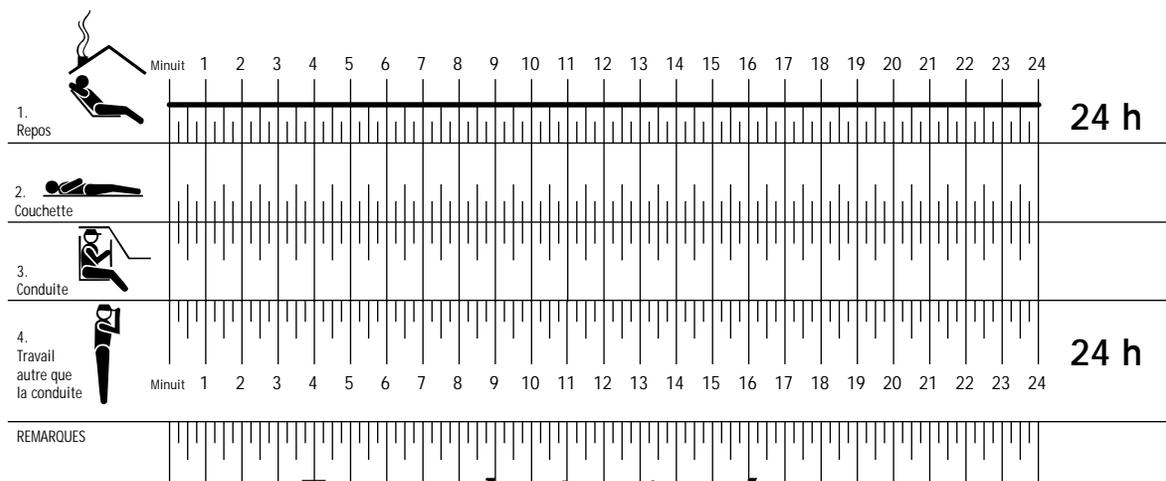
Immatriculation du véhicule:

Odomètre au départ: KM conduits:

Nom du conducteur: *Jean Prudent* Nom du 2^e conducteur:

Exploitant:

Adresse de l'exploitant:



En congé les 4 et 5 octobre

Signature du conducteur: *Jean Prudent*

2^e méthode : Considérant que le conducteur reprend le travail le 6 octobre, il est donc tenu de remplir une fiche journalière pour cette journée. Ainsi, avant le départ du 6 octobre, il peut inscrire à la section Remarques la note « *congé les 4 et 5 octobre* ».

Exemple B :

Grille pour la journée du 6 octobre

La fiche journalière des heures de conduite et de travail

Année: *2000* Mois: *10* Jour: *06*

Immatriculation du véhicule: *L12345*

Odomètre au départ: *136 898*

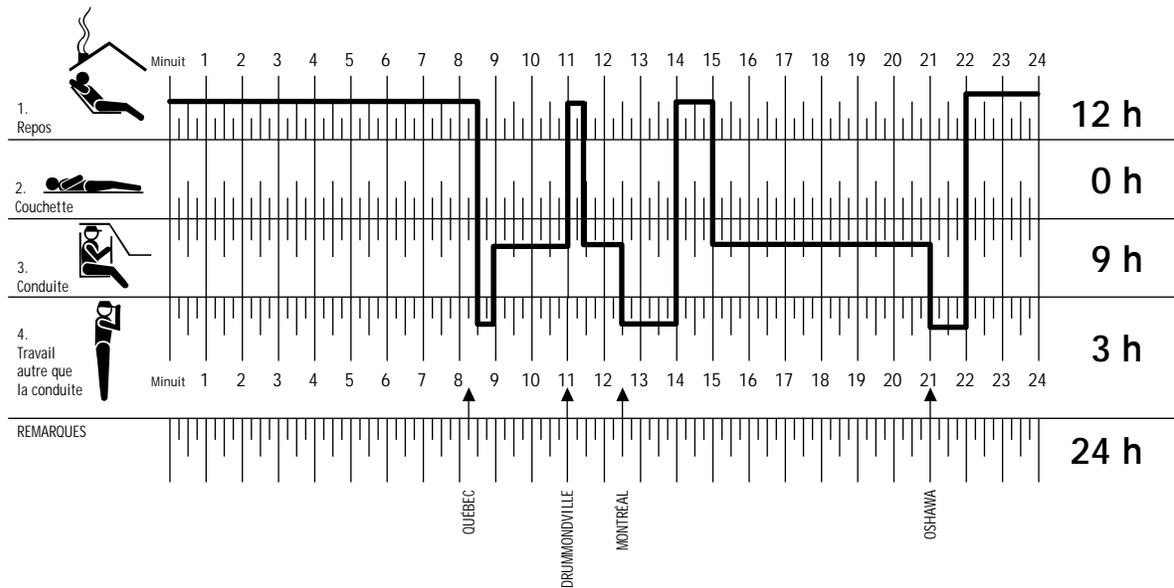
KM conduits: *870*

Nom du conducteur: *Jean Larue*

Nom du 2^e conducteur: *Jos Prudent*

Exploitant: *ABC Transport inc.*

Adresse de l'exploitant: *423 boul. de la Sécurité, Québec G1Z 1Z1*



En congé les 4 et 5 octobre

Signature du conducteur: *Jean Larue*

Le conducteur relevé temporairement de ses fonctions

Le Règlement précise que les heures d'attente sont considérées comme des heures de travail. Toutefois, le conducteur peut se déclarer «au repos» pendant cette période d'attente, à condition que **l'exploitant confirme par écrit** qu'il le relève temporairement de ses fonctions.

Pour être valide, les conditions suivantes doivent être respectées:

- durant la période où le conducteur est relevé de ses fonctions, celui-ci peut effectuer les activités de son choix et quitter, s'il le désire, les lieux où se trouve le véhicule;
- l'exploitant doit donner les **renseignements suivants par écrit** :
 - la date;
 - la durée de la période pendant laquelle le conducteur est relevé de ses fonctions (exemple : 3 h 30);
 - une mention claire indiquant que le conducteur est relevé de ses fonctions et responsabilités à l'égard du véhicule, du chargement ou des passagers;
 - la signature de l'exploitant.

Ce document peut être présenté sous forme de télécopie ou de lettre. Il doit demeurer à bord du véhicule, selon le cycle utilisé par le conducteur (6, 7 ou 13 jours). Une mention à la fiche journalière est également acceptée. Dans ce cas, le conducteur doit indiquer le nom de la personne qui l'a relevé de ses fonctions. Par exemple ; «relevé de mes fonctions par Prudence Larue, répartiteure, de 10 h à midi».

Les documents à conserver à bord du véhicule

Le conducteur doit conserver en tout temps dans son véhicule :

- les fiches journalières des 6, 7 ou 13 jours précédents, selon le cycle utilisé ;
- la fiche journalière de la journée en cours, remplie jusqu'à la fin de l'activité en cours ;
- les documents concernant le voyage, notamment les reçus d'essence, les connaissements, les reçus de livraison ;
- lorsque c'est le cas, le document attestant que le conducteur a été relevé de ses fonctions pour une période donnée. Ce document doit être conservé à bord du véhicule pour la période de référence du registre, soit 6, 7 ou 13 jours.

Le conducteur doit remettre tous ces documents à l'exploitant tous les 7 jours ou à la fin du voyage si celui-ci dure plus de 7 jours. Si le conducteur n'est pas l'employé de l'exploitant, ces documents doivent également être transmis à la personne qui fournit les services du conducteur.

Note : un voiturier-remorqueur à tirage exclusif, qui conduit son propre véhicule, n'est pas considéré comme un exploitant. Toutefois, il doit conserver ses fiches journalières en tant que conducteur d'un véhicule lourd. Il doit donc conserver à bord de son véhicule les fiches journalières des 6, 7 ou 13 jours précédant le jour en cours, selon le cycle qu'il utilise.

La fiche récapitulative, un outil indispensable

Même si le conducteur **n'est pas obligé de remplir** la fiche récapitulative, celle-ci peut lui être très utile. Elle lui permet, en effet, de déterminer de façon précise le nombre d'heures de conduite et de travail effectuées pendant les jours précédant la journée en cours et le nombre d'heures qu'il pourra effectuer le lendemain. Cette fiche peut être utilisée pour calculer les heures en tenant compte du cycle utilisé par le conducteur, soit :

- le cycle de 7 jours / 60 heures ;
ou
- le cycle de 8 jours / 70 heures ;
ou
- le cycle 14 jours / 120 heures.

Exemple d'une fiche récapitulative pour un cycle **de 60 heures sur 7 jours**

60 h / 7 jours

		1	2	3	4	5
		Heures travaillées de la journée				
Les 6 jours consécutifs pour le mois précédent -Avril-			0 0 10 8	Total des heures travaillées - des 7 derniers jours	Total des heures travaillées - des 6 derniers jours	Heures de travail disponibles demain - 60 moins colonne 4
			9 10			
Mai	1	9	46	46	14	
	2	8	54	54	6	
	3	6	60	50	10	
	4	0	50	42	18	
	5	15	57	48	12	
	6					
	7					

Signification de chacune des colonnes de la fiche :

1. La première colonne de gauche (colonne portant le numéro 1) indique la date du mois en cours. Dans l'exemple, il s'agit du mois de mai, qui compte 31 jours, soit de 1 à 31.
2. Les 6 premières cases de la deuxième colonne correspondent au total des heures travaillées pour chacun des 6 derniers jours du mois précédent. Dans l'exemple, le mois précédent est le mois d'avril, lequel compte 30 jours.

Les autres chiffres de la colonne indiquent le total des heures de conduite et de travail effectuées pour chacune de ces journées. Par exemple, le 1^{er} mai, le conducteur a effectué 9 heures de conduite et de travail, et le 2 mai, il en a effectué 8, et ainsi de suite jusqu'au 5 mai où il a travaillé (travail et conduite) pendant 15 heures.

3. La troisième colonne indique le total des heures travaillées (conduite et travail) pendant les 7 derniers jours, soit du 25 avril au 1^{er} mai inclusivement. Au 1^{er} mai, le conducteur a accumulé 46 heures, soit le total des 7 derniers jours (6 jours en avril et 1 journée en mai).
4. La quatrième colonne indique le total des heures travaillées pendant les 6 derniers jours, soit du 26 avril au 1^{er} mai inclusivement. Ainsi, le conducteur a donc travaillé 46 heures pendant les 6 derniers jours. On compte les heures à rebours, en commençant par le 1^{er} mai et en remontant aux 5 derniers jours d'avril.
5. La cinquième colonne indique au conducteur le nombre d'heures de travail disponibles le lendemain pour se conformer à la réglementation relative au cycle de 60 heures par 7 jours consécutifs. Pour cela, il doit soustraire de 60 heures, soit le nombre d'heures maximal du cycle choisi, le nombre total des heures travaillées pendant les 6 derniers jours. Donc, 60 heures moins colonne 4 (46 heures) = 14 heures de travail disponibles. Le même exercice pour le 2 mai, à savoir: 60 heures moins colonne 4 (54 heures) = 6 heures de travail disponibles pour le 3 mai. Et ainsi de suite à chaque jour.

