

# Règlement modifiant le Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers




**Me Pierre Olivier Ménard Dumas**

**Heenan Blaikie**

Heenan Blaikie LLP • Lawyers | Patent and Trade-mark Agents  
[heenanblaikie.com](http://heenanblaikie.com)



# Présentation

- Mise en contexte
  - Les modifications
    1. Les normes de sécurité et composantes mécaniques
    2. Défectuosités majeures
    3. La ronde de sécurité
  - Amendes et conséquences
- 

## Mise en contexte

- Au Canada, les réglementations fédérales et provinciales concernant le transport routier sont développées en tenant compte du Code canadien de la sécurité (ci-après le «**Code**»)
- Au cours des années 2003 à 2005, ce Code a été modifié afin d'empêcher l'exploitation de véhicules pouvant causer ou contribuer à un accident et afin de déceler, le plus tôt possible, tout bris ou défectuosité
- Le *Règlement modifiant le Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers* (ci-après le «**Règlement**»), qui entre en vigueur le 4 novembre 2013, a comme objectif d'harmoniser les normes québécoises avec celles du Code canadien récemment modifiées



# LES MODIFICATIONS

# Les modifications

- Les modifications apportées par le Règlement sont nombreuses et touchent près de 40% des dispositions
- Dans un premier temps, les modifications apportent certains ajustements à l'égard des normes de sécurité et des composantes mécaniques des véhicules
- Dans un deuxième temps, et afin d'harmoniser les déficiences majeures et mineures avec les nouvelles normes de sécurité, plusieurs déficiences ont été modifiées ou simplement créées afin de concorder avec ces dernières
- En dernier lieu, et de façon plus importante, les changements les plus significatifs concernent l'ancienne vérification avant départ («VAD»), maintenant connue sous le nom de la «ronde de sécurité»

# Les modifications - Normes de sécurité et composantes mécaniques

## Dispositions générales

### Nouvelles dispositions

- 2. Pour l'application du présent règlement, on entend par:
  - « autocar » : un autobus de conception monocoque, fabriqué dans le but de fournir un service interurbain, de banlieue ou nolisé qui est équipé d'un compartiment à bagages sous le plancher et muni d'une suspension pneumatique, de freins pneumatiques et de régleurs de jeu automatiques de freins;
- 3. Outre les véhicules routiers énumérés à l'article 521 du Code, les véhicules routiers suivants sont soumis à la vérification mécanique:
  - 4<sup>o</sup> les véhicules affectés au transport de personnes à l'occasion de baptêmes, de mariages et de funérailles en vertu de la Loi concernant les services de transport par taxi (chapitre S-6.01).

# Les modifications - Normes de sécurité et composantes mécaniques

- 6. Les véhicules routiers suivants doivent être soumis à la vérification mécanique à tous les ans:
  - 5° les véhicules affectés au transport de personnes à l'occasion de baptêmes, de mariages et de funérailles en vertu de la Loi concernant les services de transport par taxi (chapitre S-6.01).
- 7.0.1 Dans les cas de transfert de propriété d'un véhicule routier jusque-là visé par un programme d'entretien préventif en vertu de l'article 543.2 du Code de la sécurité routière, un délai de trois mois, à compter de la date d'enregistrement du changement de propriété, est accordé pour procéder à sa vérification mécanique si à la suite de ce transfert il cesse d'être visé par un tel programme.
- Par la suite, cette vérification est effectuée à la fréquence prévue aux articles 6 ou 7 selon le cas.

# Les modifications - Normes de sécurité et composantes mécaniques

- 13.1 La vérification mécanique d'un véhicule routier importé au Canada s'effectue en utilisant les normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada prévues par la Loi sur la sécurité automobile (L.C. 1993, ch. 16) applicables à la date de sa fabrication.

