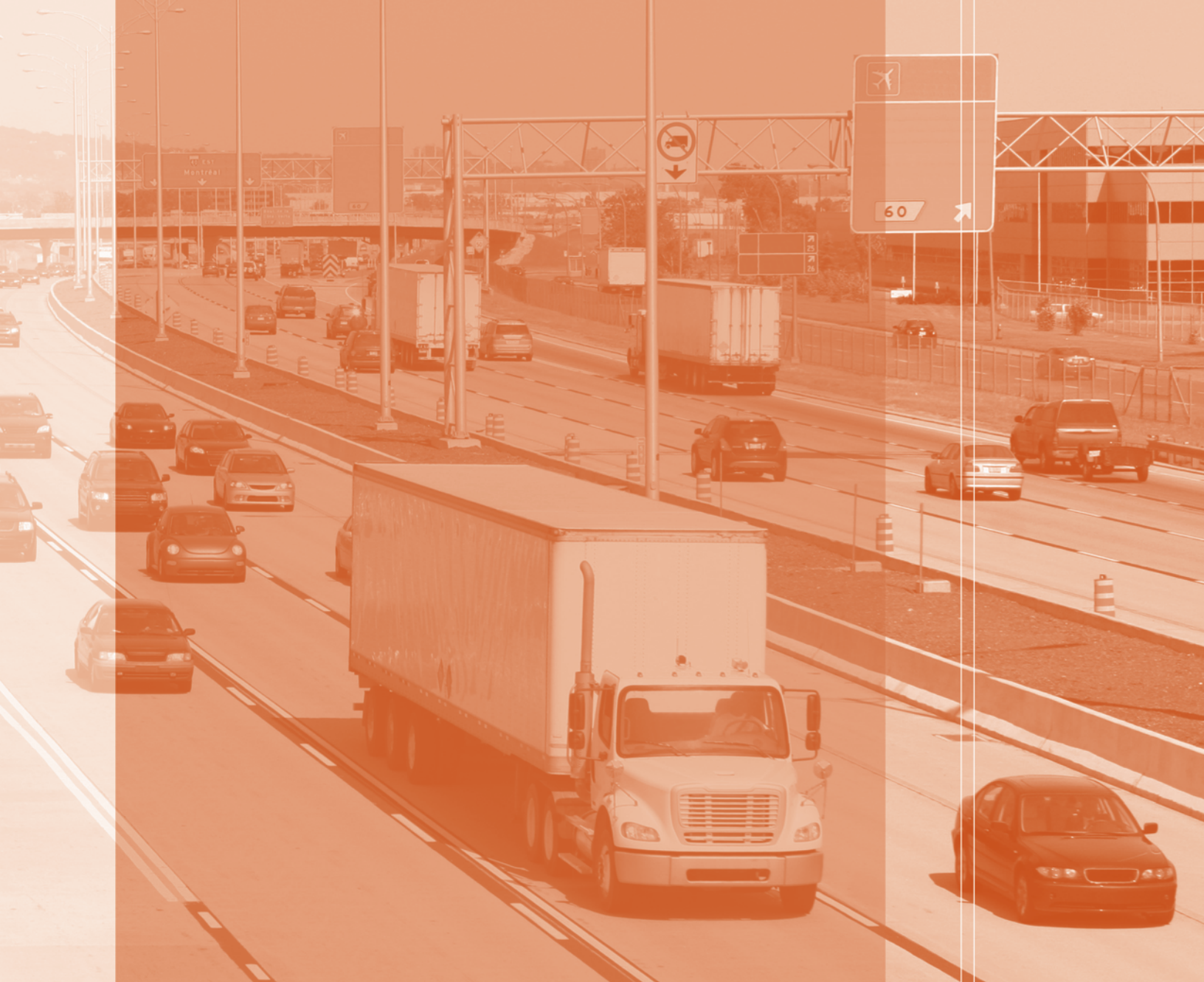




> OBLIGATIONS des utilisateurs de véhicules lourds





> OBLIGATIONS des utilisateurs de véhicules lourds





MISE À JOUR

Direction de la formation, du soutien légal et des politiques

ÉDITION

Direction des communications

COLLABORATION

Les vice-présidences de la Société

Ministère des Transports, de la Mobilité durable
et de l'Électrification des transports

Commission des transports du Québec

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 4^e trimestre 2016

ISBN 978-2-550-76142-6 (version imprimée)

ISBN 978-2-550-76143-3 (version PDF)

© Société de l'assurance automobile du Québec, 2016

Le présent document n'est pas un texte de loi et ne peut
pas être utilisé à des fins juridiques.

AVANT-PROPOS

Ce document s'adresse aux divers utilisateurs de véhicules lourds. Il vise à leur faire connaître les principales règles et exigences de sécurité routière qui encadrent leurs activités. Il s'agit d'un guide simplifié sur la réglementation qui permet à tous les intervenants du domaine du transport de personnes et de biens de trouver rapidement les réponses à plusieurs de leurs interrogations. Pour une interprétation légale, le lecteur devra se référer aux textes légaux et réglementaires.

On entend ici par « utilisateurs de véhicules lourds », notamment :

- le propriétaire;
- l'exploitant;
- le conducteur;
- l'intermédiaire en services de transport;
- l'expéditeur;
- le requérant de services;
- la personne qui fournit des services de chauffeur.

Cette publication a été produite par la Société de l'assurance automobile du Québec, avec la collaboration du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports et de la Commission des transports du Québec.



TABLE DES MATIÈRES

1. LA LOI CONCERNANT LES PROPRIÉTAIRES, LES EXPLOITANTS ET LES CONDUCTEURS DE VÉHICULES LOURDS	9
1.1 Contexte et objectifs	9
1.2 Les mécanismes prévus par la Loi	10
1.3 Les véhicules lourds visés	12
1.4 Les personnes visées	13
2. LES RESPONSABILITÉS DE CHACUN	14
2.1 Le propriétaire	14
2.2 L'exploitant	15
2.3 Le conducteur	15
2.4 L'intermédiaire en services de transport	16
2.5 Le tiers	16
3. LE SUIVI DU COMPORTEMENT	17
3.1 La Politique d'évaluation des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds	17
3.2 La Politique d'évaluation des conducteurs de véhicules lourds	24
3.3 Le Programme d'excellence des conducteurs de véhicules lourds	27
3.4 Les interventions de la Commission des transports du Québec	30
4. AVANT DE METTRE UN VÉHICULE EN CIRCULATION	33
4.1 L'immatriculation d'un véhicule lourd	33
4.2 L'inscription au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds	35
4.3 Les permis de transport par autobus	37
4.4 Le permis de location d'autobus	38
4.5 Le registre du camionnage en vrac	38

5.	LA CONDUITE D'UN VÉHICULE LOURD	41
5.1	Le permis de conduire	41
5.2	Le dossier de comportement du conducteur	44
5.3	Les heures de conduite et de repos	47
5.4	La gestion de la fatigue	52
6.	L'ÉTAT MÉCANIQUE DES VÉHICULES LOURDS	56
6.1	La ronde de sécurité (RDS)	56
6.2	L'entretien obligatoire	60
6.3	La vérification mécanique périodique obligatoire (VM)	63
6.4	Le Programme d'entretien préventif (PEP)	64
6.5	La vérification spécifique à un autocar	65
6.6	Le Programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles lourds (PIEVAL)	67
7.	LA CIRCULATION DES VÉHICULES LOURDS	69
7.1	La signalisation routière et les règles de circulation	69
7.2	Les charges et les dimensions	72
7.3	L'arrimage des charges et des bagages	75
7.4	Les permis spéciaux de circulation	79
7.5	Le transport des matières dangereuses	82
7.6	Les documents d'expédition	86
7.7	Les connaissements	88
7.8	Le marquage	89
7.9	Le transport par autobus	90
8.	LA TENUE DE DOSSIERS	93
8.1	Le dossier du véhicule	93
8.2	Le dossier du conducteur	96
9.	LE CONTRÔLE DE LA CONFORMITÉ	98
9.1	Contrôle routier Québec	98
9.2	Les corps policiers	100

10. LES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX QUÉBÉCOIS	101
10.1 La Société de l'assurance automobile du Québec	101
10.2 La Commission des transports du Québec	102
10.3 Le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports	102
10.4 Revenu Québec	103
10.5 Le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	103
ANNEXES	
Annexe 1 Véhicules visés	104
Annexe 2 Classes de permis de conduire	107
Annexe 3 Exemples de fiches d'entretien	108
Annexe 4 Exemple de fiche journalière	117
Annexe 5 Exemple de registre détaillé	118
Annexe 6 Exemple de registre allégé	119
Annexe 7 Exemple du document <i>Suivi du comportement du conducteur de véhicules lourds</i>	120
Annexe 8 Exemple du document <i>Renseignements relatifs au dossier de conduite</i>	123
Annexe 9 Exemple d'un état de dossier d'un PEVL	127
Annexe 10 Rapport de ronde de sécurité	133
Annexe 11 Rapport de vérification spécifique de l'état mécanique d'un autocar	134
Annexe 12 Exemples de formulaires	135
Annexe 13 Points de service de la Société	140



1. LA LOI CONCERNANT LES PROPRIÉTAIRES, LES EXPLOITANTS ET LES CONDUCTEURS DE VÉHICULES LOURDS

1.1 CONTEXTE ET OBJECTIFS


L'industrie du transport routier des personnes et des biens est un secteur névralgique de l'économie québécoise; elle génère environ 78 000 emplois directs. Ainsi, au Québec, près de la moitié du tonnage des marchandises est transporté par camion. Du côté du transport de personnes, c'est environ 650 millions de déplacements qui sont effectués par autobus chaque année.

Cette industrie se distingue par le fait qu'elle exerce ses activités sur le réseau public et qu'elle partage son « espace de travail » avec l'ensemble des usagers de la route, ce qui nécessite la mise en œuvre de moyens efficaces pour assurer le partage sécuritaire du réseau. La dimension des véhicules lourds, leur masse, les longues distances qu'ils doivent souvent parcourir et la grande variété des marchandises transportées sont autant de facteurs qui contribuent à augmenter les risques d'accidents et la gravité de ces derniers. Au Québec, de 2010 à 2015, les véhicules lourds représentaient en moyenne 2,8 % du parc automobile alors qu'ils étaient impliqués dans 10,5 % de l'ensemble des accidents et dans 19,3 % des accidents avec décès. Pendant la même période, 7,8 % des victimes de la route étaient issues d'un accident impliquant un véhicule lourd. En ce qui concerne les décès, la proportion était de 19,3 %¹.

C'est pourquoi, en plus des règles de sécurité imposées à tous les usagers de la route, plusieurs règlements issus du Code de la sécurité routière visent spécialement les utilisateurs de véhicules lourds. Le non-respect de ces règlements constitue des infractions pour lesquelles des sanctions sont prévues.

En plus de ces règlements, le gouvernement du Québec a adopté la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds. Cette loi encadre le comportement des utilisateurs de véhicules lourds dans le but d'accroître la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique et de préserver l'intégrité de ces chemins. Elle n'ajoute aucune règle en matière de sécurité routière, mais elle met en place des mécanismes permettant d'identifier les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds qui présentent un comportement à risque afin d'intervenir auprès d'eux. Elle prévoit entre autres la constitution d'un dossier de comportement et un mécanisme d'attribution de cotes de sécurité applicable aux entreprises du domaine du transport routier des personnes et des biens.

1. Ces pourcentages n'incluent pas les accidents impliquant les véhicules-outils.



Toutes les Administrations canadiennes se sont dotées de systèmes analogues de suivi du comportement des utilisateurs de véhicules lourds. Ces systèmes contribuent à l'harmonisation de l'encadrement réglementaire des utilisateurs de véhicules lourds en matière de sécurité routière.

1.2 LES MÉCANISMES PRÉVUS PAR LA LOI

La Loi met en place trois grands mécanismes destinés à suivre le comportement des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds sur le plan de la sécurité routière et de la protection du réseau routier. Un mécanisme de suivi du comportement des conducteurs est également prévu. Les responsabilités entourant la mise en place et le fonctionnement de ces mécanismes sont attribuées à la Commission des transports du Québec et à la Société de l'assurance automobile du Québec.

Ces mécanismes sont les suivants :

- mécanisme d'entrée dans l'industrie;
- mécanisme de suivi du comportement;
- mécanisme d'évaluation et de sanction.

1.2.1 Mécanisme d'entrée dans l'industrie, sous la responsabilité de la Commission

Pour mettre en circulation ou pour exploiter un véhicule lourd, une personne doit, sauf exception, s'inscrire au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds de la Commission. Elle reçoit alors un numéro d'identification au Registre (NIR), et la Commission lui attribue une cote de sécurité.

Cette démarche d'inscription est la première étape du mécanisme d'encadrement. La Commission informe la Société de chaque nouvelle inscription au Registre. Pour plus d'information sur l'inscription au Registre, voir la section 4.

1.2.2 Mécanisme de suivi du comportement, sous la responsabilité de la Société

Lorsque la Société est informée qu'un propriétaire ou un exploitant s'est inscrit au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds, elle ouvre un dossier à son nom. Les infractions, les accidents, les résultats des inspections sur route ou en entreprise et les autres événements en lien avec l'exploitation ou la propriété d'un véhicule lourd y sont notés. C'est au moyen de ce dossier que la Société fait le suivi du comportement de chaque propriétaire et de chaque exploitant inscrit.

La Société a adopté des règles précises de suivi et d'évaluation du comportement des propriétaires, des exploitants et des conducteurs de véhicules lourds; elles sont décrites dans sa Politique d'évaluation des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds ainsi que dans sa Politique d'évaluation des conducteurs de véhicules lourds. Elle intervient progressivement, au moyen de lettres d'information, auprès de ceux qui semblent présenter un comportement à risque. Lorsque leur comportement continue de se détériorer et que la gravité ou le nombre des événements est trop important, les propriétaires, les exploitants ou les conducteurs de véhicules lourds sont informés que leur dossier est transmis à la Commission.

Pour une présentation détaillée de la Politique d'évaluation des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds et de la Politique d'évaluation des conducteurs de véhicules lourds, voir la section 3.

1.2.3 Mécanisme d'évaluation et de sanction des propriétaires et des exploitants, sous la responsabilité de la Commission

En plus de son rôle administratif, la Commission exerce des fonctions de nature quasi judiciaire. Elle a l'autorité nécessaire pour maintenir ou modifier la cote de sécurité d'un propriétaire ou d'un exploitant de véhicules lourds. Lorsque la Commission est saisie du dossier d'un propriétaire ou d'un exploitant de véhicules lourds, elle procède d'abord à son examen. Si, après analyse, elle considère que son comportement est problématique, elle le convoque en audience. À la fin de sa démarche, la Commission peut modifier la cote de sécurité du propriétaire ou de l'exploitant de véhicules lourds. Elle peut également lui imposer toute mesure visant à corriger son comportement. Pour plus d'information sur les interventions de la Commission, voir la section 3.

1.2.4 Mécanismes de suivi, d'évaluation et de sanction des conducteurs, sous la responsabilité de la Société et de la Commission

Bien que les exploitants soient responsables du comportement des conducteurs qu'ils emploient et de ceux dont ils utilisent les services, la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds prévoit aussi la mise en place de mécanismes de suivi du comportement, d'évaluation et de sanction des conducteurs de véhicules lourds.



Les conducteurs de véhicules lourds n'ont pas à s'inscrire à la Commission. La Société ouvre cependant un dossier pour chaque conducteur titulaire d'un permis de conduire québécois dès qu'elle est informée de l'existence d'un événement qui le concerne survenu dans l'exercice de son métier au volant d'un véhicule lourd immatriculé au Québec. La Société est responsable de la Politique d'évaluation des conducteurs de véhicules lourds, laquelle détermine les critères de suivi du comportement de ces conducteurs et balise les interventions de la Société auprès de ces derniers. Quant à la Commission, elle détient le pouvoir d'intervenir auprès des conducteurs les plus à risque afin de les amener à corriger leur comportement. Pour plus de précisions, voir la section 3.

1.2.5 Cotes de sécurité

La Commission attribue à une personne inscrite l'une des cotes de sécurité suivantes :

- **Satisfaisant**

Indique que la personne inscrite présente un dossier acceptable de conformité aux lois et règlements qui lui sont applicables en matière de sécurité et pour préserver l'intégrité des chemins ouverts à la circulation publique. Cette cote est généralement assortie de la mention « non audité », sauf dans les cas où le propriétaire ou l'exploitant de véhicules lourds a réussi un audit en entreprise, soit un contrôle en entreprise complet effectué par Contrôle Routier Québec selon les normes de la Politique d'évaluation des PEVL.

- **Conditionnel**

Indique que le droit d'une personne inscrite de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd est assorti de conditions particulières en raison d'un dossier qui, de l'avis de la Commission, démontre des déficiences qui peuvent être corrigées par l'imposition de certaines conditions.

- **Insatisfaisant**

Indique que la personne inscrite est jugée inapte à mettre en circulation ou à exploiter un véhicule lourd en raison d'un dossier qui, de l'avis de la Commission, démontre des déficiences qui ne peuvent être corrigées par l'imposition de conditions.

Pour plus d'information sur les interventions de la Commission, voir la section 3.

1.3 LES VÉHICULES LOURDS VISÉS

Les véhicules routiers considérés comme des véhicules lourds au sens de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds sont les véhicules routiers dont le poids nominal brut (PNBV) est de 4 500 kg ou plus et les ensembles de véhicules routiers dont le PNBV combiné totalise 4 500 kg ou plus.

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

Les véhicules suivants sont également considérés comme des véhicules lourds, sans égard à leur PNBV :

- les autobus et les minibus;
- les dépanneuses;
- les véhicules transportant des matières dangereuses nécessitant l'apposition de plaques d'indication de danger.

Les véhicules suivants sont exemptés de l'application de cette loi :

- les véhicules-outils;
- les ensembles de véhicules routiers dont chacune des unités (véhicule motorisé et remorque) a un PNBV de moins de 4 500 kg, sauf ceux sur lesquels doivent être apposées des plaques d'indication de danger;
- les véhicules routiers pour lesquels ont été délivrés certains certificats d'immatriculation temporaires;
- les véhicules routiers sur lesquels est fixée une plaque d'immatriculation amovible débutant par la lettre X;
- les véhicules routiers utilisés par le titulaire d'un permis de propriétaire de taxi;
- les véhicules de promenade utilisés pour le transport de personnes à l'occasion de baptêmes, de mariages, d'unions civiles et de funérailles;
- les véhicules de promenade, antiques de plus de 30 ans, utilisés pour transport de personnes;
- les machines agricoles et les remorques de ferme qui sont la propriété d'un agriculteur.

1.4 LES PERSONNES VISÉES

La Loi établit une distinction entre le propriétaire et l'exploitant d'un véhicule lourd. Cette distinction est nécessaire afin de tenir compte des situations où le propriétaire est différent de l'exploitant du véhicule. Le respect de certains règlements incombe au propriétaire (principalement l'entretien mécanique du véhicule), alors que le respect d'autres règlements incombe à l'exploitant. (notamment la ronde de sécurité). Les personnes visées par la Loi sont les propriétaires, les exploitants, les conducteurs et les intermédiaires en services de transport.

1.4.1 Le propriétaire

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



1.4.2 L'exploitant

Toute personne, morale ou physique, qui contrôle l'exploitation d'un véhicule lourd. L'exploitant peut être propriétaire ou locataire du ou des véhicules lourds qu'il utilise.

1.4.3 Le conducteur

Toute personne qui conduit un véhicule lourd et qui est titulaire d'un permis de conduire délivré par la Société.

1.4.4 L'intermédiaire en services de transport

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

2. LES RESPONSABILITÉS DE CHACUN

Chacun des acteurs visés par la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds ou par le Code de la sécurité routière a des responsabilités particulières. Voici les principales responsabilités que chacun des acteurs concernés doit assumer. Ces responsabilités sont présentées en détail dans les sections 5 à 8 de ce document.

Les propriétaires n'exploitent pas toujours leurs véhicules. Par exemple, une compagnie de location de véhicules lourds est propriétaire de ses véhicules, mais ne les exploite pas, dans la majorité des cas.

2.1 LE PROPRIÉTAIRE

- S'inscrire au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds.
- Immatriculer ses véhicules afin d'obtenir le droit de circuler.
- Maintenir ses véhicules en bon état mécanique.
- Réparer les déficiences mécaniques qui lui sont signalées.
- Respecter les programmes d'entretien.
- Conserver les documents nécessaires à l'établissement du dossier du véhicule.
- Soumettre ses véhicules à la vérification mécanique périodique.
- Respecter les dimensions autorisées pour les véhicules (excluant le chargement).
- Ne confier son véhicule qu'à un exploitant inscrit au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds de la Commission.
- Respecter toute autre obligation relative à la propriété du véhicule.

2.2 L'EXPLOITANT

- S'inscrire au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds.
- S'assurer :
 - de la validité du permis de conduire du conducteur;
 - de la compétence et du bon comportement du conducteur;
 - de la ronde de sécurité du véhicule;
 - du respect des normes relatives à l'usage des véhicules; il s'agit notamment des normes de charges et de dimensions, des heures de conduite et de repos, des normes d'arrimage, du transport des matières dangereuses, des permis spéciaux de circulation, etc.;
 - du respect des règles relatives au transport de personnes;
 - de la conservation des documents nécessaires à l'établissement du dossier des conducteurs qu'il emploie;
 - du respect du Règlement sur les exigences applicables aux connaissements, lorsqu'il s'applique;
 - du respect du Règlement sur les exigences applicables aux documents d'expédition lorsqu'il s'applique.

2.3 LE CONDUCTEUR

Respecter les dispositions du Code de la sécurité routière ainsi que la réglementation sur les sujets suivants :

- les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds;
- la ronde de sécurité;
- les normes de charges et de dimensions;
- les normes d'arrimage;
- le transport de matières dangereuses;
- les permis spéciaux de circulation;
- la signalisation et les règles de circulation routière.

Le transport à des fins commerciales et professionnelles comprend notamment les services de transport pour le compte d'autrui (transport de personnes ou de biens), le transport pour son propre compte (ex. : une entreprise qui transporte ses employés ou qui transporte les produits qu'elle a fabriqués ou dont elle fait le commerce), le transport d'équipement (grues, foreuses de puits, etc.), les services d'utilité publique (câblodistribution, téléphonie, électricité, etc.), les entreprises de services (plombier, électricien, etc.) et les services de dépannage.

Par exemple, une agence de voyages pourrait devoir s'inscrire sur la Liste des intermédiaires en services de transport.

Seuls les intermédiaires inscrits sur la Liste peuvent offrir des services d'intermédiaires en services de transport au Québec. De plus, tout contrat conclu avec un intermédiaire en services de transport non inscrit ou qui n'a pas renouvelé son inscription deviendra sans effet. On peut consulter la Liste des intermédiaires en services de transport sur le site Web de la Commission (voir section 10).

Les entreprises qui fournissent les services de conducteurs (agences de chauffeurs) sont un bon exemple d'intervenants ayant une incidence notable sur la sécurité routière.

2.4 L'INTERMÉDIAIRE EN SERVICES DE TRANSPORT

- S'inscrire sur la Liste des intermédiaires en services de transport.
- Fournir une information complète et exacte concernant les besoins en transport.
- Respecter les charges totales autorisées lorsqu'il y a une charge entière.
- Respecter le Règlement sur les exigences applicables aux conaissements.

L'intermédiaire en services de transport peut également être tenu responsable d'une infraction s'il conseille, encourage ou incite une autre personne à faire un geste qui constitue une infraction au Code de la sécurité routière ou à une disposition législative ou réglementaire ou s'il accomplit ou omet d'accomplir un acte ayant pour effet d'aider une autre personne à commettre une telle infraction².

2.5 LE TIERS

D'autres intervenants ont une incidence importante sur la sécurité routière. L'expéditeur, le requérant de services, le consignataire, la personne qui fournit les services de conducteurs sont considérés comme des tiers. Ces personnes n'ont pas à s'inscrire auprès de la Commission.

Les responsabilités du tiers varient selon son rôle. Elles peuvent inclure l'ensemble ou certains des points suivants :

- 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 repos des conducteurs qu'il fournit;
 - les renseignements essentiels sur les matières dangereuses transportées.

Le tiers peut également être tenu responsable d'une infraction s'il conseille, encourage ou incite une autre personne à faire une chose qui constitue une infraction au Code de la sécurité routière ou à une disposition législative ou réglementaire ou s'il accomplit ou omet d'accomplir un acte ayant pour effet d'aider une autre personne à commettre une infraction³.

2. Cette disposition vise toute personne, ce qui inclut notamment les intermédiaires en services de transport (article 596.1 du Code de la sécurité routière [CSR]).

3. Cette disposition vise toute personne, ce qui inclut notamment les tiers (article 596.1 du CSR).

3. LE SUIVI DU COMPORTEMENT

CE QU'IL FAUT SAVOIR

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

La Politique d'évaluation, établie par la Société, vise tous les propriétaires et exploitants de véhicules lourds (PEVL) tenus de s'inscrire au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds de la Commission des transports du Québec. Elle a pour objectif d'identifier les propriétaires et les exploitants de véhicules lourds qui présentent un risque pour la sécurité routière et la protection du réseau routier. Elle fixe également les limites à partir desquelles ces PEVL feront l'objet d'une intervention de la Société ou verront leur dossier transmis à la Commission en vue de l'évaluation de leur comportement.

3.1.1 À qui s'applique la Politique d'évaluation?

La Politique d'évaluation s'applique à tous les PEVL tenus de s'inscrire au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds de la Commission, soit :

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

3.1.2 Suivi du comportement des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds

La Société tient un dossier sur chacun des PEVL inscrits au Registre de la Commission afin de suivre leur comportement et d'identifier ceux qui présentent un risque pour la sécurité routière ou la protection du réseau routier. Elle y inscrit tous les événements concernant un propriétaire, un exploitant ou un conducteur de véhicules lourds, à savoir :

- les infractions au Code de la sécurité routière et à ses règlements;
- les infractions à certaines dispositions du Code criminel;
- les mises hors service « conducteur »;
- les accidents routiers;
- le résultat des contrôles en entreprise;
- les défauts mécaniques constatés lors d'un contrôle sur route ou par un mandataire, à la demande d'un agent de la paix;
- les événements liés à la capacité de conduire affaiblie par l'alcool.

Les événements survenus sur le territoire d'autres Administrations canadiennes avec un véhicule lourd immatriculé au Québec sont également inscrits dans le dossier de comportement du PEVL.

Les événements demeurent inscrits au dossier pendant deux ans, dès que la Société est informée de leur existence. Toutefois, les événements liés à la capacité de conduire affaiblie par l'alcool sont inscrits au dossier pendant dix ans.

Le dossier du propriétaire contient les événements relatifs à l'entretien et au maintien du bon état mécanique de ses véhicules lourds.

Le dossier de l'exploitant contient les événements relatifs à l'utilisation des véhicules lourds qu'il exploite et au respect, par les conducteurs qu'il emploie, des exigences prévues par le Code de la sécurité routière et ses règlements ainsi que de certaines dispositions du Code criminel.

Si le propriétaire est aussi l'exploitant de ses véhicules lourds, son dossier comprendra les événements relatifs à leur entretien et à leur maintien en bon état mécanique ainsi que ceux liés au respect des exigences prévues par le Code de la sécurité routière et par certaines dispositions du Code criminel. Il en va de même pour l'exploitant qui possède des véhicules lourds.

Par exemple, un point sera inscrit au dossier pour un excès de vitesse de 11 à 20 km/h, tandis que trois points seront inscrits au dossier pour un excès de vitesse de 31 à 40 km/h. La liste complète des infractions visées figure dans la Politique d'évaluation des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds.

Par exemple, une infraction pour laquelle un constat a été délivré le 15 juin 2014 sera présente au dossier de comportement du PEVL jusqu'au 14 juin 2016.

3.1.3 Description de la Politique d'évaluation des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds

La Politique d'évaluation prévoit trois volets d'évaluation du comportement, à savoir :

- l'évaluation continue;
- l'évaluation par l'entremise d'un contrôle en entreprise;
- l'évaluation par l'entremise des événements critiques.

L'évaluation continue du comportement

L'évaluation continue du comportement d'un PEVL s'effectue à partir des événements répartis dans les cinq zones de comportement suivantes :

- Sécurité des véhicules (propriétaire)
- Sécurité des opérations (exploitant)
- Implication dans les accidents (exploitant)
- Charges et dimensions (exploitant)
- Comportement global de l'exploitant

Pour chacune des zones de comportement qui relèvent de l'exploitant, la Société a établi des seuils à ne pas atteindre en fonction de la taille du parc de véhicules lourds qu'il exploite. Pour la zone de comportement « Sécurité des véhicules », le propriétaire ne doit pas dépasser un certain nombre ou un certain taux de mises hors service « véhicule », établi en fonction de la taille du parc de véhicules lourds qu'il possède.

L'évaluation du comportement par l'entremise d'un contrôle en entreprise

L'évaluation du comportement par l'entremise d'un contrôle en entreprise vise à s'assurer que les propriétaires et les exploitants respectent les exigences relatives à la tenue des dossiers des conducteurs et des véhicules, telles qu'elles sont définies par la réglementation (voir la section 8).

D'ailleurs, la Société a établi un nombre maximal de points, en fonction de la taille du parc de véhicules lourds possédés ou exploités, à partir duquel elle prend en considération dans son évaluation un échec au contrôle en entreprise.

L'évaluation du comportement par l'entremise des événements critiques

Certains événements sont considérés comme des événements critiques par la Société, en raison de leur extrême gravité au regard de la sécurité routière ou de la protection du réseau routier.

3.1.4 Interventions de la Société

La Société intervient de façon progressive auprès des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds en les informant, à diverses étapes, de la détérioration de leur dossier. Ainsi, les propriétaires et les exploitants ont la possibilité d'apporter les correctifs nécessaires à leur comportement. Si leur dossier continue de se détériorer, il est transmis à la Commission.

