

# le Routier

Société de l'assurance  
automobile

Québec 

MAI 2003

BULLETIN D'INFORMATION À L'INTENTION DES PROPRIÉTAIRES  
ET EXPLOITANTS DE VÉHICULES LOURDS

## *Qu'est-ce qu'une défectuosité majeure?*

*Fiche technique détachable à conserver*

*Des parcs routiers offrant plus de services  
La Société, chef de file en sécurité routière*





Le 1<sup>er</sup> mars dernier marquait le 25<sup>e</sup> anniversaire de la Société de l'assurance automobile du Québec qui fut conçue à l'origine comme l'assureur de tous les Québécois. Mais comme nous le rappelle son président-directeur général, Monsieur Jacques Brind'amour, la Société s'est vue confier au fil des ans divers autres mandats qui ont eu pour conséquence de faire d'elle un chef de file en matière de promotion de la sécurité routière, de contrôle du transport routier et d'accès au réseau routier.

Le Routier innove en offrant à ses lecteurs une première fiche technique détachable. Intitulée *Qu'est-ce qu'une défectuosité majeure?*, celle-ci offre de l'information très pertinente pour les propriétaires et exploitants de véhicules lourds (PEVL) puisque lorsqu'une défectuosité mécanique majeure est constatée sur un véhicule lourd au cours d'un contrôle routier, cette information est inscrite au dossier du propriétaire du véhicule et vient influencer l'évaluation de son comportement par la Société; éventuellement, celle-ci pourra acheminer des lettres d'avertissement au PEVL et transmettre le dossier à la Commission des transports du Québec (à ce sujet, voir la chronique de la Commission). Le Routier publiera à l'occasion de telles fiches que nos lecteurs voudront sans doute conserver.

# Sommaire

## Mot du président-directeur général

- La Société, chef de file en sécurité routière ..... 3

## Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds

- Non-responsabilité des accidents – Le projet-pilote est prolongé d'un an ..... 4
- Statistiques concernant les interventions de la Société ..... 4

## La Commission des transports vous informe

- Que faire si votre entreprise est convoquée par la Commission des transports ? ... 5

## Contrôle routier

- 120 000 mouvements de transports vérifiés en 2003 – Priorité: la sécurité routière ... 6
- Diminution des infractions en 2002 ..... 7
- Opération Collier 2003 ..... 9
- Opération Kilo 2003 ..... 9
- Opération Coureurs des bois ..... 9

## En pièces détachées

- Des parcs routiers adaptés aux besoins des conducteurs de véhicules lourds ..... 8
- L'art de faire un dépassement sécuritaire ..... 10
- Du bon usage des feux de changement de direction ..... 11

## Actualité

- Prix AQTR en sécurité routière ..... 11

## Fiche technique détachable

- Qu'est-ce qu'une défectuosité majeure?

# le Routier

MAI 2003

Bulletin d'information publié par la Direction des communications de la Société de l'assurance automobile du Québec à l'intention des propriétaires et exploitants de véhicules lourds.

**Directrice des communications**  
Céline Roy

**Chef du service de l'information et des relations publiques**  
Francine Jourdain, par intérim

**Comité d'orientation**  
Alain Auger, Service des études et des stratégies en sécurité routière

Pierre Blanchet, Service de la sécurité du transport routier et de l'ingénierie des véhicules

Claudette Chouinard, Service de l'information et des relations publiques

Robert Laliberté, Service de l'information et des relations publiques

Martine Lefebvre, Service de la planification et du contrôle des ressources

Jean Armand, ministère des Transports du Québec

Bertrand Bergeron, Commission des transports du Québec

**Rédacteur en chef**  
Robert Laliberté

**Collaborateurs**  
Lucille Bordeleau  
Lyse Pelletier  
Jacques Richard  
Guillaume Tessier, Ministère des Transports du Québec

**Production**  
Nathalie Cazeau

**Photos**  
Louise Bilodeau

**Distribution**  
Céline Blais

**Abonnement**  
Sylvie Joly

**Direction des communications**  
333, boulevard Jean-Lesage, secteur O-M-52  
Case postale 19600  
Québec (Québec) G1K 8J6

**Services de l'information à la clientèle**  
Québec : (418) 643-7620  
Montréal : (514) 873-7620  
Ailleurs : 1 800 361-7620

**Internet** : [www.saaq.gouv.qc.ca](http://www.saaq.gouv.qc.ca)

ISSN : 1188-3189

Dépôt légal - Bibliothèque nationale du Canada  
2<sup>e</sup> trimestre 2003

Les textes du *Routier* peuvent être reproduits à la condition d'en mentionner la source.

© Le Routier  
Société de l'assurance automobile du Québec  
1992-2003

Envoi poste-publication  
# convention 40064213

C-4062-2

# Mot du président-directeur général

Monsieur Jacques Brind'Amour



## **La Société, chef de file en sécurité routière**

*Le 1<sup>er</sup> mars dernier marquait le 25<sup>e</sup> anniversaire de la Société de l'assurance automobile du Québec. Conçue à l'origine comme l'assureur de tous les Québécois, la Société s'est vue graduellement confier différents mandats qui en font aujourd'hui un chef de file en matière de promotion de la sécurité routière, de contrôle du transport routier et d'accès au réseau routier.*

Deux ans après sa création, elle se voyait attribuer par le gouvernement la responsabilité de gérer l'accès au réseau routier et de percevoir les droits qui s'y rattachent. De ce fait, la Société s'est également trouvée investie du mandat de promouvoir la sécurité routière. Une dizaine d'années plus tard, soit en 1991, une nouvelle responsabilité lui incombait, celle de veiller sur l'ensemble des activités liées au contrôle du transport routier des personnes et des marchandises.

L'organisation qui s'est ainsi édifiée, au fil des années, est fière aujourd'hui de pouvoir se considérer comme un modèle unique de gestion intégrée de la protection des personnes contre les risques routiers, recouvrant à la fois la prévention, le contrôle, l'indemnisation et la réadaptation, c'est-à-dire ce qui se passe avant et après un accident d'automobile. Effectivement, le pouvoir d'agir à titre de promoteur de la sécurité routière, de gestionnaire de l'accès au réseau routier et d'assureur des blessures subies dans ce type d'accident, confère à la Société un rôle déterminant dans l'amélioration du bilan des accidents de la route, dont les bénéfices reviennent à l'ensemble de la collectivité. En définitive, c'est l'intégration de toutes ces fonctions qui lui permet de remplir efficacement sa mission de protéger avant tout la personne.