## Dispositifs d'éclairage et signaux d'avertissement

- 25. Les semi-remorques d'un train double de type B d'une longueur de plus de 23 m sans excéder 25 m appartenant aux catégories A.90 à A.95 en vertu du Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers (chapitre C-24.2, r. 31) doivent être munies de bandes réfléchissantes conformément à la Loi sur la sécurité automobile (L.C. 1993, c. 16). Toutefois, les bandes ne sont pas requises à l'arrière de la première semi-remorque.
- Cet article est maintenant **abrogé**



# Les modifications - Normes de sécurité et composantes mécaniques

## Systemes de freinage et d'immobilisation

- 38. Lorsqu'un véhicule routier est muni d'un système de freinage de service à commande entièrement pneumatique, ce système doit être conforme aux normes suivantes:
  - 4° la réserve d'air comprimé doit permettre d'appliquer le frein de service sans abaisser la pression dans le réservoir de plus de 130 kPa lorsque la pression d'air est à son maximum et que le moteur vient d'être arrêté; cependant, lorsque cet essai est effectué sur un ensemble de véhicules routiers, la pression ne peut être abaissée de plus de 20%;
  - 11° pour un ensemble de véhicules routiers, lorsque la pression d'air est à son maximum, que le moteur est arrêté et que le frein de stationnement est relâché, la pression d'air ne doit pas baisser, en une minute, de plus de 28 kPa pour un camion-tracteur attelé à une remorque ou à une semi-remorque et de plus de 35 kPa pour un camion-tracteur accouplé à 2 semi-remorques ou à une semi-remorque et une remorque avec le frein de service appliqué à fond;
- Ces 2 paragraphes sont maintenant **abrogés**

# Les modifications - Normes de sécurité et composants mécaniques

## Carrosserie

### Nouvelle disposition

- 55. Tout autobus ou minibus qui transporte des personnes handicapées doit être conforme aux normes suivantes:
  - 4° le système d'alarme et de verrouillage associés à un dispositif d'accessibilité doivent être fonctionnels.

# Les modifications - Normes de sécurité et composants mécaniques

## Direction

- 111. Les roulements des roues doivent être vérifiés de manière à ce que le jeu mesuré à la circonférence extérieure du pneu n'excède pas la norme du fabricant ou, à défaut de celle-ci, il ne peut y avoir aucun jeu perceptible. Le roulement doit être correctement lubrifié et ne présenter aucune fuite ou signe de détérioration.
- Cette disposition est **supprimée**

## Suspension

- 115. Les éléments de la suspension doivent être conformes aux normes suivantes:
  - 3° tous les éléments de la suspension doivent être présents et adéquats et aucun ne doit présenter de signe de détérioration, de dommage ou d'usure au point de nuire au bon fonctionnement de la suspension;
- Ce paragraphe est **supprimé**

# Les modifications - Normes de sécurité et composants mécaniques

## Pneu et roues

### Nouvelle disposition

- 121. Les roues et les pièces de fixation doivent être adéquates et conformes aux normes suivantes:
  - 3.1° une roue ne doit pas porter de marque de réparation ou de soudage autre que celle résultant de l'installation de bandes de renforcement pour la roue à rayons ou les soudures originales du fabricant à moins qu'il s'agisse d'une roue en alliage d'aluminium réparée conformément à la norme CSA W47.21987 (C2008) et sur laquelle est monté un pneu type P ou LT ;
- 121.1. Les roulements des roues doivent être vérifiés de manière à ce que le jeu mesuré à la circonférence extérieure du pneu n'excède pas la norme du fabricant ou, à défaut de celle-ci, il ne peut y avoir aucun jeu perceptible. Le roulement ne doit présenter aucune fuite ni signe de détérioration et ne produire aucun bruit anormal. De plus, l'huile du moyeu ne doit pas être sous le niveau minimal lorsque visible par une fenêtre d'inspection.

# Les modifications - Normes de sécurité et composants mécaniques

Fusée éclairante, réflecteur et panneau avertisseur de circulation lente

**Nouvelle** disposition

- 124. Pour l'application de la présente sous-section, on entend par:
  - « lampe » : appareil d'éclairage mobile de couleur jaune ayant un rayon d'action de 360 degrés et qui est visible jusqu'à une distance de 300 m dans toutes les directions;



# DÉFECTUOSITÉS MAJEURES

# Les modifications – Défectuosités majeures

## Nouvelles défectuosités majeures: Éclairage, signaux d'avertissement, carrosserie, vitrage, équipement, aménagement

- 163. Constitue une défectuosité majeure l'une ou l'autre des situations suivantes:
  - 9° La ceinture de sécurité du siège du conducteur qui est manquante, inadéquate ou modifiée
  - 10° Un sac gonflable pour le conducteur qui est manquant, modifié ou inadéquat
  - 11° Un dispositif d'immobilisation des fauteuils roulants qui est inadéquat, détérioré ou non solidement fixé lorsque ce dispositif est utilisé par un passager

# Les modifications – Défectuosités majeures

## Nouvelles défectuosités majeures : système de freinage

- 164. Constitue une défectuosité majeure pour un système de freinage l'une ou l'autre des situations suivantes:
  - 6° le système de rupture de freinage qui est absent ou non fonctionnel sauf si les exigences de l'article 245 du Code de la sécurité routière sont rencontrées;
  - 7° 20 % ou plus des roues ou ensemble de roues d'un véhicule routier sont contaminés par l'huile ou la graisse sur la surface de frottement d'un tambour, d'un disque ou des garnitures de frein ou sont profondément corrodées sur les deux côtés de la surface de frottement d'un disque.



