

Manuel de sécurité des utilisateurs de véhicules utilitaires



Le ministère des Transports de l'Ontario est responsable du réseau routier de la province, et il doit en assurer la sécurité, l'efficacité et la qualité. À cette fin, la Direction de la sécurité des transporteurs et de l'application des lois du ministère a préparé ce guide afin d'aider les utilisateurs de camions et d'autobus à comprendre les exigences législatives qu'ils doivent respecter pour assurer la sécurité sur les routes de l'Ontario.

La consultation de ce guide devrait aider les utilisateurs de camions et d'autobus à mieux connaître les exigences provinciales en matière de sécurité et entraîner ainsi une conduite plus sûre et plus efficace.

GUIDE D'ÉTUDE : Fournir de l'information sur le nouvel examen écrit sur l'immatriculation des utilisateurs de véhicules utilitaires (IUVU). Il faut passer l'examen sur l'IUVU avant de pouvoir obtenir un certificat d'IUVU. Voir les détails dans le Module 4 – IUVU.

Les questions de l'examen sont basées sur les renseignements contenus dans le présent manuel. Même si certaines sections ne s'appliquent pas à des utilisateurs particuliers, il est important de lire tout le contenu du présent manuel avant de passer l'examen.

Dans le cadre de la préparation à l'examen sur l'IUVU, il est recommandé de revoir les modules suivants. En outre, les annexes de ce guide ne sont fournies qu'aux fins de consultation ultérieure et ne sont pas incluses dans les questions de l'examen.

1. Module 4 - Immatriculation des utilisateurs de véhicule utilitaire
2. Module 5 - Applications spécifiques de la loi en Ontario
3. Module 7 - Programme de sécurité, tenue de dossier et dossier de sécurité du conducteur
4. Module 8 - Entretien préventif, tenue de dossiers et dossiers du véhicule
5. Module 9 - Heures de service

Veillez noter que l'examen sur l'IUVU ne porte pas seulement sur ces modules; par contre, ceux-ci pourraient vous aider à planifier votre étude.

Table des matières

[Module 1 - Introduction](#)

[Module 2 - Démarrage d'une entreprise](#)

[Module 3 - La législation ontarienne et le Code canadien de sécurité](#)

[Module 4 - Immatriculation des utilisateurs de véhicule utilitaire](#)

[Module 5 - Applications spécifiques de la loi en Ontario](#)

[Module 6 - Vérification en entreprise, surveillance et interventions](#)

[Module 7 - Programme de sécurité, tenue de dossier et dossier de sécurité du conducteur](#)

[Module 8 - Entretien préventif, tenue de dossiers et dossiers du véhicule](#)

[Module 9 - Heures de service](#)

[Module 10 - Matières dangereuses](#)

[Module 11 - Poids et dimensions des véhicules](#)

[Module 12 - Permis de conduire et immatriculation des véhicules](#)

[Module 13 - Services de transport de passagers](#)

[Module 14 - Arrimage de la cargaison](#)

[Module 15 - Glossaire](#)

Ontario

Manuel de sécurité des utilisateurs de véhicules utilitaires

Module 1 - Introduction

Vue d'ensemble	2
But de ce guide	3
Public cible	5
Aperçu des modules que vous trouverez dans ce guide	6

Vue d'ensemble

Ce guide rédigé par la Direction de la sécurité des transporteurs et de l'application des lois du ministère des Transports de l'Ontario a pour but d'aider les entreprises de transport en camion et en autobus (utilisateurs de véhicules utilitaires) à fonctionner de manière sécuritaire et conformément aux règlements qui régissent la conduite routière et à s'assurer qu'elles le font. L'Ontario, les autres provinces et territoires, le gouvernement du Canada et l'industrie du transport ont formulé des règles et des règlements visant à réduire le nombre et la gravité des collisions. Chaque palier de gouvernement s'est inspiré des normes du Code de la route pour rédiger sa propre législation en matière de sécurité des transports. Cette approche favorise l'uniformité dans l'ensemble du pays et contribue à assurer la pérennité et la durabilité de l'industrie des transports.

Ce guide s'applique aux utilisateurs de véhicules utilitaires de l'Ontario suivants :

- Des camions, des tracteurs ou des remorques, ou une combinaison de ces véhicules, qui ont un poids brut enregistré ou un poids réel supérieur à 4 500 kilogrammes
- Les dépanneuses, quel que soit le poids brut enregistré ou le poids réel
- Des autobus conçus pour transporter 10 passagers ou plus, à l'exclusion du conducteur
- Des véhicules accessibles et des véhicules de transport scolaire, selon l'utilisation

Le guide comprend plusieurs modules, dont chacun aborde un sujet précis. Pour connaître toutes les exigences de conformité, nous vous recommandons de vous procurer le guide au complet. Si vous avez l'intention d'utiliser certaines parties de ce guide seulement (par exemple, le module 1, « Démarrage d'une entreprise »), nous vous recommandons de vous procurer également les modules « Introduction » et « Immatriculation des utilisateurs de véhicules utilitaires ».

Cet ouvrage est conçu comme un guide et n'est pas censé remplacer les statuts et les règlements pertinents. On y trouve certaines dispositions légales importantes, mais non une description exhaustive de toutes les lois en vigueur.

But de ce guide

La population et les véhicules utilitaires de toutes sortes se partagent le réseau routier de l'Ontario. Les automobilistes sont de plus en plus préoccupés par la sécurité à cause de la circulation accrue sur les routes. Cette augmentation, en particulier de véhicules lourds, contribue de manière substantielle à l'usure de l'infrastructure routière.

Le ministère des Transports de l'Ontario est responsable du réseau routier de la province, et il doit en assurer la sécurité, l'efficacité et la qualité. À cette fin, la Direction de la sécurité des transporteurs et de l'application des lois du ministère a préparé ce guide afin d'aider les utilisateurs de camions et d'autobus à fonctionner de manière sécuritaire et conforme à la législation qui régit l'utilisation des routes.

Notre principal objectif en rédigeant ce guide est d'aider les utilisateurs et les conducteurs à exploiter les véhicules utilitaires efficacement et sans risque, en favorisant la compréhension et le respect des exigences législatives de la province. La consultation de ce guide devrait augmenter la conformité aux exigences de sécurité, entraînant ainsi une conduite plus sûre et plus efficace.

Spécifiquement, ce guide a été rédigé dans les objectifs suivants :

- **GUIDE D'ÉTUDE** : Fournir de l'information sur le nouvel examen écrit sur l'immatriculation des utilisateurs de véhicules utilitaires (IUVU). Il faut passer l'examen sur l'IUVU avant de pouvoir obtenir un certificat d'IUVU. Voir les détails dans le Module 4 – IUVU.
- Aider les conducteurs, les gestionnaires et les exploitants d'entreprises de transport en camion et en autobus actuels et futurs à comprendre la législation applicable et les modes opératoires sûrs.
- Encourager les utilisateurs à se conformer à la législation et à mettre en application des modes opératoires sûrs.
- Fournir des ressources et les coordonnées de personnes ressources aux utilisateurs actuels et futurs en Ontario, au Canada et aux États-Unis.
- Accroître la coopération et la compréhension entre l'industrie et le gouvernement.
- Aider les utilisateurs à formuler, à mettre à jour et à mettre en œuvre leurs programmes de sécurité et d'entretien.
- Fournir des directives et des informations aux nouveaux conducteurs et transporteurs de l'industrie.

Ce guide aidera les transporteurs à respecter la législation et la réglementation ci-dessous qui s'y rattache :

- *le Code de la route de l'Ontario*
- *la Loi sur le transport des marchandises dangereuses (Canada)*
- *la Loi sur le transport de marchandises dangereuses (Ontario)*
- *la Loi sur l'assurance automobile obligatoire*
- *la Loi sur les véhicules de transport en commun*
- *la Loi de la taxe sur les carburants.*

Ce guide n'est pas censé remplacer la législation ci-dessus. Pour obtenir gratuitement une copie des lois et des règlements pertinents pour l'Ontario, consulter le site www.ontario.ca/fr/lois.

Pour obtenir une copie d'une loi fédérale, il faut s'adresser au gouvernement fédéral.

Version imprimée du Manuel de Sécurité des Utilisateurs de Véhicules Utilitaires

Un exemplaire de la version intégrale du Manuel de Sécurité des Utilisateurs de Véhicules Utilitaires peut être sauvegardé ou imprimé. Le Ministère ne fournit aucune version imprimée de ce manuel.

Public cible

Ce guide s'adresse aux publics suivants :

- Nouveaux exploitants dans l'industrie de transport routier, incluant, mais sans s'y limiter, les camions d'un poids brut enregistré ou de poids réel supérieur à 4 500 kilogrammes, et les autobus conçus pour transporter 10 passagers ou plus (à l'exclusion du conducteur).
- Nouveaux transporteurs s'appêtant à passer l'examen écrit sur l'immatriculation des utilisateurs de véhicules utilitaires (IUVU).
- Les exploitants existants qui ont besoin de bien comprendre leurs responsabilités, les lois, les règlements et les exigences pertinents.
- Les entreprises de camions et d'autobus qui transportent des marchandises dangereuses ou qui sont concernées par une autre exigence abordée dans ce guide.
- Le personnel d'entretien qui répare et entretient les véhicules et qui effectue les essais routiers des véhicules utilitaires.
- Les responsables de la sécurité qui assurent l'exploitation sécuritaire des véhicules utilitaires et la sécurité des conducteurs.
- Le personnel responsable d'assurer que les procédures administratives sont connues et mises en pratique.
- La direction de l'entreprise qui souhaite se conformer aux exigences législatives

Aperçu des modules que vous trouverez dans ce guide

#	Titre	Description
1	Introduction	Présentation de l'objectif du Guide de la sécurité des utilisateurs de véhicules utilitaires et du public cible.
2	Démarrage d'une entreprise	Présente un résumé de certains des points à prendre en considération dans la création d'une entreprise de transport en camion ou en autobus, y compris : - La rédaction d'un plan d'affaires; - Le Plan d'immatriculation international; - L'Entente internationale concernant la taxe sur les carburants.
3	La législation ontarienne et le <i>Code canadien de sécurité</i>	Fournit une liste de normes pertinentes et un résumé des 16 codes de la route nationaux au Canada et de leur interprétation en Ontario.
4	Immatriculation des utilisateurs de véhicule utilitaire	Fournit un résumé des exigences de l'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire (IUVU). Précise qui doit obtenir un certificat d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire (IUVU), comment présenter une demande et établir la cote de sécurité d'un transporteur.
5	Applications spécifiques de la loi en Ontario	Fournit des informations sur les questions d'application des lois propres à l'Ontario, y compris : - le Programme de mise en fourrière de véhicules utilitaires; - les limiteurs de vitesse.
6	Vérification en entreprise, surveillance et interventions	Fournit des détails sur le mode de surveillance, de vérification et de sanction des utilisateurs qui ne respectent pas les exigences de sécurité de la province.
7	Programme de sécurité, tenue de dossiers et dossier de sécurité du conducteur	Présente les pratiques exemplaires en matière de tenue de dossiers, d'embauche du personnel et de rédaction d'un programme de sécurité. Décrit les exigences relatives à la tenue de dossiers concernant les dossiers de sécurité des conducteurs.

#	Titre	Description
8	Entretien préventif, tenue de dossiers et dossiers du véhicule	<p>Présente des informations détaillées, un modèle de rapport et les exigences relatives à l'entretien et à l'inspection des véhicules. Les sujets suivants sont abordés :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inspection quotidienne, annuelle, semestrielle et de la CVSA; - Certificats relatifs aux normes de sécurité; - Entretien préventif; - Utilisateurs à l'extérieur de la province et aux États-Unis.
9	Heures de service	<p>Décrit les exigences de l'Ontario relatives à la réduction de la fatigue des conducteurs. Passe en revue les restrictions au temps de conduite, les exigences en matière de tenue de dossiers et les responsabilités de l'exploitant d'être proactif et réactif dans la surveillance de ses conducteurs.</p>
10	Matières dangereuses	<p>Passe en revue les matières dangereuses, y compris leur détection, la formation du personnel, les exigences et l'information en matière de sécurité, ainsi que les personnes à contacter en cas d'urgence.</p>
11	Poids et dimensions des véhicules	<p>Décrit les limites de poids et de dimensions des véhicules et le processus d'obtention de permis pour véhicule de poids ou de dimensions exceptionnels.</p>
12	Permis de conduire et immatriculation des véhicules	<p>Passe en revue les exigences en matière d'immatriculation de véhicules et les exigences concernant le permis du conducteur.</p>
13	Services de transport de passagers	<p>Offre un survol général des exigences des autorités réglementaires.</p>
14	Arrimage de la cargaison	<p>Passe en revue la directive concernant la fixation de la cargaison d'un véhicule, y compris les dispositifs de fixation, les exigences, et les exigences relatives à certaines matières.</p>

Ontario

Manuel de sécurité des utilisateurs de véhicules utilitaires

Module 2 – Démarrage d'une entreprise

Vue d'ensemble	9
Démarrage d'une entreprise – Objectifs d'apprentissage.....	10
Démarrage d'une entreprise – et élaboration d'un plan d'activités.....	11
Plan d'immatriculation international (IRP)	15
Entente internationale concernant la taxe sur les carburants (IFTA).....	19
Liens utiles	20

Vue d'ensemble

Ce guide rédigé par la Direction de la sécurité des transporteurs et de l'application des lois du ministère des Transports de l'Ontario a pour but d'aider les entreprises de transport en camion et en autobus (utilisateurs de véhicules utilitaires) à fonctionner de manière sécuritaire et conformément aux règlements qui régissent la conduite routière et à s'assurer qu'elles le font. L'Ontario, les autres provinces et territoires, le gouvernement du Canada et l'industrie du transport ont formulé des règles et des règlements visant à réduire le nombre et la gravité des collisions. Chaque palier de gouvernement s'est inspiré des normes du Code de la route pour rédiger sa propre législation en matière de sécurité des transports. Cette approche favorise l'uniformité dans l'ensemble du pays et contribue à assurer la pérennité et la durabilité de l'industrie des transports.

Ce guide s'applique aux utilisateurs de véhicules utilitaires de l'Ontario suivants :

- Des camions, des tracteurs ou des remorques, ou une combinaison de ces véhicules, qui ont un poids brut enregistré ou un poids réel supérieur à 4 500 kilogrammes
- Les dépanneuses, quel que soit le poids brut enregistré ou le poids réel
- Des autobus conçus pour transporter 10 passagers ou plus, à l'exclusion du conducteur
- Des véhicules accessibles et des véhicules de transport scolaire, selon l'utilisation

Le guide comprend plusieurs modules, dont chacun aborde un sujet précis. Pour connaître toutes les exigences de conformité, nous vous recommandons de vous procurer le guide au complet. Si vous avez l'intention d'utiliser certaines parties de ce guide seulement (par exemple, le module 1, « Démarrage d'une entreprise »), nous vous recommandons de vous procurer également les modules « Introduction » et « Immatriculation des utilisateurs de véhicules utilitaires ».

Cet ouvrage est conçu comme un guide et n'est pas censé remplacer les statuts et les règlements pertinents. On y trouve certaines dispositions légales importantes, mais non une description exhaustive de toutes les lois en vigueur.

Démarrage d'une entreprise – Objectifs d'apprentissage

Après avoir parcouru ce module, vous aurez appris comment :

- ✓ obtenir de l'information sur les plans d'activités d'entreprises et amorcer la rédaction de votre propre plan d'activités;
- ✓ obtenir de l'information sur les exigences imposées par les trois paliers de gouvernement ou d'administration – municipal, provincial et fédéral;
- ✓ rédiger et soumettre une demande d'inscription au Plan d'immatriculation international (IRP);
- ✓ déclarer les taxes sur le carburant automobile lorsque vous circulez dans différents territoires membres de l'Entente internationale concernant la taxe sur les carburants (IFTA);
- ✓ comprendre certains des éléments que vous devrez prendre en considération si vous avez l'intention de démarrer une entreprise de camionnage ou d'autobus. Il est important de faire une recherche aussi approfondie que possible sur chacun de ces éléments avant de prendre la route.

Pour obtenir de l'information sur les modalités de demande d'un certificat d'immatriculation des utilisateurs de véhicules utilitaires (IUVU), consulter le Module 4.

Démarrage d'une entreprise – et élaboration d'un plan d'activités

Prenez le temps de faire un peu de recherche, de déterminer ce que vous souhaitez véritablement réaliser et de consigner le résultat de cette réflexion dans un plan d'activités qui vous guidera vers la réussite. Votre plan d'activités vous sera également utile lorsque vous aurez besoin de l'assistance de banquiers, de comptables et d'avocats.

Il existe de nombreuses ressources pour vous aider à rédiger un plan d'activités, lesquelles peuvent être trouvées dans les bibliothèques, les libraires ou le site [Web du gouvernement de l'Ontario qui porte sur les entreprises](#).

Vous pouvez vous servir de ces ressources pour rédiger vous-même votre plan d'activités ou avoir recours aux services d'un professionnel pour vous aider à le faire. Quelle que soit votre décision en cette matière, votre plan d'activités devrait être assez simple et facile à mettre à jour, du moins à l'étape initiale.

Une fois clairement établi ce que vous avez l'intention de faire, vous devrez procéder au démarrage de votre entreprise. En Ontario, selon les circonstances, les entreprises peuvent prendre plusieurs formes. Vous pourriez par exemple démarrer une entreprise à propriétaire unique, une société de personnes, ou une société (compagnie) à responsabilité limitée. Dans chaque cas, les procédures de démarrage, les exigences légales et les incidences financières diffèrent. Étant donné que vous aurez éventuellement besoin d'un représentant légal pour démarrer votre entreprise, vous auriez tout avantage à discuter avec un avocat du type d'entreprise qui correspond le mieux à vos besoins.