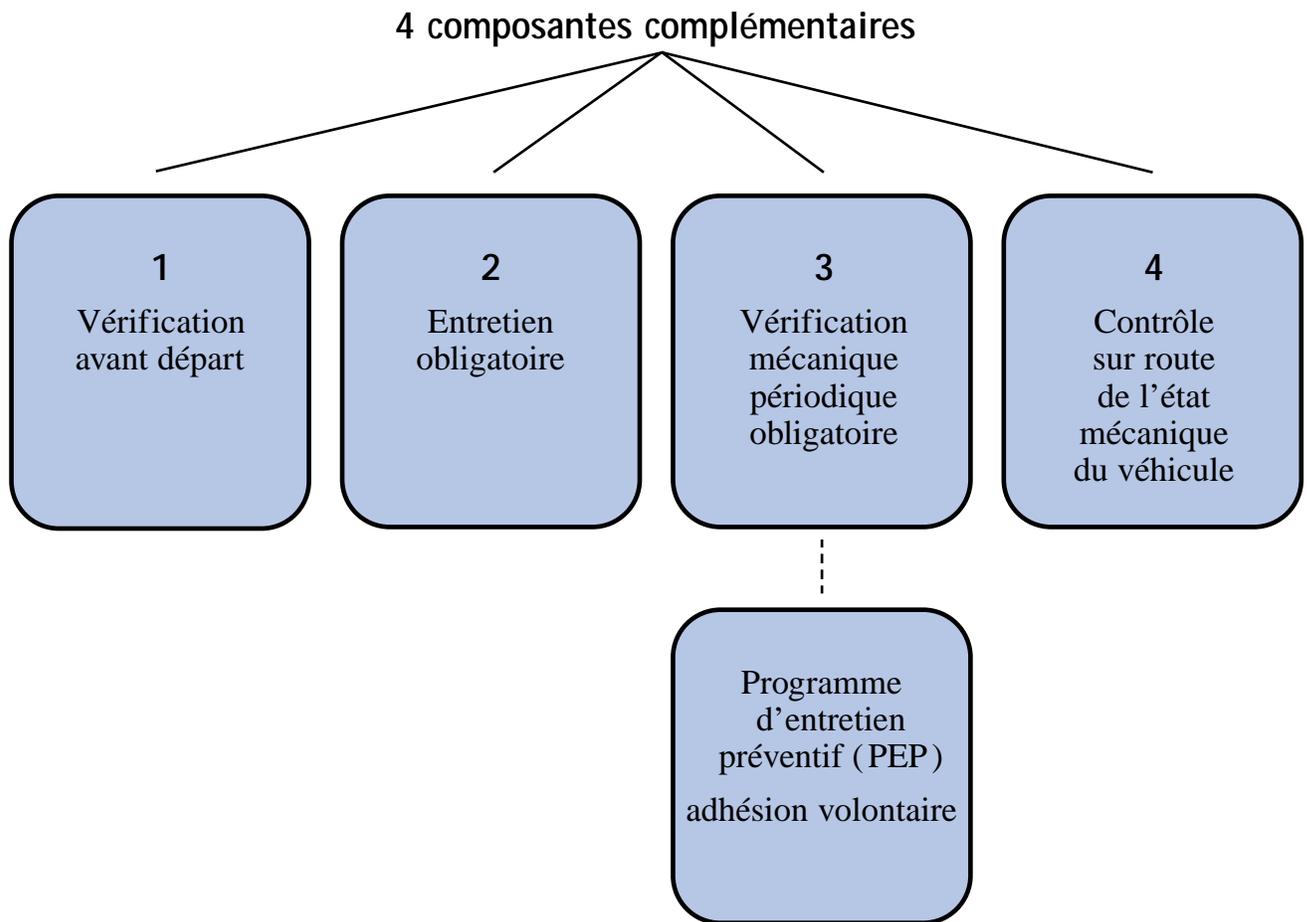
Le conducteur doit faire le calcul de ses heures travaillées de la même façon pour les 2 autres cycles, soit celui de 70 heures par 8 jours consécutifs et celui de 120 heures par 14 jours consécutifs. Il doit cependant utiliser une fiche correspondant à chacun des cycles utilisés.

Les obligations de l'exploitant et de la personne qui fournit les services d'un conducteur

Obligation	Article du CSR*	Amendes
L'exploitant doit :		
<ul style="list-style-type: none"> s'assurer, par un contrôle efficace, que le conducteur respecte les heures de conduite et de travail 	519.24	700 à 2100 \$
<ul style="list-style-type: none"> s'assurer que le conducteur inscrive sur la fiche journalière toute l'information requise par le règlement 	519.22	700 à 2100 \$
<ul style="list-style-type: none"> s'assurer que l'information inscrite à la fiche journalière soit juste et véridique 	519.45	700 à 2100 \$
<ul style="list-style-type: none"> s'assurer que le conducteur conserve à bord du véhicule la fiche journalière des heures de conduite et de travail ainsi que les documents concernant le voyage 	519.22	700 à 2100 \$
<ul style="list-style-type: none"> s'assurer que le conducteur lui remette copie de ses fiches journalières ainsi que les documents concernant le voyage 	519.24	700 à 2100 \$
<ul style="list-style-type: none"> lorsque le conducteur n'est pas tenu de remplir une fiche journalière, tenir un document indiquant les heures de début et de fin ainsi que le total des heures travaillées chaque jour (feuille de temps) 	519.23	700 à 2100 \$
<ul style="list-style-type: none"> conserver, pour une période de 12 mois, les fiches journalières, les documents se rapportant au voyage ainsi que la feuille de temps 	519.20	700 à 2100 \$
<ul style="list-style-type: none"> lorsque le conducteur n'est pas l'employé de l'exploitant, ce dernier doit obtenir de la personne qui lui offre les services de ce conducteur, copie de ses fiches journalières 	519.25	700 à 2100 \$
La personne qui fournit les services d'un conducteur doit :		
<ul style="list-style-type: none"> s'assurer que l'information inscrite à la fiche journalière soit juste et véridique 	519.45	700 à 2100 \$
<ul style="list-style-type: none"> transmettre à l'exploitant les fiches journalières ou la feuille de temps du conducteur 	519.26	700 à 2100 \$
<ul style="list-style-type: none"> conserver, pour une période de 12 mois, les fiches journalières, les documents se rapportant au voyage ainsi que la feuille de temps 	519.20	700 à 2100 \$

* CSR : Code de la sécurité routière

Le programme de vérification mécanique



La vérification avant départ

Objectif

Éviter qu'un véhicule en mauvais état mécanique prenne la route, afin de réduire les risques d'accidents routiers.

Principe directeur

Prévoir une vérification mécanique sommaire d'un véhicule lourd avant chaque utilisation.

Les véhicules visés

1. Les véhicules routiers suivants dont la masse nette est de plus de 3000 kg :

- camion (incluant notamment les bétonnières et les nacelles) ;
- remorque et semi-remorque ;
- véhicule de transport d'équipement (ex. : compresseur, foreuse de puits, pompe à béton, grue montée sur un châssis de camion) ;
- véhicule d'urgence (ex. : ambulance, véhicule routier de service d'incendie, véhicule d'intervention).

2. Les véhicules suivants, quelle que soit leur masse nette :

- autobus ;
- dépanneuse ;
- minibus ;
- véhicule transportant des matières dangereuses nécessitant l'apposition de plaques d'identification.

3. Les ensembles de véhicules totalisant plus de 3000 kg, composés de véhicules pesant chacun moins de 3000 kg de masse nette dont la remorque ou la semi-remorque mesure plus de 10 m.

Les véhicules exemptés

- Véhicule-outil (voir définition à la page 18, ex. : niveleuse, rouleau compresseur, grue non montée sur un châssis de camion) ;
- véhicule lourd utilisé lors d'un sinistre ;

- véhicule lourd utilisé par une personne physique pour son usage personnel (ex. : camion utilisé pour déménager ses propres biens, motorisé, véhicule récréatif);
- véhicule routier de service d'incendie appartenant à une municipalité de moins de 25 000 habitants et située à l'extérieur d'une communauté urbaine;
- véhicule dont la masse nette est inférieure à 3000 kg, transportant des matières dangereuses en quantité ne nécessitant pas l'apposition de plaques d'identification;
- camion porteur de 2 ou 3 essieux utilisé pour le transport de produits non transformés provenant de la ferme, de la forêt ou de la pêche, à la condition que l'exploitant du véhicule soit le producteur (voir des exemples de produits selon qu'ils sont transformés ou non, à la page 19);
- tracteur de ferme et machinerie agricole au sens du *Règlement sur l'immatriculation*, ainsi que remorque de ferme au sens du *Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers*.

Qu'est-ce qu'une vérification avant départ ?

Il s'agit d'une vérification visuelle et auditive des éléments accessibles du véhicule. Ainsi, le responsable du véhicule sera en mesure de prendre les dispositions pour faire corriger les défauts ainsi détectés.

Qui effectue la vérification avant départ ?

C'est le conducteur qui a la responsabilité d'effectuer la vérification avant départ du véhicule lourd qu'il conduit. Il est également responsable de relever toute défécuosité pouvant survenir en cours de route.

Une exception

Dans le cas d'un autobus, la vérification avant départ peut être effectuée par un préposé à l'entretien. Ce dernier devient alors responsable de la vérification faite sur le véhicule et du rapport à remplir lorsque requis.

Quand effectuer la vérification avant départ ?

À chaque poste de travail (voir définition de poste de travail à la page 20), le conducteur doit effectuer une vérification du véhicule lourd avant de prendre la route. De plus, si ce dernier change de véhicule ou encore s'il utilise, au cours de son poste de travail, une nouvelle remorque ou semi-remorque, il doit en effectuer la vérification avant de l'utiliser.

Modalités particulières pour certains véhicules

Dans le cas d'un autobus, d'un minibus, d'une dépanneuse et d'un véhicule d'urgence, la vérification doit être effectuée avant chaque départ **ou** dans les 24 heures précédant un départ. Pour un autobus et un minibus, les samedis, les dimanches et les jours fériés ne sont pas comptés dans le délai de 24 heures, à la condition que le véhicule demeure immobilisé durant ces journées.

Il est à remarquer ici que, lorsqu'il y a changement de conducteur à l'intérieur de la période de 24 heures, la vérification doit être faite par chacun des conducteurs appelés à conduire le véhicule, à moins que les conditions suivantes soient respectées :

- le conducteur signe le rapport rédigé par le conducteur qui a effectué la vérification avant lui à l'intérieur du délai de 24 heures. Pour se prévaloir de cette disposition, un rapport doit obligatoirement être complété, même si le véhicule circule à l'intérieur d'un rayon de 160 km (voir section portant sur le rapport de vérification avant départ qui suit).

Important : Cette condition suppose une relation de confiance entre les conducteurs, puisqu'en contresignant le rapport du conducteur précédent le conducteur accepte l'information qui s'y trouve et en devient responsable comme s'il avait lui-même fait la vérification avant départ.

- la vérification est effectuée par un préposé à l'entretien, ce qui est possible uniquement dans le cas d'une ambulance, d'un autobus et d'un minibus.

Les éléments du véhicule à vérifier

Lors de la vérification avant départ, les éléments et systèmes suivants doivent être vérifiés :

- les freins de service ;
- le frein de stationnement ;
- le mécanisme de direction ;
- l'éclairage et la signalisation ;
- les pneus ;
- le klaxon ;
- les essuie-glaces et le lave-glace ;
- les rétroviseurs ;
- le dispositif d'attelage ;
- les roues ;
- le matériel de secours ;
- la suspension ;
- le cadre de châssis ;
- les appareils d'arrimage.