# Les modifications – Défectuosités majeures

## Nouvelles défectuosités majeures: système de freinage

- 165. Constitue une défectuosité majeure pour un système de freinage hydraulique l'une ou l'autre des situations suivantes:
  - 8° le témoin lumineux d'un dispositif de freinage de service à commande hydraulique s'allume en d'autres temps que lorsque la clé de contact est à la position marche alors que le moteur est arrêté ou à la position démarrage et que le frein de stationnement est relâché s'il y est relié.

# Les modifications – Défectuosités majeures

## Nouvelles défectuosités majeures: système de freinage

- 166. Constitue une défectuosité majeure pour un système de freinage pneumatique l'une ou l'autre des situations suivantes:
  - 10° aucun des avertisseurs sonores et lumineux de basse pression signalant une pression inférieure à 380 kPa ne fonctionne ou un de ces avertisseurs signale une pression inférieure à 380 kPa.

# Les modifications – Défectuosités majeures

## Nouvelles défectuosités majeures: Suspension

- 168. Constitue une défectuosité majeure l'une ou l'autre des situations suivantes:
  - 6° un ballon d'une suspension pneumatique qui est absent ou dégonflé;
  - 7° pour une suspension pneumatique, un amortisseur qui est absent, cassé ou non fixé à l'une de ses extrémités;
  - 8° plus de 25 % des éléments fixant une citerne à son groupe d'essieux qui sont manquants ou inefficaces sur un élément d'ancrage.

# Les modifications – Défectuosités majeures

## Nouvelles défectuosités majeures: Cadre, dessous de caisse et dispositif d'attelage

- 169. Constitue une défectuosité majeure l'une ou l'autre des situations suivantes:
  - 8° une fissure, une soudure ou une cassure sur la partie d'un élément d'un dispositif d'attelage qui porte une charge ou qui est soumise à des contraintes en tension ou en cisaillement;
  - 9° une usure au point de contact du crochet et de l'anneau d'attelage qui excède 9,5 mm pour le crochet ou pour l'anneau;
  - 10° un élément du dispositif d'attelage qui est mal fixé, fissuré, cassé, déformé, manquant, détérioré, mal ajusté au point qu'il y a un risque de rupture ou de séparation ou dont plus de 20% des éléments de fixation sont manquants ou inefficaces.
- Ces paragraphes sont **supprimés**

# Les modifications – Défectuosités majeures

## Nouvelles défectuosités majeures: Cadre, dessous de caisse et dispositif d'attelage

**169.1 Constitue une défectuosité majeure l'une ou l'autre des situations suivantes applicable à une remorque ou semiremorque monocoque:**

- 1° Un longeron supérieur qui est cassé, inadéquat ou manquant dans la zone autoportante ;
- 2° Un longeron supérieur qui, dans la zone autoportante, est déformé ou fissuré à proximité d'un arceau de toit brisé, d'un poteau ou d'un arceau de toit dont les fixations sont manquantes, desserrées ou qui présentent un jeu;
- 3° Un longeron inférieur qui est cassé dans la zone autoportante à proximité d'une zone d'affaissement du plancher, d'un longeron ou d'une traverse ou à proximité d'un élément de la structure qui est inadéquat;
- 4° La présence d'une fissure de fatigue, de torsion ou de déformation d'un longeron inférieur équipant une semi-remorque à cadre surbaissé dans les zones d'incurvation;
- 5° Trois traverses adjacentes ou plus de plancher situées dans la zone autoportante qui sont inadéquates, complètement détachées ou affaissées en dessous du longeron inférieur;
- 6° Un panneau latéral qui est endommagé à un point tel qu'il y a affaissement d'un longeron inférieur dans la zone autoportante.

La zone autoportante est la zone comprise entre la plaque d'attelage et les longerons du train roulant.