Une bonne comptabilité financière joue un rôle très important dans la réussite de toute entreprise. Lors de l'élaboration de votre plan d'activités, vous devriez consulter un expert-comptable pour discuter avec lui de la tenue des dossiers financiers, des formulaires commerciaux, du choix de la fin de l'année d'exercice appropriée, des documents fiscaux et autres registres, de même que des frais de comptabilité.

En résumé, vous devriez :

- discuter des exigences bancaires avec votre banquier;
- discuter des exigences comptables avec votre comptable;
- démarrer votre entreprise avec l'assistance d'un avocat;
- élaborer un plan d'activités.

Vous pouvez décider de faire tout ça sans l'aide de professionnels. Toutefois, comme pour la plupart des gens, cela risque de représenter un véritable défi, de vous détourner des principales activités de votre entreprise et d'accaparer une part substantielle de votre temps précieux. L'investissement de quelques centaines de dollars dans la consultation d'un comptable et d'un avocat pourrait vous être des plus profitable.

Le site Web du [Réseau Entreprises Canada](#) offre des liens vers des ressources et des guides conçus pour vous aider à conceptualiser votre entreprise, à élaborer votre plan d'activités et à évaluer vos qualités d'entrepreneur. Vous y trouverez également un aperçu des avantages ainsi que des défis que représente la possession d'une petite entreprise.

Démarrage d'une entreprise

Il existe de nombreux outils et ressources utiles pour vous assurer que vous respectez toutes les exigences inhérentes à l'exploitation de votre entreprise. Les sources qui vous sont présentées ci-dessous vous permettront de déterminer quelles sont les exigences applicables à votre propre situation, telles que permis requis, comptes d'impôts, retenues sur le salaire des employés, assurance obligatoire, enregistrement de votre entreprise, etc.

Les conditions qui s'appliquent spécifiquement aux utilisateurs de camions et d'autobus – l'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire (IUVU), par exemple – seront présentées dans les prochains modules du présent manuel.

Lors du démarrage d'une nouvelle entreprise, nous vous recommandons de faire des recherches sur les exigences de tous les paliers de gouvernement – administration municipale, gouvernement provincial ou territorial, et gouvernement fédéral. Si vous êtes utilisateur d'un véhicule utilitaire, vous devrez également être très bien informé des règles en vigueur dans les territoires où vous devrez circuler.

Les sources et les liens qui suivent sont destinés aux nouveaux propriétaires d'entreprises.

Administration municipale

Chaque administration municipale (ville, village ou municipalité régionale de comté) a le pouvoir de délivrer ses propres permis d'exploitation à l'intérieur de sa juridiction. Comme toutes les municipalités diffèrent, vous devriez consulter les fonctionnaires municipaux afin d'évaluer l'impact qu'auront les réglementations locales, la taxation, les permis exigés ou les règlements de zonage sur le fonctionnement de votre entreprise. Vous pourriez également devoir obtenir des permis dans les municipalités où vous n'aurez pas pignon sur rue, mais où vous exercerez des activités.

Selon votre type d'entreprise, d'autres règlements pourraient vous concerner, lesquelles pourraient être liées à la santé et à la sécurité, aux incendies, au transport, aux lois environnementales, aux lois relatives au travail et à l'emploi, etc. Pour connaître les règlements municipaux et les permis exigés, informez-vous auprès du secrétaire de la ville, du village ou de la municipalité régionale de comté où vous planifiez d'exploiter votre entreprise. Vous trouverez les numéros de téléphone dont vous avez besoin dans l'annuaire téléphonique ou en appelant le service d'assistance-annuaire.

Gouvernement provincial

Afin d'aider les nouveaux et futurs propriétaires d'entreprises, le gouvernement de l'Ontario leur consacre une section de son site Web intitulée [Affaires et économie](#)

Démarrer une entreprise

- Planification d'entreprise
- Comprendre le marché
- Enregistrer une entreprise
- Obtenir des fonds
- Obtenir les permis et des licences
- Recruter et gérer du personnel
- Concevoir des installations et des biens

Exploiter une entreprise

- Marketing et vente
- Recherche, croissance et innovation
- Avoir une entreprise écologique
- Trouver des services juridiques
- Déclarations de revenus et renseignements fiscaux
- Constituer une entreprise en société
- Vendre aux gouvernements
- Fermer une entreprise

Le [ministère des Finances de l'Ontario](#) fournit les ressources nécessaires pour satisfaire aux exigences fiscales et relatives aux taxes et aux redevances.

Le [ministère du Travail de l'Ontario](#) fournit des ressources aux employés, incluant les normes d'emploi ainsi que les dispositions relatives à la santé et à la sécurité des travailleurs.

Gouvernement fédéral

Les nouveaux et futurs propriétaires d'entreprises peuvent obtenir de l'assistance en ligne du gouvernement fédéral en consultant le site Web du [Réseau Entreprises Canada](#).

Démarrage d'une entreprise

- Êtes-vous fait pour être entrepreneur?
- Développer vos idées
- Préparer votre plan d'affaires
- Nom et enregistrement d'une entreprise
- Acheter une entreprise
- Forme d'organisation
- Financement de votre entreprise
- Choix d'un emplacement et aménagement
- Listes de contrôle et guides sur le démarrage d'une entreprise

À propos du Réseau Entreprises Canada

- Démarrage d'une entreprise
- Expansion et innovation
- Subventions et finances
- Impôts et taxes
- Règlements, licences et permis
- Exportation, importation et investissement étranger

- Recrutement et gestion du personnel
- Planification d'entreprise
- Gestion et exploitation
- Études de marché et statistiques
- Marketing et ventes
- Vendre aux gouvernements
- Droits d'auteur et propriété intellectuelle
- Environnement et entreprises
- Quitter votre entreprise

L'Agence du revenu du Canada offre d'autres ressources relatives aux exigences fiscales et aux retenues salariales, incluant une publication intitulée *RC4070 Guide pour les petites entreprises canadiennes*. Pour en savoir plus, consultez le site [Web de l'Agence du revenu du Canada](#).

Plan d'immatriculation international (IRP)

L'IRP est un programme nord-américain qui permet la répartition des droits d'immatriculation des véhicules utilitaires. Les utilisateurs de tels véhicules immatriculés en Ontario qui circulent dans d'autres territoires peuvent adresser leur demande d'inscription à l'un des Bureaux de la réciprocité et de la répartition des droits d'immatriculation du ministère des Transports de l'Ontario pour bénéficier d'un certificat d'immatriculation unique valide dans d'autres provinces ou territoires canadiens, ou dans certains États des États-Unis.

L'Ontario a mis l'IRP en œuvre le 1^{er} avril 2001. À l'exception des autobus nolisés, tous les transporteurs qui circulent à l'extérieur de l'Ontario avec des véhicules dont le poids brut dépasse 11 793 kg ou qui sont munis de plus de trois essieux doivent s'inscrire à l'IRP, sinon ils doivent se procurer des permis de déplacement pour l'extérieur de l'Ontario.

Dans la plupart des États, provinces et territoires, les autobus nolisés sont exemptés de l'inscription à l'IRP. C'est pourquoi ces transporteurs ont le choix de s'inscrire à l'IRP ou de circuler uniquement avec le certificat d'immatriculation délivré dans leur propre province ou territoire. Les transporteurs d'autobus nolisés devraient communiquer avec les autorités des territoires dans lesquels ils ont l'intention de voyager afin de vérifier s'ils y bénéficieront de la réciprocité ou si un certificat de l'IRP est obligatoire. Dans le cas des lignes d'autobus à horaire fixe qui chevauchent plus d'un territoire, les véhicules doivent être inscrits à l'IRP.

L'IRP offre une immatriculation générale pour les camions et les autobus à titre de solution de rechange aux accords de réciprocité particuliers et répartit les droits d'immatriculation des camions et des autobus entre les adhérents en fonction de la distance parcourue (calculée en kilomètres) par les transporteurs dans les autres territoires. Les véhicules sont munis d'une seule plaque et d'un seul certificat d'immatriculation qui leur permettent de circuler dans tous les territoires mentionnés sur le certificat.

Avantages de l'inscription à l'IRP

- Un seul certificat d'immatriculation permettant de circuler dans les provinces et États membres de l'entente.
- Une seule province ou un seul État pour tout ce qui a trait à l'obtention d'un certificat d'immatriculation de l'IRP et au paiement des droits d'immatriculation.
- Une seule province ou un seul État qui perçoit les droits d'immatriculation et se charge de les redistribuer à toutes les provinces et tous les États concernés qui adhèrent à l'IRP.

Traitement des demandes d'inscription à l'IRP

Les transporteurs peuvent remettre ou télécopier leur demande d'inscription au Bureau de la réciprocité et de la répartition des droits d'immatriculation de leur localité. Lorsque le Bureau de la réciprocité et de la répartition des droits d'immatriculation reçoit une demande, il la traite et envoie au transporteur un avis concernant les droits. Si des changements sont nécessaires, le transporteur doit communiquer avec le Bureau de la réciprocité et de la répartition des droits d'immatriculation et envoyer une demande modifiée. Lorsque le transporteur est satisfait de la demande, il peut verser le paiement au Bureau de la réciprocité et de la répartition des droits d'immatriculation. La documentation sera remise au transporteur en mains propres par le personnel du Bureau de la réciprocité et de la répartition des droits d'immatriculation, ou elle lui sera envoyée par la poste. Les transporteurs qui le désirent peuvent se faire livrer la documentation par messagerie, à leurs frais. Toute pièce justificative originale exigée pour la transaction doit être mise à la disposition du Bureau de la réciprocité et de la répartition des droits d'immatriculation avant que la documentation soit remise au transporteur.

Suivant les termes de l'IRP, les transporteurs soumettent leur demande d'inscription dans leur territoire d'origine. L'IRP permet au territoire d'origine d'un transporteur de percevoir les droits d'immatriculation pour tous les autres territoires qui adhèrent à l'IRP où ce transporteur circule. Ces droits sont basés sur le kilométrage et le poids déclarés par le transporteur.

C'est le territoire d'origine qui délivre les certificats d'immatriculation pour tous les véhicules. Le certificat d'immatriculation de l'IRP est la seule pièce justificative

nécessaire pour qu'un transporteur puisse circuler dans tous les territoires membres de l'IRP. La liste complète des territoires de l'IRP pour lesquels le transporteur a soumis une demande ainsi que des poids déclarés correspondants apparaît sur le certificat.

Tous les territoires membres de l'IRP sont tenus de satisfaire aux trois exigences suivantes :

1. Délivrance d'une plaque d'immatriculation assujettie à la répartition.
2. Délivrance d'un certificat unique d'immatriculation.
3. Autorisation de circuler à l'intérieur du territoire ainsi que d'un territoire à l'autre.

Les détenteurs de certificats d'immatriculation de l'IRP NE SONT PAS :

- exemptés de payer les taxes sur les carburants en vigueur dans les provinces et les États dans lesquels ils circulent;
- exemptés de l'obtention d'un permis d'exploitation pour circuler en autobus et (ou) d'un certificat d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire;
- autorisés à dépasser les limites établies de poids, de longueur, de largeur ou de nombre d'essieux.

Toute l'information requise et les formulaires de demande d'inscription sont mis à votre disposition par le [ministère des Transports de l'Ontario](#).


Ontario Apportioned Cab Card / Certificat d'immatriculation au prorata de l'Ontario

Issued pursuant to the International Registration Plan on behalf of the jurisdiction listed below authorizing the operation of the motor vehicle described, provided the weight (kg/lb) or number of axles does not exceed the weight or number of axles for the jurisdiction indicated.

Delivré conformément au International Registration Plan au nom des autorités figurant ci-dessous et autorisant l'exploitation du véhicule automobile décrit à condition que le poids (kg/lb) ou le nombre d'essieux ne dépassent pas le poids ou le nombre d'essieux autorisés par l'autorité indiquée.

Plate Owner / Propriétaire des plaques

Fleet / Parc de véhicules Name and Mailing Address / Nom et adresse postale

933387 ONTARIO LTD.
250 WRIGHT BLVD
STRATFORD, ON

N4Z 1H3

Address / Adresse
250 WRIGHT BLVD
STRATFORD, ON

Operating As / Raison sociale
FLEET 3

A/C No. / N° de compte
ON12078003

Ont. R.L.N. / N.I.C. en Ont.
133672997

Y/A M D/J
Plate / Plaque 3578PJ Effective Date / Date d'entrée en vigueur 2011 04 20
Expiry Date / Date d'expiration 2011 07 31

V.I.N. / N.I.V. 5KJJAECV67PY58129

Make / Marque WSTR Model / Modèle CNV Year / Année 2007 Type TT

Colour / Couleur GRY Bus Seating Capacity / Capacité Autobus - Nbre de places Body Type / Type De Carrosserie CT

Tare Weight / Poids à vide 8028 Owner Veh. No. / N° du propriétaire du véhicule 27-199

Sample

Vehicle Owner / Propriétaire du Véhicule

Name and Address / Nom et adresse
K W SHANTZ CONSTRUCTION INC
82 PARK AVE
DELHI, ON

N4B 1R6

Ont. R.L.N. / N.I.C. en Ont.
133672997

This document cannot be used for vehicle transfer purposes.

Ce document ne peut pas servir à des fins de transfert de véhicule.

Jur.	R.C.W./Axles P.R.E./Essieux	Jur.	R.C.W./Axles P.R.E./Essieux	Jur.	R.C.W./Axles P.R.E./Essieux
AB	037000 kg	MB	037000 kg	OK	080000 lb
AL	080000 lb	MD	080000 lb	ON	037000 kg
AR	080000 lb	ME	080000 lb	OR	080000 lb
AZ	080000 lb	MI	080000 lb	PA	080000 lb
BC	037000 kg	MN	080000 lb	PE	037000 kg
CA	080000 lb	MO	080000 lb	QC	000005
CO	080000 lb	MS	080000 lb	RI	080000 lb
CT	080000 lb	MT	080000 lb	SC	080000 lb
DC	080000 lb	NB	037000 kg	SD	080000 lb
DE	080000 lb	NC	080000 lb	SK	037000 kg
FL	080000 lb	ND	080000 lb	TN	080000 lb
GA	080000 lb	NE	080000 lb	TX	080000 lb
IA	080000 lb	NL	037000 kg	UT	080000 lb
ID	080000 lb	NH	080000 lb	VA	080000 lb
IL	080000 lb	NJ	080000 lb	VT	080000 lb
IN	080000 lb	NM	080000 lb	WA	080000 lb
KS	080000 lb	NS	037000 kg	WI	080000 lb
KY	080000 lb	NV	080000 lb	WV	080000 lb
LA	080000 lb	NY	080000 lb	WY	080000 lb
MA	080000 lb	OH	080000 lb	**	***** **

Card No. / N° de certificat 0654103	Office No. / N° de bureau 944-8	Op. No. / N° d'expl.	Issue Date / Date de délivrance Y/A M D/J 2011 04 29	Minister of Transportation Ministre des Transports	The law requires that this permit be carried in the vehicle for which it was issued while the vehicle is being operated on a highway. La loi exige que ce certificat soit conservé dans le véhicule pour lequel il a été délivré lorsque ce véhicule circule sur la voie publique.
---	---	----------------------	---	---	--

Entente internationale concernant la taxe sur les carburants (IFTA)

La province de l'Ontario est membre de l'IFTA. Cette entente conclue entre des provinces et territoires du Canada et des États des États-Unis simplifie le processus de déclaration et de paiement des taxes sur les carburants automobiles par les transporteurs qui circule dans plus d'une province, d'un territoire ou d'un État membre.

Pour qu'un transporteur soit admissible à l'IFTA, il faut que son véhicule ait un poids de plus de 11 797 kilogrammes (26 000 livres) ou qu'il soit doté de trois essieux ou plus, sans égard à son poids.

Qui peut s'inscrire à l'IFTA?

Vous devriez vous inscrire à l'IFTA en Ontario si :

1. Vos véhicules commerciaux sont considérés comme des « véhicules automobiles admissibles », c'est-à-dire des véhicules automobiles utilisés à des fins commerciales et :
 - dotés de trois essieux ou plus, ou
 - . pesant plus de 11 797 kilogrammes (véhicule ou véhicule et remorque).

Pour plus de détails, consultez la définition de [véhicule automobile admissible](#)

2. Vous possédez un lieu d'affaires établi en Ontario, à partir duquel vous assurez le contrôle opérationnel de vos véhicules automobiles admissibles.
3. Vous conservez les dossiers relatifs à vos véhicules automobiles admissibles en Ontario ou les mettez à la disposition du ministère des Finances de l'Ontario.
4. Vos véhicules automobiles admissibles circulent en Ontario et dans au moins une autre province ou un autre État.

Avantages de l'inscription à l'IFTA

- Un seul permis d'utilisation de carburant permettant de circuler dans les provinces et les États membres de l'IFTA.
- Une seule province ou un seul État pour tout ce qui a trait à vos permis de l'IFTA et à qui déclarer les taxes sur les carburants.
- Une seule province ou un seul État qui perçoit les taxes sur les carburants automobiles auprès de vous et se charge de les redistribuer à toutes les provinces et tous les États membres de l'IFTA concernés.

Le ministère des Transports et le ministère des Finances ont créé un Comité consultatif de l'industrie concernant l'IRP et l'IFTA. Ce groupe consultatif comprend des représentants de l'Ontario Trucking Association, de l'Ontario Motor Coach Association, de l'Association canadienne du camionnage d'entreprise, d'organismes de délivrance des permis, d'entreprises de camionnage privées, ainsi que des représentants du ministère des Transports et du ministère des Finances. Le comité se réunit au besoin pour discuter des questions relatives à la prestation des services dans le cadre de l'IRP en Ontario.