Depuis ses débuts, la Société a versé quelque 10 milliards de dollars en indemnités à quelque 700 000 accidentés de la route. Le Québec profite en fait de l'un des meilleurs régimes d'assurance automobile au monde. Celui-ci permet d'indemniser rapidement et équitablement, car il ne nécessite pas de démontrer qui est responsable d'un accident de la route. À titre d'exemples, avant 1978, 28 % des personnes blessées ne touchaient aucune indemnité, et 42 % des réclamations résultant de blessures corporelles n'étaient pas réglées après un an.

La Société va beaucoup plus loin que simplement indemniser des personnes accidentées. Elle s'engage directement auprès d'elles et s'associe au réseau de la santé pour favoriser le retour à leurs activités antérieures à l'accident. Elle assume également ses responsabilités en offrant, chaque année, des services de réadaptation à quelque 6 000 personnes victimes d'un traumatisme crânio-cérébral, d'une blessure à la moelle épinière ou

de tout autre traumatisme grave, ce qui lui vaut d'être reconnue comme chef de file au Québec en matière de réadaptation.

Par ailleurs, les actions de prévention instaurées par la Société, de concert avec ses partenaires, ont contribué à améliorer de façon notoire le bilan routier du Québec. Alors que l'on comptait 1 765 décès sur les routes du Québec en 1978, on n'en dénombrait que 615 en 2001, soit une réduction de 65 %. Grâce à la participation de la Société au resserrement des lois et règlements, à ses campagnes de sécurité routière et à la collaboration de ses partenaires, dont tous les services policiers du Québec, les comportements et les attitudes de la population ont changé en ce qui a trait à l'usage de la route.

En ce qui concerne le mandat de contrôle du transport routier, la Société était tout à fait désignée pour prendre en charge une telle responsabilité, de par son expertise en matière de sécurité routière. En regroupant, sous une même entité administrative, les responsabilités de contrôle réparties auparavant entre divers ministères et organismes publics, le gouvernement du Québec a répondu aux attentes de l'industrie du camionnage et du transport des personnes. En plus d'améliorer la sécurité des usagers de la route, d'assurer la protection du réseau routier et de veiller à l'équité concurrentielle en transport routier, les quelque 500 personnes qui travaillent à Contrôle routier Québec s'occupent également de la mise en place, du suivi et du contrôle du réseau des mandataires en vérification mécanique et du Programme d'entretien préventif.

La sécurité routière est un domaine qui nécessite un engagement soutenu et à long terme de l'ensemble des acteurs en sécurité routière. Il s'agit d'un défi collectif à relever, car les actions de la Société ne peuvent avoir qu'un impact partiel sur le bilan routier. C'est pourquoi, au fil des ans, elle s'est associée avec de nombreux partenaires issus du secteur privé et public. Leurs divers champs de compétence et leurs expertises particulières lui sont de précieux atouts dans l'exercice de sa mission et la réalisation de ses mandats. Une mission que je résumerais ainsi : la protection de la vie sur le réseau routier. Autrement dit, *la personne avant toute chose.*



# LOI concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds

## Non-responsabilité des accidents

# Le projet pilote est prolongé d'un an

À la suite d'une évaluation, la Société de l'assurance automobile a décidé de poursuivre son projet pilote sur la responsabilité des accidents pour une autre période d'un an, soit jusqu'au 30 avril 2004. Rappelons que, dans le cadre de ce projet, la Société a mis à l'essai différentes preuves de non-responsabilité d'accident, autres que celles fournies par un assureur.

### Preuves fournies par un expert en sinistres

Ainsi, afin de faire annuler dans votre dossier de comportement l'inscription de la responsabilité d'un accident, vous pouvez, en tant qu'exploitant de véhicules lourds, transmettre à la Société une preuve de non-responsabilité d'accident fournie par un expert en sinistres inscrit auprès du Bureau des services financiers du Québec.

Pour ce faire, vous devez vous servir d'un exemple d'avis de non-responsabilité d'accident sur lequel sont indiqués les renseignements obligatoires à fournir ainsi que les modalités de transmission

de votre preuve à la Société. Vous pouvez utiliser cet exemple d'avis comme tel ou vous en inspirer pour transmettre les renseignements obligatoires à la Société. Il est disponible auprès de votre association de transport et sur le site Internet de la Société : [www.saaq.gouv.qc.ca](http://www.saaq.gouv.qc.ca), à la rubrique *Véhicules lourds*.

Si vous avez utilisé cette preuve lors de la phase I du projet pilote et que vous désirez l'utiliser encore, il est indispensable de vous procurer la nouvelle version de l'exemple d'avis de non-responsabilité puisque de nouvelles exigences et dispositions s'appliquent depuis le 1<sup>er</sup> mai.

### Situations de non-responsabilité identifiées par la Société

Par ailleurs, vous n'aurez pas à fournir de preuve et la responsabilité pourrait être retirée de votre dossier si l'accident concerné par votre demande écrite à la Société correspond exactement à un des types suivants :

- collision du véhicule lourd légalement stationné ;

- collision arrière du véhicule lourd circulant dans sa voie ;
- collision arrière du véhicule lourd arrêté dans sa voie en raison de signaux (feux de circulation, panneaux d'arrêt, etc.) réglant la circulation ou de signaux d'arrêt faits par des personnes affectées au contrôle de la circulation (policiers ou autres personnes dans les zones de travaux routiers, par exemple) ;
- collision arrière du véhicule lourd arrêté dans sa voie pour effectuer un virage ;
- collision du véhicule lourd par un objet qui s'est détaché d'un autre véhicule.

### Les trois derniers types d'accident ont été ajoutés à la phase II du projet :

- collision du véhicule lourd par un véhicule effectuant une marche arrière ou un demi-tour ;
- collision arrière d'un autobus scolaire en arrêt alors que les feux clignotants et les panneaux d'arrêt sont en fonction ;
- collision arrière d'un véhicule lourd qui est dans l'obligation d'effectuer un arrêt à un passage à niveau.