Il est important de souligner que, lors de la vérification, il est possible de déceler deux types de défauts, soit la défectuosité mineure ou la défectuosité majeure.

La défectuosité mineure

Il s'agit d'une défectuosité qui ne présente pas de risque immédiat pour la sécurité des usagers de la route, mais qui peut, dans certains cas, se dégrader rapidement. Après avoir été constatée et inscrite au rapport de vérification, la défectuosité doit être réparée dans les 48 heures.

La défectuosité majeure

Il s'agit d'une défectuosité qui présente un risque immédiat pour la sécurité des usagers de la route. Il est interdit de conduire ou de laisser circuler un véhicule qui présente une défectuosité majeure.

Pour plus d'information sur les types de défauts, voir le Guide de vérification mécanique publié par la SAAQ.

Le rapport de vérification avant départ

Une fois la vérification avant départ complétée, un rapport de vérification doit être rempli par la personne qui a procédé à cette vérification, à savoir le conducteur ou le préposé à l'entretien. Le rapport de vérification peut se présenter sous diverses formes. Voici un exemple de rapport qui contient toute l'information réglementaire (page 43).

Rapport de vérification avant départ

Date : _____

Immatriculation ou no d'unité du véhicule : _____

Immatriculation ou no d'unité de (des) la remorque(s) : _____

Éléments à vérifier :	Correct	Défectueux
Freins de service		
Frein de stationnement		
Direction		
Éclairage et signalisation		
Pneus		
Roues		
Klaxon		
Essuie-glaces et lave-glace		
Rétroviseurs		
Dispositif d'attelage		
Matériel de secours		
Suspension		
Cadre de châssis		
Appareils d'arrimage		
Aucune déféctuosité décelée lors de la vérification avant départ :		
Commentaires (nature de la déféctuosité) : _____		
Nom du conducteur _____		
Signature du conducteur _____		
Signature du préposé à l'entretien (autobus, minibus ou ambulance) _____		
Signature de l'exploitant ou représentant, s'il y a déféctuosité _____		

(reproduction autorisée)

Note: Lorsque la vérification avant départ est effectuée par un préposé à l'entretien, ce dernier doit signer le rapport ainsi que le ou les conducteurs du véhicule.

Le rapport de vérification sert à informer l'exploitant et le propriétaire du véhicule de toute défectuosité afin qu'ils prennent les dispositions pour faire les réparations qui s'imposent. Ainsi :

- le rapport de vérification doit être conservé à bord du véhicule pour la journée en cours ;
- le conducteur doit obligatoirement noter, dans le rapport de vérification, toutes les défectuosités décelées pendant le voyage ;
- le conducteur doit remettre le rapport de vérification à l'exploitant dès son retour. Si l'exploitant n'est pas le propriétaire du véhicule, il doit transmettre une copie du rapport au propriétaire ;
- lorsqu'il y a défectuosité, le conducteur doit remettre le rapport à l'exploitant sans délai (par exemple, l'envoyer par télécopieur lorsqu'il est en route). L'exploitant, pour sa part, doit signer le rapport de vérification dès qu'il le reçoit ;
- dans le cas d'un ensemble de véhicules, il peut y avoir un rapport pour chaque véhicule ou un rapport dans lequel on notera les observations pour les deux (ou trois) véhicules. Il faudra alors s'assurer que le numéro d'immatriculation ou d'unité de chaque véhicule soit bien inscrit dans le rapport. Il faudra également s'assurer que le propriétaire de chaque véhicule reçoive le rapport pour pouvoir corriger les défectuosités trouvées.

Note: La SAAQ recommande d'utiliser deux formulaires distincts pour le rapport de vérification avant départ et pour la fiche journalière des heures de conduite et de travail. En effet, le rapport de vérification avant départ doit suivre le véhicule, alors que la fiche journalière doit suivre le conducteur. Il est donc plus facile de gérer ces deux documents lorsqu'ils sont séparés. Toutefois, un conducteur peut, s'il le désire, utiliser un seul formulaire pour les deux sujets en utilisant le recto pour les heures de conduite et le verso pour le rapport de vérification avant départ. Cette façon de faire est pratique pour le conducteur qui conduit toujours le même véhicule.

Exemption de remplir le rapport

Le conducteur ou le préposé à l'entretien est exempté de remplir le rapport lorsque **les deux** conditions suivantes sont respectées:

- le véhicule circule à l'intérieur d'un rayon de 160 km de son port d'attache (voir définitions dans le chapitre sur les heures de conduite et de travail, page 21);
- il n'y a aucune défectuosité détectée lors de la vérification avant départ ou pendant le voyage.

Même si le rapport n'a pas à être rempli, un formulaire de rapport doit toujours être à bord du véhicule pour permettre au conducteur de noter toute défectuosité qui peut survenir en cours de route.

Malgré cette exemption, la SAAQ recommande de toujours remplir le rapport de vérification avant départ. De cette façon, on s'assure d'être toujours conforme à la réglementation et on simplifie la gestion de ces rapports. Cette suggestion est particulièrement vraie pour les véhicules qui sortent occasionnellement du rayon de 160 km.

Diverses modalités d'application de la vérification avant départ

Lors d'un voyage en équipe

Lorsqu'un voyage est effectué en équipe de deux conducteurs, la méthode suivante doit être utilisée :

Le premier conducteur procède à la vérification avant départ et remplit le rapport de vérification. Le conducteur de relève au moment de prendre le volant devra à son tour procéder à la vérification avant départ et remplir un nouveau rapport.

Lorsque le conducteur utilise la couchette de son véhicule

Le conducteur qui utilise la couchette de son véhicule pour une période de 8 heures consécutives et plus doit effectuer une vérification de son véhicule avant de prendre la route.

Par ailleurs, le conducteur qui utilise la couchette de son véhicule pour répartir les 8 heures de repos obligatoires en deux périodes distinctes doit effectuer une vérification avant départ lorsqu'il entreprend son voyage. Par la suite, il pourra faire une vérification toutes les 24 heures, tant qu'il n'est pas revenu à une période d'au moins 8 heures consécutives de repos. En procédant ainsi, le conducteur remplit un rapport de vérification par jour.

Lorsque le poste de travail du conducteur couvre deux journées

Il n'est pas nécessaire de faire une nouvelle vérification avant départ lorsqu'on change de date à l'intérieur d'un même poste de travail.

Le poste de travail est la période de temps pendant laquelle le conducteur est au travail (quart de travail). Cette période est précédée et suivie d'au moins 8 heures consécutives de repos. Tant que le conducteur est à l'intérieur de cette période de travail, il n'a pas à refaire une vérification avant départ s'il ne change pas de véhicule.

Exemple : Jean part le lundi soir à 22 h après avoir effectué la vérification avant départ. Il conduit son véhicule jusqu'à 2 h et s'arrête pour prendre un café. Il n'a pas à refaire une vérification avant départ, même si la journée du mardi est débutée. En effet, il ne commence pas un nouveau poste de travail; il poursuit plutôt le voyage qu'il a commencé avec le même véhicule. Par contre, il devra effectuer une nouvelle vérification dans la journée de mardi si, après une période de repos de 8 heures consécutives et plus, il reprend la route à nouveau.

Les obligations de l'exploitant et du propriétaire d'un véhicule lourd

Obligation	Article du CSR*	Amendes
L'exploitant doit :		
<ul style="list-style-type: none"> s'assurer que le conducteur ou, selon le cas, le préposé à l'entretien effectue la vérification avant départ du véhicule lourd sous sa responsabilité 	519.15	700 à 2100 \$
<ul style="list-style-type: none"> placer un rapport de vérification dans chaque véhicule lourd sous sa responsabilité 	519.16	700 à 2100 \$
<ul style="list-style-type: none"> s'assurer que le conducteur inscrive toute l'information requise au rapport de vérification 	519.16	350 à 1050 \$
<ul style="list-style-type: none"> s'assurer que le conducteur conserve le rapport de vérification à bord du véhicule 	519.16	350 à 1050 \$
<ul style="list-style-type: none"> signer le rapport de vérification lorsqu'il y a une défectuosité 	519.16	350 à 1050 \$
<ul style="list-style-type: none"> lorsque l'exploitant n'est pas le propriétaire du véhicule, il doit sans délai informer ce dernier de toute défectuosité et lui transmettre copie du rapport de vérification 	519.16	700 à 2100 \$
<ul style="list-style-type: none"> respecter l'interdiction de circuler avec un véhicule lourd présentant une défectuosité mineure qui n'a pas été réparée dans un délai de 48 heures 	519.47	350 à 1050 \$
<ul style="list-style-type: none"> respecter l'interdiction de circuler avec un véhicule lourd présentant une défectuosité majeure 	519.47	700 à 2100 \$
<ul style="list-style-type: none"> conserver les rapports de vérification avant départ pendant 12 mois 	519.20	700 à 2100 \$
Le propriétaire du véhicule lourd (même s'il n'est pas l'exploitant de ce véhicule) doit :		
<ul style="list-style-type: none"> maintenir ses véhicules lourds en bon état 	519.15	700 à 2100 \$
<ul style="list-style-type: none"> ne pas mettre en circulation un véhicule présentant une défectuosité mineure qui n'a pas été réparée dans un délai de 48 heures 	519.17	350 à 1050 \$
<ul style="list-style-type: none"> ne pas mettre en circulation un véhicule présentant une défectuosité majeure 	519.17	700 à 2100 \$
<ul style="list-style-type: none"> obtenir de l'exploitant du véhicule les rapports de vérification avant départ 	519.18	700 à 2100 \$
<ul style="list-style-type: none"> corriger une défectuosité mineure qui lui est signalée 	519.17	350 à 1050 \$
<ul style="list-style-type: none"> corriger une défectuosité majeure qui lui est signalée 	519.17	700 à 2100 \$
<ul style="list-style-type: none"> conserver les rapports de vérification avant départ et les preuves de réparation pendant 12 mois 	519.20	700 à 2100 \$

* CSR : Code de la sécurité routière

L'entretien obligatoire

Objectif

Assurer un suivi mécanique du véhicule afin qu'il soit toujours en bon état.

Principes directeurs

- Mettre en place un mécanisme planifié d'inspections mécaniques.
- Inspecter les véhicules selon une planification prédéterminée.
- Apporter des correctifs de réparation permettant d'éviter les défauts.

Les véhicules visés

1. Les véhicules routiers suivants dont la masse nette est de plus de 3000 kg :
 - camion (incluant notamment les bétonnières et les nacelles) ;
 - remorque et semi-remorque ;
 - véhicule de transport d'équipement (ex. : compresseur, foreuse de puits, pompe à béton, grue montée sur un châssis de camion) ;
 - véhicule d'urgence (ex. : ambulance, véhicule routier de service d'incendie, véhicule d'intervention).
2. Les véhicules suivants, quelle que soit leur masse nette :
 - autobus ;
 - dépanneuse ;
 - minibus ;
 - véhicule transportant des matières dangereuses nécessitant l'apposition de plaques d'identification.