# Les modifications – Défectuosités majeures


## Nouvelles défectuosités majeures: Pneus et roues

- 170. Constitue une défectuosité majeure l'une ou l'autre des situations suivantes:
  - 7.1° une roue qui présente une réparation par soudage sauf sur la roue en alliage d'aluminium réparée conformément à la norme CSA W47.2-FM 1987 (C2008) publiée par l'Association canadienne de normalisation (CSA);
  - 8° l'huile du moyeu qui est absente lorsque visible par une fenêtre d'inspection.



# Les modifications – Défectuosités majeures

## Défectuosités mineures

- Sous réserve des dispositions spécifiant qu'une défectuosité est majeure, toute dérogation aux normes concernant les véhicules routiers prévues par le Règlement constitue une défectuosité mineure
  - Compte tenu du fait que plusieurs modifications ont été apportées aux normes elles-mêmes, il existe non seulement de nouvelles défectuosités majeures, mais plusieurs nouvelles défectuosités mineures auxquelles les intervenants en mécanique devront se familiariser
- 

# Les modifications – Impacts sur les défauts critiques

- Le guide sur la politique d'évaluation des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds de 2011 propose que certaines défauts mécaniques majeures soient considérées comme critiques pour les raisons suivantes:
  - Elles sont plus graves qu'une défaut mécanique majeure
  - La même défaut mécanique majeure est constatée sur plusieurs composants du véhicule
    - Ex: Une roue qui présente une fissure – défaut majeure  
Deux roues qui présente une fissure sur chaque roue – défaut critique
  - Trois défauts mécaniques critiques sont constatées sur trois systèmes mécaniques différents:
    - Ex: Une défaut mécanique majeure à la direction, une autre à la suspension et une troisième au système de freins



# Les modifications – Impacts sur les défauts critiques

- Essentiellement, une défaut critique exige la présence d'une défaut majeure, en plus de conditions considérées aggravantes de telle sorte que cette défaut devient critique
- La modification de certaines défauts majeurs aura forcément un impact sur la liste des défauts critiques. Pour l'instant, cette liste n'est pas à jour avec le Règlement et certaines défauts majeurs, qui sont présentement des défauts critiques, ne font pas l'objet d'une modification
- Ainsi, pour ces dernières, il est raisonnable d'assumer qu'ils conserveront leurs statuts de défauts critiques. Cependant, il est intéressant de se demander ce qu'il arrivera des défauts majeurs **modifiées** qui sont présentement identifiées comme étant des défauts critiques



# LA RONDE DE SÉCURITÉ

# Les modifications - La ronde de sécurité

## Nouvelles dispositions

- 197.0.1 La ronde de sécurité d'un véhicule de service d'incendie doit avoir été effectuée dans les 24 dernières heures ou au retour de la sortie. Lorsque le véhicule n'est pas sorti, elle doit être effectuée au moins une fois par 7 jours.
- 197.0.2 La ronde de sécurité d'un véhicule lourd n'est pas requise dans le cas d'un essai routier aux conditions suivantes :
  - 1° il est effectué dans un rayon de 15 kilomètres du lieu où le véhicule est réparé;
  - 2° le véhicule ne transporte aucun bien, autre que l'équipement dont il est muni en permanence;
  - 3° le véhicule ne transporte aucun passager sauf ceux concernés par l'essai routier.
- De plus, le dernier rapport de la ronde de sécurité effectuée sur le véhicule ou le bon de travail doit être à bord du véhicule.

# Les modifications - La ronde de sécurité

## Nouvelles dispositions

- 197.0.3 Le rapport de ronde d'un véhicule lourd 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 et l'heure auxquelles la ronde a été effectuée;
  - 4° la municipalité ou le lieu sur la route où la ronde a été effectuée;
  - 5° les défauts constatés lors de la ronde de sécurité du véhicule ou les défauts constatés durant le voyage et, s'il n'y en a pas, une mention à cet effet;
  - 6° une déclaration signée par le conducteur ou, le cas échéant, par la personne qui a procédé à cette ronde à l'effet que le véhicule a été inspecté selon les exigences applicables;
  - 7° une déclaration signée par le conducteur à l'effet qu'il a pris connaissance du rapport lorsque cette ronde a été effectuée par une personne désignée par l'exploitant;

# Les modifications - La ronde de sécurité

- 8° le nom en lettres moulées et lisibles de la personne qui a procédé à l'inspection;
  - 9° la lecture de l'odomètre si le véhicule en est équipé.
- 197.0.4 Le conducteur qui constate une défectuosité majeure apparaissant sur une liste des défectuosités applicable doit l'inscrire dans le rapport de ronde et en remettre sans délai une copie à l'exploitant du véhicule.
  - S'il s'agit d'une défectuosité mineure apparaissant sur la liste des défectuosités applicable, il doit l'inscrire dans le rapport de ronde et en transmettre une copie à l'exploitant du véhicule au plus tard à l'échéance de la ronde en cours ou avant la prochaine ronde selon la première des éventualités.
  - L'exploitant du véhicule doit en signer la copie.