Des renseignements sont disponibles sur le [site Web du ministère des Finances](#) ou par téléphone au 1 866 ONT-TAXS (1 866 668-8297); **ATS** : 1 800 263-7776.



The image shows a sample IFTA licence form. It includes the Ontario logo and Ministry of Finance contact information. The licence title is 'IFTA Licence - IFTA 451' and 'Permis de l'IFTA'. It references the 'International Fuel Tax Agreement' and 'Entente internationale concernant la taxe sur les carburants'. There are fields for 'Company Name / Raison sociale de la compagnie', 'Identification No / N° d'identification', and 'Expiry Date / Date d'expiration'. The expiry date is listed as '31-Dec-2015'. A large red 'SAMPLE' watermark is overlaid on the form. At the bottom, it states: 'A copy of this licence must be carried in each qualified motor vehicle. Une copie de ce permis doit se trouver dans chaque véhicule admissible.'

Liens utiles

De l'**information générale pour les voyageurs**, notamment des cartes interactives, des cartes routières, les conditions météorologiques, l'état des chantiers de construction, les postes frontière, etc., peut être trouvée sur le site [Web du ministère des Transports de l'Ontario](#)

La **Liste de vérification pour passer la frontière canado-américaine** peut également être trouvée sur le site Web du ministère des Transports de l'Ontario : <http://www.mto.gov.on.ca/french/trucks/checklist.shtml>.

Les **temps d'attente à la frontière** peuvent être trouvés sur le site Web de l'Agence des services frontaliers du Canada : <http://www.cbsa-asfc.gc.ca/bwt-taf/menu-fra.html>.

De l'information sur les **expéditions rapides et sécuritaires** peut être trouvée sur le site Web de l'Agence des services frontaliers du Canada : <http://www.cbsa-asfc.gc.ca/proq/fast-expres/menu-fra.html>.

Autres sites canadiens

[Transports Canada](#)

[Gouvernement de l'Ontario](#)

[Gouvernement de la Colombie-Britannique](#)

[Gouvernement de l'Alberta](#)

[Gouvernement de la Saskatchewan](#)

[Gouvernement du Manitoba](#)

[Gouvernement du Québec](#)

[Gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador](#)

[Gouvernement de la Nouvelle-Écosse](#)

[Gouvernement du Nouveau-Brunswick](#)

[Gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard](#)

[Gouvernement des Territoires du Nord-Ouest](#)

[Gouvernement du Territoire du Yukon](#)

[Gouvernement du Territoire du Nunavut](#)

[Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé \(CCATM\)](#)

Sites américains

[U.S. Department of Transportation](#)

[Federal Motor Carrier Safety Administration](#)

[National Highway Traffic Safety Administration](#)

[Insurance Institute for Highway Safety](#)

[Federal Highway Administration](#)

Ontario

Manuel de sécurité des utilisateurs de véhicules utilitaires

Module 3 – La législation ontarienne et le Code canadien de sécurité

Vue d'ensemble	23
La législation ontarienne et le Code canadien de sécurité (CCS) – Objectifs d'apprentissage	24
Lois et règlements importants	25
Le Code canadien de sécurité (CCS) et la législation provinciale	27

Vue d'ensemble

Ce guide rédigé par la Direction de la sécurité des transporteurs et de l'application des lois du ministère des Transports de l'Ontario a pour but d'aider les entreprises de transport en camion et en autobus (utilisateurs de véhicules utilitaires) à fonctionner de manière sécuritaire et conformément aux règlements qui régissent la conduite routière et à s'assurer qu'elles le font. L'Ontario, les autres provinces et territoires, le gouvernement du Canada et l'industrie du transport ont formulé des règles et des règlements visant à réduire le nombre et la gravité des collisions. Chaque palier de gouvernement s'est inspiré des normes du Code de la route pour rédiger sa propre législation en matière de sécurité des transports. Cette approche favorise l'uniformité dans l'ensemble du pays et contribue à assurer la pérennité et la durabilité de l'industrie des transports.

Ce guide s'applique aux utilisateurs de véhicules utilitaires de l'Ontario suivants :

- Des camions, des tracteurs ou des remorques, ou une combinaison de ces véhicules, qui ont un poids brut enregistré ou un poids réel supérieur à 4 500 kilogrammes
- Les dépanneuses, quel que soit le poids brut enregistré ou le poids réel
- Des autobus conçus pour transporter 10 passagers ou plus, à l'exclusion du conducteur
- Des véhicules accessibles et des véhicules de transport scolaire, selon l'utilisation

Le guide comprend plusieurs modules, dont chacun aborde un sujet précis. Pour connaître toutes les exigences de conformité, nous vous recommandons de vous procurer le guide au complet. Si vous avez l'intention d'utiliser certaines parties de ce guide seulement (par exemple, le module 1, « Démarrage d'une entreprise »), nous vous recommandons de vous procurer également les modules « Introduction » et « Immatriculation des utilisateurs de véhicules utilitaires ».

Cet ouvrage est conçu comme un guide et n'est pas censé remplacer les statuts et les règlements pertinents .On y trouve certaines dispositions légales importantes, mais non une description exhaustive de toutes les lois en vigueur.

La législation ontarienne et le Code canadien de sécurité (CCS) – Objectifs d'apprentissage

Après avoir parcouru ce module, vous serez en mesure de :

- ✓ consulter les règlements en vertu du *Code de la route* qui concernent les utilisateurs de véhicules utilitaires;
- ✓ connaître les normes du CCS pertinentes et applicables en Ontario;
- ✓ décrire la relation entre le CCS et la législation provinciale et fédérale;
- ✓ décrire les 16 normes du CCS.

Lois et règlements importants

Plusieurs instruments juridiques concernent les utilisateurs de véhicules utilitaires. Il est important de connaître ces lois et la réglementation qui s’y rattache. Certaines sont fédérales et s’appliquent à l’échelle nationale, tandis que d’autres sont provinciales et s’appliquent uniquement en Ontario. Il y a des similarités entre les règlements du Canada et ceux de certaines régions des États-Unis, mais sachez que si votre véhicule circule dans une autre province, un territoire ou un État, certains règlements ne sont peut-être pas les mêmes de l’autre côté de la frontière. Pour plus d’information, visitez certains des sites Web du territoire dans lequel vous circulez.

Vous trouverez une liste de liens utiles dans le module 2, « Démarrage d’une entreprise ».

Législation ontarienne

Tous les conducteurs, les véhicules et les routes de la province de l’Ontario sont régis par le *Code de la route* (CR) et par ses règlements.

Voici les principaux règlements qui concernent les utilisateurs de véhicules utilitaires :

- Règlement 629 du CR (Véhicules de transport adaptés aux passagers physiquement handicapés)
- Règlement 199/07 du CR (Inspections des véhicules commerciaux)
- Règlement 424/97 du CR (Commercial Motor Vehicle Operator’s Information) (*Renseignements concernant les utilisateurs de véhicules utilitaires* – existe en anglais seulement)
- Règlement 577 du CR (Couvertures pour les charges)
- Règlement 512/97 du CR (Défauts critiques des véhicules utilitaires)
- Règlement 340/94 du CR (Permis de conduire)
- Règlement 587 du CR (Accessoires des véhicules) (y compris les limiteurs de vitesse)
- Règlement 596 du CR (Dispositions générales)
- Règlement 555/06 du CR (Heures de service)
- Règlement 601 du CR (Centres d’inspection des véhicules automobiles)
- Règlement 611 du CR (Normes relatives aux véhicules routiers)
- Règlement 612 du CR (Autobus scolaires)

- Règlement 363/04 du CR (Security of Loads) (*L'arrimage des cargaisons* – en anglais seulement)
- Règlement 618 du CR (Normes et caractéristiques des attelages de remorques)
- Règlement 625 du CR (Normes et caractéristiques relatives aux pneus)
- Règlement 628 du CR (Permis de véhicules)
- Règlement 341/94 du CR (Examens du permis de conduire)
- Règlement 413/05 du CR (Vehicle Weights and Dimensions) (*Poids et dimensions des véhicules* – en anglais seulement)
- *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*
- *Loi sur l'assurance automobile obligatoire*

Législation fédérale

- *Loi de 1987 sur le transport routier (Canada), 1987, T-6 RSA 2000*
- Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire (de la *Loi de 1987 sur le transport routier*, 2005, DORS/2005-313)
- Règlement sur les certificats d'aptitude à la sécurité des transporteurs routiers, DORS/2005-180
- *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*

Copies de la législation et des règlements

Pour obtenir gratuitement une copie du *Code de la route* de l'Ontario et des règlements qui s'y rattachent, consulter le site <https://www.ontario.ca/fr/lois/loi/90h08>.

Le Code canadien de sécurité (CCS) et la législation provinciale

L'Ontario, les autres provinces et territoires, le gouvernement du Canada et l'industrie des transports ont rédigé le CCS dans le but de réduire le nombre et la gravité des collisions. Chaque palier de gouvernement s'est inspiré des normes du CCS pour rédiger sa propre législation en matière de sécurité des transports. Cette approche favorise l'uniformité dans l'ensemble du pays et contribue à assurer la pérennité et la durabilité de l'industrie des transports.

Il est important de noter que la législation provinciale et la législation fédérale applicables, et non les normes du CCS, régissent les utilisateurs dans chaque province.

L'ensemble des normes est accessible sur le site Internet du [Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé](#).

Les normes du CCS et le *Code de la route* de l'Ontario

Vous trouverez ci-dessous une liste des normes du CCS, accompagnées de la loi et du règlement pertinents de l'Ontario. Cette information a pour but de vous aider à connaître et à comprendre l'application de chacune de ces normes en Ontario.

Norme 1 du CCS – Concept du permis de conduire unique

Norme implantée par toutes les administrations qui proscrit la détention de plus d'un permis de conduire. Des procédures administratives prévoient également que toute infraction de conduite est portée à un dossier unique au nom du détenteur du permis.

Régie en Ontario par :

- Le *Code de la route*
- CR; Permis de conduire; R.R.O. 340/94

Norme 2 du CCS – Épreuves théoriques et tests sur toute (conducteurs)

Norme établissant la procédure des tests normalisés destinés à vérifier les aptitudes théoriques et pratiques des requérants de permis de conduire professionnels. Elle comprend aussi les critères servant aux tests et elle identifie les éléments clés grâce auxquels les administrateurs gouvernementaux évalueront les tests.

Régie en Ontario par :

- *CR*
- *CR*; Examens du permis de conduire; R.R.O. 341/94

Norme 3 du CCS–Programme de formation des examinateurs de conducteurs

Norme destinée à moderniser, mettre à jour les aptitudes et connaissances des examinateurs de conduite afin d’assurer leur uniformité partout au pays.

Régie en Ontario par :

- *CR*
- *CR*; Examens du permis de conduire; R.R.O. 341/94

Norme 4 du CCS–Système de classification des permis de conduire

Norme qui prescrit l’uniformité des classes de permis de conduire ainsi que la condition/mention spéciale pour faire en sorte qu’un permis délivré dans une province ou un territoire soit reconnu dans toutes les provinces et tous les territoires.

Régie en Ontario par :

- *CR*
- *CR*; Permis de conduire; R.R.O. 340/94

Ce règlement établit les 12 classes de permis de conduire en Ontario : A, B, C, D, E, F, G, G1, G2, M, M1 et M2. Les renseignements sur la reconnaissance précisent les exigences concernant les qualifications supplémentaires spécifiques des conducteurs.

Norme 5 du CCS–Normes et procédures d’auto-accréditation

Norme qui propose les critères à satisfaire pour habilitier les transporteurs et écoles de conduite à assurer la formation des apprentis conducteurs commerciaux.

Régie en Ontario par :

- *CR*
- *CR*; Permis de conduire des formateurs et des auto-écoles; R.R.O. 473/07

Ce règlement établit les exigences relatives à la formation et aux épreuves de conduite pour les transporteurs et les écoles de conduite.

Norme 6 du CCS–Normes médicales à l’endroit des conducteurs

Les normes médicales du CCATM pour les conducteurs, initialement réunies sous forme de manuel de la Norme 6 du CCS, établissent quels sont les critères qui établissent l’aptitude des conducteurs à prendre le volant. Elles traitent autant des conducteurs privés que des conducteurs commerciaux.

Régie en Ontario par :

- *CR*
- *CR*; Permis de conduire; R.R.O. 340/94

Ce règlement établit les conditions médicales initiales pour chaque classe de permis de conduire ainsi que les conditions relatives aux réévaluations périodiques.

Norme 7 du CCS– Profils des conducteurs et des transporteurs

Appareil administratif destiné à pourvoir les administrations canadiennes d’un dossier de rendement sur chaque conducteur et chaque transporteur relativement aux infractions aux règles de la route et de sécurité. À la source même des activités de contrôle, la norme sur les profils aide à retirer du service les conducteurs et transporteurs insatisfaisants et identifie le type de renseignements devant être conservés au dossier de chaque conducteur commercial et de chaque transporteur.

Régie en Ontario par :

- *CR*
- *CR*; Commercial Motor Vehicle Operator’s Information (*Renseignements concernant les utilisateurs de véhicules utilitaires*); R.R.O. 424/97

Établit la liste minimale de critères dans le système de contrôle de chaque territoire, y compris les dossiers d’infraction, les collisions, les inspections sur route et les vérifications en entreprise. L’échange de renseignements permet aux administrations d’établir un profil de l’utilisateur complet.

Norme 8 du CCS–Suspension temporaire

Norme qui décrit les critères en vertu desquels un agent de la paix peut suspendre pour vingt-quatre (24) heures le permis d'un conducteur s'il a des raisons de croire que les capacités de ce dernier sont affaiblies par l'alcool, la drogue ou la fatigue.

Régie en Ontario par la police régionale et par la police provinciale.

Prévoit la suspension du permis de conduire jusqu'à 24 heures lorsque les capacités du conducteur sont affaiblies par l'alcool, la fatigue ou la drogue.

Norme 9 du CCS–Règlement sur les heures de service

Norme qui décrit le nombre d'heures qu'un conducteur commercial est en mesure de conduire et de travailler. Elle précise les exigences relatives au journal de bord, aux cycles d'exploitation et de tenue de livres.

Régie en Ontario par :

- CR
- CR; Heures de service; R.R.O. 555/06
- *Loi de 1987 sur les transports routiers (Canada)*; Règlement de 1994 sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire (fédéral), DORS/2005-313

Règlement concernant les heures de service des conducteurs d'autobus et de camion travaillant pour des entreprises extra provinciales de transport par autobus ou des entreprises de camionnage extra provinciales.

Norme 10 du CCS– L'arrimage des cargaisons

Norme qui précise les exigences minimales de fixation des charges transportées par un véhicule commercial afin de s'assurer qu'elles ne se déplacent pas ou qu'elles ne se déversent pas sur la voie.

Régie en Ontario par :

- CR
- CR; Security of Loads (*L'arrimage des cargaisons*); R.R.O. 363/04

Ce règlement précise les exigences minimales de fixation des charges.

Norme 11b du CCS–Normes d’entretien et d’inspection des véhicules commerciaux

Norme qui décrit l’entretien et les inspections périodiques qui sont requis.

Régie en Ontario par :

- *CR*
- *CR*; Normes relatives aux véhicules routiers; R.R.O. 611
- *CR*; Centres d’inspection des véhicules automobiles; R.R.O. 601

Ces règlements établissent les normes minimales relatives à l’inspection périodique des véhicules utilitaires. Des procédures détaillées ont été élaborées par un groupe de travail composé de représentants du gouvernement et de l’industrie du transport.

Norme 12 du CCS–Critères d’inspection sur route de l’ASVC

Norme qui contient les critères de l’Alliance sur la sécurité des véhicules commerciaux (ASVC/CVSA) portant sur l’inspection sur route des véhicules.

Adopté par l’Ontario

- *CR*, article 84
- Règlement de 1994 sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire (fédéral), DORS/2005-313

Ces critères et inspections établissent les normes minimales relatives à l’inspection en bordure de route des conducteurs et des véhicules établies par l’Alliance sur la sécurité des véhicules commerciaux. Le Canada, les États-Unis et le Mexique ont adopté cette norme dans le cadre de leurs programmes d’application de la loi sur la route. Les critères précisent les conditions du véhicule ou du conducteur qui constituent un risque imminent et qui leur interdisent de circuler.

Norme 13 du CCS–Ronde de sécurité

Norme qui prescrit les exigences relatives à la ronde de sécurité quotidienne.

Régie en Ontario par :

- *CR*
- *CR*; Inspections des véhicules commerciaux; R.R.O. 199/07

Exige que le conducteur effectue une inspection quotidienne du véhicule, rédige un rapport d’inspection pour chaque déplacement et signale toute défectuosité

au transporteur. Le transporteur doit réparer les déficiences signalées avant que le véhicule puisse reprendre la route.

Norme 14 du CCS—Cote de sécurité

Norme qui établit le cadre de travail se rapportant à la cote de sécurité d'un transporteur routier grâce auquel chaque administration pourra évaluer le rendement de sécurité des transporteurs.

Régie en Ontario par :

- CR
- CR; Commercial Motor Vehicle Operators' Information (*Renseignements concernant les utilisateurs de véhicules utilitaires*); R.R.O. 424/97

Ce règlement d'application canadienne établit les évaluations de sécurité du conducteur à l'emploi d'un transporteur et les modalités d'application des sanctions si nécessaire. Un système interprovincial d'échange des renseignements concernant le profil du conducteur et du transporteur permet d'évaluer uniformément à l'échelle nationale le rendement de l'utilisateur en ce qui concerne l'évaluation de sécurité et de déterminer si ce rendement autorise la poursuite de l'exploitation.