Les véhicules exemptés

- Véhicule-outil (voir définition à la page 18, ex. : niveleuse, rouleau compresseur, grue non montée sur un châssis de camion) ;
- véhicule lourd utilisé par une personne physique pour son usage personnel (ex. : camion utilisé pour déménager ses propres biens, motorisé, véhicule récréatif) ;
- véhicule dont la masse nette est inférieure à 3000 kg, transportant des matières dangereuses en quantité ne nécessitant pas l'apposition de plaques d'identification ;
- ensemble de véhicule totalisant plus de 3000 kg, composé de véhicules pesant chacun moins de 3000 kg, quelle que soit la longueur de la remorque ;
- camion porteur de 2 ou 3 essieux utilisé pour le transport de produits non transformés provenant de la ferme, de la forêt ou de la pêche, à condition que l'exploitant du véhicule soit le producteur (voir des exemples de produits selon qu'ils sont transformés ou non à la page 19) ;
- tracteur de ferme et machinerie agricole au sens du *Règlement sur l'immatriculation*, ainsi que remorque de ferme au sens du *Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers*.

Qu'est-ce que l'entretien obligatoire ?

L'entretien obligatoire regroupe toutes les interventions planifiées qui ont pour but de maintenir le véhicule lourd en bon état de fonctionnement. C'est le propriétaire qui en est responsable. Ce dernier peut effectuer l'entretien de ses véhicules lourds lui-même ou le confier à un garage de son choix.

La fréquence

L'entretien doit être effectué au moins une fois tous les six mois. De plus, le Règlement précise que la vérification mécanique périodique (effectuée par un mandataire de la Société) ne peut pas servir d'entretien obligatoire.

Éléments mécaniques visés

Les éléments mécaniques, dont le mauvais fonctionnement, le mauvais état ou le mauvais ajustement peuvent avoir un impact sur la sécurité du véhicule, doivent être couverts par l'entretien préventif. Ces éléments se retrouvent sur les certificats de vérification mécanique (CVM).

La tenue de dossiers

Pour chacun de ses véhicules, le propriétaire doit tenir un **dossier d'entretien** contenant :

1. le numéro d'identification du véhicule et de la plaque d'immatriculation, la marque, l'année, le nom du propriétaire et, le cas échéant, le nom du locateur à long terme ;
2. le calendrier des vérifications à venir selon le critère de rappel utilisé par le transporteur et le contenu de chaque entretien ;
3. la fiche d'entretien préventif, comme décrit plus loin, pour chaque entretien effectué ;
4. la preuve que les réparations ont été effectuées à la suite de l'entretien ;
5. les dates de début et de fin de remisage, s'il y a lieu ;
6. pour un véhicule dont la masse nette est de plus de 3000 kg et dont la masse maximale du véhicule et de sa charge (PNBV déterminé par le fabricant) est de 7258 kg ou plus, un registre des mesures de garnitures de freins ou de la rotation de l'arbre à cames, si les mesures ne sont pas fournies sur les fiches d'entretien.

La fiche d'entretien doit contenir les renseignements suivants :

1. le numéro d'identification du véhicule, le numéro de la plaque d'immatriculation ou le numéro d'unité apparaissant sur le certificat d'immatriculation ;
2. le nombre de kilomètres indiqués au totalisateur ;
3. la date à laquelle l'entretien a été effectué ;
4. la liste des éléments à vérifier à chaque entretien, selon la catégorie de véhicule, conformément au Règlement et, pour chacun de ces éléments, la mention conforme ou non conforme ;
5. les réparations à effectuer, le cas échéant ;
6. pour les véhicules dont la masse nette est de plus de 3000 kg et dont la masse maximale du véhicule et de sa charge (PNBV déterminé par le fabricant) est de 7258 kg ou plus, les mesures de garnitures de freins ou de la rotation de l'arbre à cames, si les mesures ne sont pas fournies sur un autre document ;
7. la signature de la personne qui a effectué l'entretien obligatoire.

La fiche sert à dresser l'image du véhicule afin de déterminer les réparations à effectuer pour le maintenir en bon état. Il est donc normal d'y retrouver des éléments non-conformes. Dans ce cas, le dossier doit contenir les preuves de réparation des éléments identifiés non-conformes.

La Société vous propose des fiches d'entretien

La fiche d'entretien est un outil indispensable pour tout programme d'entretien. Son utilisation assure un entretien complet et rigoureux lors de chaque intervention. Nous vous proposons, dans les pages qui suivent, des exemples de fiches d'entretien. Ces fiches sont des modèles (non obligatoires) que vous pouvez utiliser telles quelles ou modifier selon vos besoins, tant que les obligations décrites précédemment sont respectées.

Les fiches que nous avons préparées (camion, autobus, remorque et véhicule de moins de 3000 kg) ont été bâties autour d'une « routine » afin de permettre de faire les vérifications avec la fiche en main et de procéder aux réparations requises par la suite, s'il y a lieu. La routine retenue représente l'ordre logique dans lequel les éléments à inspecter sont généralement vus. Elle comporte les étapes suivantes : **dans le véhicule, autour du véhicule, sous le capot, sous le véhicule, les freins** et finalement toute autre inspection que vous jugez bon d'ajouter. Selon les particularités de vos véhicules, il se peut que vous ayez à modifier les fiches proposées afin de changer l'ordre d'inspection d'un ou de plusieurs éléments. Par exemple, une composante que nous avons prévue inspecter « autour du véhicule » peut, sur certains véhicules, être plus accessible « sous le véhicule » ou « sous le capot ». Il est donc important d'adapter ces fiches à vos besoins.

Nous vous proposons également un registre des mesures de freins et de pneus. La mesure des freins est obligatoire tandis que la mesure des pneus est laissée à votre discrétion. Le fait de noter ces mesures sur un registre plutôt que sur les fiches d'entretien permet d'évaluer l'évolution de l'usure d'un entretien à l'autre. Ainsi, une usure anormale pourra être détectée avant qu'un bris ne survienne.

Exemple de fiche d'entretien

AUTOBUS

Identification du véhicule

Marque		Modèle		Localisation du véhicule		Propriété de					
Année		Plaque		No d'unité		Entretien préventif					
N.I.V.		Date Jour Mois Année		Kilomètres		Heures mécaniques					
Type de véhicule				Prochain entretien préventif							
<input type="checkbox"/> Camion porteur <input type="checkbox"/> Tracteur <input type="checkbox"/> Autres : _____				Date Jour Mois Année				Kilomètres		Heures mécaniques	

Éléments à inspecter aux 6 mois*

1. Dans le véhicule

a. accessoires

- | | Conforme | Non-conforme |
|---|--------------------------|--------------------------|
| 1. surface antidérapante (marche, allée) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2. entrée, sortie, sortie de secours | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3. signalisation sortie de secours | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 4. avertisseur de sortie de secours | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 5. rembourrage protecteur | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 6. pare-brise | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 7. pare-soleil | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 8. glaces latérales, lunette arrière | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 9. rétroviseur intérieur | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 10. banquettes | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 11. ceinture de sécurité | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 12. dispositif d'immobilisation de fauteuils roulants | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 13. extincteur chimique | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 14. trousse de premiers soins | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 15. coussins gonflables (état, témoin) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 16. lampes témoins (fonctionnement) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

b. moteur en marche

- | | | |
|---|--------------------------|--------------------------|
| 1. volant (jeu) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2. démarrage au neutre | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3. commande d'accélérateur | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 4. commande d'embrayage | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 5. commande de freins | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 6. manomètre de freins | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 7. compresseur à air (rendement) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 8. avertisseurs sonore et lumineux | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 9. frein de service | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 10. freins d'urgence et de stationnement | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 11. course de la pédale de frein | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 12. essuie-glace, (fonctionnement) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 13. lave-glace (fonctionnement) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 14. chauffage, dégivrage | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 15. indicateur de vitesse et totalisateur | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 16. éclairage du tableau de bord | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 17. éclairage intérieur (marche, allée) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 18. avertisseur sonore (klaxon) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 19. feux de jour | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 20. phares de route | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 21. phares de croisement | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

- | | Conforme | Non-conforme |
|--|--------------------------|--------------------------|
| 22. feux de direction | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 23. feux d'arrêt | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 24. feux intermittents (scolaire) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 25. feux de position | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 26. feux de plaque | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 27. feux de détresse | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 28. feux de recul | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 29. feux de gabarit | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 30. feux d'identification | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 31. tous les réflecteurs | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 32. bras d'arrêt | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 33. bras d'éloignement | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 34. système automatique d'ouverture des portes | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 35. système d'enclenchement et de blocage des freins | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

c. moteur arrêté

- | | | |
|--|--------------------------|--------------------------|
| (système de freins hydrauliques assisté) | | |
| 1. fonctionnement du système d'assistance (système de freins pneumatiques) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2. baisse de pression (une application de frein) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3. baisse de pression (frein appliqué 1 min.) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

2. Autour du véhicule

a. cabine-carrosserie

- | | | |
|--|--------------------------|--------------------------|
| 1. portières | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2. rétroviseurs extérieurs | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3. essuie-glace (balais) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 4. ailes, carrosserie | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 5. capot, crochet de sécurité | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 6. pneus avant (état et pression) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 7. roues, valves | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 8. boulons, écrous, pièces de fixation | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 9. roulement de roue | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 10. garde-boue | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 11. rampe d'accès, plate-forme | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 12. réservoir de carburant et attaches | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 13. portillon, bouchon | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 14. vignette valide (carburant gazeux) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

* L'inspection doit être effectuée conformément au Guide de vérification mécanique (normes, méthode)

* 6 mois = Minimum légal; comme les véhicules doivent être constamment en bon état, la fréquence doit être ajustée à l'utilisation du véhicule.

3. Sous le capot

a. générale

	Conforme	Non-conforme
1. compresseur à air	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. filtre du compresseur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. évaporateur d'alcool ou assécheur d'air	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. courroies	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. pompe électrique (frein)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. supports de moteur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. batteries	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. système d'alimentation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. maître cylindre	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. colonne (dispositif d'ancrage et de sécurité)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. colonne (accouplement, roulement)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12. crémaillère	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13. servodirection	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14. boîtiers de direction	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15. lave-glace (niveau)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16. collecteur d'échappement	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17. cylindres de direction	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	Conforme	Non-conforme
11. amortisseur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12. ancrages	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13. lames maitresses	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14. brides centrales	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15. pièces de fixation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16. jumelles	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17. suspension pneumatique, ballons	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18. coussins de caoutchouc	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19. cylindre de freins	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
20. levier d'ajustement	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
21. arbre à cames	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

c. cadre et châssis

	Conforme	Non-conforme
1. longerons, traverses	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. solives, soliveaux	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. attaches de carrosserie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. attache de pare-chocs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. supports de transmission	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. silencieux, protecteur de silencieux	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. tuyau d'échappement	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. pièces de fixation et attaches	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. brides	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. convertisseur catalytique	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. arbre de transmission	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12. cage d'arbre de transmission (scolaire)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13. canalisation flexible et rigide de freins	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14. canalisation flexible et rigide de carburant	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15. plancher	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16. roue de secours	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4. Sous le véhicule

a. direction

	Conforme	Non-conforme
1. barre d'accouplement inférieure	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. levier de commande	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. levier de direction	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. levier de fusée	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. axe de fusée (jeu)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. embouts	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. manchons	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. joint à rotule	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. bielle d'accouplement	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. bras de renvoi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

b. suspension (avant et arrière)

	Conforme	Non-conforme
1. barre de torsion	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. barre stabilisatrice	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. bras de suspension (inf., sup.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. ressorts	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. boulon central (étoquiau)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. ancrage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. jambes de forces	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. balanciers et chaises de balancier	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. essieux	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. soupape de débattement	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

5. Système de freins

a. éléments pas encore inspectés

	Conforme	Non-conforme
1. disques et tambours	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. cylindre de roues, étriers	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. garnitures (mesurage)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. réservoirs à air	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. soupapes de distribution	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. servofrein	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

6. Autres

Tout autre élément à inspecter (non visé par le Règlement) que le propriétaire veut ajouter à sa fiche d'entretien préventif.