## Les modifications - La ronde de sécurité

- 197.0.5 Le conducteur doit faire parvenir l'original du rapport de ronde de sécurité à l'exploitant dans les 20 jours suivant sa rédaction.
- 197.0.6 Sauf les autocars auxquels s'applique un programme d'entretien préventif en vertu de l'article 543.2 du Code de la sécurité routière, la vérification spécifique de l'état mécanique d'un autocar aux 30 jours ou aux 12 000 km effectuée en vertu de l'article 519.15 du Code de la sécurité routière doit porter sur les éléments suivants, conformément aux normes de sécurité applicables mentionnées ci-dessous :
  - 1° les freins de service prévus aux paragraphes 1°, 4°, au paragraphe 11° en ce qui concerne la courroie et au paragraphe 13° de l'article 30, au paragraphe 4° de l'article 31, aux paragraphes 9° et 10° de l'article 38 et au paragraphe 4° en ce qui concerne le compresseur d'air mal fixé ou la poulie qui est fissurée ou cassée de l'article 166;
  - 2° le frein de stationnement ou d'urgence prévu au paragraphe 2° de l'article 39;
  - 3° le mécanisme de direction prévu aux articles 103, 108 et au paragraphe 7° de l'article 167;
  - 4° le système d'échappement prévu au deuxième alinéa de l'article 91;
  - 5° les pneus prévus aux paragraphes 1°, 2°, 3°, 5°, 6° et 13° de l'article 120;

# Les modifications - La ronde de sécurité

- 6° les roues prévues aux paragraphes 1°, 3°, 3.1° et 5° de l'article 121 et le roulement prévu au deuxième alinéa de l'article 121.1;
  - 7° la suspension prévue aux paragraphes 1°, 2° et 5° de l'article 115, à l'article 117 sauf en ce qui concerne la pression d'air dans le circuit et aux paragraphes 6° et 7° de l'article 168;
  - 8° la ceinture de sécurité prévue à l'article 80;
  - 9° la sortie de secours prévue au paragraphe 4° de l'article 163;
  - 10° les éléments du cadre prévus aux articles 98 et 99;
  - 11° les éléments de la carrosserie qui doivent être conformes à l'article 41;
  - 12° le système d'alimentation en carburant prévu aux paragraphes 1°, 2°, 3° et 4° de l'article 81.
- La vérification spécifique de l'état mécanique d'un autocar vise à identifier les défauts apparaissant sur la liste de défauts applicable prévue à l'annexe VI. Cette liste doit être conforme aux exigences prévues au deuxième alinéa de l'article 192. Toutefois, l'exploitant n'est pas tenu de la placer à bord du véhicule.

# Les modifications - La ronde de sécurité

- 197.0.7 Le rapport de vérification spécifique à un autocar effectuée en vertu de l'article 197.0.6 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° les lectures de régleurs de freins;
  - 7° les défauts décelés 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.



# Les modifications - La ronde de sécurité

- Avec la nouvelle réglementation, l'ancienne vérification avant départ est remplacée par la ronde de sécurité. En plus d'être renommée, plusieurs modalités d'exécution sont différentes entre l'ancienne règle et la nouvelle
- L'exploitant devra également fournir une liste identifiant les défauts mineurs et majeurs visés par la ronde de sécurité et il pourra également ajouter des éléments à celle-ci
- Les nouvelles modalités d'exécution:
  - Types de vérification
  - Éléments à vérifier
  - Quand effectuer la vérification
  - Personne qui effectue la vérification
  - Les rapports