Norme 15 du CCS—Norme de vérification en entreprises

Norme qui établit le processus de vérification en entreprise que suivent les administrations pour s'assurer de la conformité du transporteur à toutes les normes de sécurité applicables.

Régie en Ontario par :

- CR
- CR; Commercial Motor Vehicle Operators' Information (*Renseignements concernant les utilisateurs de véhicules utilitaires*); R.R.O. 424/97

Établit les exigences de mise à jour des immatriculations à la principale place d'affaires du transporteur, pour la vérification et l'évaluation sur place par des vérificateurs gouvernementaux du rendement en matière de sécurité et de la conformité globale du transporteur aux normes du CCS.

Norme 16 du CCS–Formation en secourisme

Norme volontaire (non prescrite) donnant les éléments fondamentaux à traiter dans un cours de secourisme à l'intention des conducteurs commerciaux.

Il est recommandé que les conducteurs de véhicules utilitaires suivent un cours de secourisme ou une formation en santé et sécurité du travail approuvés.

À l'heure actuelle, aucune exigence législative dans le *CR* n'appuie cette norme.

Ontario

Manuel de sécurité des transporteurs

Module 4 – Immatriculation des utilisateurs de véhicule utilitaire

Vue d'ensemble	35
Immatriculation des utilisateurs de véhicule utilitaire – Objectifs d'apprentissage.....	36
Introduction	37
Examen écrit sur le système d'IUVU	39
Responsabilités relatives à l'IUVU	41
Demande de certificat d'IUVU	42
Grille Tarifaire.....	43
Fonctionnement du système d'IUVU	44
Erreur dans les dossiers d'IUVU	45
Résumés de dossiers d'IUVU	48
Vérifications en entreprise	50
Évaluation du rendement d'un transporteur	53
Taux d'infraction.....	54
Évaluation de la sécurité des transporteurs	55
Annexe A – Formule d'IUVU	63
Annexe B – Limites	73

Vue d'ensemble

Ce guide rédigé par la Direction de la sécurité des transporteurs et de l'application des lois du ministère des Transports de l'Ontario a pour but d'aider les entreprises de transport en camion et en autobus (utilisateurs de véhicules utilitaires) à fonctionner de manière sécuritaire et conformément aux règlements qui régissent la conduite routière et à s'assurer qu'elles le font. L'Ontario, les autres provinces et territoires, le gouvernement du Canada et l'industrie du transport ont formulé des règles et des règlements visant à réduire le nombre et la gravité des collisions. Chaque palier de gouvernement s'est inspiré des normes du Code de la route pour rédiger sa propre législation en matière de sécurité des transports. Cette approche favorise l'uniformité dans l'ensemble du pays et contribue à assurer la pérennité et la durabilité de l'industrie des transports.

Ce guide s'applique aux utilisateurs de véhicules utilitaires de l'Ontario suivants :

- Des camions, des tracteurs ou des remorques, ou une combinaison de ces véhicules, qui ont un poids brut enregistré ou un poids réel supérieur à 4 500 kilogrammes
- Les dépanneuses, quel que soit le poids brut enregistré ou le poids réel
- Des autobus conçus pour transporter 10 passagers ou plus, à l'exclusion du conducteur
- Des véhicules accessibles et des véhicules de transport scolaire, selon l'utilisation

Le guide comprend plusieurs modules, dont chacun aborde un sujet précis. Pour connaître toutes les exigences de conformité, nous vous recommandons de vous procurer le guide au complet. Si vous avez l'intention d'utiliser certaines parties de ce guide seulement (par exemple, le module 1, « Démarrage d'une entreprise »), nous vous recommandons de vous procurer également les modules « Introduction » et « Immatriculation des utilisateurs de véhicules utilitaires ».

Cet ouvrage est conçu comme un guide et n'est pas censé remplacer les statuts et les règlements pertinents. On y trouve certaines dispositions légales importantes, mais non une description exhaustive de toutes les lois en vigueur.

Immatriculation des utilisateurs de véhicule utilitaire – Objectifs d'apprentissage

Après avoir parcouru ce module, vous serez en mesure de :

- ✓ savoir quelles entreprises de transport par autobus et par camion doivent obtenir une immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire (IUVU);
- ✓ comprendre vos responsabilités comme détenteur d'une IUVU;
- ✓ savoir comment présenter une demande d'IUVU et réunir les renseignements nécessaires;
- ✓ savoir comment renouveler votre IUVU;
- ✓ connaître les frais au programme d'IUVU;
- ✓ comprendre le fonctionnement du système d'IUVU;
- ✓ comprendre le résumé de dossier d'IUVU;
- ✓ savoir comment les interventions et les sanctions s'appliquent à un détenteur d'une IUVU;
- ✓ comprendre le système d'évaluation de la sécurité des transporteurs.

Introduction

Le ministère des Transports de l'Ontario a mis en place le système d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire(IUVU) et le programme d'évaluation de la sécurité des transporteurs dans le cadre de son engagement continu envers la sécurité routière. Ces programmes favorisent l'exploitation sécuritaire des camions et des autobus sur les routes de l'Ontario.

Chaque utilisateur est responsable de la surveillance de son dossier d'IUVU et de l'information sur le rendement qui y figure, y compris des taux d'infraction, des limites de points, du pointage obtenu à la vérification et de la cote de sécurité qui en résulte. L'utilisateur doit déceler et résoudre les domaines problématiques afin d'améliorer son rendement en matière de sécurité routière.

Le système d'IUVU fait partie du **Programme d'évaluation de la sécurité des transporteurs**. Le ministère des Transports surveille les transporteurs et assigne à chacun une cote de sécurité basée sur plusieurs facteurs : accidents, inspections et déclarations de culpabilité, ainsi que les résultats des vérifications en entreprise.

Le système d'IUVU permet de suivre le rendement des véhicules suivants sur le plan de la sécurité routière :

- les camions dont le poids brut ou le poids brut enregistré est supérieur à 4 500 kg (9 920 lb);
- Les dépanneuses, quel que soit le poids brut enregistré ou le poids réel
- les autobus conçus pour accueillir dix passagers assis ou plus.

L'objectif de l'IUVU, en établissant un système efficace de surveillance et d'intervention applicable à tous les transporteurs, est d'améliorer la sécurité routière au bénéfice de tous les utilisateurs des routes ontariennes. Un rendement médiocre peut entraîner la perte des privilèges d'exploitation de véhicules utilitaires.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur le programme d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire, veuillez communiquer avec le:

Bureau des sanctions et des enquêtes concernant les transporteurs

Ministère des Transports

301, rue St. Paul, 3^e étage

St. Catharines (Ontario) L2R 7R4

Téléphone : 1 800 387-7736 (en Ontario seulement) ou 416 246-7166

Télécopieur : 905 704-2039 ou 905 704-2525

Exigences relatives à l'IUVU

Un certificat d'IUVU est exigé pour les véhicules qui sont :

- immatriculés en Ontario;
- immatriculés aux États-Unis;
- immatriculés au Mexique.

Les véhicules immatriculés dans d'autres provinces ou territoires canadiens ne requièrent pas de certificat d'IUVU. Ils doivent avoir fait l'objet d'un certificat de sécurité de la province ou du territoire où ils sont immatriculés (numéro du Code canadien de sécurité – CCS), sauf au Québec où un Numéro d'identification au registre (NIR) est exigé.

Note : Les transporteurs publics exploitant des autobus, y compris les autocars, les autobus scolaires et les véhicules servant au transport scolaire, ou tout autre véhicule y compris des voitures, des fourgonnettes et des limousines, pourraient être tenus de demander un permis en vertu de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* et de la *Loi sur les transports routiers*. Veuillez communiquer avec la Commission des transports routiers de l'Ontario, au 416-326-6732, pour obtenir de plus amples renseignements.

À compter du 1^{er} janvier 2015, l'Ontario vérifiera le statut du certificat d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire (certificat d'IUVU) des propriétaires de camions et d'autobus qui ont l'obligation de les exploiter en vertu d'un certificat d'IUVU valide. Cette vérification sera effectuée au moment de l'enregistrement ou du renouvellement de la plaque d'immatriculation de leur camion ou autobus. Si un véhicule ne fait pas l'objet d'une dispense pour détenir un certificat d'IUVU valide, le propriétaire pourrait ne pas être en mesure de placer ou de renouveler la plaque d'immatriculation du camion ou de l'autobus.

Dispenses

Les transporteurs exploitant certains types de véhicules ne sont pas tenus d'obtenir un certificat d'IUVU. Ces véhicules sont les suivants :

- un camion ou un autobus immatriculé dans une autre province ou un territoire canadien;
- un camion, autre qu'une dépanneuse, ayant un poids brut enregistré et un poids brut de 4 500 kg ou moins, qu'il tracte une remorque ou non – pour déterminer le poids brut enregistré, voir Déterminer le poids brut enregistré;
- un camion ou un autobus loué par un particulier pour 30 jours ou moins pour le transport de ses biens personnels ou pour le transport de passagers sans rémunération;

- une ambulance, un appareil de lutte contre l'incendie, un corbillard, un fourgon funéraire ou une grue mobile;
- un camion ou un autobus pour lequel une plaque de concessionnaire ou un permis de transit a été délivré;
- un autobus utilisé à des fins personnelles sans rémunération;
- une caravane motorisée utilisée à des fins personnelles;
- une camionnette utilisée à des fins personnelles (pour plus de renseignements sur les dispenses concernant l'utilisation à des fins personnelles des camionnettes, consulter : <http://www.mto.gov.on.ca/french/trucks/commercial-vehicle-faq.shtml#a15>).

Note : Pour consulter la liste à jour des dérogations, veuillez consulter [le Code de la route](#).

Examen écrit sur le système d'IUVU

Le ministère des Transports (MTO) exige que tous les transporteurs basés en Ontario, qui présentent une demande de certificat d'immatriculation des utilisateurs de véhicules utilitaires (IUVU) après le 30 septembre 2013 passe un examen écrit sur l'IUVU. Les transporteurs devront démontrer qu'ils connaissent la législation ontarienne sur la sécurité en passant cet examen en personne dans un Centre Test au Volant avant que le MTO ne leur délivre un certificat d'IUVU.

Date de passage de l'examen

L'examen sur l'IUVU doit être passé après que le MTO a accepté votre demande de certificat d'IUVU.

Qui doit passer cet examen

L'examen sur l'IUVU doit être passé par un particulier pour le compte d'un transporteur faisant une demande d'IUVU, que cette personne ne soit pas considérée comme ayant réussi l'examen sur l'IUVU pour le compte d'un autre transporteur. Cette personne doit être le **propriétaire, le propriétaire unique, le dirigeant d'une personne morale ou le directeur d'une entreprise**.

Délais fixés pour passer l'examen

Il est possible de passer aussi souvent que nécessaire l'examen sur l'IUVU; par contre, il faut réussir cet examen dans les **six mois** qui suivent l'acceptation de la demande par le MTO.

Où se rendre

L'examen sur l'IUVU doit être passé en personne dans un Centre Test au Volant en Ontario. Pour trouver un Centre Test au Volant proche de chez vous, consultez le site Web [Test au Volant](#).

Que faut-il apporter

Le MTO fournira au demandeur une lettre de confirmation de la demande, une fois sa demande traitée, en y indiquant l'obligation de passer l'examen sur l'IUVU, notamment :

- Comment trouver un Centre Test au Volant;
- Qui doit passer l'examen (propriétaire, propriétaire unique, dirigeant d'une personne morale ou directeur d'une entreprise comme indiqué dans votre demande);
- **Que faut-il apporter**
 - Une copie de la lettre de confirmation de la demande, et
 - Une pièce d'identité avec photo
 - Les frais d'examen sont de **32 \$**.

Une fois l'examen sur l'IUVU réussi, Test au Volant informera le MTO qui délivrera alors le certificat d'IUVU. Ce processus prend 24 heures.

Comment se préparer à l'examen

L'examen sur l'IUVU est un questionnaire à choix multiples basé sur le contenu de ce manuel, le Manuel de sécurité des utilisateurs de véhicules utilitaires.

Vous pouvez aussi vous préparer à cet examen en passant un examen pour vous exercer.

Les nouveaux demandeurs doivent terminer le processus de demande d'IUVU et une fois informés par le MTO sous la forme d'une lettre de confirmation de leur demande, passer l'examen en personne dans un Centre Test au Volant.

Vous devrez apporter la **lettre de confirmation de votre demande** du MTO et une **pièce d'identité avec photo** au Centre Test au Volant pour pouvoir passer votre examen.

Note : Le personnel de Test au Volant ne fera passer l'examen sur l'IUVU qu'aux personnes présentant la lettre de confirmation de leur demande reçue du MTO. Il s'agit notamment du propriétaire, du propriétaire unique, du dirigeant d'une personne morale ou du directeur d'une entreprise suivant l'information fournie par le requérant dans son formulaire de demande. Le personnel de Test au Volant exigera de voir une pièce d'identité avec photo ainsi qu'une copie de la lettre de confirmation de la demande fournie par le MTO afin de vérifier l'identité de la personne passant l'examen.

Si vous voulez que le dirigeant d'une personne morale ou le directeur d'une entreprise soit ajouté à votre dossier ou si vous souhaitez obtenir une deuxième copie de la lettre de confirmation de la demande fournie par le MTO, vous devrez communiquer avec :

Si vous devez ajouter à votre dossier un dirigeant ou un administrateur ou si vous avez besoin d'un deuxième exemplaire de la lettre de confirmation de la demande fournie par le MTO, vous devez communiquer avec le [Bureau des sanctions et des enquêtes concernant les transporteurs](#).

Responsabilités relatives à l'IUVU

Aux fins de l'IUVU, un exploitant (transporteur) est la personne ou l'entreprise responsable de l'exploitation d'un véhicule utilitaire. Le transporteur est responsable de ce qui suit :

- la conduite du conducteur;
- le bon état mécanique du véhicule;
- le transport de biens ou de passagers dans le véhicule.

Le transporteur n'est pas nécessairement le propriétaire du véhicule, mais il doit détenir un certificat d'IUVU valide lorsqu'il utilise des véhicules loués.

Les transporteurs sont responsables de tous les conducteurs et de tous les véhicules qu'ils exploitent. Par exemple, ces responsabilités comprennent :

- engager des conducteurs qualifiés et titulaires d'un permis;
- vérifier le travail des conducteurs sur le plan de la sécurité, y compris leurs heures de service;
- régler les problèmes de sécurité posés par les conducteurs après que ces problèmes auront été relevés;
- garder les véhicules en bon état en tout temps;
- veiller à la sécurité des chargements;

- faire en sorte que les inspections quotidiennes, semestrielles et annuelles soient effectuées;
- conserver les dossiers (p. ex., les réparations aux véhicules, le kilométrage annuel, les rapports annuels d'inspection, etc.);
- aviser le Ministère de tout changement, comme l'adresse et les numéros de téléphone, les données sur le parc de véhicules, le kilométrage, les changements au sein de la direction de l'entreprise, etc.

Entre autres exigences législatives fédérales et provinciales, en vertu du [Code de la route](#), les transporteurs doivent respecter toutes les lois et tous les règlements afin de pouvoir exploiter une entreprise en Ontario. Le non-respect de ces lois et règlements peut entraîner des sanctions ou la perte des privilèges d'exploitation.

Demande de certificat d'IUVU

Pour présenter une demande de certificat d'IUVU, un transporteur doit remplir le formulaire « Demande de certificat d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire » et payer les droits requis de 250,00 \$. Les transporteurs peuvent imprimer le [formulaire de demande et les lignes directrices](#).

Ou en s'adressant au [Bureau des sanctions et des enquêtes concernant les transporteurs](#)

Exigences relatives à la présentation d'une demande de certificat d'IUVU

Des renseignements sur le transporteur, comme :

- le type d'entreprise,
- le nom de ses dirigeants, de ses administrateurs et de ses partenaires,
- la taille du parc de véhicules,
- le kilométrage parcouru, et
- la signature officielle

À la fin du processus de demande, les nouveaux requérants devront passer un examen écrit sur l'IUVU. Les nouveaux demandeurs en Ontario doivent réussir cet examen avant de se voir délivrer un certificat d'IUVU et de pouvoir circuler sur les routes de l'Ontario.

D'autres documents (p. ex., les articles de constitution en société, le permis principal d'entreprise) pourraient être demandés aux nouveaux requérants.

Le certificat d'IUVU sera posté au transporteur après que le Ministère aura reçu la demande remplie et l'aura traitée.

Renouvellement de votre certificat d'IUVU

Une date d'échéance est attribuée au certificat d'IUVU. Les nouveaux demandeurs de certificat d'IUVU se verront préciser une date d'expiration au moment de la délivrance du document.

Les utilisateurs devront renouveler leur certificat annuellement, sauf les utilisateurs qui ont une cote de sécurité des transporteurs « Acceptable » ou « Excellente ». Ces derniers devront renouveler leur certificat tous les deux ans.

Les utilisateurs recevront un avis d'expiration 60 jours avant la date d'expiration. Un transporteur qui ne renouvelle pas son certificat avant la date d'expiration est passible d'une amende et éventuellement d'un emprisonnement, conformément au [paragraphe 21\(2\) du Code de la route](#), si l'un ou plusieurs de ses véhicules utilitaires roulent sur les routes de l'Ontario.