- Après inspection, j'ai décelé des défauts sur le véhicule.
- Après inspection, je n'ai décelé aucune défécuosité sur le véhicule.

Signature

Date
 Jour | Mois | Année

Inscrire les remarques relatives aux éléments non-conformes

Codes	Remarques	N° du bon de travail

- | | Conforme | Non-conforme |
|------------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 3. lame maîtresse | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 4. brides centrales | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 5. pièces de fixation | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 6. jumelles | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 7. suspension pneumatique, ballons | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 8. coussins de caoutchouc | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 9. cylindre de freins | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 10. levier d'ajustement | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 11. arbre à cames | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

3. Sous le capot

a. générale

- | | Conforme | Non-conforme |
|---|--------------------------|--------------------------|
| 1. compresseur à air | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2. filtre du compresseur | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3. évaporateur d'alcool ou assécheur d'air | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 4. courroies | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 5. pompe électrique (frein) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 6. supports de moteur | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 7. batteries | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 8. système d'alimentation | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 9. maître cylindre | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 10. colonne (dispositif d'ancrage et de sécurité) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 11. colonne (accouplement, roulement) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 12. servodirection | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 13. boîtiers de direction | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 14. lave-glace (niveau) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 15. collecteur d'échappement | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 16. cylindres de direction | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

4. Sous le véhicule

a. direction

- | | Conforme | Non-conforme |
|------------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1. barre d'accouplement inférieure | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2. levier de commande | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3. levier de direction | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 4. levier de fusée | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 5. axe de fusée (jeu) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 6. embouts | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 7. manchons | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 8. joint à rotule | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 9. bielle d'accouplement | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 10. bras de renvoi | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

b. suspension (avant et arrière)

- | | Conforme | Non-conforme |
|---------------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1. barre de torsion | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2. barre stabilisatrice | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3. bras de suspension | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 4. ressorts | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 5. boulon central (étoquiau) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 6. ancrage | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 7. jambes de forces | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 8. balanciers et chaises de balancier | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 9. essieux | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 10. soupape de débattement | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

c. cadre et châssis

- | | Conforme | Non-conforme |
|--|--------------------------|--------------------------|
| 1. longerons, traverses | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2. solives, soliveaux | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3. attaches de carrosserie | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 4. attache de pare-chocs | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 5. supports de transmission | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 6. silencieux, protecteur de silencieux | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 7. tuyau d'échappement | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 8. pièces de fixation | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 9. brides | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 10. convertisseur catalytique | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 11. arbre de transmission | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 12. canalisation flexible et rigide de freins | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 13. canalisation flexible et rigide de carburant | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 14. plancher | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 15. roue de secours | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

5. Système de freins

a. éléments pas encore inspectés

- | | Conforme | Non-conforme |
|-------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1. disques et tambours | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2. cylindre de roues, étriers | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3. garnitures (mesurage) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 4. réservoirs à air | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 5. soupapes de distribution | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 6. servofrein | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

6. Autres

Tout autre élément à inspecter (non visé par le Règlement) que le propriétaire veut ajouter à sa fiche d'entretien préventif.

- Après inspection, j'ai décelé des défauts sur le véhicule.
- Après inspection, je n'ai décelé aucune défaut sur le véhicule.

Signature

Date
 Jour | Mois | Année

Inscrire les remarques relatives aux éléments non-conformes

Codes	Remarques	N° du bon de travail

Exemple de fiche d'entretien

VÉHICULE DE MOINS DE 3000 KG

Identification du véhicule

Marque	Modèle	Localisation du véhicule	Propriété de
Année	Plaque	No d'unité	Entretien préventif Date Jour Mois Année Kilomètres Heures mécaniques
N.I.V.			
Type de véhicule <input type="checkbox"/> Camion porteur <input type="checkbox"/> Tracteur <input type="checkbox"/> Autres : _____			Prochain entretien préventif Date Jour Mois Année Kilomètres Heures mécaniques

Éléments à inspecter aux 6 mois*

1. Dans le véhicule

a. accessoires

- pare-brise
- pare-soleil
- glaces latérales, lunette arrière
- rétroviseur intérieur
- banquettes
- ceinture de sécurité
- coussins gonflables (état, témoin)
- lampes témoins (fonctionnement)

Conforme	Non-conforme
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

b. moteur en marche

- volant (jeu)
- démarrage au neutre
- commande d'accélérateur
- commande d'embrayage
- commande de freins
- frein de service
- freins de stationnement
- course de la pédale de frein
- essuie-glace, (fonctionnement)
- lave-glace (fonctionnement)
- chauffage, dégivrage
- indicateur de vitesse et totalisateur
- éclairage du tableau de bord
- avertisseur sonore (klaxon)
- feux de jour
- phares de route
- phares de croisement
- feux de direction
- feux d'arrêt
- feux de position
- feux de plaque
- feux de détresse
- feux de recul
- tous les réflecteurs

Conforme	Non-conforme
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

c. moteur arrêté

- (système de freins hydrauliques assisté)
- fonctionnement du système d'assistance

Conforme	Non-conforme
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2. Autour du véhicule

a. cabine-carrosserie

- portières
- rétroviseurs extérieurs
- essuie-glace (balais)
- ailes, carrosserie
- capot, crochet de sécurité
- pneus
- roues, valves
- boulons, écrous, pièces de fixation
- roulement de roue
- portillon, bouchon
- vignette valide (carburant gazeux)

Conforme	Non-conforme
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

b. dispositif d'attelage

- sellette d'attelage
- mécanisme de verrouillage
- fiche (freins de remorque)
- fiche (éclairage de remorque)
- câbles, chaînes, crochet
- barres d'attelage

Conforme	Non-conforme
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

c. espace de chargement

- plate-forme
- panneaux
- fixations
- ridelles

Conforme	Non-conforme
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

d. suspension et freins

- amortisseur
- ancrages
- lame maîtresse
- brides centrales
- pièces de fixation
- jumelles

Conforme	Non-conforme
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

* L'inspection doit être effectuée conformément au Guide de vérification mécanique (normes, méthode)

* **6 mois** = Minimum légal; comme les véhicules doivent être constamment en bon état, la fréquence doit être ajustée à l'utilisation du véhicule.

3. Sous le capot

a. générale

	Conforme	Non-conforme
1. courroies	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. supports de moteur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. batteries	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. système d'alimentation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. maître cylindre	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. colonne (dispositif d'ancrage et de sécurité)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. colonne (accouplement, roulement)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. servodirection	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. boîtiers de direction	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. lave-glace (niveau)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. collecteur d'échappement	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12. cylindres de direction	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13. crémaillère	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

c. cadre et châssis

	Conforme	Non-conforme
1. longerons, traverses	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. attaches de carrosserie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. attache de pare-chocs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. supports de transmission	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. silencieux, protecteur de silencieux	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. tuyau d'échappement	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. pièces de fixation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. brides	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. convertisseur catalytique	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. canalisation flexible et rigide de freins	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. réservoir de carburant et attaches	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12. canalisation flexible et rigide de carburant	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13. plancher	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14. roue de secours	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4. Sous le véhicule

a. direction

	Conforme	Non-conforme
1. barre d'accouplement	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. levier de commande	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. levier de fusée	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. embouts	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. manchons	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. joint à rotule	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. bielle d'accouplement	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. bras de renvoi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

b. suspension (avant et arrière)

	Conforme	Non-conforme
1. barre de torsion	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. barre stabilisatrice	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. bras de suspension	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. ressorts	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. boulon central (étoquiau)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. ancrage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. jambes de forces	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. essieux	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

5. Système de freins

a. éléments pas encore inspectés

	Conforme	Non-conforme
1. disques et tambours	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. cylindre de roues, étriers	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. garnitures (mesurage)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. servofrein	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

6. Autres

Tout autre élément à inspecter (non visé par le Règlement) que le propriétaire veut ajouter à sa fiche d'entretien préventif.

- Après inspection, j'ai décelé des défauts sur le véhicule.
- Après inspection, je n'ai décelé aucune défécuosité sur le véhicule.

Signature

Date
 Jour | Mois | Année

Inscrire les remarques relatives aux éléments non-conformes

Codes	Remarques	N° du bon de travail

Exemple de fiche d'entretien

REMORQUE

Identification du véhicule

Marque	Modèle	Localisation du véhicule	Propriété de
--------	--------	--------------------------	--------------

Année	Plaque	No d'unité	Entretien préventif		
N.I.V.		Date		Kilomètres	Heures mécaniques
		Jour	Mois	Année	

Type de véhicule			Prochain entretien préventif		
<input type="checkbox"/> Camion porteur	<input type="checkbox"/> Tracteur	<input type="checkbox"/> Autres : _____	Date		Heures mécaniques
			Jour	Mois	Année
			Kilomètres		

Éléments à inspecter aux 6 mois*

1. Autour de la remorque

a. éclairage et signalisation

	Conforme	Non-conforme
1. feux de position	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. feux latéraux	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. feux de direction	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. feux de détresse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. feux de recul	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. feux de gabarit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. feux d'identification	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. feux de plaque	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. feux d'arrêt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. tous les réflecteurs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. bandes réfléchissantes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

b. unité de réfrigération

	Conforme	Non-conforme
1. batterie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. réservoir de carburant	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. attaches, canalisation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. système d'alimentation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. portillon, bouchon	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

c. dispositif d'attelage

	Conforme	Non-conforme
1. sellette d'attelage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. mécanisme de verrouillage (sellette ajustable)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. crochet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. mécanisme de verrouillage (bogie réglable)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. plaque d'accouplement	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. cheville ouvrière	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. prise et fiche pour freins	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. prise et fiche pour électricité	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

d. espace de chargement

	Conforme	Non-conforme
1. plate-forme	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. panneaux	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. butées	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. fixations	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

e. roulement

	Conforme	Non-conforme
1. pneus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. roues, valves	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. boulons, écrous	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. roue de secours	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. roulements de roue	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

f. autres équipements

	Conforme	Non-conforme
1. garde-boue	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. pare-chocs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. odomètre	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2. inspection sous la remorque

a. cadre et châssis

	Conforme	Non-conforme
1. longerons, traverses	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. solives, soliveaux	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. dispositif de levage et de soutien (béquilles)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. canalisation de freins	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. brides, attaches	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. plancher	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. essieux	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. pièce de fixation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

b. suspension

	Conforme	Non-conforme
1. amortisseurs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. ancrages	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. lames maîtresses	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. jumelles de ressort	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. brides centrales	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. boulon central (étoquiau)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. ressorts	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. balanciers	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. chaises de balancier	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. ballons	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. soupape de débattement	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12. pièces de fixation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13. coussins de caoutchouc	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14. barre de torsion	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15. jambe de force	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16. suspension pneumatique	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

* L'inspection doit être effectuée conformément au Guide de vérification mécanique (normes, méthode)

* 6 mois = Minimum légal ; comme les véhicules doivent être constamment en bon état, la fréquence doit être ajustée à l'utilisation du véhicule.