Les niveaux d'intervention relatifs à l'évaluation continue sont les suivants :

- **Lettre de premier niveau**
Une lettre est acheminée à un exploitant qui atteint ou dépasse 50 % du seuil prévu dans une des zones de comportement qui le concernent. Une lettre est également adressée au propriétaire qui atteint ou dépasse un certain nombre ou un certain taux de mises hors service « véhicule ».
- **Lettre de deuxième niveau**
Une lettre est acheminée à un exploitant qui atteint ou dépasse 75 % du seuil prévu dans une des zones de comportement qui le concernent. Une lettre est également adressée au propriétaire qui atteint ou dépasse un certain nombre ou un certain taux de mises hors service « véhicule ».
- **Lettre d'information pour un événement grave**
Des événements sont considérés comme graves par la Société. Une lettre d'information est transmise à l'exploitant lorsqu'un tel événement est inscrit à son dossier.
- **Lettre d'information pour un accident avec blessés**
Une lettre est adressée à l'exploitant dès qu'un accident avec blessés est inscrit à son dossier et qu'il n'a pas encore atteint 50 % de son seuil dans la zone de comportement « Implication dans les accidents ».

- **Lettre d'avertissement lors de l'inscription d'un événement critique ou d'un échec à un contrôle en entreprise**

Une lettre est adressée au propriétaire ou à l'exploitant lorsqu'un événement critique ou un échec lors d'un contrôle en entreprise est inscrit à son dossier.

- **Avis de transmission du dossier à la Commission**

Un avis de transmission de son dossier à la Commission est adressé au propriétaire ou à l'exploitant dans les situations suivantes :

- à l'exploitant qui atteint ou dépasse le seuil prévu dans l'une ou l'autre des zones de comportement qui le concernent;
- au propriétaire qui atteint ou dépasse le nombre ou le taux maximal de mises hors service « véhicule » (30 % pour le transport de biens et 20 % pour le transport de personnes);
- à l'exploitant, lorsqu'un accident mortel « responsable » est inscrit à son dossier;
- au propriétaire ou à l'exploitant, lorsqu'une des combinaisons d'événements décrites dans les tableaux suivants est inscrite à son dossier.

COMBINAISONS D'ÉVÉNEMENTS AU DOSSIER DU PROPRIÉTAIRE

Une défectuosité mécanique majeure critique ou un échec lors d'un contrôle en entreprise (volet « propriétaire ») s'est produit, il y a un an ou moins;

ET

Le dossier est à l'étape d'une lettre de deuxième niveau pour la zone de comportement « Sécurité des véhicules ».

Deux échecs lors de contrôles en entreprise (volet « propriétaire ») se sont produits à l'intérieur d'un intervalle de deux ans.

Deux défectuosités mécaniques majeures critiques se sont produites à l'intérieur d'un intervalle d'un an.

Une défectuosité mécanique majeure critique et un échec lors d'un contrôle en entreprise (volet « propriétaire ») se sont produits à l'intérieur d'un intervalle d'un an.

COMBINAISONS D'ÉVÉNEMENTS AU DOSSIER DE L'EXPLOITANT

Un événement critique non lié à la capacité de conduire affaiblie par l'alcool⁴ ou un échec lors d'un contrôle en entreprise (volet « exploitant ») s'est produit, il y a un an ou moins, ou un événement critique lié à la capacité de conduire affaiblie par l'alcool s'est produit il y a deux ans ou moins;

ET

Le dossier est à l'étape d'une lettre de deuxième niveau pour l'une des zones de comportement du volet « exploitant ».

Deux échecs lors de contrôles en entreprise (volet « exploitant ») se sont produits à l'intérieur d'un intervalle de deux ans.

Deux événements critiques non liés à la capacité de conduire affaiblie par l'alcool se sont produits à l'intérieur d'un intervalle d'un an.

Deux événements critiques liés à la capacité de conduire affaiblie par l'alcool se sont produits à l'intérieur d'un intervalle de deux ans.

Un événement critique non lié à la capacité de conduire affaiblie par l'alcool se produit alors qu'un événement critique lié à la capacité de conduire affaiblie par l'alcool a eu lieu il y a deux ans ou moins.

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

Un conducteur a été impliqué dans deux événements critiques liés à la capacité de conduire affaiblie par l'alcool à l'intérieur d'un intervalle de 10 ans et a été employé par l'exploitant de manière continue pendant ces 10 années.

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

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

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

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

3.1.5 Demande de dossier de comportement d'un propriétaire ou d'un exploitant de véhicules lourds

Le dossier de comportement est transmis au propriétaire ou à l'exploitant de véhicules lourds dans les situations suivantes :

- lors d'une intervention de la Société;
- en tout temps, à sa demande.

Ce document présente de façon détaillée tous les événements inscrits au dossier du propriétaire ou de l'exploitant de véhicules lourds.

Demande faite par le propriétaire ou l'exploitant de véhicules lourds

Le propriétaire ou l'exploitant de véhicules lourds peut obtenir une copie de son état de dossier gratuitement.

Pour l'obtenir, il doit faire une demande dans un centre de services - IRP de la Société, ou encore par téléphone, par courriel, par télécopieur ou par la poste.

Par téléphone (sans frais)

Du lundi au vendredi, de 8 h à 17 h : 1 800 554-4814

Par courriel

courrier@saaq.gouv.qc.ca

Note : La demande par courriel doit être acheminée à partir du site Web de la Société pour que le courriel soit sécurisé.

Par télécopieur

418 643-1896

Par la poste

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

Demande d'un dossier par une autre personne que le propriétaire ou l'exploitant

Il est également possible pour un tiers d'obtenir gratuitement une copie de l'état de dossier d'un PEVL. Une demande écrite doit être soumise par la poste, accompagnée du formulaire [Autorisation pour divulgation de l'état de dossier du propriétaire et exploitant de véhicules lourds par la Société de l'assurance automobile du Québec](#) (formulaire 7148-50).

ASTUCES

- Un PEVL devrait consulter régulièrement son dossier de comportement pour pouvoir apporter des corrections le cas échéant ou prendre les dispositions nécessaires pour éviter qu'une situation se reproduise dans son entreprise.

RÉFÉRENCES LÉGALES

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

DOCUMENTATION

- [Politique d'évaluation des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds](#)
Société de l'assurance automobile du Québec
- [Bulletins d'information à l'intention des propriétaires, des exploitants et des conducteurs de véhicules lourds](#)
Société de l'assurance automobile du Québec
- [Gérez la sécurité!](#)
Commission des transports du Québec

CE QU'IL FAUT SAVOIR

3.2 LA POLITIQUE D'ÉVALUATION DES CONDUCTEURS DE VÉHICULES LOURDS

La Politique d'évaluation, établie par la Société, a pour but d'identifier les conducteurs de véhicules lourds qui présentent un risque élevé pour la sécurité routière et la protection du réseau routier. Elle fixe les limites à compter desquelles les conducteurs feront l'objet d'une intervention de la Société ou verront leur dossier transmis à la Commission en vue de son évaluation.

3.2.1 À qui s'applique la Politique d'évaluation?

La Politique d'évaluation s'applique à tous les conducteurs de véhicules lourds titulaires d'un permis de conduire délivré par la Société et qui circulent au Québec ou ailleurs au Canada au volant d'un véhicule lourd immatriculé au Québec.

3.2.2 Suivi du comportement des conducteurs de véhicules lourds

La Société tient un dossier sur chaque conducteur de véhicules lourds qui a été impliqué dans un événement lié à la sécurité routière ou à la protection du réseau routier afin de suivre son comportement. Elle y inscrit tous les événements impliquant le conducteur, à savoir :

- les infractions au Code de la sécurité routière et à ses règlements;
- les infractions à certaines dispositions du Code criminel;
- les mises hors service « conducteur »;
- les accidents routiers;
- les événements liés à la capacité de conduire affaiblie par l'alcool.

Les événements survenus sur le territoire des autres Administrations canadiennes impliquant un véhicule lourd immatriculé au Québec sont également inscrits dans le dossier de comportement.

Les événements demeurent inscrits au dossier pour une période de deux ans, dès que la Société est informée de leur existence. Toutefois, les événements liés à la capacité de conduire affaiblie par l'alcool y demeurent pour une période de 10 ans.

3.2.3 Description de la Politique d'évaluation des conducteurs de véhicules lourds

L'évaluation est faite à partir de trois zones de comportement :

- Sécurité des opérations
- Implication dans les accidents
- Comportement global du conducteur

Chaque événement pris en considération dans une zone de comportement reçoit une pondération associée à sa gravité. Les points rattachés aux événements sont compilés dans la zone de comportement concernée. Pour chacune des zones de comportement, la Société a établi un seuil qui constitue une limite à ne pas atteindre.

Certains événements ne sont pas pondérés mais sont plutôt considérés comme des « événements critiques » par la Société, en raison de leur extrême gravité au regard de la sécurité routière ou de la protection du réseau routier.

3.2.4 Interventions de la Société

La Société intervient de façon progressive auprès des conducteurs de véhicules lourds en les informant, à diverses étapes, de la détérioration de leur dossier. Ainsi, les conducteurs ont la possibilité d'apporter les correctifs nécessaires à leur comportement. Si leur dossier continue de se détériorer, il est transmis à la Commission.

Toutefois, la Société intervient immédiatement lorsque des événements graves ou critiques se produisent.

Les niveaux d'intervention sont les suivants :

- **Lettre de premier niveau**

Une lettre est acheminée à un conducteur qui atteint ou dépasse 50 % du seuil prévu dans une des zones de comportement.

- **Lettre de deuxième niveau**

Une lettre est acheminée à un conducteur qui atteint ou dépasse 75 % du seuil prévu dans une des zones de comportement.

- **Lettre d'information pour infractions graves**

Des événements sont considérés comme graves par la Société.

Une lettre d'information est transmise à un conducteur lorsqu'un événement grave est inscrit à son dossier.

- **Lettre d'avertissement lors de l'inscription d'un événement critique**

Un événement critique entraîne l'envoi immédiat d'une lettre de la Société.

- **Avis de transmission du dossier à la Commission**

Un avis de transmission de son dossier à la Commission est acheminé au conducteur dans les situations suivantes :

- lorsqu'il atteint ou dépasse le seuil prévu dans l'une ou l'autre des zones de comportement;
- lorsqu'un accident mortel responsable survient;
- lorsque deux événements critiques surviennent à l'intérieur d'un intervalle de deux ans;
- lorsqu'un événement critique est présent en combinaison avec une lettre de deuxième niveau (atteinte de 75 % du seuil prévu dans une des zones de comportement);
- lorsqu'un événement survient en lien avec la capacité de conduire affaiblie par l'alcool;
- lorsque, à lui seul, il est responsable de l'inscription d'événements suffisants pour générer la transmission du dossier de l'exploitant (son employeur) à la Commission;
- en cas d'urgence ou dans une situation qui, de l'avis de la Société, met en danger la sécurité des usagers du réseau de chemins ouverts à la circulation publique ou compromet l'intégrité de ce réseau.

3.2.5 Demande de dossier de comportement du conducteur de véhicules lourds

Les informations du dossier de comportement du conducteur de véhicules lourds sont contenues dans deux documents distincts. Pour plus d'informations et pour savoir comment les obtenir, voir la section 5.2 « Le dossier de comportement du conducteur » de ce guide ainsi que les annexes 7 et 8.

ASTUCES

- Un conducteur devrait régulièrement demander son dossier *Suivi du comportement du conducteur de véhicules lourds* auprès de la Société afin de vérifier les événements qui y sont inscrits et de déterminer comment il pourrait améliorer son comportement. Ce document peut être obtenu sans frais.

RÉFÉRENCES LÉGALES

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

DOCUMENTATION

- [Politique d'évaluation des conducteurs de véhicules lourds et Programme d'excellence des conducteurs de véhicules lourds](#)
Société de l'assurance automobile du Québec
- [Conducteurs de véhicules lourds : Roulez en sécurité...](#)
Commission des transports du Québec

CE QU'IL FAUT SAVOIR

3.3 LE PROGRAMME D'EXCELLENCE DES CONDUCTEURS DE VÉHICULES LOURDS

En vertu de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds, la Société de l'assurance automobile du Québec a mis en place un programme permettant de reconnaître les conducteurs dont le comportement est exemplaire sur le plan de la sécurité routière.

3.3.1 À qui s'adresse le Programme?

Le Programme d'excellence des conducteurs de véhicules lourds est accessible à tous les conducteurs de véhicules lourds titulaires d'un permis de conduire délivré par la Société de l'assurance automobile du Québec et qui circulent au Québec ou ailleurs au Canada au volant d'un véhicule immatriculé au Québec.

3.3.2 Comment s'inscrire?

Pour que l'excellence de son comportement soit reconnue, le conducteur doit :

1. Répondre aux conditions d'admission;
2. Remplir le formulaire d'inscription;
3. Postuler pour l'un des quatre niveaux d'excellence.

3.3.3 Niveaux d'excellence

NIVEAU	EXPÉRIENCE MINIMALE
BRONZE	6 mois (réservé aux nouveaux conducteurs)
ARGENT	2 ans
OR	5 ans
PLATINE	10 ans (formation requise)

3.3.4 Conditions d'admission

Pour pouvoir s'inscrire, le conducteur doit parcourir, au Québec ou ailleurs au Canada, plus de 10 000 km, pour chacune des années d'expérience du niveau postulé, au volant d'un véhicule lourd immatriculé au Québec.

Il doit également respecter les conditions suivantes :

Au moment de son inscription, et pour la période correspondant à l'expérience de conduite requise selon le niveau postulé, le conducteur ne doit pas :

- avoir commis une infraction⁵ ou avoir fait l'objet d'une mise hors service « conducteur » au volant d'un véhicule lourd;
- avoir été responsable d'un accident au volant d'un véhicule lourd;

5. Les infractions prises en considération sont celles constatées lors d'une intervention sur la route ou en entreprise.

- avoir accumulé plus de trois points d'inaptitude à son dossier de conduite (tous types de véhicules confondus)⁶;
- avoir échoué aux épreuves de coordination des mouvements exigées par un agent de la paix (tous types de véhicules confondus)⁷;
- avoir été reconnu coupable d'une infraction criminelle liée à la conduite ou à ses fonctions autre que celle relative à la capacité de conduire affaiblie par l'alcool ou la drogue (tous types de véhicules confondus);
- faire l'objet d'une accusation criminelle liée à la conduite ou à ses fonctions, autre que celle relative à la capacité de conduire affaiblie par l'alcool ou la drogue, pour laquelle aucun verdict n'a encore été prononcé (tous types de véhicules confondus).

ET

Au moment de son inscription et au cours des 10 dernières années, le conducteur ne doit pas :

- avoir commis une infraction ou avoir été l'objet d'une suspension⁸ de permis de conduire liée à la capacité de conduire affaiblie par l'alcool ou la drogue (tous types de véhicules confondus);
- avoir refusé d'obtempérer à un ordre d'un agent de la paix, notamment de se soumettre à des épreuves de coordination des mouvements ou de fournir un échantillon d'haleine, de sang ou autre (tous types de véhicules confondus);
- avoir été reconnu coupable d'une accusation criminelle liée à la capacité de conduire affaiblie par l'alcool ou la drogue (tous types de véhicules confondus);
- faire l'objet d'une accusation criminelle liée à la capacité de conduire affaiblie par l'alcool ou la drogue pour laquelle aucun verdict n'a encore été prononcé (tous types de véhicules confondus).

Les conducteurs de véhicules lourds reconnus excellents sont inscrits sur une liste diffusée sur le site Web de la Société. Le conducteur qui ne répond plus aux conditions de maintien ou aux objectifs visés par le Programme se verra retirer son statut « excellent ».

6. Bien que les points d'inaptitude demeurent inscrits au dossier de conduite pour une période de 24 mois, la Société vérifiera si plus de trois points d'inaptitude étaient inscrits au dossier de conduite du postulant à un moment donné durant la période correspondant au nombre d'années d'expérience exigées pour obtenir le niveau visé. Ainsi, pour une demande de reconnaissance du niveau Or, la Société vérifiera si plus de trois points d'inaptitude étaient inscrits au dossier de conduite à un moment donné durant les cinq dernières années.

7. Suspension de permis de conduire de 24 heures (article 202.1.4 du CSR).

8. Ne vise pas la suspension de permis de conduire prévue à l'article 202.1.4 du CSR.

RÉFÉRENCES LÉGALES

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

DOCUMENTATION

- [Programme d'excellence des conducteurs de véhicules lourds](#)
Société de l'assurance automobile du Québec
- [Bulletins d'information à l'intention des propriétaires, des exploitants et des conducteurs de véhicules lourds](#)
Société de l'assurance automobile du Québec

CE QU'IL FAUT SAVOIR

3.4 LES INTERVENTIONS DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

3.4.1 Les interventions auprès des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds

La Commission tient le Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds et attribue une cote de sécurité aux personnes inscrites. De plus, en tant que tribunal administratif, elle évalue le comportement des propriétaires et des exploitants qui présentent un risque au regard de la sécurité routière ou de la protection du réseau, et leur impose des mesures correctives, si cela est nécessaire. Habituellement, ses interventions font suite à celles qui sont faites par la Société en vertu de sa politique d'évaluation.

Cote de sécurité

Lorsque la Commission accepte l'inscription d'une personne ou d'une entreprise, elle lui attribue une cote de sécurité de niveau « satisfaisant », sauf exception. Cette cote est généralement assortie de la mention « non audité », sauf dans les cas où le propriétaire ou l'exploitant de véhicules lourds a réussi un audit en entreprise, soit un contrôle en entreprise complet effectué par Contrôle Routier Québec selon les normes de la Politique d'évaluation des PEVL. Un comportement respectueux des normes de sécurité et de protection du réseau routier permettra de conserver cette cote de sécurité.

Toutefois, lorsque le comportement du propriétaire ou de l'exploitant met en péril la sécurité des usagers de la route ou compromet l'intégrité du réseau routier, cette cote de sécurité peut être modifiée par la Commission et devenir de niveau « conditionnel » ou « insatisfaisant ».

La cote « conditionnel » sera assortie de mesures correctives comme de la formation, l'installation de limiteurs de vitesse, des vérifications mécaniques additionnelles et d'autres mesures ayant pour but d'améliorer le comportement du propriétaire ou de l'exploitant. Dans tous les cas, cette cote nécessite des correctifs de la part de l'utilisateur de véhicules lourds, à l'intérieur d'un délai déterminé. Lorsque les conditions sont remplies, le propriétaire ou l'exploitant concerné peut demander une réévaluation pour obtenir à nouveau une cote de niveau « satisfaisant », assortie de la mention « non audité ». Toutefois, cette cote pourra devenir « insatisfaisant » si le propriétaire ou l'exploitant d'un véhicule lourd ne respecte pas les conditions qui lui ont été imposées.

Dans le cas de l'attribution d'une cote « insatisfaisant », le propriétaire ou l'exploitant en cause se voit retirer son droit de mettre en circulation ou d'exploiter des véhicules lourds. La Commission peut aussi décider d'appliquer la cote « insatisfaisant » aux administrateurs, associés ou dirigeants du propriétaire ou de l'exploitant d'un véhicule lourd si elle juge que leur influence est déterminante dans le comportement à risque observé.

Audience publique

Pour évaluer le comportement d'un propriétaire ou d'un exploitant de véhicules lourds, la Commission le convoque à une audience publique. À la suite d'une audience, la Commission rend une décision qui est publique et disponible sur son site Web. À la suite d'une décision rendue par la Commission, toute personne intéressée peut, dans les 30 jours, faire une demande de révision à la Commission. Par ailleurs, toute décision de la Commission peut être contestée devant le Tribunal administratif du Québec.

Afin de soutenir son processus décisionnel, la Commission effectue des inspections auprès des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds. Ces inspections visent à vérifier l'application des lois et des règlements par les propriétaires et les exploitants de véhicules lourds et, de façon particulière, leurs pratiques en matière de gestion de la sécurité.

3.4.2 Interdiction de céder un véhicule

Un propriétaire ou un exploitant de véhicules lourds dont la cote de sécurité est « insatisfaisant » ou « conditionnel », ou qui fait l'objet d'une évaluation de comportement par la Commission, ne peut céder ou vendre ses véhicules, directement ou indirectement, sans obtenir le consentement de la Commission. Pour demander ce consentement, il doit remplir le formulaire approprié disponible sur le site Web de la Commission et acquitter les frais.

3.4.3 Les interventions auprès des conducteurs

Les interventions de la Commission auprès des conducteurs s'apparentent à celles qui sont effectuées auprès des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds. La Commission convoque ainsi en audience les conducteurs dont le dossier lui a été transmis par la Société, en vertu des modalités prévues par sa politique d'évaluation.

Même si les conducteurs n'ont pas de cote de sécurité, la Commission peut leur imposer des mesures correctives. Si nécessaire, elle peut ordonner à la Société d'interdire à un conducteur la conduite d'un véhicule lourd. Afin de soutenir son processus décisionnel, la Commission effectue également des vérifications particulières auprès de conducteurs de véhicules lourds dont le comportement présente un haut risque pour la sécurité routière. L'interdiction de conduire un véhicule lourd ordonnée par la Commission ne suspend pas le permis de conduire ni aucune classe de ce permis. Toutefois, le conducteur visé par l'interdiction n'a pas le droit de conduire un véhicule lourd tant que cette interdiction n'est pas levée.

Le contrevenant peut encourir les sanctions suivantes :

- saisie du véhicule lourd sur-le-champ pour 30 jours;
- amende de 500 \$ à 1 500 \$. En cas de récidive, l'amende est de 1 500 \$ à 2 500 \$.

ASTUCES

Avant une audience devant un commissaire, il est recommandé de :

- lire attentivement les documents reçus;
- vérifier les renseignements contenus dans son dossier de comportement tenu par la Société;
- préparer l'information qu'on désire porter à l'attention du commissaire pour démontrer que les mesures nécessaires ont été prises pour adopter un comportement sécuritaire;
- pour un propriétaire ou un exploitant, relever les moyens mis en place pour gérer la sécurité (politiques, directives ou autres) et préparer les documents faisant la preuve que ces politiques et ces directives sont appliquées.

RÉFÉRENCES LÉGALES

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

DOCUMENTATION

- [Que faire lors d'une convocation devant la Commission des transports du Québec?](#)
Commission des transports du Québec
- [Une décision de la Commission, c'est sérieux! Il faut la respecter](#)
Commission des transports du Québec
- [Conducteurs de véhicules lourds : Roulez en sécurité...](#)
Commission des transports du Québec

4. AVANT DE METTRE UN VÉHICULE EN CIRCULATION

CE QU'IL FAUT SAVOIR

4.1 L'IMMATRICULATION D'UN VÉHICULE LOURD

Le propriétaire qui veut mettre en circulation un véhicule lourd sur le territoire québécois doit l'immatriculer et acquitter les droits de mettre en circulation auprès de la Société de l'assurance automobile du Québec.


Le propriétaire qui veut mettre en circulation un véhicule lourd sur le territoire d'une autre Administration que le Québec doit l'immatriculer en vertu du Régime d'immatriculation international (IRP). Il doit aussi obtenir de Revenu Québec le permis et les vignettes autorisant la circulation du véhicule lourd sur le territoire des autres Administrations nord-américaines en vertu de l'Entente internationale concernant la taxe sur les carburants (IFTA).

4.1.1 La déclaration obligatoire du poids nominal brut (PNBV)

Le poids nominal brut d'un véhicule routier, s'il est de 4 500 kg ou plus, constitue un renseignement obligatoire pour obtenir l'immatriculation du véhicule et le droit de le mettre en circulation⁹. Qu'il s'agisse d'un véhicule motorisé, d'une remorque ou d'une semi-remorque, le propriétaire doit obligatoirement déclarer le PNBV au moment de l'immatriculation.

Le PNBV se définit comme le poids d'un véhicule auquel on additionne la charge maximale que celui-ci peut transporter, selon les indications du fabricant.

9. Règlement sur l'immatriculation des véhicules routiers (article 13(7.1)).



Le PNBV d'un véhicule est indiqué sur l'étiquette de conformité du véhicule. L'étiquette de conformité est une plaque métallique ou un autocollant sur lequel sont également consignés les renseignements techniques, tels le nom du fabricant, l'année de fabrication et le numéro d'identification du véhicule.

Si le PNBV n'est pas inscrit dans le registre de l'immatriculation de la Société, le propriétaire s'expose à une amende variant de 60 à 100 \$.

4.1.2 Le Régime d'immatriculation international (IRP)

Les propriétaires de véhicules lourds immatriculés au Québec dont les véhicules circulent dans les autres Administrations nord-américaines doivent s'immatriculer en vertu du Régime d'immatriculation international. Au Québec, c'est la Société de l'assurance automobile qui gère les demandes des titulaires de l'immatriculation IRP.

Selon ce régime, le propriétaire n'a pas à acquitter les droits d'une pleine immatriculation pour chaque Administration où ses véhicules circulent. Cette entente vise à simplifier l'immatriculation et le paiement des droits de mettre en circulation les véhicules lourds commerciaux circulant dans plus d'une province ou dans plus d'un État, par la reconnaissance réciproque de la validité de l'immatriculation et des plaques que chacune des Administrations délivrent.

Le Régime d'immatriculation international vise :

- les camions et les camions-tracteurs qui ont une unité motrice de deux essieux dont la masse totale en charge est supérieure à 11 793 kg (26 000 lb);
- les camions et les camions-tracteurs qui ont une unité motrice de trois essieux, peu importe la masse;
- les ensembles de véhicules routiers conçus, utilisés et entretenus principalement pour le transport de biens et dont la masse totale en charge est supérieure à 11 793 kg (26 000 lb);
- les autobus affectés au transport de personnes contre rémunération.

Les véhicules dont la masse totale en charge est inférieure à celle qui est mentionnée sont exemptés de l'immatriculation IRP.

On peut obtenir plus de renseignements concernant l'IRP en communiquant avec la Société aux coordonnées figurant à la section 10.

4.1.3 La taxe sur les carburants

Selon l'Entente internationale concernant la taxe sur les carburants (IFTA), tout exploitant québécois qui circule à l'extérieur du Québec avec un véhicule motorisé admissible doit :

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

Par la suite, l'exploitant doit :

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

On peut obtenir plus de renseignements sur la Loi concernant la taxe sur les carburants ou sur l'Entente internationale concernant la taxe sur les carburants (IFTA) en communiquant avec Revenu Québec, aux coordonnées figurant à la section 10.


4.2 L'INSCRIPTION AU REGISTRE DES PROPRIÉTAIRES ET DES EXPLOITANTS DE VÉHICULES LOURDS

Toute personne qui possède ou exploite un véhicule lourd doit s'inscrire au Registre de la Commission des transports du Québec. Il est possible de s'inscrire à titre de propriétaire seulement, d'exploitant seulement ou à titre de propriétaire et d'exploitant. L'inscription au Registre confère à une personne le privilège de mettre en circulation ou d'exploiter des véhicules lourds et d'effectuer du transport à des fins commerciales ou professionnelles.

L'inscription permet également à la Commission de vérifier si l'utilisateur de véhicules lourds respecte les exigences préalables et de l'informer, dès son entrée dans l'industrie du transport, de ses obligations ainsi que des sanctions qu'il encourt s'il ne s'y conforme pas. Les connaissances de tous les nouveaux utilisateurs de véhicules lourds affectés au transport de personnes seront évaluées par la Commission avant leur inscription au Registre.

Lorsque la Commission inscrit une personne ou une entreprise, elle lui attribue un numéro d'identification au Registre (NIR) ainsi qu'une **cote de sécurité** de niveau « satisfaisant », sauf exception. Cette cote est généralement assortie de la mention « non audité », sauf dans les cas où le propriétaire ou l'exploitant de véhicules lourds a réussi un audit en entreprise, soit un contrôle en entreprise complet effectué par Contrôle Routier Québec selon les normes de la Politique d'évaluation des PEVL.

La cote de sécurité des propriétaires et exploitants de véhicules lourds peut être consultée sur le site Web de la Commission (voir la section 10).



Les nouveaux propriétaires ou exploitants de véhicules lourds peuvent s'inscrire au Registre en remplissant le formulaire de demande d'inscription disponible à la Commission. Il est également possible de le faire sur le site Web de la Commission et de bénéficier ainsi d'un rabais de 5\$ sur le coût de l'inscription. Ils peuvent aussi présenter une demande à la Commission par la poste, par télécopieur ou en personne.

Pour s'inscrire et pour obtenir le privilège de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd, le propriétaire ou l'exploitant doit payer les frais prescrits, fournir les renseignements demandés et se conformer aux exigences applicables de la Loi lorsque requis, soit :

- être inscrit au registre des entreprises du Québec;
- être inscrit à titre d'employeur auprès de la Commission de la santé et de la sécurité du travail (CSST);
- être titulaire d'un permis en vertu de l'Entente internationale concernant la taxe sur les carburants (IFTA);
- avoir acquitté toutes ses amendes impayées liées au domaine du transport;
- ne pas avoir été déclaré coupable, au cours des cinq années précédentes, d'un acte criminel lié à l'utilisation d'un véhicule lourd.

Toute personne inscrite au Registre de la Commission doit également mettre à jour son inscription. À cette fin, la Commission envoie annuellement à chaque propriétaire ou exploitant les données inscrites à son dossier, pour vérification et mise à jour. Des frais sont exigés pour cette mise à jour annuelle.