Grille Tarifaire

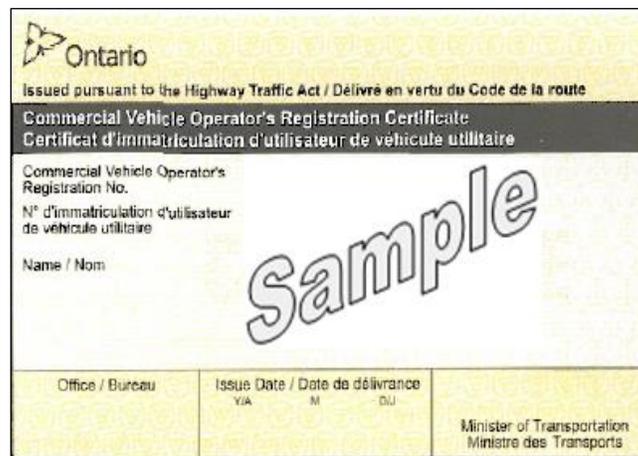
250 \$	1) Demande et délivrance d'un certificat original d'IUVU 2) Remise en vigueur d'un certificat d'IUVU qui n'est plus valide depuis plus de 12 mois 3) Remise en vigueur d'un certificat d'IUVU échu après sa date d'expiration
32 \$	Examen écrit sur le système d'IUVU
50 \$	Renouvellement annuel d'un certificat

Fonctionnement du système d'IUVU

Le système d'IUVU permet de vérifier le dossier d'un transporteur sur une période de deux ans. L'information conservée dans ce système informatisé et automatisé comprend :

- des renseignements sur le transporteur;
- les déclarations de culpabilité;
- les accidents à signaler;
- les inspections de sécurité de la CVSA;
- les interventions du Ministère (c.-à-d. les lettres, les entrevues, les vérifications et les sanctions).

Le certificat d'IUVU identifie le transporteur et comprend un numéro d'identification unique à neuf chiffres. Le certificat (ou une photocopie) doit être conservé dans chaque véhicule utilitaire exploité en vertu de ce certificat. Les transporteurs doivent présenter le certificat si un agent d'application des lois du MTO ou un policier le leur demande à des fins d'inspection.



The image shows a sample form for a Commercial Vehicle Operator's Registration Certificate. The form is yellow and black. At the top left is the Ontario logo. Below it, the text reads: "Issued pursuant to the Highway Traffic Act / Délivré en vertu du Code de la route". The main title is "Commercial Vehicle Operator's Registration Certificate" and "Certificat d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire". Below this, there are fields for "Commercial Vehicle Operator's Registration No." and "N° d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire", and "Name / Nom". A large "Sample" watermark is overlaid on the form. At the bottom, there are fields for "Office / Bureau", "Issue Date / Date de délivrance" (with sub-fields for Y/A, M, and DU), and "Minister of Transportation / Ministre des Transports".

Territoires de l'extérieur du Canada

Les transporteurs qui exploitent en Ontario des véhicules utilitaires immatriculés à l'extérieur du Canada doivent demander et obtenir un certificat d'IUVU.

Location

Dans le cas d'une location, si le certificat d'IUVU n'est pas conservé dans le véhicule, le numéro d'IUVU du véhicule et celui du locataire doivent figurer au contrat. Une preuve documentée de la location doit aussi être conservée dans le véhicule.

Erreur dans les dossiers d'IUVU

En vertu du *Code de la route*, le transporteur doit aviser le Ministère de tout changement à la direction de la société (administrateurs, dirigeants ou associés), de nom ou d'adresse du transporteur, dans les 15 jours de ce changement. Il n'est pas nécessaire de signaler un changement d'actionnaire.

Le Code de la route exige que les transporteurs déclarent au Ministère dans les 15 jours, et sur demande, le nombre de véhicules composant leur parc lorsque celui-ci augmente ou diminue de plus de 20 % par rapport à la dernière déclaration, et les données relatives aux déplacements. Si le nombre de véhicules composant le parc ou le taux de déplacements fluctue pendant l'année, le taux moyen de déplacements au Canada des véhicules du parc exploités en tout ou en partie en Ontario doit être déclaré. **Le non-respect de cette exigence peut entraîner des sanctions pour le transporteur comme condition de la conservation du certificat d'IUVU.**

Un nouveau certificat sera délivré **seulement** en cas de changement dans le nom de l'utilisateur, ou si un remplacement est exigé parce que le certificat a été perdu ou endommagé, par exemple. Tout changement de nom doit être accompagné des pièces justificatives adéquates et légalement valides.

Dirigeants/administrateurs

S'il survient un changement à la composition de la direction ou du conseil d'administration du transporteur, ce dernier doit communiquer avec le [Bureau des sanctions et des enquêtes concernant les transporteurs](#) afin qu'un formulaire de demande de mise à jour de certificat d'IUVU lui soit envoyé.

Taille du parc ou kilométrage

S'il survient un changement à la taille du parc ou au nombre de kilomètres parcourus, l'utilisateur doit communiquer avec le [Bureau des sanctions et des enquêtes concernant les transporteurs du MTO](#) afin qu'un formulaire de demande de mise à jour de certificat d'IUVU lui soit envoyé.

Note : Les changements à la taille du parc et au kilométrage ne sont pas saisis automatiquement dans le système d'immatriculation des véhicules de la province (par exemple, le renouvellement de la plaque d'immatriculation, l'achat ou la suppression d'un permis).

Nom/adresse

Les changements dans le nom ou l'adresse d'un particulier peuvent être apportés dans un bureau de délivrance de permis de conduire et d'immatriculation de véhicule par le système d'immatriculation de véhicules.

Le changement d'adresse d'une entreprise peut être effectué dans un bureau de délivrance de permis de conduire et d'immatriculation de véhicule.

Le changement de raison sociale d'une entreprise doit être fait par le Bureau d'administration et de soutien – permis et immatriculation, par la poste à : 2680, rue Keele, Downsview (Ontario) M3M 3E6, ou par téléphone au 416 235-2999.

Note : Un nouveau certificat d'IUVU est délivré en cas de changement de nom, mais pas pour un changement d'adresse.

Parc de véhicules du transporteur

Tous les camions (y compris les camions loués ou en propriété propre) dont le poids brut ou le poids brut enregistré est supérieur à 4 500 kg, tous les dépanneuses et tous les autobus doivent être déclarés comme faisant partie du parc de véhicules du transporteur. (Un autobus est un véhicule automobile conçu pour transporter dix passagers ou plus, à l'exclusion du conducteur.) Les remorques et les avant-trains à sellette ne sont pas réputés faire partie du parc de véhicules.

Le parc comprend :

tous les camions et autobus faisant partie du parc d'un transporteur, exploités en Ontario et immatriculés en Ontario, aux États-Unis ou au Mexique.

Le parc ne comprend pas :

- tout camion ou autobus faisant partie du parc d'un transporteur et immatriculé dans une **autre** province ou dans un territoire canadien;
- tout camion ou autobus faisant partie du parc d'un transporteur qui ne se déplace JAMAIS en Ontario;
- toute remorque ou tout avant-train à sellette faisant partie du parc d'un transporteur.
- Données sur le parc et le kilométrage

Le *Code de la route* exige que les transporteurs déclarent au Ministère dans les 15 jours, et sur demande, le nombre de véhicules composant leur parc lorsque celui-ci augmente ou diminue de plus de 20 % par rapport à la dernière déclaration, et les données relatives aux déplacements. Si le nombre de véhicules composant le parc ou le taux de déplacements fluctue pendant l'année, le taux moyen de déplacements au

Canada des véhicules du parc exploités en tout ou en partie en Ontario doit être déclaré.

Les transporteurs doivent conserver au dossier les données sur le kilométrage parcouru par les camions et les autobus de leur parc (pendant une période pouvant aller jusqu'à 24 mois). Ces dossiers doivent être conservés séparément (c.-à-d. un dossier sur le kilométrage des camions et un autre sur celui des autobus).

Les transporteurs doivent déclarer tout changement important à ce qui suit :

- kilométrage total parcouru en Ontario;
- kilométrage total parcouru dans toutes les autres provinces et dans les territoires canadiens;
- kilométrage total parcouru à l'extérieur du Canada.

Note : Pour obtenir de plus amples renseignements sur le calcul du nombre de véhicules composant le parc et du taux de déplacements, veuillez [consulter le Bureau des sanctions et des enquêtes concernant les transporteurs](#).

Résumés de dossiers d'IUVU

Un résumé de dossier d'IUVU est un document qui contient des renseignements sur un transporteur et sur son rendement au titre de la sécurité. Trois résumés de dossiers d'IUVU sont disponibles :

- Un **résumé de dossier d'IUVU destiné au public (niveau I)** est un document d'une page que le public peut consulter et qui résume le dossier d'un transporteur au cours des deux dernières années.
- Un **résumé de dossier d'IUVU du transporteur (niveau II)** ne peut être consulté que par le transporteur ou son agent autorisé et comprend un résumé des données sur deux ans de même que des données détaillées sur les accidents, les déclarations de culpabilité et les inspections sur une période de cinq ans.
- Un **résumé de dossier d'IUVU du conducteur** est un dossier portant sur cinq ans qui comprend les accidents ayant entraîné une déclaration de culpabilité du conducteur pour une question de sécurité, les déclarations de culpabilité et les inspections du conducteur (alors qu'il conduit un véhicule utilitaire en Ontario seulement). L'état du permis de conduire et la date du prochain examen médical y figurent aussi.

Résumé du dossier d'IUVU du transporteur (niveau II)

Les accidents, les déclarations de culpabilité et les inspections figurent comme suit dans un résumé de dossier d'IUVU du transporteur (niveau II) :

Accidents

Le MTO obtient de la police une description des accidents devant être déclarés et survenus en Ontario. Les accidents à déclarer et survenus dans une autre province ou un territoire canadien sont déclarés par les organismes responsables de ces provinces ou territoires par l'intermédiaire d'un système pancanadien d'échange de données. Pour ce qui est des accidents survenus à l'extérieur de l'Ontario, seuls ceux survenus après le 1^{er} avril 2007 figureront au résumé du transporteur. Un « accident à déclarer » doit avoir causé des dommages évalués à plus de 2 000 \$ ou une blessure.

Des points sont portés au dossier à l'égard d'un accident. Le nombre de points est fonction de la gravité de l'accident et d'autres renseignements figurant au rapport d'accident. Le rapport peut aussi comprendre des renseignements sur les accusations portées.

Les accidents pour lesquels aucune irrégularité ni aucun défaut au véhicule ne sont notés dans le rapport de police figurent au dossier d'IUVU du transporteur, mais n'entraînent pas l'ajout de points au dossier (c.-à-d. qu'aucun point n'est porté au dossier). Les accidents déclarés à un centre de déclaration des accidents (auto

déclaration) sont aussi compris dans le dossier du transporteur et peuvent entraîner l'ajout de points.

Déclarations de culpabilité

Un agent de police peut porter une accusation contre un conducteur ou un transporteur. Les déclarations de culpabilité résultant d'accusations portées contre un conducteur ou un transporteur sont inscrites au dossier d'IUVU du transporteur et des points sont portés au dossier en fonction de la gravité.

Le MTO reçoit les condamnations pour des infractions survenues dans d'autres provinces ou des territoires canadiens par l'intermédiaire d'un système pancanadien d'échange de données. Seules les condamnations signifiées dans d'autres provinces ou des territoires canadiens après le 1^{er} avril 2007 figureront au résumé du transporteur (niveau II).

Inspections

Un agent peut procéder à l'inspection d'un véhicule utilitaire. Les inspections sont menées conformément aux normes de l'Alliance pour la sécurité des véhicules utilitaires (CVSA); ces normes sont appliquées partout en Amérique du Nord. Une inspection peut mener aux constatations suivantes :

- déficiences;
- déficiences pouvant entraîner une mise hors service;
- déficiences importantes pouvant mener à la mise à la fourrière du véhicule.

Les catégories d'inspection du conducteur ou du véhicule qui ne répondent pas aux normes minimums sont considérées comme pouvant entraîner une mise hors service.

Lorsque les déficiences mécaniques excèdent le critère de déficience critique, le Ministère peut mettre le véhicule à la fourrière. Dans un tel cas, aucun point additionnel n'est ajouté au dossier d'IUVU. Toutefois, l'événement figure au dossier d'IUVU et pourrait entraîner une recommandation d'intervention contre le transporteur.

Les inspections CVSA de tous les niveaux menées par un agent où que ce soit au Canada après le 1^{er} avril 2007 figureront au résumé du transporteur, ce qui comprend les inspections réussies comme les inspections ayant conduit à la découverte de déficiences ou de déficiences pouvant entraîner une mise hors service.

L'Ontario inclut cinq niveaux d'inspections CVSA au résumé de dossier d'IUVU :

- Niveau 1 : Examen du véhicule et du conducteur (permis de conduire, certificats médicaux et heures de service).
- Niveau 2 : Ronde d'inspection du conducteur et du véhicule. (Les composants du véhicule faisant partie de l'inspection comprennent ceux qui peuvent être inspectés sans qu'on ait à aller physiquement sous le véhicule, de même que le permis de conduire du conducteur et ses heures de service.)
- Niveau 3 : Inspection du permis de conduire du conducteur, permis du véhicule, inspections annuelles et heures de service seulement.
- Niveau 4 : Inspections spéciales représentant un examen ponctuel d'un point précis concernant le conducteur ou le véhicule.
- Niveau 5 : Inspection du véhicule seulement sans la présence du conducteur.

Vérifications en entreprise

Les résultats d'une vérification en entreprise figureront au dossier. Une vérification menée à la demande du transporteur sera notée au dossier comme une vérification volontaire.

Interventions et sanctions du Ministère

Les interventions et sanctions du Ministère comprennent des lettres d'avertissement envoyées au transporteur, des entrevues, des vérifications et des sanctions relatives au nombre de véhicules composant le parc, la saisie de plaques d'immatriculation, la suspension ou l'annulation des privilèges d'exploitation du transporteur.

Points

Les points portés au dossier à la suite d'accidents sont fondés sur la gravité (dommages matériels, blessures ou décès) et sur les déficiences ou les fautes du conducteur (défaut du véhicule, faute du conducteur, état du conducteur) et notés dans le rapport d'accident rédigé par le policier ou indiqués dans un rapport d'accident provenant d'une autre province ou d'un territoire canadien.

Les accidents dont la cause ne repose pas sur une faute du conducteur ou sur une déficiences du véhicule figureront au dossier d'IUVU du transporteur, mais aucun point ne leur sera attribué.

Tableau de pondération des accidents

GRAVITÉ	SANS FAUTE DU CONDUCTEUR Facteur = 0	AVEC FAUTE DU CONDUCTEUR Facteur = 2
Dommmages matériels (Facteur = 1)	0	2
Préjudice corporel (Facteur = 2)	0	4
Blessure mortelle (Facteur = 3)	0	6

Les points correspondant aux déclarations de culpabilité figurent au tableau des codes de déclaration de culpabilité. Une valeur pondérée est attribuée aux déclarations de culpabilité relatives à la sécurité. Les déclarations de culpabilité d'ordre administratif figurent au dossier d'IUVU, mais sont pondérées à zéro. (Pour obtenir un exemplaire complet du Tableau des codes des déclarations de culpabilité, s'adresser au [Bureau des sanctions et des enquêtes concernant les transporteurs.](#))

Les points portés au dossier à la suite d'une inspection sont fondés sur les déficiences pouvant entraîner une mise hors service. Un point est porté au dossier pour la première catégorie inspectée ayant mené à la découverte d'une déficience pouvant entraîner la mise hors service et par unité, et deux points sont portés au dossier pour chaque catégorie subséquente ayant mené à la découverte, sur la même unité, d'une déficience pouvant entraîner la mise hors service. Chaque véhicule d'une combinaison de véhicules est compté comme une unité. Le conducteur est lui aussi compté comme une unité, mais pas le coconducteur. Les déficiences mécaniques sont regroupées en 15 catégories d'inspection et il y a deux catégories d'inspection pour les conducteurs.

Défectuosités du véhicule

Système de freins	Cadre de châssis	Phares, feux et réflecteurs
Système d'échappement	Pneus	Attelage
Système d'alimentation en carburant	Roues/jantes	Arrimage des cargaisons
Direction	Carrosserie	Sorties de secours et câblage (autobus seulement)
Suspension	Essuie-glace	Transport de marchandises dangereuses

Fautes du conducteur

Permis de conduire

Heures de service

Taux d'inspection pouvant entraîner une mise hors service

Il existe trois taux hors service : global, véhicule et conducteur.

Le taux global d'inspection pouvant entraîner une mise hors service est le pourcentage de toutes les inspections effectuées au cours de la période inscrite et ayant mené à la découverte de défauts pouvant entraîner une mise hors service. Par exemple, si un transporteur a fait l'objet de six inspections en 24 mois et que trois inspections ont mené à la découverte de défauts pouvant entraîner une mise hors service, le taux global de défauts pouvant entraîner une mise hors service est de 50 %.

Le taux de défauts pouvant entraîner une mise hors service du véhicule est le pourcentage de l'ensemble des inspections (à l'exception des inspections de niveau 3) qui ont mené à la découverte de défauts pouvant entraîner une mise hors service du véhicule. (Niveaux 1, 2 et 5)

Le taux de faute pouvant entraîner une suspension des privilèges du conducteur est le pourcentage de l'ensemble des inspections ayant mené à la découverte d'un état pouvant entraîner une suspension des privilèges du conducteur. (Niveaux 1, 2 et 3)

Dans tous les cas, on ne tient pas compte des inspections CVSA de niveau 4 dans le calcul des taux des défauts pouvant entraîner une mise hors service. Les taux de défauts pouvant entraîner une mise hors service figurent à la première page du résumé de dossier d'IUVU du transporteur. (Niveau II)

Évaluation du rendement d'un transporteur

Le système d'IUVU permet d'évaluer un transporteur en fonction des événements inscrits à son dossier relatif à l'IUVU, y compris les accidents, les déclarations de culpabilité du conducteur et du transporteur, les inspections CVSA et les résultats des vérifications en entreprise.