# Les modifications - La ronde de sécurité

## Types de vérification

- Il existe maintenant deux types de vérifications selon le type de véhicule exploité:
  - Ronde de sécurité
  - Vérification spécifique à l'autocar
- De plus, le contenu des éléments à vérifier dans la ronde de sécurité dépend du type de véhicule à vérifier (véhicules lourds, autobus et autocar)
- Dans le cas d'un autocar, il faut effectuer la ronde de sécurité **en plus** de la vérification spécifique qui doit être effectuée aux 30 jours ou aux 12 000 km selon la première des éventualités **sauf les autocars auxquels un programme d'entretien préventif «PEP» s'applique**

## Éléments à vérifier



L'ancienne règle qui prévoyait un total de 14 éléments à vérifier pour les camions en compte maintenant 23. Voici la liste des éléments à vérifier comparer à l'ancienne :

### Nouvelle liste:

- les freins de service
- le frein de stationnement ou d'urgence
- le mécanisme de direction
- la suspension
- l'éclairage et la signalisation
- les pneus
- les roues
- les éléments du système d'échappement
- les longerons, les traverses de châssis et les membrures
- le système d'alimentation en carburant
- le système des commandes du moteur
- le mécanisme de commande d'embrayage
- le système de dégivrage et de chauffage
- l'avertisseur sonore
- les essuie-glaces, le lave-glace et leurs éléments
- la présence du matériel d'urgence

### Ancienne liste:

- les freins de service
- le frein de stationnement
- le mécanisme de direction
- l'éclairage et la signalisation
- les pneus
- l'avertisseur
- les essuie-glaces et le lave-glace
- les rétroviseurs
- le dispositif d'attelage
- les roues
- le matériel d'urgence
- la suspension
- les longerons
- les appareils

- 
- 
- l'avertisseur sonore
  - les essuie-glaces, le lave-glace et leurs éléments
  - la présence du matériel d'urgence
  - le vitrage
  - les rétroviseurs
  - le siège du conducteur
  - la ceinture de sécurité
  - le témoin lumineux du sac gonflable
  - le dispositif d'attelage
  - les portières de l'habitacle

# Les modifications - La ronde de sécurité

- Ajouter à cette liste les éléments spécifiques à un autobus, minibus ou autocar qui doivent maintenant faire l'objet d'une vérification:
  - les éléments de la carrosserie
  - la porte donnant accès à un espace de chargement ou à un compartiment auxiliaire
  - l'éclairage des lieux
  - le porte-bagages et le compartiment à bagages supérieur
  - les sièges, autres que celui du conducteur, ou les banquettes
  - le plancher et les marches de l'habitacle
  - la sortie de secours
  - le matériel d'urgence
  - les équipements pour le transport de personnes handicapées
  - les équipements de retenue des passagers

# Les modifications - La ronde de sécurité

## Quand effectuer la vérification

- Le conducteur d'un véhicule lourd doit maintenant s'assurer que la ronde de sécurité du véhicule qu'il conduit ait été effectuée **dans les 24 dernières heures**. Avant la modification, le conducteur devait seulement s'assurer que la vérification était effectuée **avant le premier départ de son poste**
- Il existe cependant certaines exceptions au délai de 24 heures:
  - La ronde de sécurité devra être effectuée **à chaque changement de conducteur** lorsque plus d'un conducteur est assigné à un véhicule **au cours des 24 heures suivant la dernière ronde de sécurité**
  - À noter qu'il existe également des règles particulières à cet égard aux autobus et minibus exploités par une société de transport et au véhicule de service d'incendie

# Les modifications - La ronde de sécurité

## Personne qui effectue la ronde de sécurité

- Véhicule lourd:
  - **Le conducteur** doit toujours effectuer la ronde de sécurité pour ce qui est des véhicules lourds. Cependant, une personne désignée par l'exploitant peut aussi l'effectuer
- Vérification spécifique à l'autocar:
  - **Le propriétaire** en est responsable
  - Obligation de faire une ronde sécurité
  - Obligation de faire la vérification à moins d'être inscrit à un programme d'entretien préventif

# Les modifications - La ronde de sécurité

## Les rapports

- Rapport de ronde de sécurité:
  - Obligation du conducteur ou de la personne ayant effectué la ronde de sécurité de signer le rapport
    - Si le conducteur n'effectue pas la vérification, il doit déclarer et signer le rapport en mentionnant qu'il a pris connaissance de la vérification
  - Obligation du conducteur d'inscrire la présence d'une défectuosité sur le rapport, de noter ses observations et de le tenir à jour
  - Obligation du conducteur de remettre l'original du rapport de ronde de sécurité à l'exploitant dans les 20 jours suivant sa rédaction