4.2.1 Les personnes exemptées de l'inscription au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds :

- le propriétaire ou l'exploitant qui utilise un véhicule lourd requis par un service d'urgence ou dans le cas d'un sinistre majeur ou mineur;
- la personne qui loue un véhicule lourd pour une période consécutive de moins de 15 jours et qui l'exploite à titre gratuit;
- la personne physique qui utilise un véhicule lourd exclusivement à des fins personnelles autrement que pour une activité économique organisée;
- les crédits-bailleurs;
- le propriétaire ou l'exploitant d'un véhicule lourd dont l'immatriculation est délivrée par une autre Administration canadienne. Ce dernier doit cependant s'inscrire auprès de son Administration et avoir en sa possession un certificat d'aptitude à la sécurité délivré par celle-ci;

- le propriétaire ou l'exploitant qui utilise un véhicule lourd dans une localité isolée ou non reliée au réseau routier (consulter la liste officielle de ces localités sur le site Web du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports à l'adresse suivante : www.transports.gouv.qc.ca).

Note : Le propriétaire ou l'exploitant d'un **véhicule lourd immatriculé à l'extérieur du Canada qui circule au Québec** est tenu de s'inscrire au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds de la Commission.

Par exemple, un exploitant américain devra s'inscrire au Registre de la Commission avant de circuler au Québec.

4.3 LES PERMIS DE TRANSPORT PAR AUTOBUS

Pour certains types de transport rémunéré de personnes par autobus ou minibus, le Règlement sur le transport par autobus oblige une personne à être titulaire d'un permis de transport par autobus délivré par la Commission des transports du Québec.

Les catégories de permis de transport par autobus sont :

- transport urbain;
- transport interurbain;
- transport aéroportuaire;
- transport touristique;
- transport des élèves;
- transport par abonnement;
- transport nolisé;
- transport expérimental.



Des exceptions s'appliquent. Dans certains cas précis décrits par le Règlement, les transporteurs n'ont pas à être titulaire d'un permis de la Commission des transports du Québec. Par exemple, aucun permis n'est exigé pour un transport de personnes handicapées effectué :

- en vertu d'une entente conclue entre une municipalité et un organisme sans but lucratif qui assure l'organisation d'un service spécial de transport pour les personnes handicapées conformément à l'article 48.39 de la Loi sur les transports (RLRQ, c. T-12);
- en vertu d'un contrat octroyé par une société de transport en commun instituée par la Loi sur les sociétés de transport en commun (RLRQ, c. S-30.01), un conseil intermunicipal de transport, une régie intermunicipale, une municipalité ou un regroupement de municipalités.

Pour obtenir un permis de transport par autobus, le demandeur doit démontrer à la Commission qu'il satisfait aux différents critères établis par le Règlement sur le transport par autobus. Mentionnons, entre autres, une expérience ou des connaissances pertinentes dans le domaine, des assises financières solides ainsi que des ressources humaines et matérielles suffisantes. Une analyse comparative de l'offre et des besoins en transport sera aussi effectuée par la Commission.

4.4 LE PERMIS DE LOCATION D'AUTOBUS

Pour offrir un service de location d'autobus sans les services d'un conducteur, une personne doit être titulaire d'un permis délivré par la Commission des transports du Québec. Le Règlement sur la location des autobus vient toutefois préciser certaines exceptions à cette obligation et indiquer les personnes à qui un titulaire d'un permis de location d'autobus peut louer un autobus.

4.5 LE REGISTRE DU CAMIONNAGE EN VRAC

La Commission tient à jour le Registre du camionnage en vrac, auquel sont inscrits les exploitants de véhicules lourds qui effectuent ce type de transport. Cette inscription permet à son détenteur de bénéficier d'une clause préférentielle d'embauche pour le transport de matières en vrac lors de l'exécution de contrats accordés par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports et par plusieurs autres organismes publics.

La Commission n'autorise plus de nouvelle inscription. Toutefois, les inscriptions existantes peuvent être transférées, sous certaines conditions, d'une personne à une autre. Pour demeurer inscrits au Registre, les détenteurs d'une inscription doivent être abonnés auprès d'un titulaire d'un permis de courtage en services de camionnage en vrac délivré par la Commission et payer les droits annuels.

INFRACTIONS LES PLUS FRÉQUENTES

Mettre en circulation ou exploiter un véhicule sans être inscrit à la Commission des transports	Art. 5 LPECVL*	500 \$ à 1 500 \$ 1 500 \$ à 2 500 \$ en cas de récidive
Mettre en circulation ou exploiter un véhicule à la suite d'une interdiction de la Commission des transports	Art. 48 LPECVL	500 \$ à 1 500 \$ 1 500 \$ à 2 500 \$ en cas de récidive
Agir comme transporteur ou fournir des services à l'aide d'un moyen ou d'un système de transport contre une rémunération directe ou indirecte sans être titulaire du permis de transport prescrit à cette fin par règlement (ex : Règlement sur le transport par autobus)	Art. 36 Loi sur les transports	500 \$ à 1 500 \$

* Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds

Note : Lorsque le propriétaire, l'exploitant ou le conducteur d'un véhicule lourd est visé par une mesure d'interdiction de mettre en circulation ou d'exploiter ou de conduire un véhicule lourd, le véhicule peut être saisi pour 30 jours en vertu de l'article 39 de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds.

ASTUCES

- Ne pas oublier qu'au Québec, l'immatriculation des véhicules lourds s'effectue en fonction du nombre d'essieux, remorque comprise. Il est donc important de mentionner, lors de l'immatriculation, le nombre d'essieux que totalise l'ensemble de véhicules.
- Un conducteur qui circule sur le territoire d'une autre Administration canadienne doit s'assurer d'avoir à bord de son véhicule une preuve d'inscription au Registre de la Commission. Ce document peut être imprimé directement à partir du site Web de la Commission (voir la section 10).
- Les services en ligne sont un excellent moyen pour s'inscrire au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds ou pour mettre à jour son inscription. De plus, la personne qui utilise l'un ou l'autre de ces services électroniques bénéficie d'un rabais de 5 \$ sur les frais applicables. C'est facile et économique!
- Le transporteur par autobus doit s'assurer que le conducteur a en sa possession, durant le service, une copie du contrat de transport ou une attestation de ce contrat. De plus, lorsqu'un permis de transport est requis, le titulaire du permis doit s'assurer que le conducteur, durant le service, a en sa possession le certificat du permis, une copie de ce certificat ou une copie de la décision de la Commission concernant ce permis.

RÉFÉRENCES LÉGALES

- [Règlement sur l'immatriculation des véhicules routiers](#)
- [Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds](#)
- [Règlement d'application de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds](#)
- [Règlement sur le transport par autobus](#)
- [Règlement sur la location d'autobus](#)

DOCUMENTATION

- [Guide sur l'immatriculation IRP](#)
Société de l'assurance automobile du Québec

5. LA CONDUITE D'UN VÉHICULE LOURD

La tâche des conducteurs de véhicules lourds est d'une grande complexité et, pour l'exécuter adéquatement, une préparation appropriée est nécessaire. Si les habiletés particulières que les conducteurs acquièrent pendant leur formation initiale se raffinent grâce à l'expérience, ceux-ci doivent également s'assurer que leur connaissance des lois et des règlements qui régissent la conduite d'un véhicule lourd est complète et à jour.

De même, en tant que professionnels de la route, les conducteurs de véhicules lourds s'engagent à adopter une conduite courtoise, responsable et sécuritaire. Afin d'être en mesure de prendre des décisions judicieuses et rapides devant des situations de danger, il leur faut être aptes à la conduite. Notamment, leurs facultés ne doivent pas être affaiblies par la fatigue, l'alcool ou les drogues.

CE QU'IL FAUT SAVOIR

5.1 LE PERMIS DE CONDUIRE

Au Québec, une personne n'a besoin que d'un seul permis de conduire. La classe du permis détenu autorise la conduite d'une ou de plusieurs catégories de véhicules. De plus, en raison des ententes conclues par le Québec avec d'autres Administrations, le permis délivré par la Société de l'assurance automobile du Québec suffit généralement pour circuler ailleurs au Canada, aux États-Unis et au Mexique.

Un tableau synthèse des classes de permis requises pour la conduite des divers types de véhicules se trouve à l'annexe 2.

5.1.1 La validité du permis de conduire

Les exploitants doivent s'assurer que tous leurs conducteurs ont un permis de conduire valide et de la classe appropriée. La Société de l'assurance automobile met à leur disposition différents outils qui permettent de vérifier la validité du permis de conduire et l'état de dossier d'un conducteur.

Service téléphonique automatisé

Il est possible de vérifier, à toute heure du jour, la validité du permis d'un conducteur, en composant le 1 900 565-1212. Ce service permet également de s'assurer que la classe du permis de ce conducteur est appropriée au type de véhicule utilisé.

Traitement de plusieurs demandes

Consulter le site Web de la Société (saaq.gouv.qc.ca) à la section « Permis de conduire » pour connaître les façons de faire.

5.1.2 Les compétences du conducteur

Les compétences de base associées à la conduite d'un véhicule lourd, incluant celles qui concernent la ronde de sécurité du véhicule, sont vérifiées au moyen d'examens théoriques et pratiques. En outre, le conducteur d'un véhicule lourd doit faire la démonstration qu'il possède les connaissances et les habiletés particulières associées, selon la situation :

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

Les compétences liées à la conduite d'un autobus affecté au transport d'écoliers

Pour conduire un autobus ou un minibus affecté au transport des élèves, le conducteur doit détenir et avoir en sa possession un certificat de compétence pour la conduite de ce type de véhicule. L'obtention de ce certificat est conditionnelle à la réussite d'une formation d'une durée de 15 heures offerte seulement par les centres de formation en transport de Charlesbourg et de Saint-Jérôme. Cette formation s'avère nécessaire en raison des caractéristiques physiques et comportementales des enfants de moins de 10 ans qui les rendent plus vulnérables, que l'on pense à leur petite taille, à leur manque d'assurance dans leurs mouvements ou à leur vision périphérique limitée. Cette formation insiste donc sur la nécessité pour le conducteur d'avoir des réflexes appropriés et d'adopter une attitude adéquate envers ses jeunes passagers. Elle s'attarde notamment aux règles à suivre lors de l'embarquement et du débarquement des élèves et présente les règlements encadrant le transport scolaire.

Un perfectionnement d'une durée de six heures est également obligatoire tous les trois ans pour obtenir le renouvellement du certificat. Le contenu est adapté aux besoins exprimés par le milieu, et inclut une mise à jour concernant les lois et règlements ainsi que les pratiques à adopter en matière de transport scolaire.

5.1.3 L'état de santé du conducteur

L'obtention d'un permis de conduire des classes 1, 2, 3, 4A ou 4B autorisant la conduite de certains véhicules lourds peut être assortie de conditions. Une personne doit fournir la preuve, avec sa demande d'ajout de classe, que son état de santé ne présente pas d'incompatibilité avec la conduite d'un véhicule lourd. À cet effet, elle devra fournir les résultats d'un examen médical effectué par un professionnel de la santé. Cet examen est également demandé lorsque le détenteur du permis atteint l'âge de 45 ans, et par la suite à 55, 60 et 65 ans. Après 65 ans, l'examen médical est exigé tous les deux ans.

Depuis le 15 décembre 2014, la réussite d'une formation de 16 heures est obligatoire pour obtenir la mention T. Elle est offerte par les centres de formation en transport de Charlesbourg et de Saint-Jérôme.

Aux États-Unis

La réglementation américaine concernant la santé des conducteurs de véhicules lourds pour conduire un véhicule nécessitant un permis de la classe 1, 2, 3 ou 4B diffère de celle du Québec. Ainsi, le conducteur doit se soumettre plus fréquemment à un examen médical¹⁰ afin de déterminer s'il peut conduire ces types de véhicules aux États-Unis.

De plus, certains conducteurs ne sont pas autorisés à conduire un véhicule lourd aux États-Unis pour les raisons médicales suivantes :

- ils souffrent de diabète traité à l'insuline;
- ils souffrent d'épilepsie;
- ils présentent une perte auditive modérée ou totale;
- ils détiennent la classe 1, 2, 3 ou 4B en vertu d'un pouvoir discrétionnaire prévu par les articles 83.1 et 191.1 du Code de la sécurité routière;
- ils renoncent au privilège de conduire un véhicule lourd visé aux États-Unis ou ils ne se soumettent pas au contrôle médical exigé.

Dans ces cas, la condition «W» figure à leur dossier. Elle est également inscrite sur le permis de conduire.

Depuis le 1^{er} avril 2016, le conducteur de véhicules commerciaux titulaire d'un permis de la classe 5 uniquement et qui conduit aux États-Unis, dans le cadre de son travail, un véhicule ou un ensemble de véhicules dont le poids nominal brut (PNBV) ou le PNBV combiné est égal ou supérieur à 4 500 kg, est également soumis à des examens médicaux plus fréquents. Le conducteur qui ne s'y conforme pas risque de recevoir une amende ou de voir son véhicule mis hors service par les agents de la paix américains. Pour respecter la réglementation américaine, deux solutions s'offrent à lui :

1. Se procurer un permis de la classe 3 du Québec (classe professionnelle), car cette classe répond aux exigences médicales canadiennes et est reconnue par les Américains;
2. Obtenir un certificat médical d'un médecin accrédité par la *Federal Motor Carrier Safety Administration* (à renouveler périodiquement selon la réglementation américaine).

Déclaration de l'état de santé

Le titulaire du permis de conduire a l'obligation d'informer la Société de tout changement concernant son état de santé lors de l'obtention ou du renouvellement de son permis. Il doit également informer la Société de tels changements dans les 30 jours suivant le changement.

À titre d'exemple, un camion de marque Hino, une camionnette (pick-up) Ford F-250, une camionnette tirant une remorque avec de l'outillage (ex. : milieu de la construction, électriciens, plombiers, approvisionnement en portes et fenêtres, véhicules de service et véhicules d'utilité publique [Hydro-Québec, compagnies de télécommunication, etc.]).

10. Lors de la demande de la classe et à l'âge de 20, 25, 30, 35, 40, 45, 48, 51, 54, 55, 57, 60 et 63 ans, puis tous les ans à compter de 65 ans.

5.2 LE DOSSIER DE COMPORTEMENT DU CONDUCTEUR

Deux documents contiennent les informations du dossier de comportement du conducteur de véhicules lourds :

- *Suivi du comportement du conducteur de véhicules lourds* (voir annexe 7);
- *Renseignements relatifs au dossier de conduite* (voir annexe 8).

5.2.1 Document *Suivi du comportement du conducteur de véhicules lourds*

Ce document présente le dossier de comportement du conducteur de véhicules lourds par zone de comportement et le seuil à ne pas atteindre pour chaque zone. Il comprend les événements liés à la conduite de véhicules lourds immatriculés au Québec et circulant sur le territoire canadien. Il présente de façon détaillée **les événements se rapportant aux actes posés par un conducteur de véhicules lourds dans l'exercice de son métier**, quel que soit l'exploitant qui utilisait ses services au moment des faits.

Il contient notamment les informations suivantes :

- les événements critiques;
- les événements liés à la capacité de conduire affaiblie par l'alcool;
- les accidents dans lesquels le conducteur a été impliqué, et le nombre de points qui y sont associés;
- les infractions et les mises hors service, ainsi que le nombre de points qui y sont associés;
- le total des points accumulés par le conducteur dans chacune des zones de comportement;
- le niveau d'excellence, si le conducteur est membre du Programme d'excellence.

Ce document mentionne également l'interdiction de conduire un véhicule lourd ordonnée par la Commission des transports du Québec, le cas échéant.

Obtenir le document *Suivi du comportement du conducteur de véhicules lourds*

Pour obtenir sans frais le document *Suivi du comportement du conducteur de véhicules lourds*, le **conducteur doit en faire lui-même la demande** en utilisant l'un des moyens suivants :

Par téléphone

Du lundi au vendredi, de 8 h à 17 h : 1 800 554-4814

Par télécopieur

418 643-1896

Par la poste

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

5.2.2 Document Renseignements relatifs au dossier de conduite

Ce document dresse un portrait global du dossier de conduite (tous types de véhicules confondus). Il inclut, sous une forme succincte, une section présentant les événements relatifs à la conduite d'un véhicule lourd immatriculé au Québec. S'il y a des événements dans cette section, le conducteur pourra demander le document détaillé intitulé *Suivi du comportement du conducteur de véhicules lourds*.

Obtenir le document Renseignements relatifs au dossier de conduite

Pour obtenir sans frais le document *Renseignements relatifs au dossier de conduite*, le conducteur doit utiliser l'un des moyens suivants :

En ligne

Sur le site Web de la Société (saaq.gouv.qc.ca)

- Services en ligne Citoyens
- Demande de copie du dossier de conduite

Par téléphone

Lundi, mardi, jeudi et vendredi : 8 h 30 à 16 h 30

Mercredi : 9 h 30 à 16 h 30 :

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

Par la poste

Division de la diffusion (act. 850)
Société de l'assurance automobile du Québec
Case postale 19600, succursale Terminus
Québec (Québec) G1K 8J6

Pour des raisons de sécurité et de protection des renseignements personnels, ce document sera expédié à l'adresse inscrite au dossier du conducteur.

Obtention du document par les assureurs, les employeurs ou les propriétaires d'un parc de véhicules

Toute autre personne que le conducteur désirant recevoir une copie de ce document doit obtenir l'autorisation du conducteur concerné. Il faudra alors remplir le formulaire d'autorisation approprié, y joindre la demande et les expédier par la poste, accompagnés du paiement, à l'adresse suivante :

Division de la diffusion (act. 850)
Société de l'assurance automobile du Québec
Case postale 19600, succursale Terminus
Québec (Québec) G1K 8J6

Les formulaires et les informations sur la procédure à suivre se trouvent sur le site Web de la Société, à l'adresse saaq.gouv.qc.ca/permis/obtention_dossiers.php.

OBLIGATION PARTICULIÈRE DU CONDUCTEUR (ART. 519.7 DU CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE)

Le conducteur dont le permis de conduire ou la classe autorisant la conduite d'un véhicule a été modifié, suspendu ou révoqué est tenu d'en informer sans délai l'exploitant et le propriétaire. À défaut de quoi, le conducteur est passible d'une amende de 350 \$ à 1 050 \$.

INFRACTIONS LES PLUS FRÉQUENTES

Conduire un véhicule lourd alors que son permis de conduire est sanctionné	Art. 105 CSR*	300 \$ à 3 000 \$
Conduire un véhicule lourd sans les classes appropriées	Art. 65 CSR	300 \$ à 600 \$
Exploitant qui laisse conduire un véhicule lourd avec un permis de conduire sanctionné ou sans les classes appropriées	Art. 106 CSR	300 \$ à 3 000 \$

* Code de la sécurité routière

Note : Dans toutes les situations présentées ci-dessus, le véhicule peut être saisi pour une période de 30 jours en vertu des articles 209.1 et 209.2 du Code de la sécurité routière.

ASTUCES

- L'embauche d'un nouveau conducteur ne devrait jamais se faire sans avoir obtenu préalablement le dossier de comportement du conducteur, afin d'avoir un portrait plus détaillé de son expérience de conduite et de son comportement.
- Une façon simple pour un exploitant de savoir si les conducteurs qu'il emploie possèdent toujours un permis de conduire valide est d'instaurer un processus régulier de vérification des permis. Une vérification plusieurs fois par année pourrait éviter bien des problèmes.
- Il peut être utile de conserver les documents contenant les informations du dossier de comportement dans le dossier du conducteur pour montrer, au besoin, le suivi effectué.
- Le conducteur d'un autobus ou d'un minibus affectés au transport des écoliers doit obligatoirement avoir avec lui son certificat de compétence.

RÉFÉRENCES LÉGALES

- [Règlement sur les permis](#)
- [Code de la sécurité routière](#)
- [Règlement sur la formation des conducteurs d'autobus et de minibus affectés au transport des écoliers et de véhicules affectés au transport des élèves](#)

DOCUMENTATION

- [Conduire un véhicule lourd](#)
Société de l'assurance automobile du Québec
- [Bientôt conducteur d'un véhicule lourd](#)
Société de l'assurance automobile du Québec

CE QU'IL FAUT SAVOIR

5.3 LES HEURES DE CONDUITE ET DE REPOS

Un conducteur fatigué représente un risque pour sa propre sécurité et celle des autres usagers de la route. Les règles concernant les heures de conduite, de travail et de repos contribuent à permettre au conducteur d'un véhicule lourd de disposer d'un minimum d'heures de repos avant de prendre la route et permettent d'établir un nombre maximal d'heures de conduite et de travail après lesquelles le conducteur doit cesser de conduire.

5.3.1 Les véhicules visés

Voir le tableau des véhicules visés, à l'annexe 1.

5.3.2 Quelques définitions importantes

- **Heures de conduite**
Heures pendant lesquelles le conducteur est aux commandes d'un véhicule lourd dont le moteur est en marche.
- **Heures de travail**
Période débutant au moment où le conducteur commence à travailler et comprenant le temps où il est tenu d'être disponible sur les lieux de travail; se termine au moment où le conducteur cesse de travailler ou est relevé de ses fonctions par l'exploitant.
- **Heures de repos**
Toute période autre que les heures de travail.

5.3.3 Les règles générales

Quatorze derniers jours

Peu importe le cycle, pour pouvoir conduire, le conducteur doit avoir pris au moins 24 heures de repos consécutives au cours des 14 jours précédant la journée en cours.

Le choix d'un cycle

Le conducteur peut suivre le cycle 1 ou le cycle 2, et celui-ci doit être spécifié sur sa fiche journalière ou sur le registre d'activités tenu en entreprise.

- S'il suit le cycle 1, il lui est interdit de conduire après avoir accumulé **70 heures de travail** au cours d'une période de **7 jours consécutifs**.
- S'il suit le cycle 2, il lui est interdit de conduire après avoir accumulé :
 - 120 heures de travail au cours d'une période de 14 jours consécutifs;
 - 70 heures de travail sans avoir pris 24 heures de repos consécutives.

Le changement de cycle (remise à zéro)

Pour terminer un cycle en cours, en commencer un nouveau ou passer d'un cycle à l'autre, le conducteur doit :

- s'il suit le **cycle 1**, prendre au moins **36 heures** de repos consécutives;
- s'il suit le **cycle 2**, prendre au moins **72 heures** de repos consécutives.

Le poste de travail

Le poste de travail est la période comprise entre deux périodes d'au moins huit heures de repos consécutives. Il est interdit de conduire si, depuis le début du poste de travail :

- **13 heures** de conduite se sont accumulées;
- **14 heures** de travail se sont accumulées;
- **16 heures** se sont écoulées.

La journée

La journée est une période de **24 heures** qui commence à l'heure désignée par l'exploitant.

- Le conducteur doit prendre **au moins 10 heures de repos** au cours d'une journée :
 - au moins deux de ces heures ne doivent pas faire partie des huit heures de repos consécutives exigées pour commencer un poste de travail. Ces deux heures peuvent être réparties en pauses d'une durée minimale de 30 minutes chacune.
- Il est **interdit de conduire** si, depuis le début de la journée :
 - 13 heures de conduite se sont accumulées;
 - 14 heures de travail se sont accumulées.

La combinaison des exigences relatives au poste de travail et à la journée

L'heure du début de la journée reste la même pendant tout le cycle et ne peut être modifiée qu'après une remise à zéro. L'heure de début du poste de travail peut par contre varier, et il se peut qu'un poste de travail chevauche deux journées. Dans tous les cas, il faut s'assurer de **respecter à la fois les règles relatives à la journée et celles relatives au poste de travail**.

5.3.4 La fiche journalière

Le conducteur doit remplir une fiche journalière sur laquelle sont inscrites toutes ses activités. **L'heure du début de la grille correspond à celle du début de la journée**. On trouve à l'annexe 4 un exemple de fiche journalière conforme aux exigences du Règlement.

5.3.5 Les registres

Tous les conducteurs sont tenus de respecter les règles sur les heures de conduite, de travail et de repos. Toutefois, un conducteur n'est pas obligé de remplir une fiche journalière s'il répond à **toutes** les conditions suivantes :

- il circule dans un rayon de 160 km de son terminus d'attache;
- il retourne chaque jour à son terminus d'attache pour y commencer au moins huit heures de repos consécutives;
- le véhicule qu'il conduit n'est pas visé par un permis de déroger aux heures de conduite et de repos;
- l'exploitant qui l'emploie satisfait à l'une des exigences suivantes :
 - il tient à jour des registres (voir un exemple de registre détaillé à l'annexe 5) où sont inscrits, pour chaque journée, les activités effectuées par le conducteur, le cycle qu'il suit, l'heure du début et de la fin de chaque activité ainsi que le total des heures consacrées à chacune d'elles et, le cas échéant, les raisons d'un dépassement d'heures ou d'un report d'heures de repos;
 - il consigne dans des registres (voir un exemple de registre allégé à l'annexe 6) la date et l'heure du début de la journée si ce n'est pas minuit, le cycle suivi par le conducteur, l'heure de début et l'heure de fin de son poste de travail et le nombre total de ses heures de travail au cours de la journée, pourvu que les conditions suivantes soient réunies :
 - le poste de travail commence et se termine la même journée;
 - la durée du poste de travail est de 13 heures ou moins;
 - la durée de la période de repos avant et après le poste de travail est d'au moins 11 heures consécutives.

5.3.6 Les documents à conserver à bord du véhicule

Le conducteur doit conserver dans son véhicule :

- une copie des fiches journalières des 14 jours précédents;
- la fiche du jour en cours, remplie jusqu'à l'heure à laquelle a eu lieu son dernier changement d'activité;
- les documents concernant le voyage, par exemple : les reçus d'essence, les documents d'expédition, les reçus de livraison, etc.

5.3.7 La transmission des documents

Le conducteur doit faire parvenir l'original de la fiche journalière remplie et les documents justificatifs au terminus d'attache, dans un délai de 20 jours. Chaque exploitant doit conserver l'ensemble de ces documents à son établissement et il a 30 jours suivant la date de leur réception pour les y déposer.

5.3.8 Le temps de conservation des documents

Voir la section 8 relative au dossier du conducteur.

INFRACTIONS LES PLUS FRÉQUENTES

Le conducteur n'a pas tenu sa fiche ou inscrit toutes les informations	Art. 519.10 CSR*	350 \$ à 1 050 \$
Le conducteur n'a pas respecté les heures de conduite, de repos ou de travail	Art. 519.8.1 CSR	350 \$ à 1 050 \$
L'exploitant ne s'est pas assuré que le conducteur remplisse sa fiche	Art. 519.21.1 CSR	700 \$ à 2 100 \$
L'exploitant ne s'est pas assuré que le conducteur respecte les heures de conduite, de repos ou de travail	Art. 519.21.1 CSR	700 \$ à 2 100 \$

* Code de la sécurité routière

Note : Les infractions ci-dessus peuvent entraîner la mise hors service du conducteur pour une période pouvant aller jusqu'à 72 heures (art. 519.8.1 et 519.12 du Code de la sécurité routière).

ASTUCES

- Il faut être conscient qu'à elle seule, la réglementation ne suffit pas à contrôler les effets néfastes de la fatigue.
- Une gestion efficace des horaires de travail et des itinéraires des conducteurs aidera l'exploitant à respecter les obligations liées aux heures de conduite et de repos et permettra au conducteur de gérer plus efficacement son état de fatigue.
- Le propriétaire ou l'exploitant d'un véhicule lourd qui conduit le véhicule lui-même, que ce soit à temps plein ou de façon occasionnelle, ne doit pas oublier de constituer un dossier de conducteur pour lui-même.
- Il pourrait être préférable de remplir quotidiennement une fiche journalière si le conducteur sort régulièrement du rayon de 160 km, et ce, même si les conditions relatives à la tenue des registres en entreprise sont respectées pour les autres journées.

5.4 LA GESTION DE LA FATIGUE

La fatigue des conducteurs de véhicules lourds préoccupe beaucoup les intervenants du domaine du transport. L'application de la réglementation, à elle seule, ne suffit pas à contrôler les effets néfastes de la fatigue des conducteurs sur la sécurité de l'ensemble des usagers de la route.

La fatigue au volant demeure **l'une des principales causes d'accidents** au Québec, avec la vitesse, la distraction et l'alcool au volant. En ce qui concerne l'industrie du transport routier, l'étude approfondie de près de 200 accidents ayant entraîné la mort d'un conducteur de véhicules lourds a révélé que la fatigue était un facteur déterminant dans 31 % des cas. Selon cette étude, la vitesse ou d'autres causes avaient également contribué à l'accident, mais la fatigue était le facteur unique le plus souvent rapporté.

La fatigue peut être en cause dans un accident sans que le conducteur se soit endormi au volant. En effet, la fatigue commence à affecter l'état de vigilance du conducteur bien avant que celui-ci n'atteigne la phase d'endormissement. Concrètement, un conducteur fatigué aura de la difficulté à prendre les bonnes décisions sur la route. Il lui faudra plus de temps pour réagir à une situation, par exemple à un changement sur la route ou à un obstacle qui l'obligerait à freiner rapidement. De plus, son champ de vision sera réduit, ce qui l'empêchera de distinguer ce qui est situé de chaque côté de lui.

5.4.1 Les facteurs aggravants

Divers facteurs extérieurs liés à la route, aux conditions de la chaussée, à la météo, à la monotonie ou à la complexité des tâches exécutées, etc., influent sur la résistance à la fatigue. Et cela, en plus des facteurs personnels, tels que l'état de santé, l'âge ou l'habitude de se sentir en meilleure forme le matin que le soir ou inversement.

Pour bien mesurer l'exposition à la fatigue, il importe notamment de prendre en compte les éléments suivants :

- **Le moment de la journée**

Certains moments de la journée sont plus propices au sommeil et d'autres, à l'éveil. C'est en début d'après-midi et la nuit que les risques de s'endormir au volant sont les plus élevés. En effet, les épisodes de somnolence sont huit fois plus fréquents la nuit que le jour, parce que le corps suit un cycle quotidien qui comporte des moments « creux » pendant lesquels le métabolisme ralentit, la vigilance diminue et la fatigue se fait sentir.