La cote attribuée aux transporteurs dont les véhicules sont immatriculés aux États-Unis est calculée en fonction des kilomètres parcourus en Ontario seulement et ne tient compte que des événements survenus en Ontario.

Interventions et sanctions

Grâce au taux global d'infraction, le système d'IUVU détermine automatiquement qu'un transporteur doit subir un examen lorsque son rendement au chapitre de la sécurité est faible.

Des interventions auprès du transporteur ou des sanctions seront envisagées en fonction de stades prédéterminés. Lorsqu'un de ces stades est atteint, le personnel du Ministère déterminera l'intervention appropriée.

Le registrateur adjoint des véhicules automobiles peut utiliser d'autres méthodes pour alerter le Ministère (p. ex., mise à la fourrière ou pertes de roues, amendes en souffrance ou non-conformité fréquente) et attirer son attention sur un transporteur.

Toutes les interventions et sanctions au dossier d'immatriculation UVU d'un transporteur sont imposées aux dirigeants de l'entreprise. Ainsi, la personne qui contrôle l'exploitation de l'entreprise du transporteur et qui en est responsable sera au fait des inquiétudes du ministère relatives au caractère sécuritaire de l'exploitation de l'entreprise. Le ministère s'attend à ce que cette personne prenne les mesures nécessaires pour remédier à la situation. Cette méthode s'est avérée très efficace pour améliorer le rendement des transporteurs sur le plan de la sécurité. Plus de 80 % des transporteurs ayant fait l'objet d'une intervention améliorent leur dossier, qui atteint alors une limite acceptable.

Sanctions

Une sanction est la mesure disciplinaire la plus sévère que le registrateur adjoint peut imposer. Elle peut prendre la forme d'une limitation du parc, d'une saisie des plaques d'immatriculation ou de la suspension ou de l'annulation des privilèges d'exploitation d'un transporteur. Les sanctions peuvent aussi entraîner l'attribution de la cote de sécurité « Inacceptable » au transporteur. Les sanctions imposées par le registrateur adjoint s'appliquent dans l'ensemble du pays. Dans le cadre de l'imposition d'une sanction, le transporteur aura la possibilité de démontrer pourquoi la sanction ne devrait pas lui être imposée.

Les transporteurs dont la limite globale relative à l'IUVU est supérieure à 100 % peuvent recevoir un avis de sanction. Le dirigeant de l'entreprise ou le représentant principal de celle-ci a la possibilité de démontrer au registrateur ou au registrateur adjoint des véhicules automobiles pourquoi ses privilèges d'exploitation de véhicules utilitaires au Canada ne devraient pas être révoqués, suspendus ou limités.

Les sanctions ayant été imposées peuvent être portées en appel auprès du :

Tribunal d'appel en matière de permis

20, rue Dundas Ouest

5^e étage

Toronto (Ontario) M5G 2C2

Téléphone :416 325-0209 ou 1 800 255-2214 (en Ontario)

Taux d'infraction

Le taux d'infraction est le pourcentage de points qu'un transporteur a accumulés par rapport aux limites maximums établies. La limite est le taux permis, exprimé en pourcentage, que le transporteur peut atteindre.

La limite d'un transporteur est le taux d'infraction maximum jugé acceptable pour ce transporteur précis. La limite de taux d'infraction n'est pas la même pour tous les transporteurs. On la calcule en fonction du nombre de véhicules et de conducteurs dans le parc de l'utilisateur et du kilométrage.(Par exemple, un transporteur qui a plus de véhicules et qui fait davantage de déplacements a une limite plus élevée qu'un petit transporteur.)

Les taux d'infraction s'accumulent en fonction des accidents, des déclarations de culpabilité et des inspections d'un transporteur sur une période mobile de 24 mois. Des points sont attribués à chaque événement, et si le transporteur dépasse sa limite de taux d'infraction, l'intervention et les sanctions sont appliquées de manière progressive.(Par exemple, un transporteur qui dépasse 35 pour cent de sa limite autorisée peut recevoir une lettre d'avertissement.)

Le système d'IUVU calcule les taux d'infraction du transporteur relatifs aux accidents et aux déclarations de culpabilité en fonction du nombre total de points accumulés sur une période mobile (maximale) de 24 mois comparativement aux limites établies pour le nombre de kilomètres parcourus par ce transporteur durant cette même période. Dans le cas des inspections, le nombre total de points accumulés dans une période donnée, jusqu'à un maximum de 24 mois, est comparé à la limite établie d'après le nombre de véhicules (conducteurs et véhicules) inspectés durant la même période. Ces limites individuelles sont ensuite combinées pour obtenir un taux d'infraction global dans lequel les accidents et les déclarations de culpabilité ont deux fois plus de poids que les inspections.

À mesure que de nouveaux événements et de nouveaux points sont enregistrés, les événements et les points datant de plus de 24 mois s'effacent. La formule repose sur une période de 24 mois ou sur le nombre de mois écoulés depuis l'ouverture du dossier

d'IUVU du transporteur, selon la période la plus courte. Le taux d'infraction est converti en pourcentage de la limite du transporteur. Des interventions et des sanctions appropriées du Ministère sont déclenchées par le système d'IUVU si un transporteur atteint divers niveaux de la limite qui lui a été fixée.

Note : Pour consulter le tableau détaillé des valeurs limites, les formules de calcul de la limite et des exemples de calculs du taux de déplacement en kilomètres, les taux d'infraction et les calculs des pourcentages des limites qui expliquent comment calculer le taux d'infraction, voir l'Annexe A.

Le registrateur adjoint peut utiliser son pouvoir discrétionnaire pour intervenir dans les cas où aucune intervention n'a été déclenchée par le système automatisé.

Évaluation de la sécurité des transporteurs

L'évaluation de la sécurité des transporteurs permet au public de connaître la cote attribuée aux exploitants de camions et d'autobus. Le registrateur adjoint des véhicules automobiles attribue une cote à un transporteur en fonction du dossier de sécurité de son entreprise, qui comprend :

- les accidents;
- les déclarations de culpabilité;
- les inspections;
- les vérifications en entreprise.

Le public peut consulter la cote de sécurité des transporteurs, qui fournit de l'information sur le rendement du transporteur à ce chapitre. Les compagnies d'assurance, les institutions financières et les expéditeurs peuvent prendre connaissance de la cote de sécurité d'un transporteur, ce qui les aide à prendre des décisions éclairées. Les transporteurs dont la cote de sécurité est bonne peuvent en faire la promotion auprès de clients potentiels, alors que ceux dont la cote est faible sont aisément identifiés.

Cotes de sécurité

Un transporteur peut obtenir une cote parmi les cinq cotes suivantes :

- Excellente
- Acceptable
- Acceptable – sans vérification
- Conditionnelle

- Inacceptable

Les transporteurs pour qui la vérification en entreprise s'est avérée « Acceptable » peuvent être admissibles à une cote de sécurité « Excellente » ou « Acceptable ». (Ne pas confondre cette vérification qui n'est qu'une étape du processus, avec la cote de sécurité elle-même.) Les transporteurs n'ayant pas fait l'objet d'une vérification ne seront cotés qu'en fonction de leur taux d'infraction quant à l'IUVU. La plus haute cote qu'un transporteur peut obtenir sans vérification est « Acceptable – sans vérification ».

Cote de sécurité Excellente

Un transporteur obtiendrait normalement la **cote de sécurité Excellente** s'il satisfait à toutes les conditions suivantes :

- le transporteur peut démontrer qu'il exploite son entreprise en Ontario depuis au moins 24 mois et détient un certificat d'immatriculation UVU;
- il conserve un taux global d'infractions équivalant à 15 % ou moins de la limite globale;
- il maintient aussi un taux d'accidents de 10 % ou moins de la limite d'accidents;
- il a fait l'objet d'une vérification et a obtenu d'excellents résultats.

Note : Une fois la cote de sécurité Excellente obtenue, le taux global d'infraction de l'exploitant quant à l'immatriculation UVU ne peut excéder 20 % et son taux d'infraction relatif aux accidents ne peut dépasser 15 %. À défaut, sa cote de sécurité sera révisée à la baisse.

Cote de sécurité Acceptable

Un transporteur obtiendrait normalement la **cote de sécurité Acceptable** s'il satisfait à toutes les conditions suivantes :

- le transporteur peut démontrer qu'il exploite son entreprise en Ontario depuis au moins six mois et détient un certificat d'immatriculation UVU;
- le niveau de rendement sur la route du transporteur doit être de 70 % ou moins de sa limite globale relative à l'immatriculation UVU;
- il a fait l'objet d'une vérification et a obtenu la note de passage.

Cote de sécurité Acceptable sans vérification

Un transporteur n'ayant pas fait l'objet d'une vérification recevrait normalement la **cote de sécurité Acceptable — sans vérification** s'il maintient un niveau de rendement sur la route de 70 % ou moins de sa limite globale relative à l'immatriculation UVU.

Cote de sécurité Conditionnelle

Un transporteur pourrait recevoir la **cote de sécurité Conditionnelle** si l'une ou l'autre des conditions suivantes se produit :

- si le niveau de rendement sur la route du transporteur est supérieur à 70 % de sa limite globale relative à l'immatriculation UVU;
- si le transporteur échoue la vérification de ses installations;
- à l'expiration de la suspension d'un permis ou de la saisie d'une plaque;
- si le niveau de rendement sur la route d'une personne ou d'une entreprise liée ou affiliée au transporteur est supérieur à 70 % de sa limite globale relative à l'immatriculation UVU ou que la vérification des installations est un échec.

Note : Pour passer d'une cote de sécurité Conditionnelle à une cote supérieure (c.-à-d. « Acceptable — sans vérification » ou « Acceptable »), l'exploitant doit conserver un niveau de rendement sur la route équivalent à 60 % de sa limite globale relative à l'immatriculation UVU.

Toutes les cotes Conditionnelles sont en vigueur pendant au moins six mois, sauf si le ministère envisage de réviser à la baisse la cote d'un transporteur, de Conditionnelle à Inacceptable. Lorsqu'une telle révision à la baisse est proposée, la cote antérieure peut être modifiée en tout temps. Pendant la période de six mois au cours de laquelle la cote Conditionnelle est attribuée au transporteur, on s'attend à ce qu'il détermine les éléments de son rendement qui lui ont valu la cote Conditionnelle et qu'il y apporte les correctifs nécessaires. Après cette période de six mois, le registrateur peut proposer une cote fondée sur le rendement du transporteur à ce moment-là.

Un échec lors d'une vérification peut aussi valoir la cote Conditionnelle à un transporteur. Dans un tel cas, le transporteur ne peut obtenir une cote supérieure pendant les six mois suivant l'attribution de la cote Conditionnelle. Il doit réussir une seconde vérification en vue d'obtenir une nouvelle cote.

Cotes de sécurité des transporteurs et niveaux normaux de rendement
RENDEMENT SUR LA ROUTE

Résultat global de la vérification	0 to 15 ¹ % de la limite	>15 to 70 ² % de la limite	>70 ² to 100% de la limite	>100 ³ % de la limite
80 % à 100 %	Excellente	Acceptable	Conditionnelle	Inacceptable
55% à < 80%	Acceptable	Acceptable	Conditionnelle	Inacceptable
0 à < 55%	Conditionnelle	Conditionnelle	Conditionnelle	Inacceptable
Aucune vérification	Acceptable – sans vérification	Acceptable – sans vérification	Conditionnelle	Inacceptable

Notes :

1. Pour que le transporteur puisse être admissible à la cote de sécurité Excellente, son taux global d'infractions ne doit pas être supérieur à 15 % de sa limite globale relative à l'immatriculation UVU et son taux d'accidents ne doit pas être supérieur à 10 % de sa limite d'accidents. La cote Excellente sera révisée à la baisse si le taux global d'infractions du transporteur est supérieur à 20 % de sa limite globale relative à l'immatriculation UVU ou si son taux d'accidents est supérieur à 15 % de sa limite d'accidents.
2. Pour être admissible à une révision à la hausse de sa cote, un transporteur à qui la cote Conditionnelle a été attribuée doit afficher un taux global d'infractions de 60 % ou moins de sa limite globale relative à l'immatriculation UVU.
3. La cote Inacceptable est attribuée à un transporteur pendant toute la durée d'une saisie, d'une suspension ou d'une annulation de plaque d'immatriculation.

Note : Les vérifications des installations ayant eu lieu il y a plus de 36 mois ne seront pas prises en compte pour l'obtention d'une cote de sécurité supérieure de niveau Acceptable ou Excellente. — Le résultat global de la vérification est exprimé comme suit :

Excellent — si le résultat global de l'évaluation est de 80 % et d'au moins 70 % pour tous les profils;

Passable — si le résultat global de l'évaluation est d'au moins 55 % et d'au moins 50 % pour tous les profils;

Échec — si le résultat global de l'évaluation est inférieur à 55 % ou inférieur à 50 % pour l'un des profils.

Transporteurs ayant excédé leur limite globale relative à l'immatriculation UVU

Lorsque le taux global d'infractions d'un transporteur est supérieur à sa limite globale (plus de 100 %), le système en avise le registrateur. Dans la plupart des cas, on envisagera alors l'application d'une sanction, comme la saisie, la suspension ou l'annulation de la plaque d'immatriculation.

On envisagera aussi d'attribuer la **cote de sécurité Inacceptable** au transporteur. Le registrateur peut aussi proposer que la cote du transporteur soit portée à Conditionnelle jusqu'à ce que la sanction soit appliquée. Le transporteur se voit attribuer la cote Inacceptable pendant la durée de la sanction.

Au terme de la sanction, la cote Conditionnelle est automatiquement attribuée. Aucune cote supérieure à Conditionnelle ne peut être attribuée à ce transporteur avant qu'une période de six mois ne se soit écoulée. Toutefois, pendant la période d'application de la cote Conditionnelle qui suit la sanction, le registrateur peut proposer s'il y a lieu l'attribution de la cote Inacceptable, même si la période de six mois n'est pas terminée.

Cotes de sécurité des nouveaux transporteurs

Lorsqu'un transporteur demande un certificat d'IUVU, la **cote « Acceptable – sans vérification »** est normalement proposée. Aucune cote n'est attribuée au nouveau transporteur pendant ses 40 premiers jours d'exploitation, durant lesquels la cote est proposée, et jusqu'à ce qu'elle entre en vigueur.

La cote de la plupart des transporteurs au cours de leurs six premiers mois d'activités restera au niveau « Acceptable – sans vérification ». Toutefois, si un transporteur accumule des points à son dossier d'IUVU ou échoue à une vérification, sa cote peut être révisée à la baisse, soit « Conditionnelle » ou « Inacceptable ».

Contestation d'une cote de sécurité proposée

Un transporteur peut envoyer au registrateur une contestation écrite de sa cote de sécurité proposée. Cette contestation écrite peut comprendre des dossiers ainsi que des propositions. Après avoir reçu un avis relatif à une cote de sécurité proposée, le transporteur dispose de 30 jours pour envoyer au registrateur sa contestation écrite à l'adresse indiquée dans l'avis.

Le registrateur attribuera une cote de sécurité après avoir analysé toutes les propositions et tous les dossiers contenus dans la contestation écrite. La cote de sécurité attribuée peut être celle qui avait été proposée ou peut être une cote différente. Cette attribution ne peut faire l'objet d'un appel.

Report d'une cote de sécurité

Un transporteur peut rechercher une révision à la hausse de sa cote et obtenir la cote Acceptable ou Excellente en demandant une vérification. S'il échoue la vérification, le registrateur proposera la cote de sécurité Conditionnelle.

Les transporteurs qui ont demandé une vérification et qui l'ont échouée, mais dont le taux global d'infractions est de 50 % ou moins peuvent demander **le report de leur cote de sécurité** en contestant la cote Conditionnelle proposée. Le registrateur peut reporter la cote Conditionnelle proposée pendant une période maximale de un an si le transporteur satisfait aux conditions suivantes :

- le transporteur doit soumettre une contestation dans laquelle il s'engage par écrit à remédier aux déficiences découvertes lors de la vérification;
- il doit accepter de se soumettre à une autre vérification dans l'année qui suit l'avis relatif à la cote Conditionnelle proposée.

Si le transporteur satisfait à ces conditions, le registrateur peut reporter l'attribution de la cote Conditionnelle pendant une période pouvant atteindre un an.

La cote Conditionnelle peut être attribuée immédiatement si l'une ou l'autre ou plusieurs des conditions suivantes s'appliquent :

- le taux global d'infractions du transporteur est supérieur à 50 % de sa limite globale relative à l'immatriculation UVU;
- six mois se sont écoulés et le transporteur n'a pas encore demandé une nouvelle vérification;
- le transporteur échoue la nouvelle vérification;
- une année s'est écoulée et le transporteur n'a pas fait l'objet d'une nouvelle vérification ou n'attend pas une vérification prévue.

Une cote Acceptable ou Excellente, s'il y a lieu, sera attribuée immédiatement si le transporteur réussit la vérification ou obtient une excellente note à la vérification.