## Statistiques concernant les interventions de la Société

Du 1<sup>er</sup> janvier au 31 mars 2003

ÉVÉNEMENTS À L'ORIGINE DE L'INTERVENTION	LETTRES DE PREMIER AVERTISSEMENT	LETTRES DE DEUXIÈME AVERTISSEMENT	DOSSIERS EXPÉDIÉS PAR LA SAAQ À LA CTO
Défectuosité mécanique critique	16	0	1
Infraction critique (ex. : circuler dans un tunnel avec des matières dangereuses ; circuler avec un véhicule hors normes sans permis spécial, alors qu'un permis de classe 6 ou 7 est requis)	0	0	0
Échec lors d'une inspection en entreprise	5	0	0
Atteinte d'un seuil lors de l'évaluation continue	697	190	59
Accident mortel responsable	0	0	10
Entrave et situation mettant en péril la sécurité routière ou la protection du réseau routier	0	0	1
Combinaison d'événements	0	0	1
<b>Total</b>	<b>718</b>	<b>190</b>	<b>72</b>

## Autres statistiques

	NOMBRE
Demandes de modifications au dossier des propriétaires et exploitants de véhicules lourds	380
Propriétaires et exploitants qui ont demandé des renseignements sur leur dossier (Demandes reçues par le Service aux propriétaires et exploitants de véhicules lourds)	623
États de dossiers transmis aux propriétaires et exploitants de véhicules lourds	973



## Que faire si votre entreprise est convoquée par la Commission des transports ?

*Vous êtes propriétaire ou exploitant de véhicules lourds ? Vous avez des obligations en matière de sécurité routière et de protection du réseau routier. La Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) tient à jour un dossier de sécurité routière sur votre entreprise. Si ce dossier démontre que votre comportement présente un risque pour la sécurité routière, vous serez alors convoqué par la Commission des transports du Québec pour une évaluation.*

Que faire si vous êtes convoqué ? Au départ, vérifiez les informations contenues dans votre dossier afin de faire apporter les corrections, s'il y a lieu. Ensuite, préparez-vous pour l'audience en vérifiant les engagements que vous avez pris lors de votre inscription au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds, de même que les politiques et moyens que vous avez mis en place pour gérer la sécurité (exemples : politique sur la vitesse, entretien des véhicules).

L'avis de convocation indique les date, heure et endroit de l'audience. Si vous choisissez de ne pas vous y présenter en personne, vous pouvez déléguer un représentant ou vous faire représenter par un avocat. À moins de circonstances exceptionnelles, aucun report ne sera accordé.

L'audience se tiendra à l'un des bureaux de la Commission, à Québec ou à Montréal. Elle pourra aussi être tenue par vidéoconférence si vous provenez d'une région éloignée.

Lors de cette audience, la Commission pourra faire témoigner des intervenants reliés à l'étude de votre dossier, par exemple des représentants de la SAAQ, de la Commission des transports, de services policiers. De votre côté, vous pourrez demander à des personnes de témoigner de votre gestion en matière de sécurité.

### Décision

À partir des documents portés à sa connaissance et des témoignages entendus lors de l'audience, le commissaire analysera votre dossier afin de déterminer si, par vos agissements et omissions, vous avez mis en danger ou en péril la sécurité des usagers du réseau routier ou si vous avez compromis l'intégrité de ce dernier.

Le commissaire pourra décider de maintenir votre cote ou de la modifier pour une cote de niveau « conditionnel » ; certaines mesures vous seront alors imposées. Dans les cas les plus graves, il pourra décider de retirer à votre entreprise le droit de circuler, votre cote étant de niveau « insatisfaisant ». La décision, incluant les motifs, vous sera transmise par écrit. Si vous le désirez, vous pourrez demander une révision de la décision ou la contester dans les 30 jours suivant la date à laquelle elle a pris effet.

La décision sera communiquée à la population par un communiqué de presse. La cote et les décisions de la Commission peuvent être consultées sans frais sur le site Internet de celle-ci : [www.ctq.gouv.qc.ca](http://www.ctq.gouv.qc.ca). 

### PROCHAINE CHRONIQUE

L'obligation de respecter les décisions rendues par la Commission.



# Contrôle routier



**120 000 mouvements de transports vérifiés en 2003**

## **Priorité : la sécurité routière**

*Dans le but d'améliorer le taux de conformité des véhicules de transport de personnes et de marchandises qui circulent sur les routes du Québec, Contrôle routier Québec (CRQ) se propose d'effectuer, en 2003, la vérification de près de 120 000 mouvements de transport\*. Un examen attentif de ces mouvements fournira aussi des renseignements sur les moments et les endroits les plus propices pour effectuer sur route des opérations de contrôle. De plus, l'agence réévaluera le positionnement géographique des postes et des aires de contrôle afin de s'assurer d'une couverture optimale du territoire.*



*En 2003, Contrôle routier Québec a prévu effectuer des vérifications complètes sur route de 15 % des véhicules dont le propriétaire est inscrit au Programme d'entretien préventif (PEP).*

### **Faciliter le repérage des contrevenants**

Par ailleurs, Contrôle routier Québec effectuera en cours d'année une analyse des nouveaux systèmes de transport intelligents (STI) en contrôle routier présentement disponibles sur le marché. Rappelons que les principaux équipements et logiciels utilisés en STI sont des balances, des caméras, des panneaux à message variable et des lecteurs de transpondeurs (appareils émetteurs-récepteurs qui répondent automatiquement à un message d'identification au signal d'un radar).

### **Des inspections en entreprise mieux ciblées**

D'autre part, 87 % des entreprises visitées en 2003 seront de celles qui ne l'ont pas été depuis 3 ans ou plus. Afin d'augmenter la détection des entreprises contrevenantes, 13 % des entreprises identifiées à risque seront visitées au cours de l'année, c'est-à-dire celles ayant reçu une deuxième lettre d'avertissement dans le cadre de la *Politique d'évaluation des propriétaires et exploitants de véhicules lourds*.