- **Le temps d'éveil**

Après 17 heures d'éveil, la performance physique et mentale décroît considérablement et est pire que si la personne avait un taux d'alcool dans le sang de 50 mg par 100 ml. Le temps de réaction peut être jusqu'à deux fois plus lent et la précision des gestes diminue.

- **La dette de sommeil**

Peu importe son âge, si une personne ne dort pas assez, elle accumule une dette de sommeil. Or, une « dette » de cinq heures fera le même effet que si la personne avait un taux d'alcool dans le sang de 50 mg par 100 ml. **La seule façon de combattre une dette de sommeil, c'est de dormir suffisamment.**

- **Les troubles du sommeil**

Les troubles du sommeil, telle l'apnée du sommeil, dont sont notamment affectés plusieurs conducteurs de véhicules lourds, augmentent les effets de la fatigue. Le conducteur doit consulter son médecin s'il se sent fréquemment fatigué le jour ou s'il a de la difficulté à dormir la nuit.

- **La consommation d'alcool, de médicaments ou d'autres drogues**

Les effets de la fatigue sont grandement accentués par la consommation d'alcool, de certains médicaments ou d'autres drogues.

Évidemment, la combinaison de ces éléments aggrave considérablement l'état de fatigue et augmente d'autant les risques d'être impliqué dans un accident.

5.4.2 Les responsabilités partagées

- **L'employeur** est responsable d'accorder suffisamment de temps à l'employé pour récupérer de la fatigue accumulée et pour lui permettre d'accomplir les activités de la vie courante.
- **L'employé** est responsable d'utiliser de façon appropriée le temps alloué pour récupérer de manière à se présenter au travail en bonne forme.
- **Toutes les personnes impliquées dans la chaîne de transport ont un rôle à jouer dans la prévention des accidents liés à la fatigue.**

5.4.3 Le Programme nord-américain de gestion de la fatigue (PNAGF)

Le PNAGF est une formation qui s'adresse aux conducteurs et à leur famille, aux transporteurs (peu importe la taille de l'entreprise et le type d'activités réalisées), aux expéditeurs, aux réceptionnaires et aux responsables de la sécurité en entreprise. Ce programme vise à réduire la fatigue des conducteurs, à améliorer leur qualité de vie, à diminuer la fréquence des accidents dus à la fatigue et à réduire les coûts qui y sont liés. Il aborde la fatigue au volant selon une approche globale qui comprend :

- des renseignements sur la façon d'instaurer une culture d'entreprise qui favorise la réduction de la fatigue chez les conducteurs;
- une formation sur la gestion de la fatigue qui s'adresse aux conducteurs, mais également à leur famille, aux dirigeants et aux gestionnaires de transporteurs, aux expéditeurs et aux réceptionnaires ainsi qu'aux répartiteurs;
- de l'information sur le dépistage et le traitement des troubles du sommeil;
- de l'information sur la planification des horaires et des trajets des conducteurs;
- des renseignements sur les technologies de gestion de la fatigue.

La participation au programme se fait sur une base volontaire, et tout le matériel est offert en ligne gratuitement. Ainsi, les conducteurs peuvent prendre part au programme même si leur entreprise de transport n'y participe pas.

En collaboration avec la Société, le **Centre de formation en transport de Charlesbourg** et le **Centre de formation du transport routier Saint-Jérôme** offrent des activités de formation basées sur le matériel du PNAGF. Une évaluation des acquis du conducteur ayant suivi le programme est également proposée.

Pour plus de renseignements sur le PNAGF et la fatigue au volant :

- saaq.gouv.qc.ca/pnagf
- saaq.gouv.qc.ca/fatigue

ASTUCES

À la maison, le conducteur doit :

- faire régulièrement de l'exercice : même une période minimale de 15 minutes par jour est bénéfique;
- surveiller son alimentation : prendre des repas légers réduits en matières grasses et manger au moins cinq portions de fruits et de légumes par jour; réduire sa consommation de sel et de friandises.

Sur la route, le conducteur doit :

- planifier le trajet de manière à maximiser les périodes de sommeil et de repos;
- prévoir idéalement des pauses toutes les deux heures et des siestes aux moments critiques (en début d'après-midi et surtout la nuit);
- évaluer son niveau de fatigue et en informer son répartiteur;
- éviter la fatigue visuelle quand il conduit : diminuer l'éclairage du tableau de bord pour éviter qu'il se reflète dans le pare-brise; nettoyer régulièrement le pare-brise et les rétroviseurs.

**IL FAUT S'ARRÊTER DANS UN ENDROIT SÉCURITAIRE
POUR SE REPOSER DÈS QUE LES PREMIERS SIGNES
DE FATIGUE SE MANIFESTENT.**

RÉFÉRENCES LÉGALES

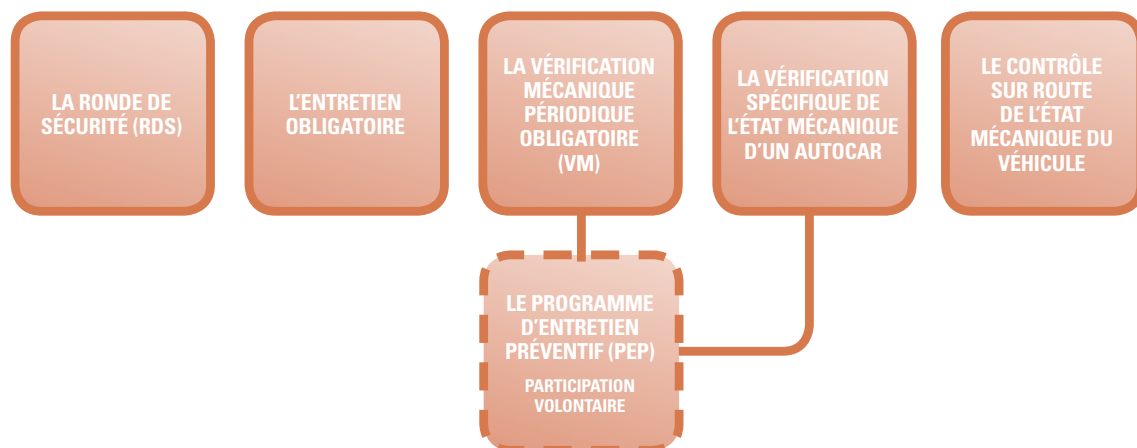
- [Règlement sur les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds](#)
- [Code de la sécurité routière](#)

DOCUMENTATION

- [Aide-mémoire : Heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds](#)
Société de l'assurance automobile du Québec
- [Heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds](#)
Société de l'assurance automobile du Québec
- [Évitez la fatigue, véhicule lourd de conséquences](#)
Société de l'assurance automobile du Québec
- [Guide de gestion de la fatigue](#)
Société de l'assurance automobile du Québec
- [Programme nord-américain de gestion de la fatigue](#)
Société de l'assurance automobile du Québec
- [Vidéo éducative sur la fatigue au volant](#)
Société de l'assurance automobile du Québec
- [La fatigue au volant, conduisez reposé](#)
Société de l'assurance automobile du Québec

6. L'ÉTAT MÉCANIQUE DES VÉHICULES LOURDS

Une étude a démontré que les défauts mécaniques sont un facteur causal des accidents impliquant un véhicule lourd dans une proportion estimée à 13,2%. Afin de s'assurer du bon état mécanique des véhicules lourds qui circulent sur nos routes, la Société a mis en place des mécanismes qui permettent d'intervenir à différents niveaux. Ainsi, la ronde de sécurité permet de détecter les défauts mécaniques et doit être valide pour que le véhicule puisse être mis en service. Pour sa part, l'entretien obligatoire permet de s'assurer que les propriétaires effectuent un suivi régulier de leurs véhicules, ce qui donne la possibilité d'intervenir avant qu'une défaillance ne survienne. Finalement, la vérification mécanique périodique obligatoire oblige les propriétaires à soumettre leurs véhicules à une vérification mécanique complète chez un mandataire de la Société, à intervalles fixes.



CE QU'IL FAUT SAVOIR

6.1 LA RONDE DE SÉCURITÉ (RDS)

Il s'agit d'une vérification visuelle et auditive de certains éléments accessibles du véhicule. C'est le conducteur ou une personne désignée par l'exploitant qui doit procéder à la vérification du véhicule afin d'avoir l'assurance qu'il répond aux normes en vigueur. Le Code de la sécurité routière précise la règle générale suivante : tout véhicule lourd doit avoir été vérifié dans les dernières 24 heures, sans quoi une nouvelle « ronde de sécurité » doit être réalisée.

Le but de la ronde de sécurité est de s'assurer que :

- les principales composantes du véhicule sont en bon état;
- le propriétaire et l'exploitant du véhicule sont informés des réparations à effectuer;
- aucun véhicule présentant des défauts majeurs ne circule sur nos routes.

Les systèmes suivants sont à vérifier selon le type de véhicule :

- Attelage
- Châssis et carrosserie
- Chauffage et dégivrage
- Commandes du conducteur
- Direction
- Essuie-glaces et lave-glaces
- Matériel d'urgence
- Phares et feux
- Pneus
- Portières et autres issues
- Rétroviseurs et vitrage
- Roues, moyeux et pièces de fixation
- Siège
- Suspension
- Système d'alimentation en carburant
- Système d'échappement
- Système de freins électriques
- Système de freins hydrauliques
- Système de freins pneumatiques
- Transport de passagers

Pour connaître les composantes de ces différents systèmes ainsi que les défauts applicables, consultez le guide *La ronde de sécurité*.

6.1.1 Les véhicules visés

Voir le tableau des véhicules visés à l'annexe 1.

6.1.2 Le rapport de ronde de sécurité

- Un **rapport de ronde rempli et valide** doit se trouver en tout temps à bord du véhicule.
- Le rapport de ronde doit contenir les éléments suivants :
 - le numéro de la plaque d'immatriculation du véhicule ou le numéro d'unité inscrit sur le certificat d'immatriculation;
 - le nom de l'exploitant;
 - la date et l'heure auxquelles la ronde a été effectuée;
 - la municipalité ou le lieu sur la route où la ronde a été effectuée;
 - les défauts constatés durant le voyage;
 - les défauts constatés lors de la ronde de sécurité du véhicule (s'il n'y en a pas, il faut l'indiquer aussi);
 - le nom de la personne qui a effectué la ronde (en lettres moulées et lisibles);

L'annexe 10 donne un exemple de rapport de ronde.

Dans le cas d'une défectuosité majeure, le véhicule ne peut plus circuler, et ce, jusqu'à ce que la réparation soit effectuée. Quant à elle, la défectuosité mineure doit être réparée dans les 48 heures suivant son signalement.

- une déclaration signée par le conducteur, ou par la personne qui a procédé à la ronde, attestant que le véhicule a été inspecté selon les exigences applicables;
- s'il y a lieu, la signature du conducteur qui n'a pas effectué lui-même la ronde, pour attester qu'il a pris connaissance du rapport et accepte la ronde;
- la lecture de l'odomètre si le véhicule en est équipé.

Une défectuosité mineure constatée pendant la ronde de sécurité ou durant le voyage doit être inscrite dans le rapport de ronde de sécurité et signalée à l'exploitant avant la prochaine ronde de sécurité ou dans les 24 heures, selon la première des éventualités. Une défectuosité majeure constatée pendant la ronde de sécurité ou durant le voyage doit être inscrite dans le rapport de ronde de sécurité et signalée sans délai à l'exploitant.

6.1.3 Les listes de défectuosités applicables

La liste de défectuosités est un aide-mémoire concernant les composantes à vérifier ainsi que les défectuosités à déceler sur un véhicule. Elle permet de déterminer si les défectuosités constatées lors de la ronde de sécurité sont mineures ou majeures. L'exploitant doit fournir une liste de défectuosités dans la forme prescrite par le Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers. Ainsi, il ne peut pas modifier les textes, l'ordre de présentation des défectuosités ou la numérotation, toutefois il peut ajouter des éléments dans la section « Vérifications spécifiques exigées par l'exploitant ». L'exploitant doit placer la liste de défectuosités à bord du véhicule et s'assurer que le conducteur l'y conserve.

Il existe trois listes de défectuosités différentes applicables selon le type de véhicules utilisés :

- **Liste 1 – Véhicules lourds**

Pour les véhicules lourds, excluant ceux visés par les listes 2 et 3.

- **Liste 2 – Autobus**

Pour les autobus (excluant les autocars) et les minibus, ainsi que pour les remorques tirées par un autobus, un minibus ou un autocar.

- **Liste 3 – Autocar**

Pour les autocars exclusivement.

Ces listes sont disponibles dans le guide *La ronde de sécurité*.

INFRACTIONS LES PLUS FRÉQUENTES

Le conducteur n'a pas noté ses observations sur le rapport de ronde de sécurité	Art. 519.2 CSR*	350 \$ à 1 050 \$
Le conducteur n'a pas effectué la ronde de sécurité selon les normes prévues	Art. 519.2 CSR	350 \$ à 1 050 \$
L'exploitant a laissé conduire un véhicule lourd alors que le rapport de ronde de sécurité et, le cas échéant, le rapport de vérification spécifique à un autocar n'étaient pas à bord	Art. 519.16 CSR	700 \$ à 2 100 \$
L'exploitant ne s'est pas assuré que le conducteur conserve à bord le rapport de ronde de sécurité et, le cas échéant, le rapport de vérification spécifique à un autocar	Art. 519.16 CSR	350 \$ à 1 050 \$

* Code de la sécurité routière

ASTUCES

- Une formation adéquate des conducteurs et des personnes désignées pour réaliser la ronde de sécurité permettra au propriétaire ou à l'exploitant d'éviter de mettre en circulation des véhicules lourds qui présentent des défauts pouvant mettre en danger les usagers de la route. Elle pourra également permettre de limiter au minimum les retards liés à l'immobilisation d'un véhicule lourd à la suite d'une panne ou d'un contrôle sur route.
- Un rapport de ronde de sécurité (rempli et valide) ainsi que la ou les listes de défauts applicables doivent se trouver dans le véhicule lors de sa mise en circulation.
- Attacher les factures de réparations, ou une photocopie, au rapport de ronde de sécurité qui avait révélé la défectuosité et placer le tout dans le dossier du véhicule est une façon simple de respecter la réglementation.

RÉFÉRENCES LÉGALES

- [Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers](#)
- [Code de la sécurité routière](#)

DOCUMENTATION

- [Guide *La ronde de sécurité*](#)
Société de l'assurance automobile du Québec

CE QU'IL FAUT SAVOIR

6.2 L'ENTRETIEN OBLIGATOIRE

Dans le but d'effectuer un suivi mécanique des véhicules qu'il possède, le propriétaire doit mettre en place un mécanisme planifié d'inspections mécaniques et apporter les correctifs permettant d'éviter des défauts éventuelles. L'entretien obligatoire regroupe toutes les interventions planifiées qui ont pour but de maintenir le véhicule lourd en bon état de fonctionnement. Le propriétaire peut effectuer l'entretien de ses véhicules lourds lui-même ou le confier à un établissement de son choix. Il demeure cependant responsable de s'assurer qu'il est effectué correctement et à la fréquence prévue.

6.2.1 Les véhicules visés

Voir le tableau des véhicules visés à l'annexe 1.

6.2.2 La fréquence

L'entretien doit être effectué au moins une fois tous les six mois. De plus, le Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers précise que la vérification mécanique périodique obligatoire (effectuée par un mandataire de la Société) ne peut tenir lieu d'entretien obligatoire.

6.2.3 Les éléments mécaniques visés

Les éléments mécaniques dont le mauvais fonctionnement, le mauvais état ou le mauvais ajustement peuvent avoir une incidence sur la sécurité du véhicule doivent être couverts par l'entretien obligatoire. Ces éléments sont listés sur les certificats de vérification mécanique (CVM) et sur les exemples de fiches d'entretien à l'annexe 3.

6.2.4 La fiche d'entretien

La fiche d'entretien est un outil indispensable pour tout programme d'entretien. Son utilisation assure un entretien complet et rigoureux. Pour des exemples de fiches d'entretien, voir l'annexe 3.

La Société a préparé des modèles (non obligatoires) qui peuvent être utilisés tels quels. Le propriétaire qui le désire peut les modifier selon ses besoins particuliers, dans la mesure où les obligations décrites précédemment sont respectées.

Les modèles de fiches (camion, autobus, remorque et véhicule de moins de 3 000 kg) ont été élaborés autour d'une routine afin de permettre de faire les vérifications, fiche en main, et de procéder aux réparations nécessaires 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 la personne juge bon d'ajouter.

Selon les particularités des véhicules, il se peut que les fiches proposées doivent être modifiées afin de changer l'ordre d'inspection d'un ou de plusieurs éléments. Par exemple, une composante que l'on prévoit inspecter « autour du véhicule » peut, sur certains véhicules, être plus accessible « sous le véhicule » ou « sous le capot ». Il est donc préférable d'adapter ces fiches aux besoins de chacun.

Un registre des mesures de freins et de pneus existe également. La mesure des freins est obligatoire, tandis que la mesure des pneus est facultative. 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.

INFRACTIONS LES PLUS FRÉQUENTES

Un équipement du véhicule lourd n'a pas été tenu en bon état de fonctionnement	Art. 213 CSR*	90 \$ à 525 \$
Un propriétaire n'a pas maintenu son véhicule lourd en bon état mécanique	Art. 519.15 CSR	700 \$ à 2 100 \$
Un propriétaire a remis en circulation un véhicule lourd présentant une défektivité mineure, sans faire la preuve à la Société de sa réparation	Art. 531 CSR	350 \$ à 1 050 \$

* Code de la sécurité routière

ASTUCES

- Les règles de l'entretien obligatoire sont les mêmes, qu'on soit propriétaire d'un seul véhicule ou d'un parc de 300 véhicules.
- Un suivi serré de l'entretien des véhicules lourds augmente la sécurité sur nos routes et permet au propriétaire de disposer d'un véhicule adéquat pour effectuer le travail prévu en réduisant au minimum les interruptions de service liées à des défauts mécaniques.
- Il est recommandé de désigner une personne responsable de l'entretien obligatoire, car cette personne doit obligatoirement mettre en place un calendrier de rappel pour chaque véhicule.
- Il ne faut pas oublier de déposer les fiches d'entretien dans le dossier du véhicule une fois l'entretien effectué.
- Conserver un dossier unique pour chaque véhicule est un bon moyen d'avoir en main tous les documents requis par la réglementation.

RÉFÉRENCES LÉGALES

- [Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers](#)
- [Code de la sécurité routière](#)

DOCUMENTATION

- [Les pertes de roues causées par des roulements défectueux](#)
Société de l'assurance automobile du Québec
- [Les pertes de roues, un risque à ne pas courir!](#)
Société de l'assurance automobile du Québec
- [Guide de vérification mécanique](#)
Société de l'assurance automobile du Québec

6.3 LA VÉRIFICATION MÉCANIQUE PÉRIODIQUE OBLIGATOIRE (VM)

Le propriétaire d'un véhicule lourd est tenu de s'assurer périodiquement du bon état mécanique du véhicule qu'il possède, afin de diminuer les risques d'accidents liés aux défauts mécaniques qui pourraient être présentes sur son véhicule. À cette fin, il doit faire effectuer une vérification mécanique complète par un mécanicien qualifié chez un mandataire reconnu par la Société. Si toutes les composantes sont conformes à la réglementation, une vignette de conformité est apposée par le mandataire à la suite de l'inspection. Si par contre des défauts sont détectés pendant la vérification, le propriétaire devra effectuer les réparations nécessaires avant d'obtenir une vignette de conformité. Les composantes du véhicule à vérifier ainsi que les niveaux de gravité des défauts constatés sont indiqués dans le Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers.

6.3.1 Les véhicules visés et la fréquence de la vérification mécanique

Voir le tableau des véhicules visés à l'annexe 1.

INFRACTIONS LES PLUS FRÉQUENTES

Le propriétaire n'a pas soumis le véhicule lourd à la vérification mécanique obligatoire	Art. 523 CSR*	700 \$ à 2 100 \$
--	---------------	----------------------

* Code de la sécurité routière

ASTUCES

- Demander au conducteur de vérifier la fin de validité de la vignette de conformité lors de la ronde de sécurité est une excellente façon de s'assurer que la vérification mécanique est toujours valide.
- Même si la Société avise le propriétaire de la fin prochaine de la validité de la vérification mécanique, il est de bonne pratique d'assurer un suivi de chacun de ses véhicules. La mise en place d'un agenda prévoyant des rappels périodiques pour chacun des véhicules peut éviter bien des problèmes.

RÉFÉRENCES LÉGALES

- [Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers](#)
- [Code de la sécurité routière](#)

DOCUMENTATION

- [Guide de vérification mécanique](#)
Société de l'assurance automobile du Québec

CE QU'IL FAUT SAVOIR

6.4 LE PROGRAMME D'ENTRETIEN PRÉVENTIF (PEP)

Une option de rechange à la vérification mécanique périodique obligatoire ainsi qu'à la vérification spécifique de l'état mécanique d'un autocar

Convaincue des effets bénéfiques de l'entretien préventif sur la sécurité routière, la Société propose une option de rechange aux propriétaires de véhicules visés par la vérification mécanique périodique obligatoire ainsi qu'aux propriétaires d'autocars visés par la vérification spécifique de l'état mécanique d'un autocar (voir la section 6.5). En effet, tous ces propriétaires n'auront plus à soumettre leurs véhicules à la vérification mécanique périodique obligatoire ni à la vérification spécifique de l'état mécanique d'un autocar, le cas échéant, s'ils mettent en place un programme d'entretien préventif reconnu par la Société. Bien entendu, l'obligation de maintenir leurs véhicules en bon état et les autres obligations légales demeurent. Afin de leur offrir le plus de flexibilité possible, la Société permet aux propriétaires de véhicules lourds d'effectuer eux-mêmes l'entretien de leurs véhicules ou de le confier à un sous-traitant. Ils sont cependant responsables de s'assurer qu'il est effectué correctement et à la fréquence prévue.

Il est à noter que les propriétaires de véhicules visés par la vérification mécanique périodique et les propriétaires d'autocars visés par la vérification spécifique de l'état mécanique d'un autocar sont entièrement libres de s'inscrire 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 décrite à la section précédente.

Pour toute information supplémentaire sur le Programme d'entretien préventif, on peut communiquer avec le service du contrôle routier de sa région.

ASTUCES

- Le propriétaire qui n'a pas le personnel nécessaire pour faire l'entretien de ses véhicules peut le confier à un sous-traitant dont les mécaniciens possèdent la carte de compétence requise. Il pourra alors s'inscrire au Programme d'entretien préventif et ainsi bénéficier des avantages qui en découlent.

RÉFÉRENCES LÉGALES

- [Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers](#)
- [Code de la sécurité routière](#)

DOCUMENTATION

- [Les pertes de roues causées par des roulements défectueux](#)
Société de l'assurance automobile du Québec
- [Les pertes de roues, un risque à ne pas courir!](#)
Société de l'assurance automobile du Québec
- [Guide de vérification mécanique](#)
Société de l'assurance automobile du Québec

CE QU'IL FAUT SAVOIR

6.5 LA VÉRIFICATION SPÉCIFIQUE À UN AUTOCAR

À cause de la conception particulière des autocars, certains éléments peuvent difficilement être vérifiés lors de la ronde de sécurité. Dans ce contexte, la vérification spécifique de l'état mécanique d'un autocar permet, entre autres, la vérification de ces composantes inaccessibles.

Elle vise à identifier les défauts figurant sur la liste 4 prévue au Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers. Cette vérification s'ajoute aux vérifications mécaniques périodiques ainsi qu'aux entretiens prévus à tous les six mois pour ce type de véhicule. Elle doit être réalisée lorsque le véhicule est positionné au-dessus d'un puits ou surélevé de façon à en permettre l'examen.

6.5.1 Les véhicules visés

Tous les autocars sont visés par cette vérification périodique, sauf ceux qui sont inscrits à un programme d'entretien préventif (PEP) reconnu par la Société.

6.5.2 La fréquence


La vérification spécifique à l'autocar est obligatoire tous les 30 jours ou les 12 000 km selon la première éventualité.

6.5.3 Les éléments mécaniques visés

La liste 4, tirée du Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers, énonce les neuf systèmes sur lesquels doit porter la vérification spécifique de l'état mécanique d'un autocar ainsi que les défauts mécaniques qui peuvent être décelés pour chacun des systèmes.

Cette liste est un aide-mémoire et doit être maintenue dans la forme prescrite au Règlement précité. Elle est disponible dans le document *La vérification spécifique de l'état mécanique d'un autocar* sur le site Web de la Société.

Contrairement à la liste 3, qui est un aide-mémoire pour la personne qui effectue la ronde de sécurité d'un autocar et qui doit être conservée à bord de l'autocar, la liste 4 n'a pas à être laissée à bord de l'autocar.



La personne qui effectue la vérification spécifique de l'état mécanique de l'autocar peut consulter le *Guide de vérification mécanique* afin d'obtenir des précisions d'ordre générale sur les procédures de vérification et les pièces à vérifier. Il est important de retenir que toutes les déficiences mentionnées dans la liste 4 sont des déficiences majeures.

6.5.4 Le rapport de vérification spécifique de l'état mécanique d'un autocar

Le propriétaire doit remplir ou faire remplir un rapport de vérification spécifique de l'état mécanique d'un autocar selon la fréquence prévue et le placer dans chaque véhicule sous sa responsabilité.

Ce rapport doit contenir les renseignements suivants :

1. le numéro de la plaque d'immatriculation du véhicule ou le numéro d'unité inscrit au certificat d'immatriculation;
2. le nom de l'exploitant;
3. la date de la vérification;
4. le lieu où elle a été effectuée;
5. la lecture de l'odomètre;
6. la mesure des freins (épaisseur des garnitures);
7. les déficiences décelées au cours de la vérification;
8. la nature de toute réparation effectuée à la suite de cette vérification;
9. une déclaration selon laquelle le véhicule identifié dans le rapport a été vérifié conformément aux exigences applicables;
10. le nom en lettres moulées et lisibles de la personne qui a procédé à l'inspection et sa signature.

Le conducteur de l'autocar doit s'assurer que le rapport de vérification spécifique de l'état mécanique d'un autocar est à bord de son véhicule avant de prendre la route, et il doit également le remettre pour examen à un agent de la paix qui lui en fait la demande. L'agent doit remettre ce rapport au conducteur après examen.

Le propriétaire et l'exploitant doivent conserver, pour chaque autocar, un dossier qui contient ce rapport pour une période d'au moins 6 mois. En ce qui concerne les documents attestant de la réparation des déficiences constatées lors de la vérification spécifique de l'état mécanique d'un autocar, le propriétaire doit les conserver pour une période d'au moins 12 mois.

Un exemple du rapport de vérification spécifique de l'état mécanique d'un autocar se trouve à l'annexe 11.

RÉFÉRENCES LÉGALES

- [Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers](#)
- [Code de la sécurité routière](#)

DOCUMENTATION

- [La vérification spécifique de l'état mécanique d'un autocar](#)
Société de l'assurance automobile du Québec
- [Guide de vérification mécanique](#)
Société de l'assurance automobile du Québec

CE QU'IL FAUT SAVOIR

6.6 LE PROGRAMME D'INSPECTION ET D'ENTRETIEN DES VÉHICULES AUTOMOBILES LOURDS (PIEVAL)

Les gaz d'échappement des véhicules contiennent des polluants qui peuvent causer des maladies pulmonaires et cardiaques et même certains types de cancers. Ces polluants perturbent le fonctionnement naturel des écosystèmes et contribuent à la formation de smog. De plus, la consommation excessive de carburant augmente la production de gaz à effet de serre. Voilà autant de bonnes raisons pour diminuer leurs émissions dans l'atmosphère! En général, un entretien régulier suffit pour maintenir à un niveau acceptable les émissions polluantes d'un véhicule.


Avec la mise en œuvre du Programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles lourds, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques veut s'assurer que les véhicules lourds qui circulent sur les routes du Québec respectent les normes en matière d'émissions polluantes décrites dans le Règlement sur les normes environnementales applicables aux véhicules lourds.

Les véhicules défectueux, ou ceux dont l'entretien est insuffisant, sont facilement repérables puisqu'ils dégagent soit une fumée abondante visible, soit une forte odeur, ou les deux à la fois. En vertu du Règlement, les véhicules lourds qui présenteront ces signes d'émissions excessives seront interceptés par les agents de Contrôle routier Québec, qui procéderont à une analyse de leurs émissions au tuyau d'échappement.

Les normes visant à réduire les émissions pour les véhicules lourds fonctionnant au diesel se fondent sur l'opacité des gaz d'échappement, c'est-à-dire sur la quantité de particules présentes dans les émissions. À l'embouchure du tuyau d'échappement, on place une sonde reliée à un *opacimètre*, qui évalue en quelques secondes le taux d'opacité des émissions.

Pourcentage maximal d'opacité :

- 30 % pour les véhicules fabriqués en 1991 ou après;
- 40 % pour les véhicules fabriqués en 1990 ou avant.



Les teneurs en hydrocarbures, en dioxyde de carbone et en monoxyde de carbone des émissions des véhicules fonctionnant à l'essence ou au gaz se mesurent à l'aide d'un analyseur de quatre gaz ou de cinq gaz. Les véhicules lourds doivent quant à eux se conformer à des normes maximales en matière d'émission d'hydrocarbures (HC) et de monoxyde de carbone (CO) en fonction de l'année du modèle.

INFRACTIONS LES PLUS FRÉQUENTES

Le propriétaire du véhicule lourd pris en défaut recevra une première amende qui variera de 200 \$ à 2 000 \$ pour une personne physique et de 400 \$ à 4 000 \$ pour une personne morale. De plus, le Ministère transmettra au propriétaire un avis lui enjoignant de faire réparer son véhicule, puis de le faire inspecter de nouveau dans un établissement accrédité dans les 30 jours suivant la notification de l'avis afin de démontrer que le véhicule est conforme.