Limite de points d'accidents

Pour chaque transporteur, on calcule une limite de points d'accidents qui repose sur les « kilomètres parcourus chaque mois » au Canada (en Ontario pour les transporteurs immatriculés aux États-Unis) par tous les véhicules utilitaires exploités en vertu du

certificat d'IUVU du transporteur. Ainsi, tous les transporteurs parcourant le même nombre de kilomètres auront la même « limite de points d'accidents ». À partir de l'analyse des taux d'infraction en matière d'accidents d'un vaste échantillon de transporteurs, on a établi une courbe de limites qui détermine les transporteurs ayant des taux d'accidents inacceptables par rapport aux autres transporteurs parcourant un nombre similaire de kilomètres.

Formule de calcul de la limite de points d'accidents :

	Pour un taux de déplacements R <120 000 km/mois	Pour un taux de déplacements R = ou >120 000 km/mois
Limite de points d'accidents	$T_{col} = (1,363 \times R^{0,217}) \times (n \div 24)$	$T_{col} = (0,000144 \times R) \times (n \div 24)$

Où : T_{col} = limite de points d'accidents

R = taux de déplacements (km/mois)

n = nombre de mois dans la période d'analyse (maximum de 24)

Pour simplifier les choses, nous avons calculé et présenté les limites de points d'accidents dans un tableau de référence. Voir l'Annexe B pour le Tableau des limites. (Autrement, les calculs ci-dessus exigent une calculatrice scientifique.)

Limite de points de déclarations de culpabilité

Pour chaque transporteur, on calcule une limite de points de déclarations de culpabilité qui repose sur les « kilomètres parcourus chaque mois » au Canada (en Ontario pour les transporteurs immatriculés aux États-Unis) par tous les véhicules utilitaires exploités en vertu du certificat d'IUVU du transporteur. Ainsi, tous les transporteurs parcourant le même nombre de kilomètres auront la même « limite de points de déclarations de culpabilité ». À partir de l'analyse des taux d'infraction en matière de déclarations de culpabilité d'un vaste échantillon de transporteurs, on a établi une courbe de limite qui détermine les transporteurs ayant des taux de déclarations de culpabilité inacceptables par rapport aux autres transporteurs parcourant un nombre similaire de kilomètres.

Formule de calcul de la limite de points de déclaration de culpabilité :

	Pour un taux de déplacements R <120 000 km/mois	Pour un taux de déplacements R = ou >120 000 km/mois
Limite de points de déclaration de culpabilité	$T_{con} = (2,54 \times R^{0,235}) \times (n \div 24)$	$T_{con} = (0,000331 \times R) \times (n \div 24)$

Où : T_{con} = limite de points de déclaration de culpabilité

R = taux de déplacements (km/mois)

n = nombre de mois dans la période d'analyse (maximum de 24)

Pour simplifier les choses, nous avons calculé et présenté les limites de points de déclarations de culpabilité dans l'Annexe B.

Limite de points d'inspection

Pour chaque transporteur, on calcule une limite de points d'inspection à partir de la fréquence des inspections de la CVSA. Le nombre d'« unités » inspectées est déterminé en ajoutant le nombre total de véhicules inspectés au nombre total de conducteurs inspectés. Ainsi, tous les transporteurs dont le nombre d'unités inspectées est le même auront la même limite de points d'inspection. À partir de l'analyse des taux d'infraction en matière d'inspection d'un vaste échantillon de transporteurs, on a établi une courbe de limites qui détermine les transporteurs ayant des taux inacceptables de « mise hors service » lors d'inspections de la CVSA par rapport aux autres transporteurs ayant un nombre similaire d'unités inspectées.

Formule de calcul de la limite de points d'inspection :

	Pour un nombre « U » d'unités inspectées
Limite de points d'inspection	$T_{ins} = 7,789 + 0,139 \times U$

Où : T_{ins} = points d'inspection

U = nombre d'unités inspectées dans la période d'analyse

Pour simplifier les choses, nous avons calculé et présenté les limites de points d'inspection dans l'Annexe B.

Annexe A – Formule d'IUVU

Calculs d'IUVU

Comment calcule-t-on le taux de déplacements mensuels d'un transporteur?

Le taux de déplacements mensuels d'un transporteur au Canada au cours d'une période donnée sert à déterminer la limite de points d'accidents et de déclarations de culpabilité. Les utilisateurs doivent déclarer tout changement important dans leur taux de déplacements. Par conséquent, la détermination du taux d'accidents ou de déclarations de culpabilité/infraction du transporteur peut englober des périodes qui comprennent de multiples évaluations. Voici la méthode de calcul utilisée pour établir le taux de déplacements mensuels.

1. Le transporteur calcule le nombre total de véhicules automobiles utilitaires exploités en Ontario en vertu du certificat d'IUVU du transporteur.

- Inclure les véhicules tracteurs immatriculés en Ontario possédés, loués ou loués à bail par l'utilisateur et immatriculés en Ontario exploités sous contrat avec le propriétaire ou les utilisateurs.
- Inclure les véhicules tracteurs immatriculés aux États-Unis ou au Mexique exploités en Ontario.
- Exclure les véhicules tracteurs exploités par l'utilisateur immatriculés dans d'autres provinces ou territoires canadiens.
- Exclure toutes les remorques.

Par exemple :

Robert possède 10 tracteurs routiers, dont huit sont immatriculés en Ontario et deux au Manitoba. Il loue cinq camions, tous immatriculés en Ontario. Il emploie également cinq propriétaires exploitants, qui ont tous des plaques de l'Ontario. Le nombre total de véhicules utilitaires que Robert exploite en vertu de son certificat d'IUVU est :

$8 + 5 + 5 = 18$ véhicules utilitaires.

2. Calculer le kilométrage total parcouru par le parc de véhicules au Canada, selon des périodes précises qui reflètent différents taux de déplacements au Canada.

Le kilométrage total parcouru pendant une période de temps donnée au Canada par le parc du transporteur divisé par le nombre de mois de la période donne le taux de déplacements mensuels au Canada (km/mois).

Par exemple :

Période 1 :(du 2010 07 01 au 2010 12 31) – 6 mois

Kilométrage total parcouru en Ontario par le parc de 18 véhicules = 516 000 km

Kilométrage total parcouru dans le reste du Canada par le parc de 18 véhicules = 324 000 km

Kilométrage total parcouru à l'extérieur du Canada par le parc de 18 véhicules = 216 000 km

Taux de déplacements mensuels au Canada = $(516\ 000 + 324\ 000)$ km/mois \div 6
= 140 000 km/mois

Période 2 :(du 2010 01 01 au 2011 06 30) – 18 mois

Kilométrage total parcouru en Ontario par le parc de 18 véhicules = 1 296 000 km.

Kilométrage total parcouru dans le reste du Canada par le parc de 18 véhicules = 324 000 km

Kilométrage total parcouru à l'extérieur du Canada par le parc de 18 véhicules = 1 944 000 km

Taux de déplacements mensuels au Canada = $(1\ 296\ 000 + 324\ 000)$ km/mois \div 18 = 90 000 km/mois

Comment le taux d'accidents-infractions et le pourcentage de la limite sont-ils calculés?

En utilisant les données recueillies dans les rapports de police relatifs aux accidents, des points d'inaptitude sont attribués pour les accidents, selon le tableau de pondération des accidents.

Un accident est considéré comme présentant des « irrégularités » si la déclaration d'accident indique une mention autre que « normal » dans l'état du véhicule (champs 31 et 32), le comportement du conducteur (champs 33 et 34) ou l'état du conducteur (champs 35 et 36).

Par exemple :

Un transporteur qui a un taux de déplacements de 144 000 km/mois durant la période 1 (six mois) et de 90 000 km/mois durant la période 2 (18 mois) a eu les quatre accidents suivants dans les 24 derniers mois (cette période ne comprend pas les 30 derniers jours) :

- un accident impliquant des dégâts matériels et aucune irrégularité durant la période 1 (0 point)
- un accident impliquant une blessure et une irrégularité durant la période 1 (4 points)
- un accident impliquant un décès et aucune irrégularité durant la période 2 (0 point)
- un accident impliquant des dégâts matériels et une irrégularité durant la période 2 (2 points)

Le taux d'accidents-infractions est calculé comme suit :

Étape 1 :

Calculer le total des points d'accidents dans chaque période.

Période 1 : $0 + 4 = 4$ (total des points d'accidents dans la période 1)

Période 2 : $0 + 2 = 2$ (total des points d'accidents dans la période 2)

Étape 2 :

Déterminer la limite de points d'accidents pour chaque taux de déplacements, pendant une période de 24 mois. Consulter le Tableau des limites (voir l'Annexe B) pour déterminer les limites de points pendant une période de 24 mois pour un transporteur dont le taux de déplacements s'élève à 140 000 km/mois et 90 000 km/mois.

Taux 1 : À 140 000 km/mois, la valeur limite de points d'accidents est de 20,16 pendant une période de 24 mois.

Taux 2 : À 90 000 km/mois, la valeur limite de points d'accidents est de 16,20 pendant une période de 24 mois.

Étape 3 :

Calculer au prorata le nombre de points pendant une période de 24 mois en fonction du nombre de mois dans chaque période pour déterminer la limite pour cette période.

Limite de points d'accidents dans la période 1 = $20,16 \times (6 \div 24) = 5,04$ points.

Limite de points d'accidents dans la période 2 = $16,20 \times (18 \div 24) = 12,15$ points.

Étape 4 :

Pour calculer le pourcentage de la limite pour chaque période, diviser les points attribués dans la période par la limite des points d'accidents (x 100 %).

Période 1 : Pourcentage de la limite = $100 \% \times (4 \div 5,04) = 79,37 \%$.

Période 2 : Pourcentage de la limite = $100 \% \times (2 \div 12,15) = 16,46 \%$.

Étape 5 :

Pour calculer le taux d'accidents-infractions global pour la période de 24 mois, il faut le répartir proportionnellement à la durée de chaque période.

$$\begin{aligned} \text{Taux d'accidents-infractions global (période de 24 mois)} &= (79,37 \% \times 6) + (16,46 \% \times 18) \div 24 \\ &= (476,22 \% + 296,28 \%) \div 24 \\ &= \mathbf{32,19 \%} \end{aligned}$$

Comment le taux de déclarations de culpabilité-infractions et le pourcentage de la limite sont-ils calculés?

Le système d'IUVU assigne des points aux déclarations de culpabilité liées à des questions de sécurité conformément au Tableau des codes de déclaration de culpabilité.

Pour obtenir une copie du Tableau des codes de déclarations de culpabilité, s'adresser au [Bureau des sanctions et des enquêtes concernant les transporteurs](#)

Par exemple :

Le même transporteur décrit précédemment avec des taux de déplacements mensuels de 140 000 km/mois (période 1) et de 90 000 km/mois (période 2) a également eu les quatre déclarations de culpabilité suivantes dans les 24 derniers mois (cette période ne comprend pas les 30 derniers jours) :

- omission de remplir le journal de bord durant la période 1 (3 points)
- poids excessif – double essieu au-dessus de 2 000 kg dans la période 2 (3 points)
- conduite du véhicule – plaques non visibles dans la période 2 (0 point)
- faute liée à l'inspection, la réparation ou l'entretien conformément à la norme dans la période 2 (2 points)

Le taux de déclarations de culpabilité-infractions serait calculé comme suit :

Étape 1

Calculer tous les points de déclarations de culpabilité dans chaque période.

Période 1 : 3 (total des points de déclarations de culpabilité durant la période 1)

Période 2 : $3 + 0 + 2 = 5$ (total des points de déclaration de culpabilité durant la période 2)

Étape 2

Déterminer la limite permise des points de déclarations de culpabilité pour chaque taux de déplacement pendant une période de 24 mois. Consulter le Tableau des limites (voir l'Annexe B) pour déterminer la limite des points pendant une période de 24 mois pour un transporteur ayant un taux de déplacements de 140 000 km/mois et de 90 000 km/mois.

Taux 1 : À 140 000 km/mois, la limite permise des points de déclarations de culpabilité est de 46,34 pendant une période de 24 mois.

Taux 2 : À 90 000 km/mois, la limite permise des points de déclarations de culpabilité est de 37,07 pendant une période de 24 mois.

Étape 3

Répartir les points permis pendant une période de 24 mois selon le nombre de mois dans chaque période.

Points permis dans la période 1 = $46,34 \times (6 \div 24) = 11,59$ points.

Points permis dans la période 2 = $37,07 \times (18 \div 24) = 27,80$ points.

Étape 4

Pour calculer le pourcentage de la limite pour chaque période, diviser les points attribués dans la période par les points permis.

Période 1 : Pourcentage de la limite = $\frac{3}{11,59} \times 100 \% = 25,88 \%$.

Période 2 : Pourcentage de la limite = $\frac{5}{27,80} \times 100 \% = 17,99 \%$.

Étape 5

Pour calculer le taux global de déclarations de culpabilité-infractions pour la période de 24 mois, le répartir selon la durée de chaque période.

Taux global de déclarations de culpabilité-infractions (période de 24 mois)

$$= (25,88 \% \times 6) + (17,99 \% \times 18) \div 24$$

$$= (155,28 \% + 323,82 \%) \div 24$$

$$= \mathbf{19,96 \%}$$

Comment le « nombre d'unités inspectées » pour une inspection de CVSA est-il calculé?

La limite de points d'inspection varie selon le nombre d'unités inspectées, par opposition à la variation avec le taux de déplacements en kilomètres, qui sert à calculer les limites d'accidents et de déclarations de culpabilité. Le nombre d'unités inspectées est la somme de tous les véhicules et conducteurs inspectés dans toutes les inspections effectuées au cours de la période d'analyse.

Par exemple :

Inspection de niveau 1, 2 ou 4, tracteur et 1 semi-remorque (3 unités inspectées – 2 véhicules, 1 conducteur)

Inspection de niveau 3, sans défektivité du véhicule indiquée, camion porteur, avant-train à sellette et semi-remorque (1 conducteur inspecté)

Inspection de niveau 5, tracteur et semi-remorque (2 véhicules inspectés)

Comment le taux d'infractions aux inspections et le pourcentage de la limite sont-ils calculés?

Le système d'IUVU assigne des points aux catégories d'inspection CVSA entraînant la mise hors service établies par la CCMTA. Un point est attribué pour chaque catégorie qui entraîne une mise hors service, pour une unité. Si l'inspection décèle de multiples catégories entraînant une mise hors service pour un véhicule (ou conducteur), deux points sont attribués pour chacune de ces catégories additionnelles. On dénombre 15 véhicules et deux catégories de conducteur.

Les points hors service du conducteur sont pondérés à 68,75 pour cent des points entraînant la mise hors service du véhicule, selon l'étude « d'analyse prédictive » qui a indiqué une probabilité plus élevée d'accidents liés aux défektivités du véhicule qu'aux fautes du conducteur. Le taux d'infraction est le total des points (pondérés) attribués pour toutes les inspections, divisé par la limite de points d'inspection, et est exprimé en pourcentage de la limite.

Par exemple :

Supposons que l'utilisateur décrit plus haut a été inspecté trois fois dans la période d'analyse de 24 mois. Il n'est pas nécessaire de diviser le temps en deux périodes liées à différents taux de déplacements, car la formule de limite d'inspections varie seulement en fonction du nombre d'unités inspectées. (**Note :** la période de 24 mois n'inclut pas les 30 derniers jours.) Pour simplifier les choses, les inspections illustrées ci-dessous décrivent les « défauts de catégorie » comme elles figurent dans le résumé de dossier d'IUVU du transporteur.

Inspection 1 : Niveau 1

Unité inspectée	Défectuosité - *indique « hors service »	Points au conducteur	Points au véhicule
Conducteur	*Catégorie– Permis de conduire :Permis de conduire - Permis irrégulier	1	-
Conducteur	*Catégorie– Heures de service :Cycle – conduire plus de 70 heures en sept jours*	2	-
Camion-tracteur	*Catégorie– Pneus :Pneus– profondeur des bandes* :Pneus – décollement	-	1
Remorques	*Catégorie – Freins – ajustement :Freins– ajustement	-	1
3 unités inspectées	Total des points attribués	3	2

Inspection 2 :Niveau 3

Unité inspectée	Défectuosité - *indique « hors service »	Points du conducteur	Points du véhicule
Conducteur	*Catégorie– Permis de conduire :Non-présentation	1	-
Conducteur	*Catégorie–Ceinture de sécurité :Ne pas porter la ceinture	0 (pas hors service)	-
Camion-tracteur	(Sans objet)	-	0
Remorques	(Sans objet)	-	0
3 unités inspectées	Total des points attribués	1	0

Inspection 3 :Niveau 5

Unité inspectée	Défectuosité – *indique « hors service »	Points du conducteur	Points du véhicule
Conducteur	(Sans objet)	0	-
Camion-tracteur	*Catégorie– Suspension :Ressort hélicoïdal*	-	1
Remorques	(Aucune défectuosité enregistrée)	-	0
3 unités inspectées	Total des points attribués	0	1

Calculs

Étape 1

Calculer toutes les unités inspectées pour les trois inspections.

Inspection 1, niveau 1 = 3 unités inspectées.(1 conducteur et 2 véhicules)

Inspection 2, niveau 3 = 1 unité inspectée.(1 conducteur)

Inspection 1, niveau 5 = 2 unités inspectées.(1 conducteur et 1 véhicule)

Total des unités inspectées = 6

Étape 2

Déterminer la limite des inspections à partir du tableau à l'Annexe B. Pour six unités inspectées, la limite des inspections permises est de 8,62.

Étape 3 :

Déterminer le total des points d'inspection de l'utilisateur, en tenant compte du fait que les points du conducteur sont pondérés à 68,75 pour cent des points du véhicule.