CRQ prévoit effectuer en 2003 des vérifications complètes sur route de 15 % des véhicules dont le propriétaire est inscrit au Programme d'entretien préventif (PEP). D'ici la fin de l'année 2005, un contrôle de qualité sera également effectué dans certaines entreprises ciblées dans le but d'améliorer la qualité du contrôle et du suivi du programme. Les entreprises visées sont celles qui auront eu une non-conformité non fortuite, décelée sur un de leurs véhicules sur route.

### **La qualité des services en vérification mécanique**

Une autre préoccupation de CRQ est de s'assurer de la qualité et de la conformité des services rendus par tous les mandataires en vérification mécanique. C'est pourquoi, celui-ci s'est fixé comme objectif de les visiter deux fois par année. Une grille d'évaluation de la qualité des services rendus sera également élaborée, en collaboration avec la Vice-présidence à la sécurité routière. 

\* Déplacement d'un véhicule transportant des personnes ou des marchandises entre son point de départ et sa destination.



# Diminution des infractions en 2002

Les tableaux qui suivent présentent un aperçu des opérations de contrôle effectuées du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2002 : soit le contrôle sur route, l'inspection en entreprise et la vérification mécanique.

## Mouvements de transport vérifiés (camions, tracteurs routiers et remorques)

TYPES D'UTILISATION	MOUVEMENTS VÉRIFIÉS	MOUVEMENTS EN INFRACTIONS	% DE MOUVEMENTS AVEC INFRACTIONS
Transport de personnes	4 655	489	11 %
Transport de marchandises et autres	109 571	31 585	29 %
<b>TOTAL</b>	<b>114 226</b>	<b>32 074</b>	<b>28 %</b>

À titre de comparaison, en 2001, les contrôleurs routiers ont vérifié 112 067 mouvements de transport. De ce nombre, 33 % (36 967) étaient en infraction. Il y a donc eu en 2002, une diminution des infractions par rapport à l'année précédente.

## Inspections en entreprise

TYPES D'UTILISATION	DOSSIERS ENTREPRISES VÉRIFIÉS	DOSSIERS ENTREPRISES NON CONFORMES	% DE NON CONFORMITÉ	RECOMMANDATIONS D'INFRACTIONS
Transport de personnes	258	121	47 %	383
Transport de marchandises et autres	935	547	59 %	2 413
<b>TOTAL</b>	<b>1 193</b>	<b>668</b>	<b>56 %</b>	<b>2 796</b>

En 2001, les inspecteurs en entreprise ont vérifié 986 dossiers. De ce nombre, 63 % (622) n'étaient pas conformes. L'année suivante, 1 193 dossiers ont été vérifiés pour un taux de non-conformité. On constate donc une amélioration de 7 %.

## Vérification mécanique sur route en 2002

TYPES D'UTILISATION	VÉHICULES VÉRIFIÉS SUR ROUTE	VÉHICULES NON CONFORMES	VÉHICULES AYANT AU MOINS UNE DÉFECTUOSITÉ MINEURE	VÉHICULES AYANT AU MOINS UNE DÉFECTUOSITÉ MAJEURE	% DE VÉHICULES AU MOINS UNE DÉFECTUOSITÉ MAJEURE
Transport de personnes	2 782	1 720	1 475	245	9 %
Transport de marchandises et autres	32 000	27 699	20 227	7 472	23 %
<b>TOTAL</b>	<b>34 782</b>	<b>29 419</b>	<b>21 702</b>	<b>7 717</b>	<b>22 %</b>

En 2001, les contrôleurs routiers et les inspecteurs en vérification mécanique ont vérifié 35 411 véhicules. Ils ont alors constaté 7 676 déficiences majeures, soit un taux annuel de 22 %. Le pourcentage de véhicules ayant au moins une déficiences majeure est donc identique à celui de 2002. 

## Des parcs routiers adaptés aux besoins des conducteurs de véhicules lourds

Déterminé à offrir un environnement routier aussi sécuritaire qu'agréable, le ministère des Transports du Québec a entamé la conversion de quatre haltes routières en aires de services, qui seront graduellement accessibles cette année, afin de mieux répondre aux besoins spécifiques des divers usagers de la route. Ces premiers travaux s'inscrivent dans la phase initiale d'un plan de revitalisation plus vaste, qui vise à doter le Québec d'un véritable réseau de parcs routiers. Ils visent à redorer les portes d'entrée de la capitale nationale et du corridor de commerce vers New York.

L'aire de service de Lévis, dans le secteur de Saint-Nicolas, sera la première à entrer en opération. Suivront au cours de l'année celles de Québec (secteur Saint-Augustin), Saint-Michel de Bellechasse et Saint-Bernard-de-Lacolle.

Ainsi, quatre premières aires de services verront le jour : à Lévis dans le secteur Saint-Nicolas, à Québec dans le secteur Saint-Augustin, à Saint-Michel de Bellechasse et à Saint-Bernard-de-Lacolle. Par la suite, l'extension du réseau se fera graduellement vers les grandes portes d'entrée du Québec et les autres milieux routiers.

À terme, le nouveau réseau des parcs routiers (voir encadré) sera composé de 28 aires de services, 45 haltes-relais, 26 belvédères et de 5 aires de services et 6 aires de stationnement spécialement réservés aux véhicules lourds.

### Aires de services spécifiques pour véhicules lourds

En plus d'avoir accès à des installations plus accueillantes dans les 28 aires de services standards, les routiers auront aussi le privilège de pouvoir fréquenter 5 aires de services et 6 aires de stationnement spécialement réservées pour eux ; ces aires de services seront situées en bordure des autoroutes et de certaines routes nationales, là où le transport de marchandises y est le plus dense. Et comme il a été souhaité depuis longtemps par les conducteurs de véhicules lourds, les aires de stationnement seront situées en retrait de la route pour assurer la tranquillité à l'occasion d'arrêts prolongés. Le nombre d'espaces de stationnement sera également accru. 

## Les différents types de parcs routiers

L'aire de services sera située principalement sur les autoroutes et sur quelques routes nationales. On y retrouvera un bloc sanitaire, des aires de pique-nique, de l'information touristique, de la restauration rapide, des stationnements distincts pour véhicules de promenade et camions, des téléphones ainsi que de l'information sur l'état des routes et la circulation. Ces services seront offerts 24 heures sur 24.