Si le propriétaire fautif omet de faire réparer son véhicule dans le délai prescrit, une deuxième amende, allant de 1 000 \$ à 50 000 \$ (le double pour une personne morale), lui sera imposée. De plus, après ce délai, si le propriétaire utilise son véhicule ou en permet l'utilisation, il est passible d'une autre amende, cette fois de 2 000 \$ à 100 000 \$. Cette amende sera deux fois plus élevée s'il s'agit d'une personne morale. S'il y a récidive dans les deux ans suivant la déclaration de culpabilité, le propriétaire sera passible d'une amende qui sera portée au double même si le véhicule avait été réparé puis déclaré conforme la première fois. S'il y a récidive additionnelle, les amendes seront triplées.

ASTUCES

- Une fumée noire est causée par un bris, un entretien mal fait ou un moteur dont on a désajusté l'arrivée d'air ou de carburant. Un excès de fumée peut également résulter de mauvaises habitudes de conduite.
- La pompe à carburant doit être ajustée selon les recommandations du fabricant.
- Il faut nettoyer ou remplacer les injecteurs.
- Il faut vérifier les restrictions indues du système d'admission d'air.
- Il faut vérifier ou ajuster les équipements de contrôle des émissions.

RÉFÉRENCES LÉGALES

- [Règlement sur les normes environnementales applicables aux véhicules lourds](#)

DOCUMENTATION

- [Véhicules lourds - Émissions légères](#)
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques

7. LA CIRCULATION DES VÉHICULES LOURDS

CE QU'IL FAUT SAVOIR





7.1 LA SIGNALISATION ROUTIÈRE ET LES RÈGLES DE CIRCULATION

La signalisation routière a pour but de permettre aux usagers de la route d'adapter leur conduite aux situations qui se présentent, mais aussi de leur rappeler les règles de circulation applicables sur les routes du Québec. Elle leur indique, notamment, la route à suivre, la vitesse permise, l'approche d'une courbe, d'une dénivellation, etc.

Les infractions aux règles de circulation sont celles que l'on trouve le plus souvent dans les dossiers des conducteurs et des exploitants de véhicules lourds, particulièrement celles concernant la vitesse. En plus de constituer un comportement non sécuritaire, la vitesse est la cause d'accident la plus fréquemment citée.

Le Règlement sur la signalisation routière établit les règles relatives à la signalisation sur les routes du Québec. Il régit la signalisation pour l'ensemble des véhicules routiers circulant sur le réseau. Cependant, certains panneaux de signalisation visent plus particulièrement les véhicules lourds ou certains d'entre eux; ils montrent généralement la silhouette d'un camion.

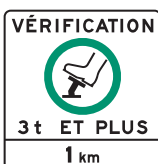
En voici quelques exemples :

	Trajet obligatoire pour certaines catégories de véhicules. Ce panneau indique aux conducteurs de cette catégorie de véhicule le trajet qu'ils doivent emprunter.
	Ce panneau indique aux conducteurs de véhicules circulant en transit de suivre le sens indiqué par la flèche. Un véhicule est en transit lorsqu'il passe par un lieu où il n'y a pas de livraison locale à effectuer.
	Ce panneau indique que l'accès est interdit aux camions.
	Le panneau « Accès interdit aux camions - Excepté livraison locale » permet aux camions de circuler sur ces chemins publics dans le seul but d'y effectuer une livraison locale.

Sur un panneau, la silhouette du camion représente les camions, les dépanneuses et les véhicules-outils, sauf indication contraire dans le Règlement sur la signalisation routière.



Le panneau « Limitation de poids aux charges légales » indique aux conducteurs de camions dont la masse excède les limites de charge prévues par le Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers qu'il leur est **interdit de circuler sur certains ponts ou viaducs**, sauf si le conducteur d'un tel véhicule y est expressément autorisé par un permis spécial de circulation, délivré en vertu de l'article 463 ou 633 du Code de la sécurité routière. Ce panneau vise également le véhicule-outil et le véhicule de transport d'équipement.



Le panneau « Vérification des freins » indique au conducteur d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules dont la **masse totale en charge** est d'au moins 3 000 kg l'obligation de vérifier lui-même l'état des freins de son véhicule en effectuant un arrêt à l'endroit indiqué par un panneau « Arrêt ».



Le panneau « Poste et aire de contrôle routier » indique la présence d'un site de contrôle où les conducteurs de camions, de dépanneuses, de véhicules de transport d'équipement et de véhicules-outils peuvent être contraints de conduire le véhicule pour y effectuer les vérifications exigibles. L'obligation faite aux conducteurs de conduire leur véhicule au site de contrôle ne s'applique que lorsque les feux clignotent ou qu'un agent de la paix leur fait signe de le faire.



Le panneau « Accès interdit aux transporteurs de matières dangereuses » indique les chemins publics et les tunnels interdits aux conducteurs de véhicules transportant des matières dangereuses visées par l'article 43 du Règlement sur le transport des matières dangereuses.

INFRACTIONS LES PLUS FRÉQUENTES

Vitesse au-dessus de la limite permise	Art. 303.2, 299, 328, 329 CSR*	L'amende varie selon la vitesse constatée
Non-respect de la signalisation	Art. 310 CSR	100 \$ à 525 \$
Ne pas immobiliser son véhicule à un arrêt obligatoire	Art. 368 CSR	100 \$ à 200 \$
Ne pas porter sa ceinture de sécurité	Art. 396 CSR	80 \$ à 100 \$

* Code de la sécurité routière

ASTUCES

- Une formation en conduite préventive peut éviter bien des accidents. L'exploitant a la responsabilité de s'assurer que les conducteurs qu'il emploie possèdent les compétences nécessaires à la conduite d'un véhicule lourd et font preuve d'un comportement sécuritaire.
- Les infractions liées directement à la conduite, tels l'excès de vitesse et le non-respect de la signalisation, représentent **près du tiers** des infractions compilées dans les dossiers des exploitants. Elles peuvent donc avoir une grande influence sur leur dossier de comportement. En le consultant régulièrement, l'exploitant sera en mesure de vérifier si les règles de circulation et de signalisation sont respectées par ses conducteurs.
- De même, mettre en place des mesures de contrôle et une politique interne de gestion du comportement des conducteurs aidera à conserver la cote de sécurité « satisfaisant ». Par exemple, une telle politique pourrait prévoir des mesures administratives progressives pour les conducteurs qui commettent de telles infractions.

RÉFÉRENCES LÉGALES

- [Règlement sur la signalisation routière](#)
- [Code de la sécurité routière](#)

DOCUMENTATION

- [Guide de la route](#)
Société de l'assurance automobile du Québec
- [Guide des routes interdites aux camions](#)
Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
- [Aide-mémoire sur la signalisation routière des véhicules lourds](#)
Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports

7.2 LES CHARGES ET LES DIMENSIONS

Le Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers a pour objectifs principaux d'assurer la sécurité des usagers de la route et de protéger les infrastructures routières (ponts et chaussées). Ce règlement prévoit différentes normes limitant, entre autres, les dimensions, les charges par catégorie d'essieux et la masse totale en charge des véhicules routiers circulant sur les chemins publics.

Les méthodes d'établissement de la charge ainsi que les principales dimensions des véhicules les plus usuels sont décrites, ci-après, à titre indicatif. Pour une information complète, on doit se référer au texte réglementaire ou au *Guide des normes de charges et dimensions des véhicules*.

7.2.1 Les charges

Méthode d'établissement de la charge par essieu

La charge maximale autorisée par catégorie d'essieu est la plus petite des trois valeurs suivantes :

- la somme des capacités de tous les pneus de la catégorie;
- la capacité de charge de l'essieu (PNBE) dans le cas de l'essieu avant;
- la limite de charge de la catégorie d'essieu selon la période de l'année (normale ou de dégel).

Méthode d'établissement de la masse totale en charge

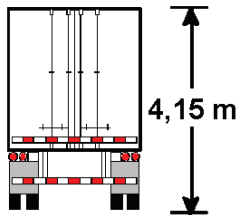
La masse totale en charge maximale autorisée pour un véhicule routier et un ensemble de véhicules routiers est la plus petite des deux valeurs suivantes :

- la somme des charges maximales autorisées pour chacune des catégories d'essieux selon la période de l'année (normale ou de dégel);
- la limite de la masse totale en charge de la catégorie de véhicule ou de l'ensemble de véhicules.

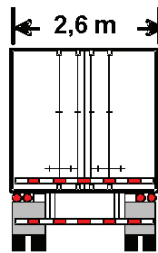
7.2.2 Les dimensions

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

Hauteur

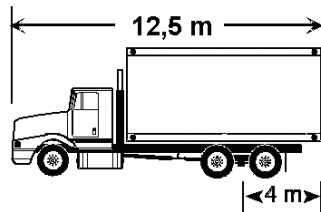


Largeur

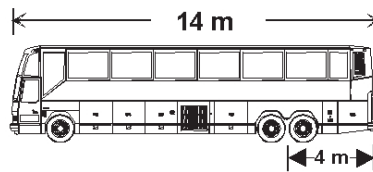


Longueur

Camion

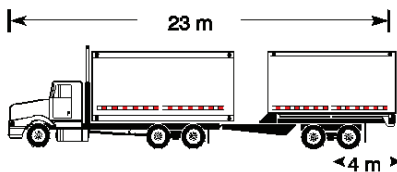


Autobus

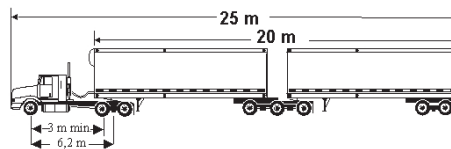


Ensemble de véhicules

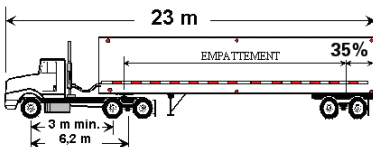
Camion avec remorque



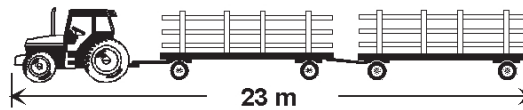
Train double de type B



Tracteur et semi-remorque



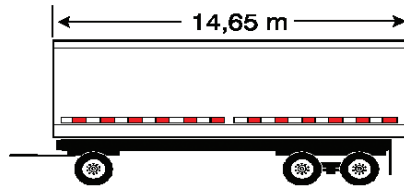
Tracteur de ferme et deux remorques



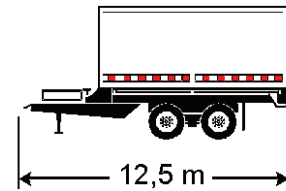
* Maximum de 35% (chargement compris) de la distance entre le centre de l'essieu simple, tandem ou tridem et le centre du pivot d'attelage.

Remorques et semi-remorques

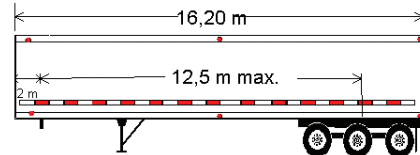
Remorque avec diabolos



Remorque sans diabolos



Semi-remorque



Toute remorque ou semi-remorque mesurant 2,05 m de largeur et pesant plus de 3 000 kg doit porter des bandes réfléchissantes.

Machines agricoles d'une largeur de plus de 2,6 mètres

Les machines agricoles ou les ensembles de véhicules agricoles d'une largeur excessive sont de plus en plus présents sur le réseau routier. Afin d'assurer la sécurité routière, tant pour les opérateurs de machines agricoles que pour tous les usagers de la route, le Règlement concernant la visibilité et la circulation des machines agricoles d'une largeur de plus de 2,6 mètres a été adopté par décret le 19 juin 2013 et est entré en vigueur le 1^{er} décembre 2013.

Pour connaître les principales normes de sécurité auxquelles les machines agricoles ou les ensembles de véhicules agricoles qui appartiennent à des agriculteurs doivent répondre, on peut consulter le Règlement et le guide sur le site Web de la Société.

INFRACTIONS LES PLUS FRÉQUENTES

Masse axiale excédée	Art. 463 CSR*	50 \$ à 450 \$
Masse totale excédée	Art. 463 CSR	300 \$ et plus, en fonction de la masse constatée
Excédent arrière supérieur à la limite permise	Art. 463 CSR	175 \$ et plus, en fonction de la longueur de l'excédent constaté

* Code de la sécurité routière

ASTUCES

- L'installation de balances électroniques à bord des véhicules permet d'éviter des coûts importants découlant d'une infraction constatée pendant un contrôle sur route. Ces coûts peuvent inclure la nécessité d'utiliser un autre véhicule lourd ainsi que le temps nécessaire pour effectuer le déchargement du véhicule en infraction afin de le rendre conforme à la réglementation avant qu'il puisse reprendre la route.
- La connaissance précise des capacités de charge du véhicule qu'il conduit permettra au conducteur de savoir exactement les limites auxquelles il est soumis.

RÉFÉRENCES LÉGALES

- [Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers](#)
- [Code de la sécurité routière](#)
- [Règlement concernant la visibilité et la circulation des machines agricoles d'une largeur de plus de 2,6 mètres](#)

DOCUMENTATION


- [Guide des normes de charges et dimensions des véhicules routiers](#)
Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
- [Surcharge de la masse totale en charge](#)
Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
- [Guide sur le Règlement concernant la visibilité et la circulation des machines agricoles d'une largeur de plus de 2,6 mètres](#)
Société de l'assurance automobile du Québec
- [Infraction concernant la masse totale en charge \(didacticiel\)](#)
Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports

CE QU'IL FAUT SAVOIR

7.3 L'ARRIMAGE DES CHARGES ET DES BAGAGES

Le Règlement sur les normes d'arrimage a pour objectifs d'assurer la sécurité des usagers de la route et d'uniformiser les méthodes d'arrimage en édictant des exigences relatives à l'utilisation d'équipements pour assujettir convenablement les chargements aux véhicules routiers.

Le Règlement définit les appareils d'arrimage, établit leur résistance en fonction de la charge nominale et prescrit les exigences relatives à leur utilisation en fonction du type de marchandise transportée.



En plus des exigences du Règlement sur les normes d'arrimage, le Code de la sécurité routière exige, pour tous types de véhicules, que les chargements soient placés, retenus ou recouverts de telle sorte qu'ils ne puissent :

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

Pour se conformer au Règlement sur les normes d'arrimage, les exigences sont notamment les suivantes :

- Les composantes du système d'arrimage :
 - sont en état de fonctionner correctement;
 - sont appropriées à l'usage qui en est fait;
 - ne comportent ni nœud ni élément endommagé ou affaibli qui en altère le rendement;
 - ne présentent aucune fissure ou coupure;
 - ont une limite de charge nominale totale égale à 50 % ou plus de la masse de la cargaison qu'elles sont destinées à retenir;
 - portent une marque du fabricant en ce qui a trait à sa limite de charge nominale;
 - sont conçues et entretenues pour être constamment sous tension afin qu'elles ne puissent pas se déverrouiller lorsqu'elles sont utilisées.
- Le nombre minimal d'appareils d'arrimage doit être conforme aux règles suivantes :
 - **un** appareil d'arrimage, si l'article mesure 1,52 m de longueur ou moins et a une masse de 500 kg ou moins;
 - **deux** appareils d'arrimage, si l'article mesure 1,52 m de longueur ou moins et a une masse de plus de 500 kg;
 - **deux** appareils d'arrimage, si l'article mesure plus de 1,52 m sans excéder 3,04 m, sans égard à la masse;
 - si l'article mesure plus de 3,04 m, **deux** appareils d'arrimage pour les 3,04 premiers mètres, **et un appareil d'arrimage supplémentaire** pour chaque longueur additionnelle de 3,04 m ou fraction de cette mesure.

Note : Le nombre minimal d'appareils d'arrimage peut être réduit si l'article est bloqué vers l'avant par une structure d'extrémité avant, une cloison, un dispositif destiné à empêcher le déplacement vers l'avant ou un autre article de cargaison adéquatement retenu.

- Le conducteur doit :
 - s'assurer que la cargaison :
 - ne fait pas obstacle à la conduite en toute sécurité du véhicule,
 - n'empêche pas une personne de sortir librement de la cabine ou de l'habitacle du véhicule,
 - ne réduit pas le champ de vision,
 - ne masque pas les feux et les phares;
 - inspecter la cargaison et le système d'arrimage utilisé :
 - avant de conduire le véhicule,
 - à au plus 80 km du point de chargement de la cargaison,
 - lors d'un changement de situation de prestation de travail (activité),
 - lorsque le véhicule a circulé pendant trois heures ou parcouru un trajet de 240 km.

Le Règlement sur les normes d'arrimage établit également des exigences particulières d'arrimage selon le type de cargaison transporté, tel que :

- grumes;
- bois ouvré et produits de construction unifiés;
- bobines de métal, rouleaux de papier et tuyaux de béton;
- conteneurs intermodaux et conteneurs de types « *roll-on/roll-off* » et « *hook lift* »;
- véhicules légers et lourds, véhicules aplatis ou écrasés;
- gros blocs de pierre;
- vrac.

7.3.1 Autobus (art. 519.8 du Code de la sécurité routière)

En plus du respect des exigences du Règlement sur les normes d'arrimage, le conducteur d'un autobus ou d'un minibus doit distribuer et arrimer le fret, les colis de messagerie et les bagages de façon à garantir :

- sa liberté de mouvement et son efficacité au volant;
- l'accès libre de tout passager à toutes les sorties;
- la protection des passagers contre toute blessure causée par la chute ou le déplacement d'articles transportés dans l'autobus ou le minibus.



INFRACTIONS LES PLUS FRÉQUENTES

A conduit un véhicule dont le chargement n'était pas solidement retenu de manière qu'il ne puisse se déplacer ou se détacher du véhicule	Art. 471 CSR*	350 \$ à 1 050 \$
A laissé conduire un véhicule dont le chargement n'était pas solidement retenu de manière qu'il ne puisse se déplacer ou se détacher du véhicule	Art. 471 CSR	700 \$ à 2 100 \$

* Code de la sécurité routière

ASTUCES

- Un dispositif d'arrimage, un dispositif intégré de verrouillage ou un appareil de blocage utilisé pour arrimer une cargaison doit lui-même être assujéti de façon qu'il ne puisse se déverrouiller ou se relâcher.
- Les véhicules utilisés doivent être munis d'équipements adéquats pour permettre un arrimage sécuritaire.
- Il faut s'assurer de la présence et du bon fonctionnement des dispositifs d'arrimage, lesquels doivent être appropriés à l'usage qui en est fait.
- À l'achat d'appareils d'arrimage, il faut s'assurer qu'ils possèdent une certification du fabricant quant à leur limite de charge nominale (WLL).
- La vérification de l'arrimage avant le départ et en cours de transport est obligatoire. Elle garantit la sécurité du conducteur et celle des autres usagers de la route.

RÉFÉRENCES LÉGALES

- [Règlement sur les normes d'arrimage](#)
- [Code de la sécurité routière](#)
- [Norme n° 10 du Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers, sur l'arrimage des cargaisons](#)

DOCUMENTATION

- [Guide sur les normes d'arrimage des cargaisons](#)
Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
- [Avis – Guide sur les normes d'arrimage des cargaisons](#)
Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
- [Info-camionnage, bulletin du 28 février 2012](#)
Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
- [Info-camionnage, bulletin du 22 décembre 2009](#)
Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports

CE QU'IL FAUT SAVOIR

7.4 LES PERMIS SPÉCIAUX DE CIRCULATION

Un permis spécial de circulation est exigé lorsque les dimensions ou la charge excèdent celles qui sont permises par le Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers.

7.4.1 Règlement sur le 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.

Il existe sept classes de permis spécial de circulation :

- Classe 1 : Transport hors dimensions en largeur, en hauteur, en longueur ou pour des excédents avant ou arrière
- Classe 2 : Transport de bâtiments préfabriqués
- Classe 3 : Transport de piscines
- Classe 4 : Dépanneuses
- Classe 5 : Transport en surcharge
- Classe 6 : Transport en surcharge exigeant une expertise du ministère des Transports du Québec
- Classe 7 : Transport en surdimension exigeant une expertise du ministère des Transports du Québec

Il existe deux catégories de permis, la catégorie générale et la catégorie spécifique :

- la catégorie générale autorise son titulaire à effectuer des déplacements avec ou sans parcours déterminé pour une période maximale d'un an;
- la catégorie spécifique autorise son titulaire à effectuer un déplacement aller-retour avec un parcours déterminé. Ce déplacement doit être effectué à l'intérieur d'une période maximale de sept jours consécutifs.

7.4.2 Permis spécial de circulation d'un train routier

Le Règlement sur le permis spécial de circulation d'un train routier encadre, entre le 1^{er} mars et le 30 novembre de chaque année, la circulation d'un ensemble de véhicules d'une longueur de plus de 25 mètres formé d'un tracteur et de deux semi-remorques. Du 1^{er} décembre au dernier jour de février ainsi que les dimanches et les jours fériés, la circulation des trains routiers est interdite.

Des conditions doivent être respectées pour qu'un train routier puisse circuler. Les principales conditions sont les suivantes :

- l'exploitant doit être titulaire d'un permis délivré en vertu du Règlement sur le permis spécial de circulation d'un train routier et en avoir acquitté les frais;
- le train routier doit circuler uniquement sur les autoroutes à chaussées séparées et aux abords de celles-ci;
- la longueur maximale d'une semi-remorque doit être de 16,2 m;
- le conducteur doit avoir un minimum de cinq ans d'expérience dans la conduite d'un ensemble de véhicules routiers et être titulaire d'un permis de conduire portant la mention T;
- la dernière semi-remorque doit être munie à l'arrière d'un panneau de signalisation illustrant un pictogramme d'un train routier avec la mention « LONG »;
- la vitesse maximale doit être de 90 km/h;
- le train routier dont la longueur excède 25 mètres ne doit pas transporter de matières dangereuses lorsque des plaques d'indication de danger doivent être apposées.

7.4.3 Permis spécial du ministre

Lorsque des circonstances exceptionnelles le justifient, le ministre des Transports peut délivrer des permis spéciaux de circulation. Ces permis autorisent la circulation de véhicules hors normes à l'égard des charges ou des dimensions. Ils sont délivrés essentiellement pour permettre la circulation de véhicules expérimentaux, pour harmoniser nos normes avec celles des autres Administrations nord-américaines ou pour laisser le temps à l'industrie de s'adapter à une situation particulière.

7.4.4 Comment obtenir ces permis spéciaux?

Pour obtenir un permis spécial de circulation des classes 1 à 7¹¹ ou un permis spécial de circulation d'un train routier, le demandeur doit s'adresser à un centre de services de la Société de l'assurance automobile du Québec (voir annexe 12).

Pour obtenir un permis spécial du ministre, le demandeur doit s'adresser au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. On trouve ses coordonnées à la section 10 du présent guide.

INFRACTIONS LES PLUS FRÉQUENTES

Masse totale ou axiale excédée (titulaire d'un permis spécial)	Art. 513 CSR*	150 \$ et plus, en fonction de la masse constatée
Condition non respectée ou signaux d'avertissement non conformes	Art. 513 CSR	175 \$ à 2 100 \$
Non porteur du permis spécial de circulation	Art. 464 CSR	175 \$ à 525 \$

* Code de la sécurité routière

ASTUCES

- Il faut conserver l'**original** du permis spécial de circulation à bord du véhicule.
- Le permis spécial **n'autorise pas la circulation sur les ponts et viaducs à limitation de charge**. Pour ce faire, le permis doit comporter une condition à cet effet.

RÉFÉRENCES LÉGALES

- [Règlement sur le permis spécial de circulation](#)
- [Règlement sur le permis spécial de circulation d'un train routier](#)
- [Code de la sécurité routière](#)

11. Les demandes de permis des classes 6 et 7 doivent être analysées par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports avant que le permis soit délivré par la Société. Les demandeurs doivent prévoir un délai pour la réalisation des études de faisabilité.

DOCUMENTATION

- [Guide abrégé du Règlement sur le permis spécial de circulation](#)
Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
- [Guide concernant le Règlement sur le permis spécial de circulation d'un train routier](#)
Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports

CE QU'IL FAUT SAVOIR

7.5 LE TRANSPORT DES MATIÈRES DANGEREUSES

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

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

- de former les employés;
- d'apposer les indications de danger (étiquettes, plaques, numéro UN, signes, marques, panneaux);
- de remplir adéquatement les documents d'expédition;
- de remettre ou faire remettre à l'exploitant les indications de danger;
- de s'assurer que les matières dangereuses sont classifiées avant de permettre à un transporteur d'en prendre possession;
- de s'assurer de l'utilisation de contenants conformes.

Avant de procéder à la manutention et au transport de matières dangereuses, l'exploitant doit :

- s'assurer que la classification a été effectuée;
- s'assurer que le conducteur a un certificat de formation;
- s'assurer que les indications de danger sont apposées sur les contenants;
- vérifier le document d'expédition et la concordance avec les indications de danger;
- apposer sur le véhicule les indications de danger (plaques, numéro un, signes, marques, panneaux);
- s'assurer que les contenants utilisés sont conformes;
- s'assurer que le camion-citerne utilisé est conforme aux exigences relatives au produit transporté;
- s'assurer que le transport de sols contaminés est conforme;
- s'assurer que le conducteur respecte les règles de la circulation.

7.5.1 La formation

L'employeur a la responsabilité de s'assurer que l'employé a la compétence nécessaire dans les domaines liés à ses fonctions : manutention, offre de transport ou transport de matières dangereuses.

L'employeur délivre à l'employé un certificat de formation sur lequel figurent :

- la date d'expiration du certificat;
- le nom et la signature de l'employeur;
- l'adresse et la signature de l'employé;
- les domaines dans lesquels il a reçu sa formation.

Ce certificat est valide trois ans. L'employeur doit conserver un dossier de formation ainsi qu'une copie du certificat, de sa délivrance jusqu'à deux ans après sa date d'expiration.

De plus, à la fin de cette période de trois ans, l'employeur doit s'assurer que son employé reçoit à nouveau une formation. Celle-ci est nécessaire afin d'assurer la mise à jour des connaissances dans le cas de modifications réglementaires et lorsque de nouveaux produits sont manutentionnés ou transportés. De la même façon, un conducteur qui change d'emploi ou d'employeur doit suivre la formation appropriée à ses nouvelles fonctions.

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 matières dangereuses concernées;
- b) les appellations réglementaires;
- c) l'utilisation des annexes 1, 2 et 3 du règlement fédéral;
- d) les exigences d'emballage relatives aux matières dangereuses;
- e) les indications de danger;
- f) la documentation requise;
- g) les précautions particulières;
- h) les rapports en cas de rejets;
- i) les mesures d'urgence (plan d'intervention d'urgence);
- j) l'utilisation de l'équipement;
- k) l'équipement en cas d'urgence.

Le travailleur autonome doit s'assurer d'obtenir la formation appropriée et il doit lui-même signer son certificat de formation.



7.5.2 L'emplacement des documents pendant le transport

Pendant le transport, les documents d'expédition doivent être gardés à l'intérieur de la cabine, dans une pochette fixée à la portière du conducteur ou bien à la vue à un endroit à la portée de la main. Si les matières dangereuses sont dans une remorque qui est détachée de l'unité motrice (tracteur), le document d'expédition doit être placé dans un contenant étanche solidement fixé à la remorque.

7.5.3 Les tunnels et les passages à niveau

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

- la section tunnel du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine (à Montréal);
- le tunnel Viger (à Montréal);
- les sections en tunnel de l'autoroute Ville-Marie (à Montréal);
- la section tunnel du pont-tunnel Joseph-Samson (à Québec);
- le tunnel de Melocheville (à Beauharnois).

L'arrêt aux passages à niveau est obligatoire pour les véhicules qui transportent une quantité de matières dangereuses nécessitant l'apposition de plaques d'indication de danger.

7.5.4 Le transport par citerne de matières dangereuses

Les citernes routières utilisées pour le transport des marchandises dangereuses doivent respecter des normes de fabrication, de sélection et d'utilisation.

Une plaque signalétique doit être fixée en permanence sur la citerne. Cette plaque doit mentionner 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 à des essais périodiques dont la date et le type doivent être inscrits sur la citerne.

Tout camion-citerne assemblé après le 14 août 2006 et contenant des matières dangereuses doit être muni de l'un des équipements suivants :

- un appareil permettant de faire un suivi du comportement du conducteur, lequel enregistre les variations importantes de la vitesse et les données pertinentes concernant la date, l'heure et la vitesse;
- un système électronique de stabilisation dynamique du véhicule qui assiste le conducteur en cas de manœuvre critique.

Un document attestant l'installation de l'un ou l'autre de ces dispositifs doit être présenté à la demande d'un agent de la paix.

7.5.5 Des mesures de sécurité accrues

Le transport des matières dangereuses, plus que tout autre type de transport, exige que toutes les mesures de sécurité nécessaires et supplémentaires soient consciencieusement observées par chaque intervenant afin d'éviter tout attentat, menace ou acte désobligeant ou délinquant.

INFRACTIONS LES PLUS FRÉQUENTES

A permis à un employé de transporter des matières dangereuses sans certificat de compétence	Art. 646 CSR*	350 \$ à 1 050 \$
A transporté des matières dangereuses sans document d'expédition	Art. 646 CSR	700 \$ à 2 100 \$
A transporté des matières dangereuses avec un document d'expédition qui ne comportait pas tous les renseignements requis	Art. 646 CSR	175 \$ à 525 \$

* Code de la sécurité routière

ASTUCES

- L'exploitant doit vérifier l'identité, l'intégrité et les antécédents de tous ses employés, conducteurs ou clients.
- Même si le certificat de formation est valide pour trois ans, des séances de rafraîchissement assurent le maintien du niveau de connaissance des conducteurs.
- Il faut s'assurer de bien connaître la signalisation routière visant spécialement le transport de matières dangereuses.
- L'exploitant doit s'assurer que les conducteurs qu'il emploie connaissent bien aussi la signalisation routière visant spécialement le transport de matières dangereuses.
- Les aires d'entreposage et de stockage doivent être adéquatement éclairées et doivent être protégées par des barrières ou à l'intérieur de bâtiments.
- L'exploitant devrait exiger des cartes ou des insignes d'identification personnelle pour l'accès aux zones où sont entreposées les matières dangereuses.
- L'état des dispositifs de verrouillage et l'efficacité des autres mesures de protection doivent être vérifiés régulièrement.
- Il est recommandé de protéger les matières dangereuses en utilisant des alarmes ou d'autres systèmes de sécurité.
- Des innovations technologiques peuvent aider en matière de sécurité, notamment les téléphones cellulaires, la surveillance par satellite (GPS) et d'autres systèmes de surveillance.