3. Système de freins

a. générale

	Conforme	Non-conforme
1. frein de service	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. frein de stationnement	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. frein d'urgence	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. arbre à cames	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. maître cylindre	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. disques, tambours	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. cylindres de roues	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. garniture (plaquettes, bandes)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. levier d'ajustement	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. réservoir à air	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. soupape de distribution	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4. Autres

Tout autre élément à inspecter (non visé par le Règlement) que le propriétaire veut ajouter à sa fiche d'entretien préventif.

Après inspection, j'ai décelé des défauts sur le véhicule.

Après inspection, je n'ai décelé aucune défécuosité sur le véhicule.

Signature

Date
Jour

Mois

Année

Inscrire les remarques relatives aux éléments non-conformes

Codes	Remarques	N° du bon de travail

La vérification mécanique périodique obligatoire

Objectif

S'assurer périodiquement que le véhicule est en bon état mécanique et diminuer ainsi les risques d'accident.

Principe directeur

Obliger qu'une inspection mécanique, faite par un mandataire de la SAAQ, soit effectuée périodiquement afin de vérifier l'état mécanique du véhicule.

Les principaux véhicules visés *

1. Les véhicules suivants dont la masse nette est de plus de 3000 kg:
 - les camions (incluant notamment les bétonnières et les nacelles);
 - les remorques et semi-remorques;
 - les véhicules de transport d'équipement (ex. : grues montées sur un châssis de camion, foreuses de puits, pompes à béton, compresseurs).
2. les véhicules suivants, quelle soit leur masse nette :
 - les autobus et minibus;
 - les dépanneuses;
 - les véhicules d'urgence (ex : véhicule routier de service d'incendie, ambulances, véhicules d'intervention);
 - les taxis;
 - les véhicules affectés au transport d'écoliers;
 - les véhicules d'école de conduite.

* D'autres particularités s'appliquent en ce qui concerne les véhicules visés. Pour de plus amples renseignements, consultez le Guide sur la vérification mécanique. Pour commander, voir page 81.

Les véhicules exemptés

Les véhicules suivants sont exemptés de la vérification mécanique périodique :

- les véhicules de 3000 kg et moins qui transportent des matières dangereuses ;
- les véhicules-outils (voir définition à la page 18, ex. : niveleuse, rouleau compresseur, grue non montée sur un châssis de camion) ;
- les habitations motorisées, caravanes, tracteurs de ferme, machineries agricoles ainsi que remorques de ferme.

L'application

Cette inspection doit être effectuée par un mécanicien qualifié chez un mandataire reconnu par la SAAQ. Si toutes les composantes sont conformes, une vignette de conformité est apposée par le mandataire à la suite de l'inspection. Les composantes du véhicule à vérifier ainsi que les niveaux de gravité des défauts constatés sont prévues au *Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers*. Pour de plus amples renseignements, consultez le *Guide de vérification mécanique* publié par la SAAQ. Pour commander, voir page 81.

La fréquence de vérification mécanique

Les véhicules suivants sont soumis à la vérification mécanique aux 6 mois :

- autobus
- minibus
- taxis
- véhicules affectés au transport d'écoliers
- véhicules d'école de conduite (sauf les motocyclettes).

Les véhicules suivants sont soumis à la vérification mécanique annuellement :

- camions (incluant nacelles, bétonnières), remorques et semi-remorques de plus de 3000 kg de masse nette
- véhicules de transport d'équipement de plus de 3000 kg de masse nette
- véhicules d'urgence
- dépanneuses
- motocyclettes utilisées pour l'enseignement par une école de conduite.

Le programme d'entretien préventif (PEP)

Une solution de rechange à la vérification mécanique

Convaincue des effets positifs de l'entretien préventif sur la sécurité routière, la SAAQ propose aux propriétaires de véhicules visés par la vérification mécanique périodique obligatoire, la mise en pratique de bons programmes d'entretien préventif. Ainsi, ils n'auront plus à soumettre leurs véhicules à cette vérification si leur programme d'entretien préventif est reconnu par la SAAQ. Bien entendu, l'obligation de maintenir leurs véhicules en bon état et les autres obligations légales demeurent. Afin d'offrir le plus de flexibilité possible, le propriétaire de véhicules pourra choisir d'effectuer lui-même l'entretien de ses véhicules ou de le confier à un sous-traitant.

Il est à noter que le propriétaire de véhicules visés par la vérification mécanique périodique est entièrement libre d'adhérer au programme d'entretien préventif (PEP). Il revient donc à chaque propriétaire de choisir de participer à ce programme ou de continuer à soumettre ses véhicules à la vérification mécanique périodique obligatoire.

Pour toute information supplémentaire sur le PEP, veuillez communiquer avec le Service du contrôle du transport routier de votre région.

Vous trouverez la liste des adresses à la page suivante.

Bureaux régionaux de la Société responsables du PEP

Bas-Saint-Laurent - Gaspésie - Îles-de-la-Madeleine

Service du contrôle du transport routier
92, 2^e Rue Ouest
Rimouski (Québec) G5L 8B3
Téléphone: (418) 727-3901
Télécopieur: (418) 727-3873

Service du contrôle du transport routier
270, boulevard Hôtel-de-Ville
Rivière-du-Loup (Québec) G5R 5C7
Téléphone: (418) 862-7714
Télécopieur: (418) 862-8537

Chaudière-Appalaches

Service du contrôle du transport routier
9335, du Centre-Hospitalier, bureau 3
Charny (Québec) G6S 1L7
Téléphone: (418) 832-5734
Télécopieur: (418) 832-6584

Saguenay - Lac-Saint-Jean - Côte-Nord

Service du contrôle du transport routier
2655, boulevard du Royaume
Jonquière (Québec) G7S 4S9
Téléphone: (418) 548-0867
Télécopieur: (418) 548-0752

Service du contrôle du transport routier
1221, boulevard Saint-Dominique
Roberval (Québec) G8H 3B8
Téléphone: (418) 275-4591
Télécopieur: (418) 275-6541

Québec

Service du contrôle du transport routier
1665, boulevard Wilfrid-Hamel Ouest
Édifce 2, Québec (Québec) G1N 3Y7
Téléphone: (418) 646-6886
Télécopieur: (418) 528-0716

Estrie - Mauricie - Bois-Francs

Service du contrôle du transport routier
2865, boulevard de Portland
Sherbrooke (Québec) J1L 2S1
Téléphone: (819) 820-3061
Télécopieur: (819) 820-3252

Service du contrôle du transport routier
3235, boulevard Saint-Jean
Trois-Rivières Ouest (Québec) G9B 1X5
Téléphone: (819) 377-4331
Télécopieur: (819) 377-0510

Montérégie

Service du contrôle du transport routier
1010, boulevard Curé-Poirier Est
Longueuil (Québec) J4J 4X1
Téléphone: (450) 468-3624
Télécopieur: (450) 468-3721

Service du contrôle du transport routier
320, boulevard du Séminaire
Saint-Jean-sur-Richelieu (Québec) J3B 5K9
Téléphone: (450) 348-6846
Télécopieur: (450) 359-6764

Service du contrôle du transport routier
85, rue Notre-Dame, bureau 16
Salaberry-de-Valleyfield (Québec) J6S 1E7
Téléphone: (450) 370-3052
Télécopieur: (450) 377-5989

Île-de-Montréal

Service du contrôle du transport routier
7510, rue Jarry Est,
Ville d'Anjou (Québec) H1J 1G9
Téléphone: (514) 864-1882
Télécopieur: (514) 873-8841

Laval - Laurentides - Lanaudière

Service du contrôle du transport routier
1545, boulevard Le Corbusier, bureau 75
Laval (Québec) H7S 2K6
Téléphone: (450) 978-6026
Télécopieur: (450) 681-7720

Abitibi - Témiscamingue - Nord-du-Québec

Service du contrôle du transport routier
1375, avenue Larivière
Rouyn-Noranda (Québec) J9X 6M6
Téléphone: (819) 763-3107
Télécopieur: (819) 763-3935

Outaouais

Service du contrôle du transport routier
975, boulevard Saint-Joseph
Hull (Québec) J8Z 1W8
Téléphone: (819) 772-3048
Télécopieur: (819) 770-1721

Le contrôle sur route de l'état mécanique d'un véhicule

Objectif

Vérifier l'état mécanique des véhicules sur route.

Principe directeur

Retirer de la circulation les véhicules qui présentent un danger pour les usagers de la route.

Les véhicules visés

Tous les véhicules lourds.

L'application

Un contrôle de l'état mécanique des véhicules est effectué sur la route et aux postes de contrôle. Ces contrôles peuvent être sporadiques ou réguliers. Lors de cette inspection, un véhicule présentant une défectuosité mineure fait l'objet d'un avis de 48 heures, alors que, si le véhicule présente une défectuosité majeure, il est retiré de la circulation.

Pour de plus amples renseignements, consultez le *Guide de vérification mécanique*.
Pour commander, voir page 81.

La conservation des documents

Les inspecteurs de la Société de l'assurance automobile du Québec sont mandatés pour vérifier en entreprise le respect des différentes obligations des propriétaires, exploitants et personnes qui fournissent les services d'un conducteur. C'est pourquoi ces personnes doivent obligatoirement conserver certains documents. Ces documents sont regroupés sous deux thèmes : le dossier du conducteur et le dossier du véhicule.

Les documents constituant ces dossiers peuvent être classés et conservés à l'endroit choisi par le propriétaire, l'exploitant ou la personne qui fournit les services d'un conducteur. Cependant, ils doivent être disponibles pour vérification en tout temps, à la demande d'un inspecteur de la SAAQ.

Le dossier du conducteur

L'exploitant et la personne qui fournit les services d'un conducteur doivent conserver obligatoirement, pour chacun des conducteurs à leur emploi, les documents suivants :

Dossier du conducteur	Temps de conservation
1. une copie du permis de conduire	en permanence au dossier et 12 mois à compter de la date de la fin de l'engagement du conducteur
2. la date de l'engagement du conducteur	en permanence au dossier et 12 mois à compter de la date de la fin de l'engagement du conducteur
3. la déclaration signée du conducteur, suivant laquelle son permis est suspendu, modifié ou révoqué lorsqu'il a fait l'objet d'une telle sanction	en permanence au dossier et 12 mois à compter de la date de la fin de la suspension, modification ou révocation du permis
4. une copie du contrat de service conclu entre l'exploitant et la personne qui fournit les services d'un conducteur	en permanence au dossier et 12 mois à compter de la date de la fin du contrat
5. les fiches journalières des heures de conduite et de travail	12 mois à compter de la date inscrite à la fiche journalière
6. dans le cas d'un conducteur circulant à l'intérieur du rayon de 160 km, la feuille de temps remplie par l'exploitant	12 mois à compter de la date inscrite sur la feuille de temps
7. les documents relatifs aux voyages, (les reçus d'essence, les connaissements, les reçus de livraison, etc.)	12 mois à compter de la date inscrite sur ces documents

Lorsque le conducteur n'est pas l'employé de l'exploitant, ce dernier doit conserver, pour ce conducteur, les documents visés aux points 4 à 7 inclusivement.

Note : un voiturier-remorqueur à tirage exclusif, qui conduit son propre véhicule, n'est pas considéré comme un exploitant. Toutefois, il doit conserver ses fiches journalières en tant que conducteur d'un véhicule lourd. Il doit donc conserver à bord de son véhicule les fiches journalières des 6, 7 ou 13 jours précédant le jour en cours selon le cycle qu'il utilise.