L'aire de services pour véhicules lourds se situera sur les autoroutes. On y trouvera les mêmes services de base que dans les aires de services, ainsi que des salles de repos, des douches et un poste d'essence.

L'aire de stationnement pour véhicules lourds sera réservée aux camions et située en bordure des autoroutes et des routes nationales. Elle offrira l'arrêt protégé et le téléphone.

La halte-relais se trouvera dans une municipalité reconnue par le gouvernement, dans le cadre d'un programme de reconnaissance, comme offrant aux usagers de la route des services au moins comparables à ceux qui sont offerts dans les aires de services.

Le belvédère aura une vocation avant tout sécuritaire. Non accessible aux camions, il permettra aux usagers de la route d'observer un beau point de vue en toute sécurité. Il offrira l'arrêt protégé et le téléphone. 

## Contrôle routier

### Opération Collier 2003

Le Service du Contrôle routier du Saguenay a effectué le 16 avril dernier l'opération Collier 2003 au cours de laquelle 78 véhicules ont été interceptés et soumis à une vérification mécanique; 2 présentaient des indices de mauvais entretien et ont été retirés de la circulation en raison de déficiences majeures. Celles-ci concernaient l'état des freins et des pneus. On a aussi constaté 8 infractions au Code de la sécurité routière. Cette opération s'inscrivait dans une démarche de prévention menée durant la période de dégel. 

### Opération Kilo 2003

Le Service du Contrôle routier de Val-d'Or-Nord-du-Québec a effectué du 24 au 27 mars dernier une vaste opération de contrôle pour s'assurer que les véhicules circulant sur la route 117 entre l'Abitibi-Témiscamingue et le sud du Québec étaient sécuritaires.

Durant cette opération, 836 véhicules ont été interceptés. De ce nombre, 88 ont été soumis à une vérification mécanique; 40 présentaient des indices de mauvais entretien et ont été retirés de la circulation en raison de déficiences majeures. Celles-ci concernaient l'état des freins (53), l'éclairage (11) ainsi que la suspension et les pneus (16). Enfin, 12 infractions aux règlements sur les heures de conduite ont été constatées. 

### Opération Coureurs des bois

Du 11 au 13 février dernier, le Service Contrôle routier de Baie-Comeau a procédé à une vérification surprise des véhicules lourds qui transportent du bois non ouvré en provenance et en direction de la route 389 sur la Côte-Nord. Au cours de cette opération, 80 véhicules ont été interceptés et soumis à une vérification en règle. De ce nombre, 55 (69 %) étaient en tout point conformes à la réglementation en vigueur. Par ailleurs, 7 camions ont été retirés de la circulation en raison de déficiences majeures.

L'opération visait à s'assurer du respect de la réglementation en matière d'arrimage, des charges et des dimensions autorisées ainsi que des heures de conduite concernant ce genre de transport. 

## L'art de faire un dépassement sécuritaire

Pour effectuer un dépassement en règle, vous devez signaler votre intention au moyen des feux de changement de direction et vous assurer au préalable que :

- le dépassement est autorisé par la présence de lignes pointillées sur la chaussée ;
- aucun véhicule venant de l'arrière ne va s'engager ni ne circule déjà dans la voie de gauche ;
- la voie dans laquelle vous désirez vous engager est libre sur une distance suffisante.

Vous devez également :

- rester le moins longtemps possible dans l'angle mort du véhicule que vous doublez ;
- emprunter la voie de gauche et revenir sur la voie de droite, une fois le véhicule dépassé (en laissant une distance suffisante entre votre véhicule et celui que vous venez de dépasser) ;
- éviter de dépasser si vous circulez dans le brouillard, ou si la visibilité est réduite.

Par ailleurs, vous pouvez dépasser une bicyclette dans la voie où vous circulez si vous disposez d'un espace suffisant pour le faire. Vous pouvez aussi emprunter la voie de gauche. Enfin, si votre véhicule vient d'être dépassé ou est sur le point de l'être, vous ne devez pas augmenter votre vitesse, car cela constituerait une infraction. Par courtoisie, vous pouvez même ralentir pour faciliter le dépassement.

### Dépassements interdits

Vous ne devez pas effectuer un dépassement lorsque :

- la signalisation l'interdit ;
- un conducteur venant de l'arrière a déjà signalé son intention de dépasser ou a commencé à le faire ;
- la visibilité est insuffisante pour permettre de s'engager sans risque sur l'autre partie de la chaussée ;
- la chaussée n'est pas libre de circulation sur une distance suffisante.

D'autre part, à l'approche d'une côte, au sommet d'une côte, ou dans une courbe lorsque la visibilité est réduite, il est défendu de faire un dépassement en empruntant la voie réservée à la circulation en sens inverse. Cependant, tout en respectant les conditions précédentes, vous pouvez dépasser sur les lignes doubles un véhicule affichant un panneau triangulaire de marche lente.

Le Code de la sécurité routière interdit également de faire un dépassement à l'approche ou à l'intérieur :

- d'une intersection ;
- d'un passage à niveau ;
- d'un tunnel ;
- d'un passage pour piétons et à tout autre endroit où une signalisation ou des lignes sur la chaussée indiquent que ce type de manœuvre est proscrit.

Lorsque vous circulez sur une chaussée à deux voies ou plus de circulation à sens unique, vous devez éviter :

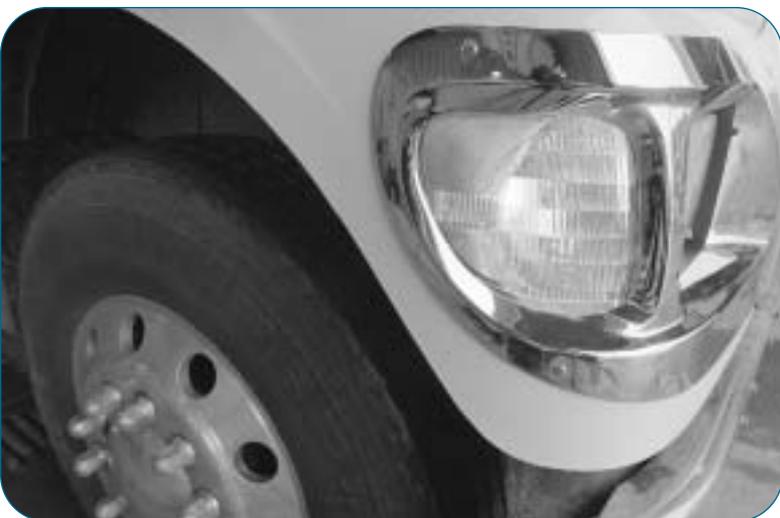
- d'effectuer plusieurs dépassements successifs en zigzag ;
- de dépasser par la droite, sauf pour doubler un véhicule qui effectue un virage à gauche, qui se dirige vers une sortie d'autoroute ou qui effectue l'entretien dans la voie de gauche.