- Le propriétaire devrait installer une commande électronique nécessitant un code, en plus d'une clé, pour démarrer le véhicule.
- Il est utile d'avoir un moyen de communication à l'intérieur des installations qui permet de joindre tout le personnel concerné.

RÉFÉRENCES LÉGALES

- [Règlement sur le transport des matières dangereuses](#)
- [Code de la sécurité routière](#)

DOCUMENTATION

- [Guide sur le transport des matières dangereuses](#)
Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports

CE QU'IL FAUT SAVOIR

7.6 LES DOCUMENTS D'EXPÉDITION

L'objectif du document d'expédition est de faciliter l'identification de l'exploitant d'un véhicule lourd.

Lorsque le transport se fait contre une rémunération et pour le compte d'autrui, l'exploitant doit (sauf exceptions) conserver le document d'expédition à bord du véhicule lourd de la prise en charge des marchandises jusqu'à leur livraison.

Un document d'expédition doit contenir les renseignements suivants :

- la description des marchandises (s'il y a plusieurs types de marchandises, la quantité de chacune d'elles);
- le nom de l'expéditeur et de toute autre personne qui a confié la marchandise à l'exploitant;
- le nom du destinataire ou du consignataire;
- le nom de l'exploitant et son numéro d'identification au Registre de la Commission des transports (NIR);
- la date et le lieu de prise en charge des marchandises;
- la destination des marchandises;
- le nom et le numéro d'identification de l'intermédiaire en services de transport, s'il y a lieu.

L'exploitant doit conserver pendant au moins deux ans une copie de chacun des documents d'expédition.

Les renseignements requis pour un document d'expédition peuvent être conservés sur support électronique dans la mesure où ils peuvent être reproduits sur support papier, à la demande d'un agent de la paix ou d'un inspecteur, lors d'un contrôle routier.

INFRACTIONS LES PLUS FRÉQUENTES

L'exploitant n'a pas conservé pendant au moins deux ans une copie d'un document d'expédition	Art. 10*	125 \$ à 375 \$
L'exploitant a utilisé un document d'expédition qui ne comporte pas tous les renseignements prévus	Art. 12*	125 \$ à 375 \$

* Règlement sur les exigences applicables aux documents d'expédition

ASTUCES

- L'exploitant doit s'assurer d'être clairement désigné comme tel sur le document d'expédition au moment de la prise en charge de la marchandise à transporter.
- En cas de transports successifs, il faut s'assurer que le nom et le numéro d'identification au Registre (NIR) inscrits sur le document d'expédition sont ceux du dernier exploitant.
- Des exigences additionnelles s'appliquent concernant les documents d'expédition pour le transport de matières dangereuses.
- Le document d'expédition peut être composé de plusieurs documents, comme un connaissement, une facture, une feuille de route, etc. Ils doivent alors permettre d'obtenir tous les renseignements exigés par le Règlement.
- Le transport effectué « contre une rémunération et pour le compte d'autrui » fait référence à la situation où un transporteur effectue un transport pour le compte d'un tiers et dont le transport est la mission principale. C'est donc l'inverse du transport pour son propre compte.

RÉFÉRENCES LÉGALES

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

7.7 LES CONNAISSEMENTS

Le Code civil du Québec définit un contrat de transport comme étant celui par lequel le transporteur s'oblige à effectuer le déplacement d'une personne ou d'un bien, moyennant un prix qu'une autre personne, le passager, l'expéditeur ou le destinataire, s'engage à lui payer. Le connaissement (*bill of lading*) est le terme utilisé pour décrire l'écrit qui constate le contrat de transport de biens.

De façon complémentaire, le Règlement sur les exigences applicables aux connaissements met en place un encadrement particulier lorsqu'il s'agit d'un contrat de transport de biens contre une rémunération. Le Règlement prévoit notamment des stipulations minimales devant paraître sur le connaissement.

INFRACTIONS LES PLUS FRÉQUENTES

L'exploitant s'est engagé à effectuer le transport d'un bien qui lui était confié par l'expéditeur sans émettre un connaissement répondant aux conditions prévues par règlement	Art. 13*	250 \$ à 750 \$
L'exploitant n'a pas conservé pendant au moins deux ans une copie d'un connaissement ou d'un formulaire abrégé de connaissement	Art. 13*	250 \$ à 750 \$

* Règlement sur les exigences applicables aux connaissements

ASTUCES

- Contrairement au document d'expédition, le connaissement n'a pas à être conservé à bord du véhicule lourd servant à effectuer le mouvement de transport.
- À moins qu'une autre valeur, plus haute ou plus basse, ne soit indiquée sur le connaissement, la valeur maximale indiquée des biens transportés en cas de perte ou de dommages est de 4,41 \$/kg.
- Une feuille de route ou d'autres documents relatifs au suivi des biens transportés ne peuvent pas remplacer le connaissement.

RÉFÉRENCES LÉGALES

- [Règlement sur les exigences applicables aux connaissements](#)
- [Code civil du Québec](#)

Se référer au Règlement pour connaître toutes les obligations qui encadrent les connaissements et les exemptions qui s'appliquent.

7.8 LE MARQUAGE

Le Règlement d'application de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds a été modifié pour introduire le marquage à titre de moyen supplémentaire permettant l'identification de l'exploitant.

Un marquage conforme permet de se soustraire de l'obligation de détenir un document d'expédition, lors d'un transport contre rémunération et pour le compte d'autrui. Cette alternative demeure toutefois optionnelle.

Pour être conforme, le marquage doit posséder les caractéristiques suivantes :

- Un seul nom d'exploitant;
- Le NIR doit être relié au nom de l'exploitant;
- Le NIR doit être aligné horizontalement et précédé d'une des inscriptions suivantes :
« Québec », « QC », « N.I.R. » ou « NIR »;
- Le marquage doit être inscrit du côté droit et du côté gauche de la surface extérieure de l'habitable ou du compartiment couchette du véhicule lourd;
- La couleur doit être contrastante avec celle du véhicule lourd;
- La taille du marquage doit être d'au moins 4 cm de hauteur.

ASTUCES

- L'exploitant doit s'assurer que le nom et le NIR qui constituent le marquage du véhicule correspondent bien aux informations contenues au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds de la Commission des transports du Québec.
- Le marquage étant un moyen optionnel d'identification de l'exploitant d'un véhicule lourd, il n'y a pas d'infraction lorsqu'il est absent ou non conforme. Toutefois, le document d'expédition conforme devra être à bord du véhicule, à défaut de quoi le conducteur sera passible d'une amende variant de 125 \$ à 375 \$ et l'exploitant, d'une amende de 250 \$ à 750 \$.

RÉFÉRENCES LÉGALES

- [Règlement d'application de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds](#)
- [Règlement sur les exigences applicables aux documents d'expédition](#)

7.9 LE TRANSPORT PAR AUTOBUS

Le transport par autobus est encadré par le Code de la sécurité routière, par la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds et par la Loi sur les transports, de laquelle découlent quatre règlements. Ces règlements traitent essentiellement des permis de transport par autobus, des particularités du transport des élèves et de la location des autobus. Le transport des personnes handicapées est également régi par une réglementation particulière.

7.9.1 Le transport des élèves

La personne désirant exploiter un service de transport des élèves doit s'assurer de respecter les exigences relatives à la formation des conducteurs et aux normes de construction, d'aménagement et d'utilisation des véhicules. Elle doit également vérifier si un permis de transport est requis.

Par ailleurs, sauf exception, le transport des élèves organisé par une commission scolaire ou un établissement d'enseignement privé doit être effectué avec des véhicules conformes au [Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves](#). Des normes d'utilisation, de construction et d'aménagement de ces véhicules y sont notamment traitées, telles que :

- châssis et carrosserie (couleur à utiliser, spécificités sur les pare-chocs, les parois latérales et le tuyau d'échappement);
- habitacle (profondeur des banquettes, largeur de l'allée centrale, revêtement de plancher, hauteur des marches, conception de la porte d'entrée);
- inscription obligatoire du mot « ÉCOLIERS »;
- équipements de sécurité (feux jaunes d'avertissement alternatifs, feux rouges intermittents, panneau ou bras d'arrêt escamotable, conception du bras d'éloignement).

7.9.2 Le transport des personnes handicapées

Le Règlement sur les véhicules routiers adaptés au transport des personnes handicapées a pour objectif d'encadrer le transport des personnes handicapées à bord de minibus et d'autobus adaptés afin d'assurer leur sécurité en tenant compte de leur situation particulière. Ainsi, ce règlement établit des normes minimales relatives à la construction, à l'aménagement et à l'utilisation de ces véhicules. C'est pourquoi les éléments suivants y sont notamment abordés :

- la structure de la carrosserie, du toit, du châssis et d'autres composantes;
- les portières d'accès des passagers handicapés ambulatoires ou se déplaçant en fauteuil roulant;
- l'habitacle et les banquettes;
- les ceintures de sécurité et les dispositifs d'immobilisation des fauteuils roulants;
- les barres d'appui, les marches, les plates-formes et les rampes d'accès;
- l'équipement de secours;
- les obligations du conducteur et du propriétaire du véhicule adapté.

INFRACTIONS LES PLUS FRÉQUENTES

Omettre, pour un conducteur d'un autobus affecté au transport d'écoliers, de donner l'alerte en mettant en marche les feux rouges intermittents visés à l'art. 229 du Code alors qu'il s'était arrêté pour faire monter des personnes	Art. 456 CSR*	600 \$ à 2 000 \$
Effectuer un transport des élèves visé aux art. 229, 454 et 461 du Code de la sécurité routière (RLRQ, c. C-24.2), au moyen d'un véhicule qui n'est pas conforme au Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves	Art. 1 Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves	125 \$ à 375 \$

* Code de la sécurité routière

A vertical orange-tinted photograph on the left side of the page shows a highway scene. In the foreground, the side of a white truck is visible. In the background, there are highway signs, including one with the number '59', and other vehicles on the road.

ASTUCES

- Le transport de jeunes de moins de 18 ans effectué au moyen d'un autobus ou d'un minibus habituellement affecté au transport d'écoliers requiert en tout temps l'utilisation des feux rouges intermittents pour faire monter ou descendre ces personnes même si ce n'est pas dans le cadre d'un transport scolaire.
- Lorsque des autobus ou minibus affectés au transport d'écoliers sont immobilisés à la file et que le conducteur de l'un de ces véhicules fait monter ou descendre des personnes, les conducteurs des autobus ou minibus qui suivent doivent également mettre en marche les feux rouges intermittents de leur véhicule et actionner leur signal d'arrêt obligatoire.
- Au Québec, les autobus qui ne respectent pas les exigences du Règlement ne peuvent être utilisés pour le transport d'élèves organisé par une commission scolaire ou un établissement d'enseignement privé.

RÉFÉRENCES LÉGALES

- [Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves](#)
- [Règlement sur les véhicules routiers adaptés au transport des personnes handicapées](#)
- [Code de la sécurité routière](#)

8. LA TENUE DE DOSSIERS

Tout propriétaire et tout exploitant doivent conserver en entreprise certains dossiers relativement aux véhicules lourds qu'ils possèdent ou exploitent ou dont ils sont propriétaires ainsi qu'aux conducteurs qu'ils emploient ou dont ils utilisent les services.

CE QU'IL FAUT SAVOIR

8.1 LE DOSSIER DU VÉHICULE

Le [Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers](#) établit des règles quant à la tenue du dossier du véhicule et à la conservation des documents qu'il doit comporter. Il indique également qui, du propriétaire ou de l'exploitant, a la responsabilité de conserver ces documents au dossier, et ce, pour chacun des véhicules qu'il possède ou exploite. Les documents et renseignements visés ainsi que la durée de conservation obligatoire pour chacun d'eux sont indiqués dans les tableaux des pages suivantes.

8.1.1 Contenu du dossier du véhicule¹²

DOCUMENT OU RENSEIGNEMENT	PAR QUI?	DURÉE DE CONSERVATION
Une copie du certificat d'immatriculation	Propriétaire	En permanence au dossier 12 mois après s'être départi du véhicule
Une copie du contrat de location lorsqu'il loue son véhicule	Propriétaire et exploitant	En permanence au dossier 12 mois après s'être départi du véhicule
La preuve de conformité si le véhicule a fait l'objet d'une campagne de rappel	Propriétaire	En permanence au dossier 12 mois après s'être départi du véhicule
Tout rapport d'échange du véhicule (incluant les remorques et les semi-remorques)	Propriétaire	12 mois à compter de la date du rapport d'échange

12. Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers (art. 202.1).



DOCUMENT OU RENSEIGNEMENT	PAR QUI?	DURÉE DE CONSERVATION
Les rapports de ronde de sécurité	Propriétaire et exploitant	6 mois à compter de la date inscrite sur le rapport de ronde de sécurité
Les rapports de vérification spécifique de l'état mécanique d'un autocar	Propriétaire et exploitant	6 mois à compter de la date inscrite sur le rapport de vérification spécifique de l'état mécanique d'un autocar
Les renseignements et documents relatifs à l'entretien obligatoire (voir tableau « Contenu du dossier d'entretien du véhicule »)	Propriétaire	Les 2 dernières années 12 mois après s'être départi du véhicule
Les documents attestant la réparation des défauts constatés (factures, bons d'entretien, commandes de pièces) au cours de la ronde de sécurité, de la vérification spécifique à l'autocar ou d'un entretien obligatoire	Propriétaire	12 mois à compter de la date précisée dans le document attestant la réparation

8.1.2 Contenu du dossier d'entretien du véhicule¹³

DOCUMENT OU RENSEIGNEMENT	PAR QUI?	DURÉE DE CONSERVATION
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	Propriétaire	Les 2 dernières années d'utilisation du véhicule 12 mois après s'être départi du véhicule
Le calendrier des vérifications à venir selon le critère de rappel utilisé par le propriétaire et le contenu de chaque entretien	Propriétaire	Les 2 dernières années d'utilisation du véhicule 12 mois après s'être départi du véhicule

13. Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers (art. 200).

DOCUMENT OU RENSEIGNEMENT	PAR QUI?	DURÉE DE CONSERVATION
La fiche d'entretien (voir tableau « Contenu des fiches d'entretien du véhicule »)	Propriétaire	Les 2 dernières années d'utilisation du véhicule 12 mois après s'être départi du véhicule
La preuve que les réparations ont été effectuées à la suite de l'entretien	Propriétaire	Les 2 dernières années d'utilisation du véhicule 12 mois après s'être départi du véhicule
Les dates de début et de fin de remisage, s'il y a lieu	Propriétaire	Les 2 dernières années d'utilisation du véhicule 12 mois après s'être départi du véhicule
Pour un véhicule dont le PNBV est de 7 258 kg ou plus, les mesures des garnitures de frein ou de la rotation de l'arbre à cames, si les mesures ne sont pas fournies sur un autre document	Propriétaire	Les 2 dernières années d'utilisation du véhicule 12 mois après s'être départi du véhicule

8.1.3 Contenu des fiches d'entretien du véhicule¹⁴

Le numéro d'identification du véhicule, le numéro de la plaque d'immatriculation ou le numéro d'unité figurant sur le certificat d'immatriculation
Le nombre de kilomètres indiqué au totalisateur
La date à laquelle l'entretien a été effectué
La liste des éléments à vérifier à chaque entretien, selon la catégorie de véhicule, conformément au Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers et, pour chacun de ces éléments, la mention « conforme » ou « non conforme »
Les réparations à effectuer, le cas échéant
Pour les véhicules dont le PNBV est de 7 258 kg ou plus, les mesures des garnitures de frein ou de la rotation de l'arbre à cames, si les mesures ne sont pas fournies sur un autre document
La signature de la personne qui a effectué l'entretien obligatoire

14. Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers (art. 201).

La fiche sert à dresser le portrait 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 désignés non conformes.

Voir les exemples de fiches d’entretien et du registre de mesures de freins à l’annexe 3.

CE QU’IL FAUT SAVOIR

8.2 LE DOSSIER DU CONDUCTEUR

Le [Règlement sur les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds](#) établit les règles relatives à la tenue du dossier du conducteur et à la conservation des documents qu’il doit comporter. Il désigne également la personne qui a la responsabilité de tenir un dossier, et ce, pour chacun des conducteurs de véhicules qu’elle emploie ou dont elle utilise les services. La personne qui fournit les services d’un conducteur à des exploitants de véhicules lourds doit également tenir un dossier pour chacun des conducteurs qu’elle emploie.

Le tableau ci-dessous liste les documents et renseignements à conserver.

DOCUMENT OU RENSEIGNEMENT	PAR QUI?	DURÉE DE CONSERVATION ¹⁵
Une copie du permis de conduire	L’exploitant, pour les seuls conducteurs qu’il emploie La personne qui fournit les services d’un conducteur	Au moins 12 mois à compter de la date de la fin de l’engagement du conducteur
La date de l’engagement du conducteur	L’exploitant, pour les seuls conducteurs qu’il emploie La personne qui fournit les services d’un conducteur	Au moins 12 mois à compter de la date de la fin de l’engagement du conducteur

15. D’autres programmes peuvent exiger une période de conservation plus longue (ex. : IRP, IFTA).

DOCUMENT OU RENSEIGNEMENT	PAR QUI?	DURÉE DE CONSERVATION
La déclaration signée du conducteur selon laquelle son permis est suspendu, modifié ou révoqué lorsqu'il a fait l'objet d'une telle sanction	L'exploitant, pour les seuls conducteurs qu'il emploie La personne qui fournit les services d'un conducteur	Au moins 12 mois à compter de la date de la fin de la suspension, de la modification ou de la révocation du permis
Une copie du contrat de service conclu entre la personne qui fournit les services d'un conducteur et l'exploitant	L'exploitant, pour les conducteurs dont il loue les services La personne qui fournit les services d'un conducteur	Au moins 12 mois à compter de la date de la fin de l'engagement du conducteur
Les fiches journalières et les renseignements devant être consignés dans les registres	L'exploitant, pour tous les conducteurs qu'il utilise La personne qui fournit les services d'un conducteur	Au moins 6 mois à compter de la date inscrite sur la fiche ou le registre
Une copie du permis de déroger aux heures de conduite et de repos	L'exploitant, pour les seuls conducteurs qu'il emploie	Au moins 6 mois à compter de la date d'échéance
Les documents justificatifs (les reçus d'essence, les connaissements, les reçus de livraison, etc.)	L'exploitant, pour tous les conducteurs qu'il utilise	Au moins 6 mois à compter de la date inscrite sur ces documents

9. LE CONTRÔLE DE LA CONFORMITÉ

9.1 CONTRÔLE ROUTIER QUÉBEC

Contrôle routier Québec est une agence d'application de la loi rattachée à la Société de l'assurance automobile du Québec sous la responsabilité du ministre des Transports.

9.1.1 Sa mission

Assurer la surveillance et le contrôle du transport routier des personnes et des biens afin de prévenir et de réprimer les infractions aux lois et règlements régissant cette industrie du transport et à toutes autres lois édictées par le gouvernement afin :

- d'améliorer la sécurité des usagers de la route;
- d'assurer la protection du réseau routier;
- de veiller au maintien de l'équité concurrentielle dans le domaine du transport des personnes et des biens.

Contrôle routier Québec favorise le partenariat avec les instances gouvernementales, la population, les personnes ou organismes impliqués dans le domaine du transport des personnes et des biens ainsi que les autres agences ou services impliqués dans l'application des lois.

9.1.2 Lois et règlements

L'agence relève ou voit à l'application d'une partie ou de la totalité des dispositions des lois énumérées ci-dessous et de leurs règlements :

- [Code criminel](#)
- [Code de procédure pénale](#)
- [Code de la sécurité routière](#)
- [Loi concernant la taxe sur les carburants](#)
- [Loi réglementant certaines drogues et autres substances](#)
- [Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds](#)
- [Loi concernant les services de transport par taxi](#)
- [Loi sur l'assurance automobile](#)
- [Loi sur la police](#) et [Code de déontologie des policiers du Québec](#)
- [Loi sur la qualité de l'environnement](#)
- [Loi sur les transports](#)
- [Loi sur les transports routiers](#)

9.1.3 Principaux acteurs visés

Les principaux acteurs visés de l'industrie du transport routier sont les propriétaires, les exploitants, les conducteurs de véhicules lourds ainsi que toute autre personne soumise à la réglementation (ex. : expéditeurs, courtiers en transport, etc.). Par ailleurs, les contrôleurs routiers sont en droit d'exiger qu'un mouvement de transport soit rendu conforme avant de l'autoriser à se poursuivre.

9.1.4 Commercial Vehicle Safety Alliance

Pour s'acquitter de sa mission le plus efficacement possible, Contrôle routier Québec s'est joint à l'Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux (Commercial Vehicle Safety Alliance [CVSA]). La CVSA est une association sans but lucratif qui prescrit une méthode d'inspection rigoureuse des véhicules lourds utilisée par l'ensemble des Administrations nord-américaines. Elle regroupe les fabricants de véhicules et de pièces, les usagers du transport, les conducteurs, les transporteurs et les gouvernements du Mexique, des États-Unis et du Canada.

L'objectif de cette alliance est de promouvoir la sécurité des usagers de la route, l'uniformité des réglementations touchant le transport routier et la réciprocité des interventions effectuées par les différentes Administrations. Les contrôleurs routiers sont donc certifiés individuellement pour effectuer leurs inspections selon les normes nord-américaines de la CVSA.

9.1.5 Principales activités

Les contrôleurs routiers rédigent des constats d'infraction, des rapports d'infraction généraux, des certificats de vérification mécanique et des avis de vérification de véhicules routiers lorsqu'ils décèlent des mouvements de transport non conformes à la réglementation.

Le contrôle sur route

Le contrôle sur route est effectué en véhicule de patrouille ou dans les postes et aires de contrôle. Les contrôleurs routiers interceptent les véhicules qui ne semblent pas conformes à la réglementation en matière de transport des personnes et des biens.

Ils peuvent également procéder à des opérations spéciales visant, notamment, certaines composantes mécaniques ou un type de transport en particulier (matières dangereuses, transport d'écoliers, etc.). Ils peuvent aussi faire de la sensibilisation sur divers sujets, la fatigue au volant par exemple.



Le contrôle en entreprise

Le contrôle en entreprise est effectué en appliquant une stratégie opérationnelle qui cible les entreprises de transport de personnes et de biens de même que les mandataires en vérification mécanique susceptibles d'être non conformes. Cette stratégie est basée principalement sur les plaintes, les dénonciations, les signalements des contrôleurs routiers sur route, les dossiers de comportement des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds ainsi que sur les accidents responsables.

Les contrôleurs routiers sont mandatés pour vérifier en entreprise le respect des obligations des conducteurs, propriétaires, exploitants et personnes qui fournissent les services d'un conducteur. À cette fin, ces personnes sont tenues de conserver certains documents qui doivent être regroupés dans deux dossiers distincts : le dossier du véhicule et le dossier du conducteur (voir la section 8). Ces documents doivent être classés et conservés par le propriétaire, l'exploitant ou la personne qui fournit les services d'un conducteur et doivent être disponibles pour vérification en tout temps, à la demande d'un contrôleur routier.

Le contrôle en entreprise permet aussi de vérifier le respect des normes minimales d'entretien des véhicules, notamment auprès des propriétaires de véhicules routiers dont le Programme d'entretien préventif (PEP) est reconnu par Contrôle routier Québec.

9.1.6 Postes et aires de contrôle routier

On trouve la liste des postes de contrôle avec pesée et des aires de contrôle à travers le Québec sur le site Web de Contrôle routier Québec à l'adresse crq.gouv.qc.ca/route.

9.1.7 Bureaux du Service du contrôle routier

On trouve la liste des bureaux du Service du contrôle routier sur le site Web de Contrôle routier Québec à l'adresse crq.gouv.qc.ca, dans la section « Nous joindre ».

9.2 LES CORPS POLICIERS

Même si Contrôle routier Québec a le mandat de contrôler l'application, sur route, des lois et des règlements régissant l'industrie du transport de personnes et de biens, les utilisateurs de véhicules lourds sont d'abord et avant tout des usagers de la route. Ainsi, la Sûreté du Québec et l'ensemble des corps policiers du Québec ont également le mandat de vérifier le respect des dispositions du Code de la sécurité routière par les utilisateurs de véhicules lourds.

10. LES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX QUÉBÉCOIS

Cette section énumère les différents ministères et organismes gouvernementaux qui se partagent les responsabilités en matière de transport des personnes et des biens.

Pour effectuer du transport par camion ou par autobus au Québec, les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds doivent s'assurer de respecter les lois et les règlements en vigueur.

10.1 LA SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC

- Dossier des propriétaires, des exploitants et des conducteurs de véhicules lourds
- Entretien obligatoire et Programme d'entretien préventif
- Fatigue au volant
- Heures de conduite et de repos
- Immatriculation
- Normes de sécurité des véhicules routiers
- Permis de conduire Permis spéciaux de circulation (classes 1 à 5) (délivrance)
- Politique d'évaluation et Programme d'excellence des conducteurs de véhicules lourds
- Politique d'évaluation des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds (PEVL)
- Réseau des mandataires en vérification de véhicules routiers
- Ronde de sécurité (RDS)

Contrôle routier Québec

- Application des lois et règlements applicables aux véhicules utilisés pour le transport routier des personnes et des biens
- Contrôle sur route et en entreprise

Coordonnées

- Québec : 418 643-7620
- Montréal : 514 873-7620
- Sans frais (Québec, Canada, États-Unis) : 1 800 361-7620
- saaq.gouv.qc.ca
- crq.gouv.qc.ca

10.2 LA COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

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

Coordonnées

- Sans frais : 1 888 461-2433
- www.ctq.gouv.qc.ca
- courrier@ctq.gouv.qc.ca

10.3 LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS

- Charges et dimensions des véhicules routiers
- Circulation des camions sur le réseau routier
- Dégel - restriction de charges
- Documents d'expédition et connaissements
- Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds (PECVL)
- Normes d'arrimage des charges
- Permis spéciaux de circulation (réglementation)
- Signalisation
- Transport scolaire
- Transport adapté
- Transport privé par autobus
- Transport collectif
- Transport de matières dangereuses
- Transport de matières en vrac

Coordonnées

- Québec : 511
- Sans frais (Canada, États-Unis) : 1 888 355-0511
- www.transports.gouv.qc.ca

10.4 REVENU QUÉBEC

- Entente internationale concernant la taxe sur les carburants (IFTA)
- Loi concernant la taxe sur les carburants

Coordonnées

- Entente internationale concernant la taxe sur les carburants
Québec : 418 652-4382
Sans frais : 1 800 237-4382
www.revenuquebec.ca
- Taxe sur les carburants
Québec : 418 659-4692
Montréal : 514 873-4692
Sans frais : 1 800 567-4692
www.revenuquebec.ca

**10.5 LE MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE
LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES**

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

Coordonnées

- Québec : 418 521-3830
- Sans frais : 1 800 561-1616
- info@mddelcc.gouv.qc.ca
- www.mddelcc.gouv.qc.ca

ANNEXE 1

VÉHICULES VISÉS

TYPE DE VÉHICULE	Inscription Commission des transports	Heures de conduite	Ronde de sécurité	Entretien obligatoire	Vérification mécanique	Fréquence de la vérification mécanique
Autobus	X	X ¹	X	X ⁴	X	6 mois
Camion de 4 500 kg ou plus (PNBV*)	X	X	X	X	X	12 mois
Remorque et semi-remorque de 4 500 kg ou plus (PNBV*)	X	X	X	X ²	X ²	12 mois
Véhicule de transport d'équipement de 4 500 kg ou plus (PNBV*)	X	X	X	X	X	12 mois
Dépanneuse	X	X ³	X	X ⁴	X	12 mois
Véhicule transportant des matières dangereuses nécessitant l'apposition de plaques d'indication de danger	X	X	X	X ⁴	X ⁴	12 mois
Ensemble de véhicules routiers composé d'au moins un véhicule ayant un PNBV de 4 500 kg ou plus	X	X	X	X ⁵	X ⁵	12 mois

1. Sauf ceux qui sont affectés au transport urbain.
2. Sauf une remorque de chantier.
3. Certains assouplissements s'appliquent.
4. Sauf un véhicule ayant un PNBV de moins de 4 500 kg.
5. Seulement pour un véhicule ayant un PNBV de 4 500 kg ou plus.

TYPE DE VÉHICULE	Inscription Commission des transports	Heures de conduite	Ronde de sécurité	Entretien obligatoire	Vérification mécanique	Fréquence de la vérification mécanique
Ensemble de véhicules routiers dont chacun des véhicules formant l'ensemble a un PNBV de moins de 4 500 kg et qui transporte des matières dangereuses en quantité nécessitant l'apposition de plaques d'indication de danger	X	X	X			S. O.
Véhicule d'urgence de 4 500 kg ou plus (PNBV*)	X	6	X	X	X	12 mois
Véhicule lourd utilisé en cas de sinistre		6		X ⁴	X	12 mois
Camion porteur de deux ou trois essieux utilisé pour le transport de produits non transformés de la ferme, de la forêt ou de la pêche, à la condition que l'exploitant du camion soit le producteur	X	6		X	X	12 mois
Véhicule affecté au transport des élèves (type berline)					X	6 mois
Véhicule-outil au sens de l'article 4 du Code de la sécurité routière		6				S. O.
Tracteur de ferme et machine agricole au sens du Règlement sur l'immatriculation des véhicules routiers, et remorque de ferme au sens du Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers		6 et 7	7			S. O.