# Les modifications - La ronde de sécurité

## Les rapports



- Rapport de vérification spécifique à l'autocar :
  - Propriétaire en est responsable
  - Déclaration de la personne qui a effectué la vérification selon les exigences applicables
  - Signature de la personne qui a effectué la vérification



# AMENDES ET CONSÉQUENCES

# Amendes et Conséquences

- Le Règlement n'est pas encore en vigueur et conséquemment, les amendes n'ont pas encore été modifiées. Cependant, deux dispositions, non en vigueur jusqu'à présent, du *Code de la sécurité routière* ont été ajoutées:
  - L'exploitant est tenu de s'assurer que le conducteur ou, selon le cas, la personne désignée effectue la ronde de sécurité du véhicule lourd sous sa responsabilité
  - Un exploitant ne peut laisser conduire un véhicule lourd sur lequel la ronde de sécurité n'a pas été effectuée et il ne peut laisser conduire un autocar si la vérification spécifique à ce véhicule n'a pas été effectuée
- À cet égard, aucune disposition traitant d'amendes ne fait référence à la ronde de sécurité. Cependant, il est raisonnable de prévoir qu'une modification au *Code de la sécurité routière* remplacera les amendes, prévues pour la vérification avant départ, par les mêmes ou de similaires amendes référant à la ronde de sécurité

# Amendes et conséquences

Voici un rappel des amendes concernant la vérification avant départ qui, par analogie, pourront s'appliquer à la ronde de sécurité:

## Amendes

- Le conducteur d'un véhicule lourd qui constate une défectuosité mécanique est passible d'une amende de 175 \$ à 525 \$ s'il a négligé ou refusé de rapporter une défectuosité mineure et d'une amende de 350 \$ à 1 050 \$ s'il a négligé ou refusé de rapporter une défectuosité majeure
- Le conducteur d'un véhicule lourd qui a omis de tenir à jour le rapport de la vérification véhicule, commet une infraction et est passible d'une amende de 175 \$ à 525

# Amende et conséquences


## Amendes

- **Le conducteur** d'un véhicule lourd ou, le cas échéant, le préposé à l'entretien est passible d'une amende de 350 \$ à 1 050 \$ dans les cas suivants :
  - n'effectue pas la vérification
  - ne note pas ses observations
  - ne remplit pas le rapport de vérification
  - ne conserve pas à bord du véhicule le rapport de vérification, a en sa possession plus d'un rapport ou refuse de le remettre pour examen à un agent de la paix
- **Le propriétaire** ou **l'exploitant** qui laisse circuler un véhicule lourd qui présente une défectuosité mineure après un délai de 48 heures est passible d'une amende de 350 \$ à 1050 \$
- **Le propriétaire** ou **l'exploitant** qui laisse circuler un véhicule lourd qui présente une défectuosité majeure est passible d'une amende de 350 \$ à 1050 \$




# Amendes et conséquences

## Amendes

- **Le propriétaire ou l'exploitant** qui ne maintient pas ses véhicules lourds en bon état mécanique et qui ne respecte pas les normes d'entretien, la fréquence et les modalités des vérifications établies par règlement est passible d'une amende 700 \$ à 2 100 \$.
  - **Le conducteur** qui conduit en présence d'une défectuosité majeure constatée lors de la vérification est passible d'une amende de 350 \$ à 1 050 \$.
- 



## Conclusion

- Le nouveau Règlement harmonise les normes québécoises afin de faciliter l'intégration d'un système plus conforme au pays
  - Ces changements sont nombreux et ils exigent, de la part des intervenants en mécanique et des entreprises, une connaissance approfondie afin d'éviter des sanctions pénales
  - Pour plus d'information, veuillez me contacter au bureau Heenan Blaikie Aubut, à Québec
- 

# Merci !

Pierre-Olivier Ménard Dumas

Téléphone : 418.649.5073

Courriel : [podumas@heenan.ca](mailto:podumas@heenan.ca)



Pierre-Olivier Ménard Dumas est avocat chez Heenan Blaikie et exerce au sein de notre équipe de droit du transport routier.

Il traite plus spécifiquement des questions liées au droit statutaire pénal, à la conformité réglementaire, aux contrats de transports et aux dossiers PECVL et CVOR.

Il est souvent appelé à représenter des entreprises devant la Commission des transports en matière de vérification comportementale.