En aucun cas, vous ne devez quitter la chaussée (ex. : circuler sur l'accotement) pour dépasser un véhicule.

### Dépassement dans une voie aménagée pour les véhicules lents

Lorsqu'une signalisation indique la présence d'une voie pour véhicules lents à l'extrême droite, vous devez l'utiliser si vous circulez lentement. Comme certaines de ces voies sont généralement d'une longueur de plus de 2 kilomètres, une ligne discontinue sur la chaussée permet aux véhicules qui descendent une côte de faire un dépassement, et ce, sur une certaine distance. Par contre, si vous êtes dans la voie lente, il vous est interdit de réintégrer la voie principale en présence d'une ligne continue sur la chaussée. 

## Du bon usage des feux de changement de direction



Il arrive parfois que certains conducteurs professionnels utilisent leurs feux de changement de direction (communément appelés clignotants), pour tenter de communiquer un message aux autres automobilistes. Cette façon de faire peut malheureusement entraîner de la confusion et causer des accidents regrettables.

Rappelons que le Code de la sécurité routière précise l'utilisation des feux de changement de direction. Ainsi, tout conducteur doit signaler au moyen des feux de changement de direction son intention d'effectuer les manœuvres suivantes :

- changer de voie de circulation ;
- faire demi-tour, si c'est autorisé ;
- effectuer un dépassement ;
- effectuer un virage ;
- quitter la chaussée ou s'engager sur la chaussée à partir de l'accotement ;
- prendre ou quitter une place de stationnement.

Le conducteur doit donc utiliser les feux de changement de direction uniquement lors des circonstances mentionnées ci-dessus. Par ailleurs, afin d'assurer la sécurité des usagers de la route, il doit signaler, d'une façon continue et sur une distance suffisamment longue, son intention d'effectuer une manœuvre. Une fois la manœuvre effectuée, il est tout aussi important de mettre fin au clignotement des feux afin de ne pas créer de confusion. 

### Actualité

## Prix AQTR en Sécurité routière

Dans le cadre de son congrès annuel, l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR) a décerné, le 8 avril dernier, les *Prix AQTR Sécurité routière 2003* aux municipalités qui ont fourni des efforts exceptionnels dans le domaine de la sécurité routière. Les lauréats sont la **Ville de Montmagny** pour l'amélioration de la sécurité des parcours piétonniers du secteur de l'École St-Pie-X, l'arrondissement Saint-Laurent (**Ville de Montréal**) pour son projet de traverses de rues entre deux intersections, et la **Municipalité des Escoumins** (photo) pour l'aménagement en bordure de la route 138 ; la configuration de la route dans ce secteur incitait les conducteurs – y compris ceux de poids lourds – à circuler à vitesse très élevée. En partenariat avec le ministère des Transports du Québec et le gouvernement fédéral, la municipalité a réalisé des aménagements qui réduisent la vitesse et assurent la sécurité des cyclistes et des piétons. 



De gauche à droite, M. Jean-Luc Marret, président du comité organisateur des Prix AQTR Sécurité routière 2003, M. Dany Gagnon, responsable de l'urbanisme, municipalité des Escoumins, M. Marc Bouchard, maire, municipalité des Escoumins, et M. Jacques Brind'Amour, président-directeur général, Société de l'assurance automobile du Québec.

# LE VIRAGE À DROITE AU FEU ROUGE: UNE QUESTION DE JUGEMENT... ET DE RESPECT !



**ARRÊTEZ...**

**REGARDEZ...**

**DÉCIDEZ !**



Association  
Sectorielle  
Transport  
Entreposage

En collaboration avec  
l'industrie du transport routier

Québec



Une réalisation de :  
- Ministère des Transports  
- Société de l'assurance automobile  
- Commission des transports