6. Ces véhicules ne sont pas visés. Toutefois, lorsque le conducteur conduit un véhicule lourd visé par le Règlement sur les heures de conduite et de repos, il doit également comptabiliser les heures de travail qu'il a effectuées au volant d'un des véhicules exemptés.

7. La remorque de ferme n'est pas visée si elle appartient à un agriculteur. Dans le cas contraire, elle est visée.

TYPE DE VÉHICULE	Inscription Commission des transports	Heures de conduite	Ronde de sécurité	Entretien obligatoire	Vérification mécanique	Fréquence de la vérification mécanique
Véhicule lourd porteur d'une plaque d'immatriculation amovible portant la lettre X ou pour lequel un certificat d'immatriculation temporaire a été délivré, lorsqu'il est utilisé selon les conditions fixées par règlement		X	X	X ⁸	X ⁸	6 mois ou 12 mois
Véhicule routier motorisé utilisé par le titulaire d'un permis de propriétaire de taxi de 6 mois					X	6 mois
Véhicule lourd utilisé par une personne physique à des fins personnelles		9			X	12 mois

* PNBV : poids nominal brut du véhicule

8. Seulement un véhicule lourd porteur d'une plaque d'immatriculation amovible portant la lettre X.
9. Un véhicule lourd n'est pas visé s'il est utilisé à des fins personnelles pendant toute une journée ou pendant une partie de la journée pour les 75 premiers kilomètres parcourus au cours d'une journée si les conditions prévues par règlement sont réunies.

ANNEXE 2

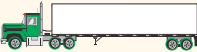

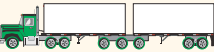
CLASSES DE PERMIS DE CONDUIRE

CLASSES DE PERMIS DE CONDUIRE

1

Ensemble de véhicules routiers composé soit :



- d'un tracteur routier de deux essieux dont la masse nette est de 4 500 kg ou plus et tirant une ou plusieurs remorques ou semi-remorques
- d'un tracteur routier de trois essieux ou plus tirant une ou plusieurs remorques ou semi-remorques
- d'un camion visé par la classe 3 tirant une remorque ou une semi-remorque dont la masse nette est de 4 500 kg ou plus et qui ne sert qu'à transporter l'équipement, l'outillage ou l'ameublement dont elle est équipée en permanence
- d'un camion visé par la classe 3 tirant toute autre remorque ou semi-remorque que celle décrite précédemment, dont la masse nette est de 2 000 kg ou plus

Classes incluses : 2, 3, 4A, 4B, 4C, 5, 6D et 8

2

Autobus aménagé pour le transport de plus de 24 passagers à la fois


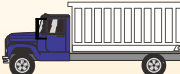



Classes incluses : 3, 4A, 4B, 4C, 5, 6D et 8

3

Camion porteur comptant :

- trois essieux ou plus
- ou
- deux essieux et dont la masse nette est de 4 500 kg ou plus

Classes incluses : 4A, 4B, 4C, 5, 6D et 8

Un permis de conduire de la classe 3 permet également à son titulaire de conduire un véhicule routier dont la conduite est autorisée par cette classe et qui tire une remorque ou une semi-remorque :

- dont la masse nette est de moins de 2 000 kg
- OU
- dont la masse nette est d'au moins 2 000 kg mais inférieure à 4 500 kg et qui ne sert qu'à transporter l'équipement, l'outillage ou l'ameublement dont elle est équipée en permanence




Mentions :

- F pour conduire un véhicule lourd muni d'une installation de freinage pneumatique
- M pour conduire un véhicule lourd muni d'une transmission manuelle
- T pour conduire un grand train routier, soit un train double de plus de 25 mètres qui nécessite un permis spécial de circulation

4A

Véhicule d'urgence


(ex. : une ambulance, un véhicule de police ou de service d'incendie)

Classes incluses : 4B, 4C, 5, 6D et 8

4B


Minibus ou autobus aménagés pour le transport de 24 passagers ou moins à la fois



Classes incluses : 4C, 5, 6D et 8

4C





Taxi



Classes incluses : 5, 6D et 8

5

- Véhicule de promenade (automobile ou fourgonnette) ou tout camion dont la masse nette est inférieure à 4 500 kg et comptant deux essieux
- Habitation motorisée
- Véhicule-outil : véhicule routier, autre qu'un véhicule monté sur un châssis de camion, fabriqué pour effectuer un travail et dont le poste de travail est intégré au poste de conduite du véhicule
- Véhicule de service : véhicule agencé pour l'approvisionnement, la réparation ou le remorquage des véhicules routiers


Pour les fins de cette définition, un châssis de camion est un cadre muni de l'ensemble des composantes mécaniques qui doivent se retrouver sur un véhicule routier fabriqué pour le transport de personnes, de biens ou d'un équipement.

Classes incluses : 6D et 8

Peut également être conduit tout véhicule visé par cette classe auquel est attelé une remorque ou, dans le cas d'une habitation motorisée, un autre véhicule.

6A


Toute motocyclette



Classes incluses : 6B, 6C, 6D, 6E et 8

6B


Motocyclette dont la cylindrée est de 400 cm³ ou moins



Classes incluses : 6C, 6D, 6E et 8

6C


Motocyclette dont la cylindrée est de 125 cm³ ou moins



Classes incluses : 6D, 6E et 8


6D

Cyclomoteur




6E

Motocyclette à trois roues non munie d'une caisse adjacente



8

Tracteur de ferme



Classes	Contrôle médical
1 - 2 - 3 4A - 4B - 4C	À la demande de la classe et lorsque le titulaire atteint l'âge de 45, 55, 60 et 65 ans, et tous les deux ans par la suite
5 - 6A - 6B - 6C - 6D - 8	Lorsque le titulaire atteint l'âge de 75 et 80 ans, et tous les deux ans par la suite

01179 (03-06)

ANNEXE 3

EXEMPLES DE FICHES D'ENTRETIEN

AUTOBUS

Renseignements sur le véhicule

<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Marque	Modèle	Localisation du véhicule	Propriété de
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Année	Plaque	N° d'unité	
N.I.V.			
Type de véhicule		Entretien préventif	
<input type="radio"/> Scolaire <input type="radio"/> Autocar <input type="radio"/> Urbain Autres : <input type="text"/>		<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Jour/Mois/Année Kilomètres Heures mécaniques Date	
		Prochain entretien préventif	
		<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Jour/Mois/Année Kilomètres Heures mécaniques Date	

Éléments à inspecter tous les 6 mois*

	Conforme	Non conforme		Conforme	Non conforme
1. Dans le véhicule					
a. accessoires					
1. surface antidérapante (marche, allée)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	22. feux de direction	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
2. entrée, sortie, sortie de secours	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	23. feux d'arrêt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
3. signalisation sortie de secours	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	24. feux rouges intermittents (scolaire)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
4. avertisseur de sortie de secours	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	25. feux jaunes d'avertissement alternatifs (scolaire)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5. rembourrage protecteur	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	26. feux clignotants alternatifs rouges (scolaire)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
6. pare-brise	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	27. feux de position	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
7. pare-soleil intérieur	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	28. feux de plaque	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
8. vitres latérales, lunette arrière	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	29. feux de détresse	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
9. rétroviseur intérieur	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	30. feux de recul	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
10. sièges et banquettes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	31. feux de gabarit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
11. ceinture de sécurité	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	32. feux d'identification	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
12. dispositif d'immobilisation de fauteuils roulants	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	33. tous les réflecteurs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
13. extincteur chimique	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	34. bras d'arrêt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
14. trousse de premiers soins	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	35. bras d'éloignement	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
15. coussins gonflables (état, témoin)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	36. système automatique d'ouverture des portes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
16. lampes témoins (fonctionnement)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	37. système d'enclenchement et de blocage des freins	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
17. porte-bagages	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>			
18. marches et plancher de l'habitacle	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	c. moteur arrêté		
(système de freins hydrauliques assisté)					
1. fonctionnement du système d'assistance (système de freins pneumatiques)					
2. baisse de pression (une application de frein)					
3. baisse de pression (frein appliqué 1 min)					
2. Autour du véhicule					
a. cabine-carrosserie					
1. portières	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2. rétroviseurs extérieurs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
2. essuie-glaces (balais)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3. essuie-glaces (balais)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
3. ailes, carrosserie	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4. ailes, carrosserie	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
4. capot, crochet de sécurité	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5. capot, crochet de sécurité	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5. pneus avant (état et pression)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6. pneus avant (état et pression)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
6. roues, valves	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7. roues, valves	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
7. boulons, écrous, pièces de fixation	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8. boulons, écrous, pièces de fixation	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
8. roulement de roue	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	9. roulement de roue	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
9. garde-boues	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	10. garde-boues	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
10. rampe d'accès, plateforme	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	11. rampe d'accès, plateforme	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
11. réservoir de carburant et attaches	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	12. réservoir de carburant et attaches	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
12. dispositif d'attelage	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	13. dispositif d'attelage	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
13. portillon, bouchon	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	14. portillon, bouchon	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
14. vignette valide (carburant gazeux)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	15. vignette valide (carburant gazeux)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

* 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 adaptée à l'utilisation du véhicule.

3. Sous le capot

a. générale

- | | | |
|---|-----------------------|-----------------------|
| | Conforme | Non conforme |
| 1. compresseur à air | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 2. filtre du compresseur | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 3. évaporateur d'alcool ou assécheur d'air | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 4. courroies | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 5. pompe électrique (frein) | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6. supports de moteur | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 7. batteries | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 8. système d'alimentation | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 9. maître-cylindre | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 10. niveau de liquide | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 11. colonne (dispositif d'ancrage et de sécurité) | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 12. colonne (accouplement, roulement) | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 13. crémaillère | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 14. servodirection | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 15. boîtiers de direction | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 16. lave-glace (niveau) | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 17. collecteur d'échappement | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 18. cylindres de direction | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

4. Sous le véhicule

a. direction

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

b. suspension (avant et arrière)

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

- | | | |
|-------------------------------------|-----------------------|-----------------------|
| 11. amortisseurs | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 12. ancrages | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 13. lames maîtresses | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 14. brides centrales | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 15. pièces de fixation | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 16. jumelles | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 17. suspension pneumatique, ballons | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 18. coussins de caoutchouc | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 19. cylindre de freins | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 20. levier d'ajustement | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 21. arbre à came | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

c. cadre et châssis

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

5. Système de freins

a. éléments pas encore inspectés

- | | | |
|-------------------------------|-----------------------|-----------------------|
| 1. disques et tambours | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 2. cylindre de roues, étriers | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 3. garnitures (mesurage) | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 4. réservoirs à air | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 5. soupapes de distribution | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6. leviers de frein | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 7. servofrein | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

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

Jour/Mois/Année
Date

Inscrire les remarques relatives aux éléments non conformes

Codes	Remarques	N° du bon de travail

- 6. jumelles Conforme Non conforme
- 7. suspension pneumatique, ballons
- 8. coussins de caoutchouc
- 9. cylindre de freins
- 10. levier d'ajustement
- 11. arbre à came

3. Sous le capot

a. générale

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

4. Sous le véhicule

a. direction

- 1. barre d'accouplement inférieure
- 2. levier de commande
- 3. levier de direction
- 4. levier de fusée
- 5. axe de fusée (jeu)
- 6. embouts
- 7. manchons
- 8. joint à rotule
- 9. bielle d'accouplement
- 10. bras de renvoi

b. suspension (avant et arrière)

- 1. barre de torsion
- 2. barre stabilisatrice
- 3. bras de suspension
- 4. ressorts
- 5. boulon central (étoquiau)
- 6. ancrage
- 7. jambes de force
- 8. balanciers et chaises de balancier
- 9. essieux
- 10. soupape de débattement

c. cadre et châssis

- 1. longerons, traverses
- 2. solives, soliveaux
- 3. attaches de carrosserie
- 4. attaches de pare-chocs
- 5. supports de transmission
- 6. silencieux, protecteur de silencieux
- 7. tuyau d'échappement
- 8. pièces de fixation
- 9. brides
- 10. convertisseur catalytique
- 11. arbre de transmission
- 12. canalisation flexible et rigide de freins
- 13. canalisation flexible et rigide de carburant
- 14. plancher
- 15. roue de secours

5. Système de freins

a. éléments pas encore inspectés

- 1. disques et tambours
- 2. cylindre de roues, étriers
- 3. garnitures (mesurage)
- 4. réservoirs à air
- 5. soupapes de distribution
- 6. servofrein

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 déficiences sur le véhicule.
- Après inspection, je n'ai décelé aucune déficence sur le véhicule.

Signature

Jour/Mois/Année
Date

Inscrire les remarques relatives aux éléments non conformes

Codes	Remarques	N° du bon de travail

VÉHICULE DE MOINS DE 4 500 KG (PNBV)

Renseignements sur le véhicule

[]		[]		[]		[]	
Marque		Modèle		Localisation du véhicule		Propriété de	
[]		[]		[]		[]	
Année		Plaque		N° d'unité			
N.I.V.							
Type de véhicule				Entretien préventif			
<input type="radio"/> Promenade <input type="radio"/> Camionnette Autres : []				[] [] [] Jour/Mois/Année Kilomètres Heures mécaniques Date			
				Prochain entretien préventif			
				[] [] [] Jour/Mois/Année Kilomètres Heures mécaniques Date			

Éléments à inspecter tous les 6 mois*

1. Dans le véhicule

- | | Conforme | Non conforme |
|---|-----------------------|-----------------------|
| a. accessoires | | |
| 1. pare-brise | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 2. pare-soleil intérieur | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 3. vitres latérales, lunette arrière | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 4. rétroviseur intérieur | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 5. sièges et banquettes | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6. ceinture de sécurité | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 7. coussins gonflables (état, témoin) | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 8. lampes témoins (fonctionnement) | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| b. moteur en marche | | |
| 1. volant (jeu) | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 2. démarrage au neutre | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 3. commande d'accélérateur | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 4. commande d'embrayage | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 5. commande de freins | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6. frein de service | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 7. freins de stationnement | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 8. course de la pédale de frein | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 9. essuie-glaces (fonctionnement) | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 10. lave-glace (fonctionnement) | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 11. chauffage, dégivrage | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 12. indicateur de vitesse et totalisateur | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 13. éclairage du tableau de bord | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 14. avertisseur sonore (klaxon) | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 15. feux de jour | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 16. phares de route | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 17. phares de croisement | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 18. feux de direction | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 19. feux d'arrêt | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 20. feux de position | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 21. feux de plaque | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 22. feux de détresse | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 23. feux de recul | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 24. tous les réflecteurs | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| c. moteur arrêté | | |
| (système de freins hydrauliques assisté) | | |
| 1. fonctionnement du système d'assistance | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

2. Autour du véhicule

- | | Conforme | Non conforme |
|--|-----------------------|-----------------------|
| a. cabine-carrosserie | | |
| 1. portières | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 2. rétroviseurs extérieurs | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 3. essuie-glaces (balais) | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 4. ailes, carrosserie | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 5. capot, crochet de sécurité | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6. pare-soleil extérieur | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 7. pneus | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 8. roues, valves | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 9. boulons, écrous, pièces de fixation | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 10. roulement de roue | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 11. portillon, bouchon | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 12. vignette valide (carburant gazeux) | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| b. dispositif d'attelage | | |
| 1. sellette d'attelage | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 2. mécanisme de verrouillage | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 3. fiche (freins de remorque) | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 4. fiche (éclairage de remorque) | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 5. câbles, chaînes, crochet | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6. barres d'attelage | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| c. espace de chargement | | |
| 1. plateforme | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 2. panneaux | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 3. fixations | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 4. ridelles | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| d. suspension et freins | | |
| 1. amortisseurs | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 2. ancrages | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 3. lames maîtresses | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 4. brides centrales | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 5. pièces de fixation | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6. jumelles | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

* 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 adaptée à l'utilisation du véhicule.

3. Sous le capot

a. générale

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

4. Sous le véhicule

a. direction

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

b. suspension (avant et arrière)

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

c. cadre et châssis

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

5. Système de freins

a. éléments pas encore inspectés

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

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 déficiences sur le véhicule.
- Après inspection, je n'ai décelé aucune déficence sur le véhicule.

Signature

Jour/Mois/Année
Date

Inscrire les remarques relatives aux éléments non conformes

Codes	Remarques	N° du bon de travail

3. Système de freins

a. générale

1. frein de service
2. frein de stationnement
3. frein d'urgence
4. arbre à came
5. maître-cylindre
6. disques, tambours
7. cylindres de roues
8. garniture (plaquettes, bandes)
9. levier d'ajustement
10. réservoir à air
11. soupape de distribution

Conforme
Non
conforme

<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

4. Autres

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

Conforme
Non
conforme

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

Signature

Jour/Mois/Année
Date

Inscrire les remarques relatives aux éléments non conformes

Codes	Remarques	N° du bon de travail

ANNEXE 4

EXEMPLE DE FICHE JOURNALIÈRE

Fiche journalière du conducteur

jour

mois

année

heure de début de la journée
(autre que minuit)

odomètre au début

odomètre à la fin

distance parcourue

Cycle 1 : 7 jours

Cycle 2 : 14 jours

Camion/tracteur : plaque d'immatriculation

Numéro d'unité sur le certificat d'immatriculation

Adresse de l'établissement

Adresse du terminus d'attache

Nom de l'exploitant

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	Total des heures
Repos																										
Temps dans le compartiment couchette																										
Conduite																										
Travail autre que la conduite																										
Observations																										

Nom du conducteur

Nom du conducteur de relève

Signature du conducteur

ANNEXE 6

EXEMPLE DE REGISTRE ALLÉGÉ

REGISTRE ALLÉGÉ						
Nom du conducteur: _____		Année: _____				
Nom de l'exploitant: _____		Mois: _____				
Cycle 1 <input type="checkbox"/>	Cycle 2 <input type="checkbox"/>					
Jour de la semaine	Date	Début du poste de travail	Fin du poste de travail	Nombre d'heures de travail		
Dimanche						
Lundi						
Mardi						
Mercredi						
Jeudi						
Vendredi						
Samedi						
Observations: _____						

ANNEXE 7

EXEMPLE DU DOCUMENT *SUIVI DU COMPORTEMENT DU CONDUCTEUR DE VÉHICULES LOURDS*



Suivi du comportement du conducteur de véhicules lourds

Ce document comprend seulement les événements liés à la conduite de véhicules lourds immatriculés au Québec circulant sur le territoire canadien. Pour avoir le dossier de conduite complet, vous devez vous procurer le document *Renseignements relatifs au dossier de conduite*.

Date
Année Mois Jour
2014-10-01

Numéro d'identification (NI)
I123456789012

Si la CTQ avait interdit à M. Imprudent de conduire un véhicule lourd, la décision en détail apparaîtrait à cet endroit.

IMPRUDENT
64, BOUL. DE LA SÉCURITÉ
QUÉBEC QC G1G 3N1

1. DÉCISIONS DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (CTQ)

Aucune décision CTQ

Les événements demeurent au dossier pendant deux ans à compter de la date à laquelle ils sont survenus. Toutefois, les événements liés à la capacité de conduire affaiblie par l'alcool y demeureront pour une période de 10 ans.

S'il y avait un événement lié à la capacité de conduire affaiblie par l'alcool au volant d'un véhicule lourd, il apparaîtrait ici et entraînerait le transfert du dossier à la CTQ.

ÉVALUATION DU COMPORTEMENT
Événements alcool : du 2004-10-02 au 2014-10-01
Autres événements : du 2012-10-02 au 2014-10-01

2. COMPORTEMENT

Nom du conducteur	Nombre d'événements considérés			Nombre de points	
	Québec	Hors Québec	Total	Au dossier	À ne pas atteindre
Opérations (voir section 5)	5	0	5	10	12
Dans les accidents (voir section 6)	2	0	2	5	9
Total global du conducteur	7	0	7	15	14

4. ÉVÉNEMENTS CRITIQUES

Aucun événement critique à signaler

Le dossier de ce conducteur sera transmis à la CTQ, car le seuil de la zone « Comportement global du conducteur » est atteint.

5. OPÉRATIONS

Nr. / Description / r. No d'événement	NI transporteur	Plaque	Référence légale	Statut	Pondération
Feu jaune 0123456700	12345678	L123456	CS361	Émis	3
Excès de vitesse 801234501	12345678	L123456	CS328	Émis	0

Cet excès de vitesse est pondéré à zéro, car il n'était pas supérieur à 11 km/h.

Société de l'assurance automobile du Québec

7110 60 (2012-03)

Cet exemple peut différer du document que vous recevrez de la Société.

Suivi du comportement du conducteur de véhicules lourds

Ce document comprend seulement les événements liés à la conduite de véhicules lourds immatriculés au Québec circulant sur le territoire canadien. Pour avoir le dossier de conduite complet, vous devez vous procurer le document *Renseignements relatifs au dossier de conduite*.

Date
Année Mois Jour
2014-10-01

Numéro d'identification (NI)
I123456789012

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

Date	Prov./ terr.	Description/ No d'événement	NI transporteur	Plaque	Référence légale	Statut	Pondération	
2013-06-14	QC	Signalisation non respectée 801234502	12345678	L123456	CS310	Émis	2	
2013-10-01	QC	Excès de vitesse 801234503	12345678	L123456	CS299	Coupable	2	
2014-02-21	QC	Ne pas ralentir / changer voie 701234504	12345678	L123456	CS406.1	Émis	3	
T O T A L ==>							10	
6. IMPLICATION DANS LES ACCIDENTS								
Date	Prov./ terr.	% responsabilité	N° rapport d'accident	NI transporteur	Plaque	Gravité	Statut	Pondération
2013-06-02	QC	Non disponible	301234567890001	12345678	L123456	Dommages matériels		1
2013-06-05	QC	100%	401234567890002	12345678	L123456	Blessés		4
T O T A L ==>							5	

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

Suivi du comportement du conducteur de véhicules lourds

Ce document comprend seulement les événements liés à la conduite de véhicules lourds immatriculés au Québec circulant sur le territoire canadien. Pour avoir le dossier de conduite complet, vous devez vous procurer le document *Renseignements relatifs au dossier de conduite*.

Date		
Année	Mois	Jour
2014	10	01

Numéro d'identification (NI)
I123456789012

7. AUTRES ÉVÉNEMENTS AU DOSSIER POUR LA PÉRIODE DU 2012-10-02 AU 2014-10-01

Aucun événement à signaler

Pour tout renseignement concernant le suivi du comportement du conducteur de véhicule lourds, communiquez avec la Société

Adresse postale :

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

Téléphone : 1-800-554-4814 (sans frais)
Télécopieur : (418) 643-1896
Courriel : courrier@saaq.gouv.qc.ca

Afin d'obtenir un portrait plus complet du comportement du conducteur, la section 7 comprend, le cas échéant :

- les infractions pour lesquelles le conducteur a été reconnu non coupable;*
- les infractions commises au volant d'un véhicule lourd immatriculé dans une autre province que le Québec;*
- les accidents reconnus non responsables;*
- les événements survenus avec un véhicule lourd impliquant le conducteur qui ne font pas partie de l'évaluation du comportement.*

ANNEXE 8

EXEMPLE DU DOCUMENT RENSEIGNEMENTS RELATIFS AU DOSSIER DE CONDUITE

Les classes 1 et 2 n'apparaissent plus, puisque le conducteur ne les détient plus, et ce, malgré l'expérience de conduite qu'il possède pour ces deux classes.

RENSEIGNEMENTS RELATIFS AU DOSSIER DE CONDUITE

QUEBEC, LE 1 OCTOBRE 2014, 09 H 10

PAGE 01 DE 04

NO D'IDENTIFICATION
I1234 567890 1 2

JEAN IMPRUDENT
1464, BOUL. DE LA SECURITE
QUEBEC G1G 3N1

EXPERIENCE DE PROMENADE
356 MOIS

PERMIS DE CONDUIRE

STATUT DU DOSSIER CONDUCTEUR AU 2014-10-09 : SANCTIONS TOUCHANT LE PERMIS

CATEGORIE	EXPIRATION	CLASSES	CONDITIONS	MENTIONS
REGULIER PERMIS NON VALIDE	2019-07-03 DEPUIS LE 2014-09-09	3 4A 4B 4C 5	W	F M

LA CONDITION W VOUS INTERDIT DE CONDUIRE AUX ETATS-UNIS UN VEHICULE VISE PAR LA CLASSE 1, 2, 3 OU 4B.

LA SOCIETE EXIGERA DE NOUVEAUX EXAMENS DE CONDUITE AUTOMOBILE AUX PERSONNES DONT LE PERMIS N'EST PLUS VALIDE DEPUIS TROIS ANS OU PLUS ET QUI DESIRENT CONDUIRE A NOUVEAU.

EXPERIENCE DE CONDUITE PAR CLASSE EN MOIS-JOURS

CLASSE:	1	2	3	4A	4B	4C	5	6A
REGULIER	0-02	0-02	83-08	83-08	83-08	83-08	356-08	
APPRENTI	330-00	326-20	326-20					326-20

NOMBRE DE POINTS D'INAPTITUDE ENTRAINANT UNE SANCTION SELON LE REGIME EN VIGUEUR : 15

NOMBRE DE POINTS D'INAPTITUDE ACCUMULES AU DOSSIER : 05

INFRACTIONS ENTRAINANT L'INSCRIPTION DE POINTS D'INAPTITUDE

CETTE SECTION COMPREND LES INFRACTIONS INSCRITES A NOS DOSSIERS AU COURS DES DEUX DERNIERES ANNEES ENTRAINANT L'INSCRIPTION DE POINTS D'INAPTITUDE.

DATE INFRACTION	DATE CULPABILITE	DESCRIPTION SOMMAIRE	ARTICLE	POINTS
2012-12-16	2014-02-04	EXCES DE LA LIMITE DE VITESSE	CS328	03
2013-10-01	2013-12-23	EXCES DE LA LIMITE DE VITESSE	CS299	02

RENSEIGNEMENTS RELATIFS AU DOSSIER DE CONDUITE

QUEBEC, LE 1 OCTOBRE 2014, 09 H 10

PAGE 02 DE 04

I1234 567890 1 2

JEAN IMPRUDENT

INFRACTIONS GRAND EXCES DE VITESSE

CETTE SECTION COMPREND LES INFRACTIONS GRAND EXCES DE VITESSE
INSCRITES A NOS DOSSIERS AU COURS DES DIX DERNIERES ANNEES.

AUCUNE INFRACTION GRAND EXCES DE VITESSE A CE DOSSIER

SANCTIONS IMPOSEES EN VERTU DU CODE DE LA SECURITE ROUTIERE ET D'AUTRES LOIS

CETTE SECTION COMPREND : LES SANCTIONS EN VIGUEUR OU EN ATTENTE; LES SANCTIONS POUR POINTS
D'INAPTITUDE INSCRITES AU COURS DES DEUX DERNIERES ANNEES; LES SANCTIONS ADMINISTRATIVES
IMMEDIATES INSCRITES AU COURS DES TROIS DERNIERES ANNEES, EXCEPTE CELLES DE 24 HEURES;
LES SANCTIONS DECOULANT DU CODE CRIMINEL IMPOSEES AU COURS DES DIX DERNIERES ANNEES.

PIECES ENTREE EN VISEES	REGLEMENT VIGUEUR OU GEL	ETAT	DESCRIPTION	DATE INFRACTION	DATE CULPABILITE
PERMIS IMMAT.	2014-09-09	-----	EN VIGUEUR AMENDE NON PAYEE COUR MUNICIPALE DE MONTREAL	801234567	

INFORMATIONS RELATIVES A LA CONDUITE DE VEHICULES LOURDS

VOUS ETES PRESEMENTENT SOUS INTERVENTION EN VERTU DE LA POLITIQUE D'EVALUATION DES
CONDUCTEURS DE VEHICULES LOURDS. POUR PLUS DE DETAILS COMMUNIQUEZ AVEC LA SOCIETE AU
1-800-554-4814.

Les événements survenus lorsque M. Imprudent était au volant d'un véhicule lourd apparaissent dans les deux prochaines sections. Ils apparaîtront également dans le dossier de l'exploitant qui utilisait les services de M. Imprudent au moment où ils sont survenus.

L'infraction précédée d'un astérisque (*) se trouvera également dans la section « Infractions entraînant l'inscription de points d'inaptitude », mais seulement à compter du moment où il y a une date de culpabilité.

RENSEIGNEMENTS RELATIFS AU DOSSIER DE CONDUITE

QUEBEC, LE 1 OCTOBRE 2014, 09 H 10

PAGE 03 DE 04

I1234 567890 1 2

JEAN IMPRUDENT

INFRACTIONS ET MISES HORS SERVICE LIEES A LA CONDUITE
DE VEHICULES LOURDS IMMATRICULES AU QUEBEC

CETTE SECTION COMPREND LES INFRACTIONS EMISES OU COUPABLES ET LES MISES HORS SERVICE POUR UNE PERIODE DE DEUX ANS A COMPTER DE LA DATE D'EVENEMENT, AINSI QUE LES SANCTIONS ADMINISTRATIVES IMMEDIATES LIEES A L'ALCOOL IMPOSEES AU COURS DES DIX DERNIERES ANNEES.