Par ailleurs, le voiturier-remorqueur qui offre les services d'autres conducteurs que lui-même devient une personne qui offre les services d'un conducteur et doit conserver, pour ces conducteurs, tous les documents constituant le dossier du conducteur.

Le dossier du véhicule

Celui qui est *propriétaire* de même que celui qui est *propriétaire et exploitant* doivent conserver obligatoirement, pour chacun de leurs véhicules, les documents suivants :

Dossier du véhicule lourd	Temps de conservation
1. une copie du certificat d'immatriculation	en permanence au dossier et 12 mois après s'être départi du véhicule
2. une copie du contrat de location lorsqu'il loue son véhicule	en permanence au dossier et 12 mois à compter de la fin du contrat de location
3. la preuve de conformité si le véhicule a fait l'objet d'une campagne de rappel	en permanence au dossier et 12 mois après s'être départi du véhicule
4. tout rapport d'échange du véhicule (particulièrement pour les remorques et les semi-remorques)	12 mois à compter de la date du rapport d'échange
5. les rapports de vérification avant départ	12 mois à compter de la date inscrite sur le rapport de vérification avant départ
6. les renseignements et documents relatifs à l'entretien obligatoire	les 2 dernières années d'utilisation du véhicule et 12 mois après s'être départi du véhicule
7. les documents attestant la réparation des défauts constatés (factures, bons d'entretien, commandes de pièces) lors de la vérification avant départ ou lors d'un entretien obligatoire	12 mois à compter de la date du document attestant la réparation

L'exploitant qui n'est pas le propriétaire du véhicule doit conserver, pour ce véhicule, seulement les documents visés aux points 2 et 5. C'est le cas par exemple, de celui qui loue le véhicule pour une période de moins d'un an ou de celui qui utilise les services d'un voiturier-remorqueur.

Note : les voituriers-remorqueurs qui possèdent leur propre véhicule ont les responsabilités du propriétaire. Ils doivent par conséquent conserver tous les documents du dossier du véhicule.

L'arrimage des charges

Au Québec, le *Règlement sur les normes d'arrimage* (décret 284-86) est en vigueur depuis le 1^{er} avril 1986. Il a pour objectif d'uniformiser les méthodes d'arrimage et d'accroître ainsi la sécurité des chargements.

Le Règlement s'applique pour l'arrimage des charges transportées dans un **véhicule routier à benne ou à plate-forme**. Il définit les appareils d'arrimage et leur limite de charge en fonction de la charge nominale et, dans certains cas, les exigences relatives à leur utilisation en fonction du type de marchandise transportée.

Véhicule routier à benne ou à plate-forme

Le chargement de ces véhicules routiers doit être arrimé par des panneaux, des poteaux, des portes ou des ridelles solidement fixés au véhicule, résistants et suffisamment étanches pour empêcher le chargement de se déplacer, de tomber ou de s'échapper du véhicule.

Le chargement peut aussi être retenu par au moins un appareil d'arrimage tous les trois mètres ou fraction additionnelle de trois mètres de chargement mesuré sur la longueur. Un appareil d'arrimage supplémentaire doit aussi retenir chaque élément du chargement qui n'aurait pas de contact avec un appareil d'arrimage.

D'autres dispositifs d'arrimage peuvent être utilisés s'ils sont équivalents et aussi efficaces que ceux mentionnés ci-dessus.

Le Règlement établit les règles particulières d'arrimage pour les conteneurs, le sable, le gravier, le bois non ouvré, les rouleaux de gazon, les tuyaux et les pièces cylindriques, etc.

Un document intitulé *L'arrimage : Guide des normes et risques du métier* est disponible sur demande. Pour commander, voir page 82.

Les autres types de véhicules routiers

Pour ce qui est des autres types de véhicules routiers, il y a toutefois lieu de s'assurer que les chargements sont disposés, assujettis ou recouverts de telle sorte qu'ils ne puissent :

- se déplacer sur ou à l'intérieur des véhicules ;
- se détacher des véhicules ; ou
- compromettre la stabilité des véhicules.

Pour de plus amples renseignements, s'adresser au :

Ministère des Transports du Québec

Info-camionnage :

Québec : (418) 643-6864

Montréal : (514) 873-2605

Internet : www.mtq.gouv.qc.ca

Les charges et dimensions

Le Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers a été modifié par le décret 1412-98 le 25 novembre 1998.

Le Règlement précise les masses axiales et totales accordées à chaque type de véhicule routier ou ensemble de véhicules routiers, en plus de limiter les dimensions maximales pour circuler sur les chemins publics.

Les dimensions

En règle générale, les dimensions maximales autorisées, chargement compris, pour chaque catégorie de véhicules sont les suivantes :

En longueur :

camion	=	12,50 mètres
autobus	=	14,00 mètres
autobus articulé	=	18,50 mètres
ensemble composé de 2 véhicules	=	23,00 mètres
ensemble composé de 3 véhicules (petit train routier)	=	25,00 mètres
ensemble composé de 2 ou 3 véhicules, non prévu au règlement	=	19,00 mètres
remorque	} chargement non compris	= 14,65 mètres
semi-remorque		= 10; 14,65; 15,5 ou 16,2 mètres, selon les caractéristiques de la semi-remorque

En largeur :

tout véhicule routier ou ensemble	=	2,60 mètres ou 2,50 mètres selon les caractéristiques des véhicules
-----------------------------------	---	--

En hauteur :

tout véhicule routier ou ensemble	=	4,15 mètres, chargement compris
-----------------------------------	---	------------------------------------

Les masses

Les masses axiales

Les masses axiales accordées à chaque catégorie d'essieu sont fonction de :

- la capacité de l'essieu avant définie par le fabricant du véhicule ;
- la capacité des pneus spécifiée par le fabricant sur le flanc du pneu ;
- la limite de charge fixée par le Règlement.

On choisit alors la moindre de ces valeurs.

La masse totale

La masse totale équivaut à la somme des charges axiales applicables à un véhicule routier ou un ensemble de véhicules en tenant compte des limitations de charge particulières à l'essieu avant, sans excéder la masse totale autorisée pour une catégorie de véhicule routier prévue au Règlement.

Dispositions particulières

Dans le cas où la dimension ou la masse ne peut être respectée en raison du chargement indivisible ou de la construction du véhicule, il y a lieu de consulter le *Règlement sur le permis spécial de circulation*.

Le règlement prévoit aussi des dispositions particulières pour le transport en vrac, le transport de bois non ouvré ainsi que le transport en période de dégel dans trois zones bien distinctes.

Il est possible d'obtenir un guide intitulé *Guide des normes de charges et de dimensions des véhicules*. Pour commander voir page 82.

Pour de plus amples renseignements, s'adresser au :

Ministère des Transports du Québec

Info-camionnage :

Québec : (418) 643-6864

Montréal : (514) 873-2605

Internet : www.mtq.gouv.qc.ca

Le permis spécial de circulation

Lorsque les dimensions ou la charge excèdent celles permises au *Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers*, on doit obtenir un permis spécial de circulation. Le *Règlement sur le permis spécial de circulation* fixe les conditions à respecter lorsqu'un véhicule est hors normes en raison de sa fabrication ou de son chargement indivisible.

Ce permis spécial de circulation peut être délivré pour un ou plusieurs voyages.

Les catégories de permis spécial de circulation

Général

Le permis général de circulation autorise son titulaire à effectuer des déplacements avec ou sans parcours déterminé pour une durée maximale d'un an.

Spécifique

Le permis spécifique autorise son titulaire à effectuer un déplacement pour un parcours déterminé, y compris le retour sur ce même parcours; il a une durée maximale de 7 jours consécutifs.

Pour obtenir un permis spécial de circulation, le requérant doit s'adresser à un centre de services de la Société de l'assurance automobile du Québec.

Société de l'assurance automobile du Québec

Québec : (418) 643-7620
Montréal : (514) 873-7620
Ailleurs au Québec : 1 800 361-7620
Internet : www.saaq.gouv.qc.ca

Le permis spécial de circulation d'un grand train routier

Le *Règlement sur le permis spécial de circulation d'un train routier* autorise la circulation de grands trains routiers composés de 2 semi-remorques d'une longueur maximale de 14,65 mètres et dont la longueur totale excède 25 mètres. Ces ensembles de véhicules ont un apport économique important pour le transport de biens à fort volume et à faible masse. De plus, la sécurité de ces ensembles de véhicules a été démontrée au cours des dernières années.

Leur circulation est limitée aux autoroutes et aux abords immédiats de celles-ci. Le dernier véhicule doit être muni à l'arrière d'un panneau de signalisation portant le libellé TRAIN ROUTIER. Le conducteur, quant à lui, doit avoir un minimum de cinq ans d'expérience dans la conduite d'un ensemble de véhicules routiers et avoir sur son permis de conduire la mention T. Le permis spécial est délivré pour une période de trois à neuf mois. Du 1^{er} décembre au 1^{er} mars, la circulation de ces grands trains routiers est interdite. La circulation de ces ensembles de véhicules est assujettie à d'autres exigences.

Pour obtenir le permis *spécial de circulation d'un train routier*, le demandeur doit remplir le formulaire disponible à la Division immatriculation-entreprise de la SAAQ, à l'adresse suivante :

Société de l'assurance automobile du Québec

Division Services aux entreprises

C-3-33

333, boul. Jean-Lesage

Québec (Québec)

G1K 8J6

Téléphone: (418) 528-4545

Semi-remorque de plus de 14,65 mètres

Les titulaires du permis spécial de grands trains routiers qui désirent circuler avec une semi-remorque de plus de 14,65 mètres (maximum 16,15 mètres) dans un grand train routier doivent, de plus, demander par écrit un permis spécial délivré par le ministre des Transports. Ce deuxième permis spécial est délivré sans frais. Il faut adresser la demande écrite par courrier ou par télécopieur :

Service de la sécurité en transport routier et ferroviaire

Ministère des Transports

700, boul. René-Lévesque Est, 22^e étage

Québec (Québec) G1R 5H1

Téléphone: (418) 644-3986

Télécopieur: (418) 528-5670

Les exigences particulières à la circulation de trains routiers sont décrites dans le bulletin d'information **Info-camionnage** du 28 février 1997 que l'on peut se procurer en téléphonant au (418) 643-6864, au (514) 873-2605 ou dans Internet, à l'adresse suivante : www.mtq.gouv.qc.ca

Le transport de matières dangereuses

Au Québec, la manutention et le transport des matières dangereuses sont régis par le *Règlement sur le transport de matières dangereuses*.

En vertu de cette réglementation, **l'expéditeur** a la responsabilité :

- de former les employés ;
- d'apposer les étiquettes et les écriteaux requis ;
- de remplir adéquatement les documents requis ;
- de remettre ou faire remettre au transporteur initial les plaques, les panneaux orange et écriteaux ;
- de s'assurer de la classification des marchandises.

Par ailleurs, avant de procéder à la manutention et au transport de matières dangereuses, le **transporteur** doit :

- s'assurer que le conducteur possède une formation adéquate et qu'il détient un certificat de formation ;
- s'assurer que les indications de danger sont apposées sur les contenants ;
- vérifier si le document d'expédition contient tous les renseignements exigés ;
- vérifier la concordance avec les plaques ;
- apposer sur le véhicule les plaques et les panneaux requis.