Port de retour garanti

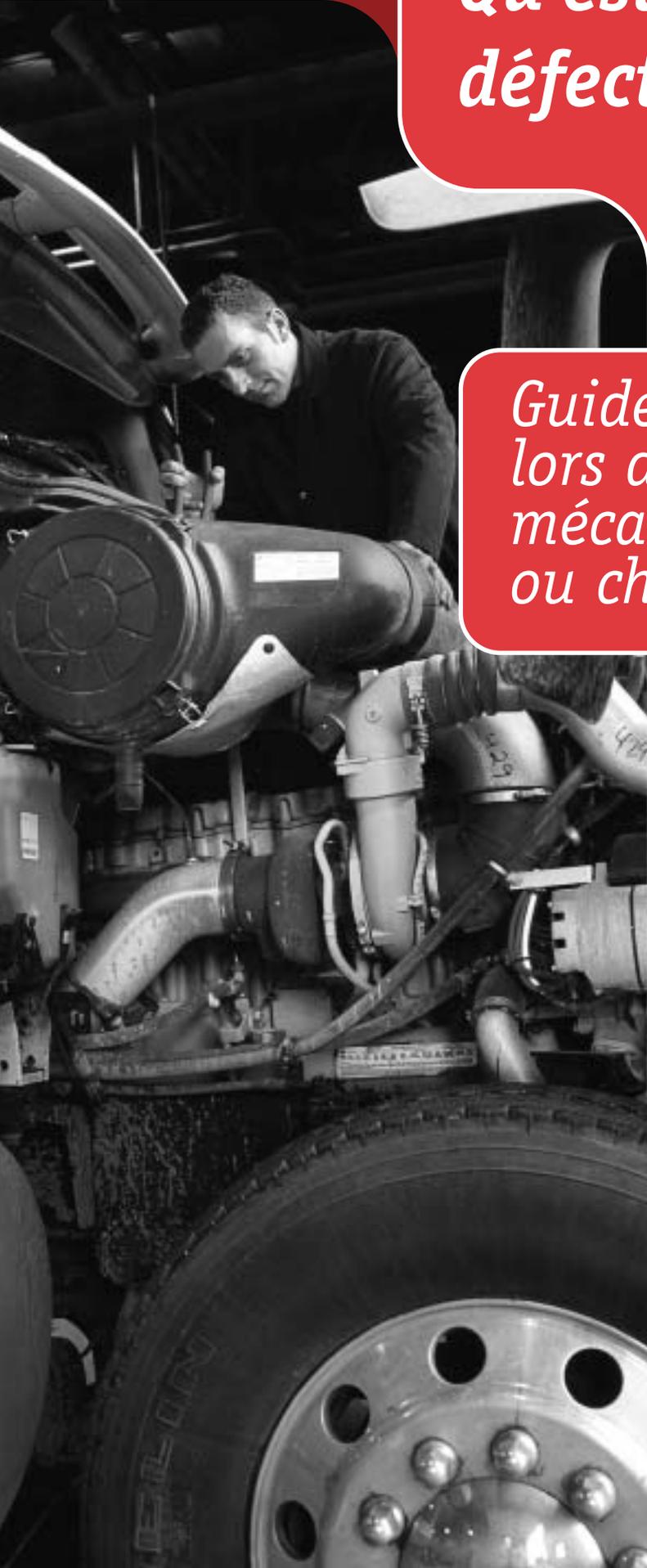
Société de l'assurance automobile du Québec  
333, boul. Jean-Lesage, O.M.52  
Québec (Québec)  
G1K 8J6

Envoi poste-publication  
# convention 40064213  
C-4062-2

# *Qu'est-ce qu'une défectuosité majeure?*

## *Guide d'interprétation lors d'une vérification mécanique sur route ou chez un mandataire*

En vertu de la Politique d'évaluation des propriétaires et exploitants de véhicules lourds, lorsqu'une défectuosité mécanique majeure est constatée sur un véhicule lourd lors d'un contrôle routier, cette information est inscrite au dossier du propriétaire du véhicule et influence son évaluation. Or, certaines défectuosités majeures prévues au *Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers* peuvent prêter à interprétation. Aussi, afin de faciliter une application plus uniforme de la réglementation, il a été convenu, en accord avec des représentants de l'industrie, de préciser l'interprétation qui devait être faite du règlement. Les contrôleurs routiers et les mandataires en vérification mécanique tiendront compte dorénavant de ces précisions dans l'application du règlement. Le présent guide d'interprétation permettra donc aux propriétaires et exploitants de véhicules lourds de déterminer dans quelles circonstances une défectuosité doit être considérée comme majeure.



<b>RÈGLEMENT SUR LES NORMES DE SÉCURITÉ DES VÉHICULES ROUTIERS</b> Constitue une défectuosité majeure...	<b>INTERPRÉTATION</b>
Un véhicule routier qui n'est pas muni d'au moins un phare de croisement, un feu de position arrière et un feu de freinage adéquat. <b>Art. 163, paragr. 1</b>	Pour s'ajuster aux normes nord-américaines de l'Alliance sur la sécurité des véhicules commerciaux (ASVC), si les deux phares de croisement ou les deux feux de position arrière ne fonctionnent pas, <i>une défectuosité mineure sera attribuée si elle est constatée de jour et une défectuosité majeure durant la nuit.</i> <b>Le conducteur ne peut en aucun cas circuler la nuit sans au moins un phare de croisement et un feu de position opérationnels.</b>
Un plancher de l'habitacle qui est perforé <i>au point de constituer un danger</i> pour les occupants à cause d'une solidité insuffisante. <b>Art. 163, paragr. 5</b>	<b>Il y a <i>danger</i> pour les occupants du véhicule si :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• l'état du plancher nuit à la conduite du véhicule. Par exemple, l'ancrage du siège du conducteur est détérioré au point de nuire à l'utilisation des commandes de direction, de freinage, d'embrayage ou de changement de vitesse ;</li> <li>• le plancher d'un véhicule ou son revêtement est détérioré au point que le passager risque de trébucher ou que son pied passe au travers du plancher.</li> </ul>
Un pare-brise qui est endommagé à un point tel que la visibilité de la route et de la signalisation est réduite de façon importante. <b>Art. 163, paragr. 7</b>	<b>La visibilité du conducteur est affectée lorsque :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la partie opaque de l'éclat excède le diamètre de 4 centimètres et,</li> <li>• qu'elle se trouve à l'intérieur de la surface couverte par l'essuie-glace du conducteur nécessaire pour la conduite du véhicule.</li> </ul> <p>Note : On ne tient pas compte du nombre de fissures qui partent de l'éclat.</p>
Un essuie-glace manquant ou inadéquat du côté du conducteur. <b>Art. 163, paragr. 8</b>	Comme on ne peut prévoir quand la pluie tombera, <i>les essuie-glaces doivent donc toujours être en état de fonctionner.</i> S'ils ne fonctionnent pas lors d'une vérification mécanique, une défectuosité majeure sera attribuée avec interdiction de circuler. Pour des fins d'application de la réglementation, on définit qu' <b>un essuie-glace est inadéquat si le balai est usé, mal ajusté ou détérioré, réduisant ainsi la visibilité de la route de façon significative.</b>
L'absence de freinage ou une réduction importante de la capacité de freinage sur une roue ou un ensemble de roues pour un véhicule routier à 2 essieux ou sur 2 roues simples ou 2 ensembles de roues pour un véhicule à 3 essieux ou plus, en raison de l'absence ou du fonctionnement inadéquat d'un élément du système de freinage. <b>Art. 164, paragr. 1</b>	<b>L'absence ou la réduction importante de la capacité de freinage est déterminée à partir des défectuosités suivantes :</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. un élément du système de freinage manquant ou endommagé (ex. : la garniture de frein, le segment, l'ancrage du segment, un ressort, le rouleau de came, la tige de poussée ou les boulons d'attache du récepteur de freinage) ;</li> <li>2. un récepteur de freinage ou un ancrage de segment mal fixé ;</li> <li>3. une garniture de frein fissurée, mal fixée ou manquante :             <ul style="list-style-type: none"> <li>• fissure ou jour de 1,6 mm (<math>\frac{1}{16}</math> po) ou plus de profondeur visible au bord de la garniture ;</li> <li>• portion de garniture manquante à un endroit où l'on voit une fixation (rivet ou boulon) ;</li> <li>• fissure de plus de 38 mm (1 <math>\frac{1}{2}</math> po) de longueur ;</li> <li>• garniture desserrée (jeu d'environ 1,6 mm (<math>\frac{1}{16}</math> po) ou plus) ;</li> </ul> </li> <li>4. contamination évidente des garnitures de freins et du tambour par de l'huile ;</li> <li>5. déplacement de la tige de poussée d'un récepteur de freinage excédant de 6,5 mm (<math>\frac{1}{4}</math> po) ou plus la valeur maximale d'ajustement.</li> </ol>