DATE EVENEMENT	DATE CULPABILITE	PROV	DESCRIPTION SOMMAIRE	REFERENCE LEGALE
*2014-02-21		QC	NE PAS RALENTIR / CHANGER VOIE	CS 406.1
*2013-10-01	2013-12-23	QC	EXCES DE VITESSE	CS 299
2013-06-14		QC	SIGNALISATION NON RESPECTEE	CS 310
*2013-05-23		QC	EXCES DE VITESSE	CS 328
2013-02-15		QC	FEU JAUNE	CS 361

LES INFORMATIONS PRECEDEES D'UN * PEUVENT AUSSI SE RETROUVER DANS LES SECTIONS "INFRACTIONS ENTRAINANT L'INSCRIPTION DE POINTS D'INAPTITUDE", "INFRACTIONS GRAND EXCES DE VITESSE" ET "SANCTIONS IMPOSEES EN VERTU DU CODE DE LA SECURITE ROUTIERE ET D'AUTRES LOIS".

ACCIDENTS LIES A LA CONDUITE DE VEHICULES LOURDS IMMATRICULES AU QUEBEC

CETTE SECTION COMPREND LES ACCIDENTS
POUR UNE PERIODE DE DEUX ANS A COMPTER DE LA DATE D'ACCIDENT.

DATE ACCIDENT	PROV	POURCENTAGE RESPONSABILITE	NO RAPPORT D'ACCIDENT	GRAVITE
2013-06-05	QC	100%	401234567890001	BLESSES

Les accidents qui impliquent M. Imprudent sont inscrits dans cette section. L'exploitant doit faire un suivi de ces accidents et demander le retrait à la Société pour ceux dont il peut prouver la non-responsabilité. Dans certains cas, si l'exploitant refuse de le faire, le conducteur peut faire lui-même la demande de retrait.

RENSEIGNEMENTS RELATIFS AU DOSSIER DE CONDUITE

QUEBEC, LE 1 OCTOBRE 2014, 09 H 10

PAGE 04 DE 04

I1234 567890 1 2

JEAN IMPRUDENT

ACCIDENTS LIES A LA CONDUITE DE VEHICULES LOURDS IMMATRICULES AU QUEBEC

DATE ACCIDENT	PROV	POURCENTAGE RESPONSABILITE	NO RAPPORT D'ACCIDENT	GRAVITE
2013-06-02	QC	NON DISPONIBLE	301234567890002	DOMMAGES MATERIELS

CES RENSEIGNEMENTS NE PEUVENT PAS SERVIR A ETABLIR LA TARIFICATION DU PERMIS DE CONDUIRE.

LA SOCIETE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUEBEC

POUR DE PLUS AMPLES RENSEIGNEMENTS, COMPOSER SANS FRAIS LE :
(418) 643-7620 A QUEBEC (514) 873-7620 A MONTREAL 1 800 361-7620 AILLEURS AU QUEBEC

ANNEXE 9

EXEMPLE D'UN ÉTAT DE DOSSIER D'UN PEVL

Québec, le 21 novembre 2016

WXY TRANSPORT INC.
1464 BOUL DE LA SÉCURITÉ
QUÉBEC QC G1K 8J6
Numéro d'identification: 12345678

Les événements liés à l'alcool demeurent inscrits au dossier dix ans à compter de la date à laquelle ils sont survenus. Les autres événements demeurent inscrits deux ans.

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

Statut : Propriétaire et exploitant Cote : Satisfaisant MENTION : Non audité Date de la cote : 2015-07-03

2. PÉRIODES D'ÉVALUATION DU COMPORTEMENT

- Pour les événements alcool : du 2006-11-22 au 2016-11-21
- Pour les autres événements : du 2014-11-22 au 2016-11-21

3. ÉVALUATION CONTINUE

Évaluation du propriétaire	Nombre d'inspections de véhicules			Nombre de mises hors service	
	Québec	Hors Québec	Total	Effectuées	À ne pas atteindre
Sécurité des véhicules (voir 7)	7	1	8	3	5

Évaluation de l'exploitant	Nombre d'événements considérés			Nombre de points	
	Québec	Hors Québec	Total	Au dossier	À ne pas atteindre
Sécurité des opérations (voir 8)	35	2	37	93 (67%)	138
Charges et dimensions (voir 9)	13	0	13	33 (49%)	68
Implication dans les accidents (voir 10)	6	0	6	14 (27%)	44
Comportement global de l'exploitant	54	2	56	140 (75%)	186

4. ÉVÉNEMENTS CRITIQUES

Date	Prov.	Volet	Description/ Référence	Conducteur	No plaque/ Défendeur	Référence Légale
2014-11-22	QC	Exploitant	SUSP. ADMIN. ALCOOL > 50 MG PV-D12345678	Imprudent,	Jean	L123456 CS(20244)
2016-01-06	QC	Propriétaire	Pneus 901234567	Imprudent,	Jean	L123456

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

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

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

5. RÉSULTATS DES INSPECTIONS EN ENTREPRISE (voir 11)

Date	Lieu	Propriétaire		Exploitant	
		Inspection	À ne pas atteindre	Inspection	À ne pas atteindre
2016-03-03	218 JACQUES CARTIER SAINT-PIE	3 réussite	23	24 Échec	

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

6. ACTIVITÉ PRINCIPALE ET PARC DE VÉHICULES

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

ACTIVITÉ PRINCIPALE : Transport de biens

PARC DE VÉHICULES CONSIDÉRÉS À TITRE DE PROPRIÉTAIRE

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

PARC DE VÉHICULES CONSIDÉRÉS À TITRE D'EXPLOITANT :

Véhicules motorisés déclarés : 48 véhicules - année
 Véhicules en double poste de travail reconnus : 2 véhicules - année
 POUR UN TOTAL DE : 50 véhicules - année

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

7. SÉCURITÉ DES VÉHICULES

Date	Province	Composante défectueuse/ No certificat de vérification	Conducteur	Numéro de plaque	Statut	Score
2014-12-05	QC	Inspection conforme 9612345	Imprudent, Jean	RE123456		0
2014-12-24	QC	Suspension 1234567	Imprudent, Jean	L123456		1
2015-01-28	QC	Système de freinage 9612345	Imprudent, Jean	L123456	Fortuit	0
2015-04-01	QC	Défectuosité mineure 961234567	Imprudent, Jean	L123456		0
2015-06-02	ON	Inspection conforme ONEA12345678	Imprudent, Jean	R123456		0
2015-10-03	ON	Pneus/roues/essieux ONEA12345678	Imprudent, Jean	L123456		1
2016-04-04	QC	Défectuosité mineure 9612345	Imprudent, Jean	R123456		0
2016-05-06	QC	Direction 1234567	Imprudent, Jean	L123456		1
T O T A L ==>						3

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

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

Québec, le 21 novembre 2016
 Numéro d'identification: 12345678

8. SÉCURITÉ DES OPÉRATIONS

Date	Prov	Description / No événement	Conducteur	No Plaque/ Défendeur	Référence Légale	Statut	Pondération
2014-11-25	QC	Immobilisation non sécuritaire 1004002123456789	Imprudent, Jean	L123456 Autres	CS386 951	Coupable	1
2014-11-28	ON	Mise hors-service conducteur ONEA01234567	Imprudent, Jean	L123456			3
2014-12-01	QC	Excès de vitesse 1234567	Imprudent, Jean	L123456 Conducteur	CS328 41	Émis	2
2014-12-15	QC	Excès de vitesse 12345678	Imprudent, Jean	L123456 Conducteur	CS328 41	Coupable	2
2014-12-16	QC	Fiches journalières 1004001234567890	Imprudent, Jean	L123456 Conducteur	CS519.10 201	Émis Non pondéré	0
2014-12-16	QC	Mise hors-service conducteur S300710004123456	Imprudent, Jean	L123456	Rég. heure		3
2014-12-19	QC	Excès de vitesse 123456	Imprudent, Jean	L123456 Conducteur	CS328 41	Coupable	3
2014-12-20	QC	Excès de vitesse 12345678	Imprudent, Jean	L234567 Conducteur	CS303.2 11	Émis	3
2014-12-21	QC	Port de ceinture de sécurité 1234567	Imprudent, Jean	L123456 Autres	CS396 11	Émis	3
2015-02-02	QC	Excès de vitesse 123456789	Imprudent, Jean	L123456 Conducteur	CS329 11	Coupable	3
2015-03-26	QC	Marche arrière dangereuse 9812345678	Imprudent, Jean	L456789	CS417 Conducteur 51	Coupable	3
2015-04-21	QC	Classe de permis 100400098765	Imprudent, Jean	L678912 Conducteur	CS106 14	Émis	3
2015-04-21	QC	Classe de permis 10040098766	Imprudent, Jean	L678912 Exploitant	CS106 14	Émis Non pondéré	0
2015-06-03	QC	Port de ceinture de sécurité 1234567	Imprudent, Jean	L123456 Autres	CS396 11	Coupable	3
2015-06-04	QC	Panneau d'arrêt 1234567	Imprudent, Jean	L123456 Conducteur	CS368 11	Coupable	3
2015-06-07	QC	Mise hors-service conducteur S12345678901234	Imprudent, Jean	L123456	Rég. heure 40(3)		3
2015-06-08	QC	Cellulaire au volant 1234567	Imprudent, Jean	L500144 Conducteur	CS439.1 101	Émis	3
2015-06-09	QC	Excès de vitesse 123456789	Imprudent, Jean	L123456 Conducteur	CS328 41	Coupable	3
2015-07-10	QC	Signalisation non respectée 1004003123456789	Imprudent, Jean	L123456 Conducteur	CS310 14	Émis	2
2015-07-11	QC	Cellulaire au volant 1004003123456789	Imprudent, Jean	L123456 Conducteur	CS439.1 101	Coupable	3
2015-08-12	QC	Immobilisation non sécuritaire 123456789	Imprudent, Jean	L123456 Conducteur	CS386 951	Coupable	1
2015-08-13	QC	Virage dangereux 1234567	Imprudent, Jean	L123456 Conducteur	CS352 52	Émis	2

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

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

2015-09-22	QC	Fiche journalière 79012345	Imprudent, Jean	L678912 Conducteur	CS519.10 101	Émis	3
2015-10-14	QC	Matières dangereuses 1004003123456789	Imprudent, Jean	L123456 Exploitant	CS646 4614	Coupable	3
2015-10-15	QC	Feu jaune 1234567	Imprudent, Jean	L123456 Conducteur	CS361 52	Émis	3
2015-11-16	QC	Panneau d'arrêt 123456789	Imprudent, Jean	L123456 Conducteur	CS368 11	Coupable	3
2015-11-17	QC	Excès de vitesse 100400123456789	Imprudent, Jean	L123456 Conducteur	CS329 11	Émis	3
2015-11-18	QC	Panneau d'arrêt 100400123456789	Imprudent, Jean	L123456 Conducteur	CS368 11	Émis	3
2015-11-22	ON	Vitesse ou action imprudente 1003001234567890	Imprudent, Jean	L123456	HT130 1A	Coupable	1
2015-11-30	ON	Mise hors-service conducteur ONEA01234567	Imprudent, Jean	L123456			3
2015-12-04	QC	Excès de vitesse 1234567	Imprudent, Jean	L123456 Conducteur	CS328 41	Coupable	3
2015-12-05	QC	Feu jaune 12345678	Imprudent, Jean	L123456 Conducteur	CS361 52	Coupable	3
2015-12-06	QC	Excès de vitesse 1003001234567890	Imprudent, Jean	L123456 Conducteur	CS328 41		
2016-01-07	QC	Non-respect des heures 1004001234567890	Imprudent, Jean	L123456 Conducteur	CS519. 1404		
2016-01-08	QC	Signalisation non respectée 1004001234567890	Imprudent, Jean	L123456 Conducteur	CS291 55		
2016-05-09	QC	Excès de vitesse 123456789	Imprudent, Jean	L123456 Conducteur	CS328 41		
2016-11-20	QC	Rapport de ronde de sécurité 1004001234567890	Imprudent, Jean	L234567 Conducteur	CS519. 51		

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

9. CHARGES ET DIMENSIONS

Date	Prov	Description / No événement	Conducteur	No Plaque/ Défendeur	Référence Légale	Statut	Pondération
2014-11-23	QC	Surcharge axiale 1004001234567890	Imprudent, Jean	L123456 Exploitant	CS463 152	Coupable	2
2014-11-25	QC	Surcharge axiale 1004001234567890	Imprudent, Jean	L123456 Exploitant	CS463 152	Coupable	3
		Surcharge axiale 1004001234567890	Imprudent, Jean	L123456 Exploitant	CS463 152	Émis	4
		Surcharge axiale 1004001234567890	Imprudent, Jean	L123456 Exploitant	CS463 151	Émis	1
		Surcharge de circulation 1004001234567890	Imprudent, Jean	L123456 Autres	CS513 3421	Coupable	1
		Surcharge massive	Imprudent, Jean	L567812 Exploitant	CS463 63	Émis	1
2015-06-12	QC	Port du permis spécial	Imprudent, Jean	L456789 Conducteur	CS464 51		
2015-07-11	QC	Surcharge masse totale 1004001234567890	Imprudent, Jean	L123456 Exploitant	CS463 55		
2015-09-12	QC	Permis spécial de circulation 1004001234567890	Imprudent, Jean	L123456 Autres	CS513 3495		

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

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

Québec, le 21 novembre 2016
 Numéro d'identification: 12345678

Les accidents mortels n'apparaissent pas dans cette section. Considérés comme des événements critiques, ils sont inscrits à la section 4 de ce document.

2015-09-13	QC	Permis spécial de circulation 1004001234567890	Imprudent, Jean	L123456 Autres	CS5 13			
2015-11-14	QC	Surcharge masse totale 1004001234567890	Imprudent, Jean	L123456 Exploitant	CS291 51	Émis	2	
2016-01-28	QC	Permis spécial de circulation	Imprudent, Jean	L4567892 Exploitant	CS513 595	Coupable	2	
2016-06-28	QC	Signal avertisseur absent	Imprudent, Jean	L4567892 Exploitant	CS474 11	Coupable	3	
T O T A L ==>								33

10. IMPLICATION DANS LES ACCIDENTS

Date	Prov.	% responsabilité	No D'événement	Conducteur	Numéro plaque	Gravité	Statut	Pondération
2014-11-01	QC	Non disponible	123456789010001	Imprudent, Jean	L123456	Blessés		4
2014-12-02	QC	100 %	123456789010001	Imprudent, Jean	L123456	Dommages matériels		2
2015-02-02	QC	Non disponible	123456789010001	Imprudent, Jean	L123456	Dommages matériels		2
2015-06-10	QC	Non disponible	123456789010001	Imprudent, Jean	L123456			
2015-10-11	QC	100 %	123456789010001	Imprudent, Jean	L123456			
2016-06-12	QC	100%	123456789010001	Imprudent, Jean	R123456			
T O T A L ==>								14

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

11. INSPECTION(S) EN ENTREPRISE

Date	Description / No rapport d'infraction	Conducteur	No plaque/ Défendeur	Référence légale	Statut	Pondération
2016-03-03	Non-respect des heures 1004001234567890	Imprudent, Jean	L123456 Conducteur	CS519.8.1 1401	Émis	3
2016-03-03	Fiche journalière 1004001234567890	Imprudent, Jean	L123456 Conducteur	CS519.10 301	Coupable	3
2016-03-03	Copie des fiches des heures 1004001234567890	Imprudent, Jean	L123456 Exploitant	CS519.25 101	Coupable	3
2016-03-03	Défaut de tenir les fiches 1004001234567890	Imprudent, Jean	L6789123 Exploitant	CS519.20 13	Émis	3
2016-03-03	Entretien des véhicules 1004001234567890	Imprudent, Jean	L456789 Exploitant	CS519.15 51	Émis	3
2016-03-03	Absence de documents requis	Imprudent, Jean		CS519.20 11	Émis	3
2016-03-03	Absence de documents requis	Imprudent, Jean		CS519.20 12	Émis	3
2016-03-03	Absence de documents requis	Imprudent, Jean		CS519.20 14	Émis	3
TOTAL À TITRE D'EXPLOITANT == >						24

Événements consignés à votre dossier à la suite de l'inspection en entreprise qui a eu lieu le 2016-03-03 à QUELQUE PART Lors de cette inspection, 17 dossier(s) de conducteur et 0 dossier(s) de véhicule ont été vérifiés.

Québec, le 21 novembre 2016
Numéro d'identification: 12345678

2016-03-03 Entretien des véhicules

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

TOTAL À TITRE DE PROPRIÉTAIRE ==> 3

12. AUTRES ÉVÉNEMENTS AU DOSSIER POUR LA PÉRIODE DU 2014-11-22 au 2016-11-21

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

RAPPORTS ET CONSTATS D'INFRACTION

2014-11-25	QC	S620702071234560	Imprudent, Jean	L123456 Exploitant	TR14 11	
2014-12-22	QC	1004001234567890	Imprudent, Jean	L3456738 Prop.	CS463 152	Coupable

ACCIDENTS

2015-01-31	QC	123450701040001	Imprudent, Jean	L123456		Dommages Matériels
------------	----	-----------------	-----------------	---------	--	-----------------------

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

2014-11-30	ON	ONEA12345678	Imprudent, Jean	RV12345		Exclu
------------	----	--------------	-----------------	---------	--	-------

INSPECTIONS EN ENTREPRISE

Événements consignés à votre dossier à la suite de l'inspection en entreprise qui a eu lieu le 2016-03-03

2016-03-03	QC	1004001234567890	Imprudent, Jean	L123456	CS519.10	
Exploitant	401					

Pour tout renseignement relatif à votre état de dossier, vous pouvez communiquer avec la SAAQ à l'adresse ou aux numéros suivants:
Service du suivi du privilège de circuler
333 boul. Jean-Lesage, N-4-43
Case postale 19600
Québec (Québec) G1K 8J6
Téléphone : 1-800-554-4814 (sans frais)
Télécopieur : (418) 643-1896
Courrier électronique: courrier@saaq.gouv.qc.ca

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

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

ANNEXE 10

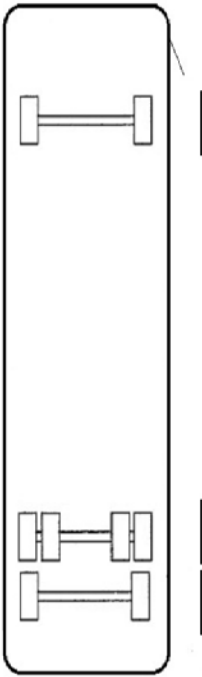
EXEMPLE DE RAPPORT DE RONDE DE SÉCURITÉ

Défectuosités _____ _____ _____ _____ Aucune défautuosité constatée lors de la ronde <input type="checkbox"/>	
Personne qui a procédé à l'inspection	
Nom : _____ (en lettres moulées)	Prénom : _____ (en lettres moulées)
Personne désignée par l'exploitant pour effectuer la ronde de sécurité : Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	
J'ai personnellement inspecté le véhicule et je confirme qu'il a été inspecté selon les exigences applicables. Signature : _____	
Déclaration du conducteur (qui n'a pas procédé à l'inspection)	
Autobus, minibus, dépanneuse ou véhicule d'urgence Le conducteur peut décider de prendre connaissance du rapport existant rempli par la personne désignée par l'exploitant ou par un conducteur précédent et de contresigner ci-dessous.	Tout autre véhicule lourd Le conducteur peut décider de prendre connaissance du rapport existant rempli par la personne désignée par l'exploitant et de contresigner ci-dessous.
Le conducteur a toujours l'opportunité de refaire la vérification complète du véhicule et de remplir lui-même un rapport.	
J'ai pris connaissance du rapport de la ronde qui a été effectuée. Signature conducteur : _____ Signature conducteur : _____	

RAPPORT DE RONDE DE SÉCURITÉ	
Exploitant	
Nom : _____ _____	
Véhicule	
N° de plaque* : _____ Kilométrage : _____	
Ronde	
Date : _____ Heure : _____ Municipalité ou lieu : _____ _____	
* ou numéro d'unité, s'il apparaît au certificat d'immatriculation	

ANNEXE 11

EXEMPLE DE RAPPORT DE VÉRIFICATION SPÉCIFIQUE DE L'ÉTAT MÉCANIQUE D'UN AUTOCAR

Vérification spécifique de l'état mécanique d'un autocar <small>(En référence à la liste 4 du Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers)</small>	Défectuosités décelées après avoir vérifié tous les éléments de la liste 4 : _____ _____ _____
Exploitant Nom : _____ Adresse : _____ _____	Mesure des freins (épaisseur des garnitures en pouces, en millimètres ou en %) : _____  _____
Véhicule No de plaque* : _____ Kilométrage : _____	Nature des réparations effectuées à la suite de la vérification : _____ _____ _____
Vérification Date : _____ Lieu où la vérification a été effectuée : _____ _____	Remarques : _____ _____ _____
<small>*ou le numéro d'unité, s'il figure sur le certificat d'immatriculation</small>	Personne qui a procédé à l'inspection Nom : _____ Prénom : _____ (en lettres moulées) (en lettres moulées) J'ai personnellement inspecté le véhicule indiqué dans ce rapport et je confirme qu'il a été vérifié conformément aux exigences applicables. Signature : _____

ANNEXE 12

EXEMPLES DE FORMULAIRES

Société de l'assurance
automobile



Autorisation pour divulgation du dossier de conduite par la
Société de l'assurance automobile du Québec

Notes au demandeur

Ce formulaire doit être accompagné du formulaire *Recherche sur les dossiers de conduite* (4941). Les informations inscrites sur ce formulaire ne doivent pas avoir été modifiées, raturées ou effacées. Dans ce cas, la demande pourrait être refusée. **Consultez les frais exigés pour chaque dossier.**

Pour assurer la qualité du traitement de votre demande, nous vous demandons de remplir ce formulaire à l'écran avant de l'imprimer.

RENSEIGNEMENTS SUR LE DEMANDEUR			
Compagnie, organisme ou autre (en caractères d'imprimerie)			
Nom et prénom de la personne autorisée à agir au nom du demandeur (en caractères d'imprimerie)			
Adresse (Numéro, rue, app.)			
Municipalité/Province	Code postal	Téléphone	Poste

AUTORISATION DU TITULAIRE DU PERMIS DE CONDUIRE			
Numéro du permis de conduire			
Remplir les 13 positions			
Nom et prénom du titulaire			
Date de naissance		Téléphone (domicile)	Téléphone (travail)
Année	Mois	Jour	Poste
Je soussigné(e) autorise la Société de l'assurance automobile du Québec à communiquer au demandeur mentionné ci-dessus l'état de mon dossier de conduite, incluant notamment les suspensions, les révocations, les points d'inaptitude, les infractions ainsi que les accidents dans lesquels j'ai été impliqué relativement à la conduite d'un véhicule lourd, lorsqu'il y a lieu. Cette autorisation est valide pour douze (12) mois à compter de la date de la signature.			
Année-Mois-Jour			
Date		Signature du titulaire	

La communication de renseignements personnels

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

Pour plus d'information, consultez la Politique de confidentialité de la Société au www.saaq.gouv.qc.ca ou téléphonez au centre de relations avec la clientèle de la Société.

• Pour toute information,
composez le 418 528-3183
ou sans frais 1 866 642-1865

• Toute demande doit
être expédiée à :

Division de la diffusion (act. 850)
Société de l'assurance automobile du Québec
333, boulevard Jean-Lesage
Case postale 19600, succursale Terminus
Québec (Québec) G1K 8J6

Société de l'assurance automobile du Québec

5981 50 (2012-07)

Conditions d'admissibilité

Pour s'inscrire au Programme d'excellence, le conducteur doit respecter les conditions suivantes :

1 Le conducteur doit parcourir plus de 10 000 km par année au Québec ou ailleurs au Canada au volant d'un véhicule lourd immatriculé au Québec.

2 Au cours de la période correspondant à l'expérience de conduite requise selon le niveau demandé

Le conducteur ne doit pas, au volant d'un véhicule lourd :

- Avoir commis une infraction (constatée lors d'une intervention sur la route ou en entreprise);
- Avoir fait l'objet d'une mise hors service « conducteur »;
- Avoir été responsable d'un accident.

Le conducteur ne doit pas, au volant de tout type de véhicule :

- Avoir accumulé plus de 3 points d'inaptitude à son dossier de conduite;
- Avoir échoué aux épreuves de coordination des mouvements (ECM) exigées par un agent de la paix¹;
- Avoir été reconnu coupable d'une infraction criminelle liée à la conduite ou à ses fonctions (autre que celles relatives à la capacité de conduire affaiblie par l'alcool ou la drogue);
- Avoir fait l'objet d'une accusation criminelle liée à la conduite ou à ses fonctions (autre que celles relatives à la capacité de conduire affaiblie par l'alcool ou la drogue) pour laquelle aucun verdict n'a encore été prononcé.

3 Au cours des 10 dernières années

Le conducteur ne doit pas, au volant de tout type de véhicule :

- Avoir commis une infraction ou avoir été l'objet d'une suspension de permis de conduire liée à la capacité de conduire affaiblie par l'alcool ou la drogue²;
- Avoir été reconnu coupable d'une infraction criminelle liée à la capacité de conduire affaiblie par l'alcool ou la drogue;
- Avoir refusé d'obtempérer à un ordre d'un agent de la paix (ECM, échantillon d'haleine, de sang ou autre);
- Avoir fait l'objet d'une accusation criminelle liée à la capacité de conduire affaiblie par l'alcool ou la drogue pour laquelle aucun verdict n'a encore été prononcé.

4 Si le niveau d'excellence demandé est Platine

Le conducteur doit avoir suivi un minimum de 16 heures de formation en lien avec la conduite d'un véhicule lourd ou les tâches d'un conducteur professionnel pour chaque période de 24 mois au cours des 10 dernières années.

Envoi du formulaire

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

Par télécopieur : 418 643-1896

1 Suspension de permis de conduire de 24 heures (article 202.1.4 du Code de la sécurité routière).

2 Ne vise pas l'article 202.1.4 du Code de la sécurité routière.

La communication de renseignements personnels

Le personnel autorisé de la Société de l'assurance automobile du Québec traite de façon confidentielle les renseignements personnels qui lui sont confiés. Ils sont indispensables pour appliquer la Loi sur l'assurance automobile, la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec et le Code de la sécurité routière. La Société communique ces renseignements à ses mandataires et à certains ministères et organismes, selon la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels. Ces renseignements peuvent aussi servir aux fins de statistiques, d'étude, de sondage, d'enquête ou de vérification. Omettre de les fournir peut entraîner un refus du service demandé. Vous pouvez consulter les renseignements personnels vous concernant, en obtenir une copie ou les faire corriger.

Pour plus d'information, consultez la Politique de confidentialité de la Société au www.saaq.gouv.qc.ca ou téléphonez au Centre de relations avec la clientèle de la Société.

Renseignements sur le candidat

Nom		Prénom	Numéro du permis de conduire
Adresse (rue, municipalité)			Code postal
Téléphone (résidence)	Téléphone (cellulaire)	Courriel	

Renseignements sur l'employeur actuel

Nom		NIR
Adresse (rue, municipalité)		Code postal
Téléphone (bureau)	Téléphone (cellulaire)	Courriel

Niveau d'excellence visé

Les années d'expérience antérieures à l'entrée en vigueur de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds, soit le 1^{er} janvier 2006, ne sont pas considérées.

Cochez	<input type="checkbox"/> Bronze	<input type="checkbox"/> Argent	<input type="checkbox"/> Or	<input type="checkbox"/> Platine
Expérience minimale requise	6 mois (réservé aux nouveaux conducteurs)	2 ans	5 ans	10 ans (formations requises)

Expérience de travail comme conducteur de véhicules lourds (depuis le 1^{er} janvier 2006)

De (Année-Mois-Jour)	À (Année-Mois-Jour)	Employeur	NIR

Formations (À remplir si le niveau demandé est Platine)*

De (Année-Mois-Jour)	À (Année-Mois-Jour)	Nombre d'heures	Titre ou sujet de la formation	Nom du formateur (organisme formateur, service de formation ou PEVL)	Numéro de certificat ou NIR**

* Pour chaque formation suivie, joindre à la demande une copie de l'un ou l'autre des documents suivants : certificat de formation, facture des frais d'inscription ou tout autre document qui en fait la démonstration.

** Numéro de certificat d'agrément de la Commission des partenaires du marché du travail ou numéro d'inscription au registre de la Commission des transports (NIR) si la formation a été diffusée par un propriétaire ou un exploitant de véhicules lourds (PEVL).

Pour les sections relatives à l'expérience de travail et aux formations, joindre un tableau en annexe si l'espace est insuffisant.

Déclaration, signature et consentement

<input type="checkbox"/> J'ai lu et compris les conditions d'admissibilité mentionnées précédemment et j'accepte que la Société fasse les vérifications nécessaires. Je certifie que tous les renseignements fournis dans ce formulaire sont, à ma connaissance, véridiques, exacts et complets. Je reconnais que toute fausse déclaration peut entraîner le rejet de ma candidature. De plus, j'autorise la Société à inscrire mon nom sur la Liste d'excellence des conducteurs de véhicules lourds et à le rendre public sur son site Web ou par tout autre moyen qu'elle jugera utile.	
<input type="checkbox"/> Je parcours plus de 10 000 km par année au Québec ou ailleurs au Canada au volant d'un véhicule lourd immatriculé au Québec.	
Signature du candidat	Date (Année-Mois-Jour)

ANNEXE 13

POINTS DE SERVICE DE LA SOCIÉTÉ

La Société met à la disposition de la population deux types de points de service :

- Les centres de services sont les bureaux de la Société. Chaque centre offre l'ensemble des services de la Société.
- Les mandataires représentent la Société et offrent, entre autres, les services de paiement et de renouvellement du permis de conduire (sauf le permis Plus) et d'immatriculation, le renouvellement du permis d'apprenti conducteur ainsi que le remisage et le « déremisage » de véhicules.

Tous les points de service offrent le service de prise de photo pour la carte d'assurance maladie et le permis de conduire. Il est également possible d'y obtenir les services de remplacement et de renouvellement de la carte d'assurance maladie. Toutefois, le paiement par carte de crédit n'y est pas accepté.

Pour trouver le point de service le plus près, consulter le site Web de la Société, à la section « Pour nous joindre ».



Société de l'assurance
automobile

Québec