La formation

L'employeur a la responsabilité de s'assurer que l'employé a la compétence dans les domaines de la manutention ou du transport des matières dangereuses liés aux fonctions de son poste.

L'employeur délivre à l'employé un certificat de formation qui indique :

- la date à laquelle il a terminé une formation de base ;
- les domaines de la manutention ou du transport dans lesquels il a reçu une formation.

Ce certificat est valide pour une période de trois ans. L'employeur doit en conserver une copie pour une période de deux ans à compter de la date d'expiration du certificat. De plus, à la fin de cette période de trois ans, l'employeur doit s'assurer que son employé reçoive une formation complémentaire. Cette formation est également nécessaire dans le cas de modifications réglementaires et dans le cas où de nouveaux produits sont manutentionnés ou transportés. De la même façon, un camionneur qui change d'emploi doit suivre une formation appropriée à ses nouvelles fonctions.

Lorsque l'employeur est en même temps l'employé, celui-ci doit lui-même faire les démarches pour obtenir la formation nécessaire. La formation porte directement sur les matières dangereuses que l'employé est susceptible de manutentionner ou de transporter, et comprend, selon le cas, un ou plusieurs des éléments suivants :

- a) La classification, la nature et les caractéristiques des marchandises dangereuses en cause ;
définition de neuf classes de marchandises dangereuses, les risques associés à chacune, les appellations réglementaires, le numéro d'identification des produits et le groupe d'emballage.
- b) Les exigences d'emballage appropriées aux marchandises dangereuses.
- c) Les indications de danger.
Signification des différents types de plaques, d'étiquettes, d'écriteaux, de numéros ou d'autres indications de danger. Vérifier si les indications sont conformes au document et si les exigences d'apposition sur les unités de transport ont été respectées.
- d) La documentation requise.
Exigences propres au document d'expédition. Identification des marchandises dangereuses sur un document d'expédition. Emplacement, conservation et transmission du document d'expédition.
- e) Les précautions particulières.
Précautions à prendre pour la manutention ou le transport des marchandises dangereuses telles qu'elles sont prescrites par le fabricant ou le règlement.
- f) Les rapports de cas de danger.
Définition d'un cas de danger et les mesures à prendre dans un tel cas.
- g) Les mesures d'urgence.
Que faire dans le cas où des matières dangereuses ont été endommagées, volées ou perdues ?

h) L'utilisation de l'équipement.

Le genre d'équipement à utiliser pour la manutention ou le transport des marchandises dangereuses ainsi que le mode d'utilisation de cet équipement, incluant les types de citernes requises pour le transport des matières dangereuses et les essais requis pour ces citernes.

i) L'équipement en cas d'urgence.

Les conditions, le mode et les circonstances d'utilisation de l'équipement de sécurité mis à la disposition de l'employé.

Rangement des documents pendant le transport

Lorsque le conducteur est à bord du véhicule :

les documents se trouvent dans la pochette fixée à la portière du côté du conducteur ou à tout autre endroit dans la cabine du véhicule, à portée de la main du conducteur.

Lorsque le conducteur n'est pas dans la cabine :

les documents doivent être placés sur le siège du conducteur ou dans la pochette fixée à la portière du côté du conducteur.

Lorsque la remorque sans le tracteur est dans une aire de stationnement :

les documents doivent être remis au responsable du stationnement.

Dans les autres cas :

dans les cas non mentionnés ci-dessus, une copie des documents doit être gardée dans un récipient étanche solidement fixé à l'unité de transport visée par les documents d'expédition, à un endroit facilement accessible et visible.

Tunnels et passages à niveau

Au Québec, il est interdit de circuler dans les tunnels suivants avec un véhicule transportant des matières dangereuses dans les classes et les quantités prescrites au Règlement :

- le tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine ;
- les sections en tunnel de l'autoroute Ville-Marie ;
- le pont-tunnel Joseph-Samson ;
- la voie d'accès au tunnel de Melocheville.

L'arrêt aux passages à niveau est obligatoire pour les véhicules dont les matières dangereuses transportées représentent une quantité nécessitant l'application de plaques d'identification.

Transport par citerne de matières dangereuses liquides

Depuis le 1^{er} juillet 1995, les citernes routières utilisées pour le transport des marchandises dangereuses doivent respecter des normes de fabrication, de sélection et d'utilisation.

Une plaque signalétique portant certains renseignements doit être fixée en permanence sur la citerne. Cette plaque doit mentionner entre autres le type de citerne ainsi que les dates de fabrication et du premier essai effectué sur ce réservoir. De plus, chaque citerne doit être soumise à des examens et essais périodiques. La date et le type des deuxièmes examens et essais doivent également être inscrits sur la citerne.

Un document explicatif intitulé *Guide sur le transport des matières dangereuses* est disponible. Pour commander, voir page 82.

Pour de plus amples renseignements, s'adresser au :

Ministère des Transports du Québec

Info-camionnage :

Québec : (418) 643-6864

Montréal : (514) 873-2605

Internet : www.mtq.gouv.qc.ca

L'entente canadienne sur l'immatriculation des véhicules (ECIV)

Depuis 1988, les transporteurs interprovinciaux du Québec bénéficient d'un système d'immatriculation à guichet unique, comme il a été convenu dans cette entente canadienne sur l'immatriculation des véhicules.

Ainsi, le transporteur peut immatriculer tous ses véhicules dans une seule province pour l'ensemble du Canada. De plus, le transporteur peut acquitter les droits d'immatriculation et de taxe de vente exigés pour circuler dans chacune des provinces canadiennes. Ces montants sont calculés au prorata des distances parcourues.

Le PRP est le programme de réciprocité proportionnelle permettant la répartition des droits d'immatriculation des véhicules de la catégorie A entre les provinces signataires de l'entente.

Parmi les avantages de l'entente, les transporteurs :

- réalisent des économies importantes sur les droits d'immatriculation de certaines catégories de véhicules ;
- bénéficient de l'entière réciprocité d'immatriculation pour d'autres catégories de véhicules ;
- sont autorisés à n'afficher qu'une seule plaque d'immatriculation sur leurs véhicules pour circuler dans les provinces membres où ils ont acquitté des droits d'immatriculation.

Pour de plus amples renseignements, s'adresser à :

Société de l'assurance automobile du Québec

Québec : (418) 643-7620
Montréal : (514) 873-7620
Ailleurs au Québec : 1 800 361-7620
Internet : www.saaq.gouv.qc.ca

La taxe sur les carburants

Les transporteurs visés

Selon l'entente internationale concernant la taxe sur les carburants (IFTA) en vigueur au Québec depuis le 1^{er} janvier 1996, tout transporteur québécois qui circule à l'extérieur du Québec avec un véhicule motorisé admissible doit :

- obtenir du ministère du Revenu du Québec le permis et les vignettes lui donnant droit de circuler au Québec et dans les autres provinces et États ayant adhéré à l'entente ; **ou**
- obtenir avant chaque voyage, de toutes les provinces où il désire circuler, y compris le Québec, un certificat de voyage occasionnel.

Les véhicules motorisés admissibles

Véhicules motorisés qui :

- possèdent deux essieux et ont une masse totale en charge supérieure à 11 797 kg (26 000 lb) ;
- possèdent trois essieux ou plus, quel que soit leur poids ;
- composent un ensemble de véhicules dont la masse totale en charge est de plus de 11 797 kg (26 000 lb).

Les obligations du transporteur

- S'assurer qu'une copie du permis est conservée dans chaque véhicule motorisé admissible ;
- apposer les deux vignettes ; une de chaque côté de la cabine du véhicule.

Pour de plus amples renseignements, s'adresser au :

Ministère du Revenu du Québec

Appels locaux ou provenant de l'extérieur du Québec : (418) 659-6231

Appels interurbains provenant du Québec (sans frais) : 1 800 237-IFTA

Brochures

- Contrôle du transport routier, le défi de l'heure
- Manuel sur les freins pneumatiques
- Les pertes de roues
- Les pertes de roues causées par des roulements défectueux
- Document d'information sur le programme d'entretien préventif
- Guide de vérification mécanique
- Guide programme d'entretien préventif

Dépliants

- Les heures de conduite et de travail (présentement en révision)
- La vérification avant départ (présentement en révision)
- Fatigué ? Mets-toi au neutre ...!!!
- La vérification mécanique

Pour commander :

Par courrier : Société de l'assurance automobile du Québec
Direction des communications
O-M-52
333, boul. Jean-Lesage
Québec (Québec) G1K 8J6

Par téléphone : Québec : 643-7620
Montréal : 873-7620
Ailleurs : 1 800 361-7620

Internet : www.saaq.gouv.qc.ca

Brochures et Guides - Ministère des Transports du Québec (sans frais)

Brochures

- Circulation des véhicules lourds sur le réseau routier municipal
- Entreprises québécoises de camionnage dans le marché Québec-États-Unis

Guides

- Des plaques pour votre sécurité - Transport des matières dangereuses
- Guide abrégé du Règlement sur le permis spécial de circulation
- Guide de détermination des limites de vitesse sur les chemins du réseau routier municipal comportant au plus deux voies de circulation
- Guide de révision des amendes pour les infractions aux lois et règlements sur le transport routier des personnes et des marchandises
- Guide de signalisation pour les chemins interdits aux camions et aux véhicules-outils
- Guide des normes de charges et dimensions des véhicules
- Guide d'utilisation du logiciel de répartition des charges pour un camion porteur, un tracteur semi-remorque et un train de type B
- Guide sur le transport des matières dangereuses
- L'arrimage - Guide des normes et risques du métier
- Transport des matières en vrac - Un guide pour vous

Pour commander :

Par courrier :	Ministère des Transports Direction des communications 700, boul. René-Lévesque Est 27 ^e étage Québec (Québec) G1R 5H1	Ministère des Transports Direction des communications 35, rue de Port-Royal Est 5 ^e étage Montréal (Québec) H3L 3T1
Par téléphone :	(418) 643-6864	(514) 873-2605
Par télécopieur :	(418) 643-1269	(514) 873-4730
Internet :	communications@mtq.gouv.qc.ca	

Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds

- Demande d'inscription au Registre des propriétaires et exploitants de véhicules lourds

Transport par autobus

- Transport de personnes et location d'autobus

Camionnage en vrac

- Demande de permis région
- Contrat de transport
- Courtage - Camionnage en vrac
- Demande de permis ou licence de vrac extraprovincial
- Demande d'enregistrement

Pour commander :

Par courrier : **Commission des transports du Québec**
200, chemin Ste-Foy
7^e étage
Québec (Québec) G1R 5V5

Commission des transports du Québec
545, boul. Crémazie Est
bureau 1000
Montréal (Québec) H2M 2V1

Par téléphone : Québec : 643-5694
Montréal : 873-6424
Ailleurs : 1 888 461-2433

Internet : www.ctq.gouv.qc.ca

Bulletin d'information à l'intention des utilisateurs de véhicules lourds

Le bulletin *Le Routier* publié quatre fois par année nous informe sur la réglementation, le bilan routier, le réseau routier, le contrôle routier et la sécurité routière.

Pour recevoir gratuitement *Le Routier*

Retournez ce coupon à :

Le Routier

Direction des communications
Société de l'assurance automobile du Québec
333, boulevard Jean-Lesage, Secteur O-M-4
C.P. 19600
Québec (Québec) G1K 8J6

Nom : _____

Adresse : _____

Ville : _____

Code postal : _____



SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE
AUTOMOBILE DU QUÉBEC