<b>RÈGLEMENT SUR LES NORMES DE SÉCURITÉ DES VÉHICULES ROUTIERS</b> Constitue une défectuosité majeure...	<b>INTERPRÉTATION</b>
Une courroie d'entraînement du compresseur d'air qui présente une coupure <i>alors qu'un bris apparaît imminent</i> . Art. 166, paragr. 3	<b>Un bris de la courroie d'entraînement du compresseur apparaît imminent lorsque la toile de renforcement interne est coupée ou cassée.</b>
Un compresseur d'air <i>mal fixé</i> . Art. 166, paragr. 4	<b>Un compresseur est mal fixé si :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• un boulon de fixation est manquant ou insuffisamment serré et qu'il est possible de déplacer manuellement le compresseur de sa position normale ;</li> <li>• une pièce de fixation, un support ou un adaptateur est fissuré ou brisé.</li> </ul>
Des récepteurs de freinage ou des régleurs de jeu installés sur l'essieu directeur qui ne <i>sont pas du même type (...)</i> Art. 166, paragr. 8	<b>Sur un même essieu, les récepteurs de freinage doivent être du même type, c'est-à-dire du même modèle.</b> De plus, les diamètres des récepteurs de freinage doivent être les mêmes. Également, on ne doit pas jumeler sur un même essieu un récepteur de freinage à course régulière avec un récepteur à course longue.
Un conduit ou une courroie qui comporte une <i>coupure</i> qui est <i>susceptible de causer une rupture imminente</i> ou un cylindre auxiliaire ou la pompe qui est <i>mal fixée</i> alors qu'il y a <i>risque de rupture</i> . Art. 167, paragr. 4	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Un bris de la courroie d'entraînement ou d'un conduit hydraulique de la servo-direction apparaît imminent</b> lorsque la toile de renforcement interne est visiblement endommagée par une coupure ou une cassure.</li> <li>• <b>La pompe ou un cylindre auxiliaire est mal fixé, ce qui représente un risque de rupture</b> si un boulon de fixation est manquant ou insuffisamment serré et qu'il est possible de déplacer manuellement la pompe de sa position normale ou le cylindre auxiliaire en tournant le volant de gauche à droite.</li> </ul>
Un élément de la timonerie de la direction qui est fissuré, cassé, <i>mal fixé</i> , réparé par soudage ou endommagé de façon à modifier le <i>parallélisme</i> des roues. Art. 167, paragr. 5	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Un élément de la timonerie de direction est mal fixé</b> si un boulon de fixation est manquant ou insuffisamment serré et qu'il est possible de déplacer manuellement ou par le mouvement gauche droite du volant la composante de sa position normale.</li> <li>• Lors d'une vérification mécanique, <b>le parallélisme des roues se vérifie visuellement sans appareil ou outillage.</b> L'usure anormale des pneus peut être un indice.</li> </ul>
Un élément de fixation ou de localisation de l'essieu ou de la roue au véhicule routier qui est manquant, <i>mal fixé</i> , fissuré, cassé, endommagé de façon à modifier le <i>parallélisme</i> des roues ou qui permet à l'essieu ou à la roue de se déplacer par rapport à sa position normale. Art. 168, paragr. 1	<b>Un élément de suspension qui retient ou fixe l'essieu ou une roue au véhicule est considéré comme mal fixé lorsqu'un boulon est manquant ou insuffisamment serré, permettant ainsi de déplacer manuellement ou avec un levier la composante de sa position normale et affectant en conséquence le parallélisme des roues.</b>

**RÈGLEMENT SUR LES NORMES  
DE SÉCURITÉ DES VÉHICULES  
ROUTIERS**

Constitue une défectuosité majeure...

**INTERPRÉTATION**

Une fuite d'air dans le système d'une suspension pneumatique qui ne peut être compensée par le compresseur lorsque le moteur tourne au ralenti.

Art. 168, paragr. 5

Lorsqu'on vérifie la capacité du compresseur d'air à compenser une fuite, **cette vérification inclut les fuites d'air des freins et, le cas échéant, celles de la suspension pneumatique.**

Une plaque ou un pivot d'attelage qui est *fissuré, mal fixé* ou *déformé de façon à nuire à l'attelage*.

Art. 169, paragr. 5

**Sur une plaque ou un pivot d'attelage, aucune fissure n'est tolérée.**

Si la plaque d'attelage est déformée au point de ne pas permettre l'arrimage complet de la remorque au tracteur, cela constitue une *défectuosité majeure* et la remorque ne peut plus circuler. Aucun jeu ne doit être perceptible au niveau du pivot d'attelage.

Une pièce de fixation de la roue qui est manquante, fissurée, cassée ou *mal fixée*.

Art. 170, paragr. 6

**On peut identifier qu'une pièce de fixation est incorrectement serrée s'il y a des traces de rouille ou de limaille de fer autour du boulon ou par l'ovalisation du trou.** Dans certaines circonstances, une pièce de fixation (crapaud) est incorrectement serrée lorsqu'un déplacement est perçu en frappant légèrement sur celle-ci avec un outil approprié.