Le total des points d'inspection = 1 x points du véhicule + 0,6875 x points du conducteur.

$$= 1 (2 + 0 + 1) + 0,6875 \times (3 + 1 + 0)$$

$$= 3 + 2,75$$

$$= 5,75 \text{ points d'inspection.}$$

Étape 4 :

Déterminer le taux d'inspections-infractions de l'utilisateur, exprimé en pourcentage de la limite.

$$\text{Taux d'inspections-infractions} = 100 \% \times (5,75 \div 8,62)$$

$$= \mathbf{66,71 \%}$$

Comment le système d'IUVU calcule-t-il le rendement global d'un transporteur?

Le rendement global du transporteur est déterminé en combinant ses valeurs de rendement au chapitre des accidents, des déclarations de culpabilité et des inspections dans une proportion respective de 2, 2, 1. La formule de mesure du rendement global est :

Rendement global	$P_o = (2 \times P_{col} + 2 \times P_{con} + P_{ins}) \div 5$
-------------------------	--

Où : P_o = rendement global

P_{col} = rendement au chapitre des accidents

P_{con} = rendement au chapitre des déclarations de culpabilité

P_{ins} = rendement au chapitre des inspections

Lorsque le taux global d'infractions d'un transporteur dépasse 1 (100 pour cent), il est « au-dessus de la limite » et peut être sujet à une sanction du registrateur adjoint des véhicules automobiles.

N'oubliez pas que le calcul du pourcentage global attribue aux accidents et aux déclarations de culpabilité le double du poids de la gravité des inspections (ratio de 2:2:1).

Étape 1

Multiplier la limite du pourcentage de collisions (32,19) et la limite de pourcentage des déclarations de culpabilité (19,96) par 2, et ajouter la limite de pourcentage des inspections (65,64).

$$2 \times 32,19 \% + 2 \times 19,96 \% + 65,64 \% = 171,01 \%$$

Étape 2

Diviser la valeur obtenue à l'étape 1 (171,01 pour cent) par cinq pour obtenir la limite en pourcentage global.

$$\begin{aligned} \text{Pourcentage de la limite globale} &= 171,01 \% \div 5 \\ &= 34,20 \% \end{aligned}$$

Cette valeur représente le taux global d'infractions de l'utilisateur en pourcentage de sa limite globale.

Annexe B – Limites

Accidents

Définition des en-têtes de colonne

Taux de déplacements– km/mois (R) :Le total des kilomètres parcourus par mois au Canada (en Ontario, pour les transporteurs immatriculés aux États-Unis), pour tous les véhicules utilitaires exploités en vertu du certificat d'IUVU de l'utilisateur.

Limite de points des accidents (Y_{col}) :Le nombre de points d'accidents dans une période donnée pour un taux de déplacement précis qui entraînera une limite de points d'accidents de 100 pour cent.

$Y_{col} = (1,363 \times R^{0,217})$ (nbre de mois/24), pour $R < 120\,000$ km/mois

$Y_{col} = (0,000144 \times R)$ (nbre de mois/24), pour $R =$ ou $> 120\,000$ km/mois

Taux de déplacements Km/mois R	Limite de points d'accidents (24-mois) Y_{ext}	Limite de points d'accidents (par mois) Y_{ext}
100	3.70	0.154
1,000	6.10	0.254
2,000	7.09	0.296
3,000	7.75	0.323
4,000	8.24	0.344
5,000	8.65	0.361
6,000	9.00	0.375
7,000	9.31	0.388
8,000	9.58	0.399
9,000	9.83	0.410
10,000	10.06	0.419
11,000	10.27	0.428
12,000	10.46	0.436
13,000	10.65	0.444
14,000	10.82	0.451
15,000	10.98	0.458
16,000	11.14	0.464
17,000	11.29	0.470
18,000	11.43	0.476
19,000	11.56	0.482

Taux de déplacements Km/mois R	Limite de points d'accidents (24-mois) Y_{ext}	Limite de points d'accidents (par mois) Y_{ext}
20,000	11.69	0.487
21,000	11.81	0.492
22,000	11.93	0.497
23,000	12.05	0.502
24,000	12.16	0.507
25,000	12.27	0.511
26,000	12.37	0.516
27,000	12.48	0.520
28,000	12.58	0.524
29,000	12.67	0.526
30,000	12.77	0.532
31,000	12.86	0.536
32,000	12.95	0.539
33,000	13.03	0.543
34,000	13.12	0.547
35,000	13.20	0.550
36,000	13.28	0.553
37,000	13.36	0.557
38,000	13.44	0.560
39,000	13.51	0.563

Taux de déplacements Km/mois R	Limite de points d'accidents (24-mois) Y_{ext}	Limite de points d'accidents (par mois) Y_{ext}
40,000	13.59	0.566
41,000	13.66	0.569
42,000	13.73	0.572
43,000	13.80	0.575
44,000	13.87	0.578
45,000	13.94	0.581
46,000	14.01	0.584
47,000	14.07	0.586
48,000	14.14	0.589
49,000	14.20	0.592
50,000	14.26	0.594
51,000	14.32	0.597
52,000	14.38	0.599
53,000	14.44	0.602
54,000	14.50	0.604
55,000	14.56	0.607
56,000	14.62	0.609
57,000	14.67	0.611
58,000	14.73	0.614
59,000	14.78	0.616

Taux de déplacements Km/mois R	Limite de points d'accidents (24-mois) Y_{ext}	Limite de points d'accidents (par mois) Y_{ext}
60,000	14.84	0.616
61,000	14.89	0.618
62,000	14.94	0.620
63,000	15.00	0.623
64,000	15.05	0.625
65,000	15.10	0.627
66,000	15.15	0.629
67,000	15.20	0.631
68,000	15.25	0.633
69,000	15.29	0.635
70,000	15.34	0.637
71,000	15.39	0.639
72,000	15.44	0.641
73,000	15.48	0.643
74,000	15.53	0.645
75,000	15.57	0.647
76,000	15.62	0.649
77,000	15.66	0.651
78,000	15.71	0.653
79,000	15.75	0.654

Taux de déplacements Km/mois R	Limite de points d'accidents (24-mois) Y_{ext}	Limite de points d'accidents (par mois) Y_{ext}
80,000	15.79	0.656
81,000	15.84	0.660
82,000	15.88	0.662
83,000	15.92	0.663
84,000	15.96	0.665
85,000	16.00	0.667
86,000	16.04	0.668
87,000	16.08	0.670
88,000	16.12	0.672
89,000	16.16	0.673
90,000	16.20	0.675
91,000	16.24	0.677
92,000	16.28	0.678
93,000	16.32	0.680
94,000	16.36	0.681
95,000	16.39	0.683
96,000	16.43	0.685
97,000	16.47	0.686
98,000	16.50	0.688
99,000	16.54	0.689

Taux de déplacements Km/mois R	Limite de points d'accidents (24-mois) Y_{ext}	Limite de points d'accidents (par mois) Y_{ext}
100,000	16.58	0.691
101,000	16.61	0.692
102,000	16.65	0.694
103,000	16.68	0.695
104,000	16.72	0.697
105,000	16.75	0.698
106,000	16.79	0.699
107,000	16.82	0.701
108,000	16.86	0.702
109,000	16.89	0.704
110,000	16.92	0.705
111,000	16.96	0.707
112,000	16.99	0.708
113,000	17.02	0.709
114,000	17.05	0.711
115,000	17.09	0.712
116,000	17.12	0.713
117,000	17.15	0.715
118,000	17.18	0.716
119,000	17.21	0.717

Taux de déplacements Km/mois R	Limite de points d'accidents (24-mois) Y_{ext}	Limite de points d'accidents (par mois) Y_{ext}
120,000	17.25	0.719
130,000	18.72	0.760
140,000	20.16	0.840
150,000	21.60	0.900
160,000	23.04	0.960
170,000	24.48	1.020
180,000	25.92	1.060
190,000	27.36	1.140
200,000	28.80	1.200
210,000	30.24	1.260
220,000	31.68	1.320
230,000	33.12	1.360
240,000	34.56	1.440
250,000	36.00	1.500
500,000	72.00	3.000
750,000	108.00	4.500
1,000,000	144.00	6.000
1,250,000	180.00	7.500
1,500,000	216.00	9.000
1,750,000	252.00	10.500

Taux de déplacements Km/mois R	Limite de points d'accidents (24-mois) Y_{ext}	Limite de points d'accidents (par mois) Y_{ext}
2,000,000	288.00	12.000
2,250,000	324.00	13.500
2,500,000	360.00	15.000
2,750,000	396.00	16.500
3,000,000	432.00	18.000
3,250,000	458.00	19.500
3,500,000	504.00	21.000
3,750,000	540.00	22.500
4,000,000	576.00	24.000
4,250,000	612.00	25.500
4,500,000	648.00	27.000
4,750,000	684.00	28.500
5,000,000	720.00	30.000
5,250,000	756.00	31.500
5,500,000	792.00	33.000
5,750,000	828.00	34.500
6,000,000	854.00	35.000

Note : Il se peut que le taux de déplacements d'un transporteur ne corresponde pas à une valeur exacte dans le tableau. Pour interpoler une valeur, vous pouvez utiliser la formule suivante.

Limite de points = T_{ext} où

$$T_{\text{ext}} = T_a + (T_b - T_a) \times (km_b - km_{\text{ext}}) \div (km_b - km_a)$$

Exemple:

Supposons que vos données kilométriques (km_{ext}) = 207 000 km/mois.

$$\begin{aligned} T_{\text{ext}} &= T_a + (T_b - T_a) \times (km_b - km_{\text{ext}}) \div (km_b - km_a) \\ &= 28.80 + (30.24 - 28.80) \times (207,000 - 200,000) \div (210,000 - 200,000) \\ &= 28.80 + 1.44 \times 7,000 \div 10,000 \\ &= 28.80 + 1.01 \\ &= 29.81 \text{ points} \end{aligned}$$

Déclarations de culpabilité

Définition des en-têtes de colonne

Taux de déplacements – km/mois (R) :Le total des kilomètres parcourus par mois au Canada (en Ontario, pour les transporteurs immatriculés aux États-Unis), pour tous les véhicules utilitaires exploités en vertu du certificat d'IUVU de l'utilisateur.

Limite de points des déclarations de culpabilité (Y_{con}) :Le nombre de points de déclarations de culpabilité dans une période donnée pour un taux de déplacement précis qui entraînera une limite de points d'accidents de 100 pour cent.

$Y_{con} = (2,54 \times R^{0,235})$ (nbre de mois/24), pour $R < 120\,000$ km/mois

$Y_{con} = (0,000331 \times R)$ (nbre de mois/24), pour $R =$ ou $> 120\,000$ km/mois

Taux de déplacements (Km/mois) R	Limite de points d'accidents (24-mois) Y_{con}	Limite de points d'accidents (par mois) Y_{con}
100	7.50	0.312
1,000	12.88	0.537
2,000	15.16	0.631
3,000	16.67	0.695
4,000	17.84	0.743
5,000	18.80	0.783
6,000	19.62	0.818
7,000	20.34	0.848
8,000	20.99	0.875
9,000	21.58	0.899
10,000	22.12	0.922
11,000	22.62	0.943
12,000	23.09	0.962
13,000	23.53	0.980
14,000	23.94	0.998
15,000	24.33	1.014
16,000	24.71	1.029
17,000	25.06	1.044
18,000	25.40	1.058
19,000	25.72	1.072

Taux de déplacements (Km/mois) R	Limite de points d'accidents (24-mois) Y_{con}	Limite de points d'accidents (par mois) Y_{con}
20,000	26.04	1.085
21,000	26.34	1.097
22,000	26.63	1.109
23,000	26.91	1.121
24,000	27.18	1.132
25,000	27.44	1.143
26,000	27.69	1.154
27,000	27.94	1.164
28,000	28.18	1.174
29,000	28.41	1.184
30,000	28.64	1.193
31,000	28.86	1.203
32,000	29.08	1.212
33,000	29.29	1.220
34,000	29.49	1.229
35,000	29.70	1.237
36,000	29.89	1.246
37,000	30.09	1.254
38,000	30.27	1.261
39,000	30.46	1.269

Taux de déplacements (Km/mois) R	Limite de points d'accidents (24-mois) Y_{con}	Limite de points d'accidents (par mois) Y_{con}
40,000	30.64	1.277
41,000	30.82	1.284
42,000	31.00	1.291
43,000	31.17	1.299
44,000	31.34	1.306
45,000	34.50	1.313
46,000	31.67	1.319
47,000	31.83	1.326
48,000	31.98	1.333
49,000	32.14	1.339
50,000	32.29	1.345
51,000	32.44	1.352
52,000	32.59	1.358
53,000	32.74	1.354
54,000	32.88	1.370
55,000	33.02	1.376
56,000	33.16	1.382
57,000	33.30	1.388
58,000	33.44	1.393
59,000	33.57	1.399

Taux de déplacements (Km/mois) R	Limite de points d'accidents (24-mois) Y_{con}	Limite de points d'accidents (par mois) Y_{con}
60,000	33.71	1.404
61,000	33.84	1.410
62,000	33.97	1.415
63,000	34.09	1.421
64,000	34.22	1.426
65,000	34.35	1.431
66,000	34.47	1.436
67,000	34.59	1.441
68,000	34.71	1.446
69,000	34.83	1.451
70,000	34.95	1.456
71,000	35.07	1.451
72,000	35.18	1.466
73,000	35.30	1.471
74,000	35.41	1.475
75,000	35.52	1.480
76,000	35.63	1.485
77,000	35.74	1.489
78,000	35.85	1.494
79,000	35.96	1.498

Taux de déplacements (Km/mois) R	Limite de points d'accidents (24-mois) Y_{con}	Limite de points d'accidents (par mois) Y_{con}
80,000	36.06	1.503
81,000	36.17	1.507
82,000	36.27	1.511
83,000	36.38	1.516
84,000	35.48	1.520
85,000	35.58	1.524
86,000	36.68	1.528
87,000	36.78	1.533
88,000	36.88	1.537
89,000	36.98	1.541
90,000	37.07	1.545
91,000	37.17	1.549
92,000	37.27	1.553
93,000	37.36	1.557
94,000	37.46	1.561
95,000	37.55	1.565
96,000	37.64	1.568
97,000	37.73	1.572
98,000	37.82	1.576
99,000	37.91	1.580

Taux de déplacements (Km/mois) R	Limite de points d'accidents (24-mois) Y_{con}	Limite de points d'accidents (par mois) Y_{con}
100,000	38.00	1.584
101,000	38.09	1.587
102,000	38.18	1.591
103,000	38.27	1.595
104,000	38.36	1.598
105,000	38.44	1.602
106,000	38.53	1.605
107,000	38.61	1.609
108,000	38.70	1.612
109,000	38.78	1.616
110,000	38.87	1.619
111,000	38.95	1.623
112,000	39.03	1.626
113,000	39.11	1.630
114,000	39.19	1.633
115,000	39.27	1.636
116,000	39.35	1.640
117,000	39.43	1.643
118,000	39.51	1.646
119,000	39.59	1.650

Taux de déplacements (Km/mois) R	Limite de points d'accidents (24-mois) Y_{con}	Limite de points d'accidents (par mois) Y_{con}
120,000	39.67	1.653
130,000	43.03	1.793
140,000	46.34	1.931
150,000	49.65	2.069
160,000	52.96	2.207
170,000	56.27	2.345
180,000	59.58	2.483
190,000	62.89	2.620
200,000	66.20	2.758
210,000	69.51	2.896
220,000	72.82	3.034
230,000	76.13	3.172
240,000	79.44	3.310
250,000	82.75	3.448
500,000	165.50	6.896
750,000	248.25	10.344
1,000,000	331.00	13.792
1,250,000	413.75	17.240
1,500,000	496.50	20.688
1,750,000	579.25	24.135

Taux de déplacements (Km/mois) R	Limite de points d'accidents (24-mois) Y_{con}	Limite de points d'accidents (par mois) Y_{con}
2,000,000	662.00	27.583
2,250,000	744.75	31.031
2,500,000	827.50	34.479
2,750,000	910.25	37.927
3,000,000	993.00	41.375
3,250,000	1075.75	44.823
3,500,000	1158.50	48.271
3,750,000	1241.25	51.719
4,000,000	1324.00	55.167
4,250,000	1406.75	58.615
4,500,000	1489.50	62.063
4,750,000	1572.25	65.510
5,000,000	1655.00	68.958
5,250,000	1737.75	72.406
5,500,000	1820.50	75.854
5,750,000	1903.25	79.302
6,000,000	1986.00	82.750

Note : Il se peut que le taux de déplacements d'un transporteur ne corresponde pas à une valeur exacte dans le tableau. Pour interpoler une valeur, vous pouvez utiliser la formule suivante.

Limite de points = T_{ext} où

$$T_{ext} = T_x + (T_b - T_a) \times (km_b - km_{ext}) \div (km_b - km_a)$$

Exemple:

Supposons que vos données kilométriques (km_{ext}) = 207 000 km/mois.

Taux de déplacements (Km/mois) R	Limite de points d'accidents (24-mois) <u>Y_{con}</u>	Limite de points d'accidents (par mois) <u>Y_{con}</u>
200,000	66.20	2.758
210,000	69.51	2.896

← a
← b



$$T_{ext} = T_a + (T_b - T_a) \times (km_b - km_{est}) \div (km_b - km_a)$$

$$= 66.20 + (69.51 - 66.20) \times (207,000 - 200,000) \div (210,000 - 200,000)$$

$$= 66.20 + 3.31 \times 7,000 \div 10,000$$

$$= 66.20 + 2.32$$

$$= 68.52 \text{ points}$$

Inspections

Définition des en-têtes de colonne

Unités inspectées (U) : Le nombre d'unités, y compris les véhicules et les conducteurs, inspectés dans une période donnée.

Limite des points d'inspection (Y_{ins}) : Le nombre de points d'inspection dans une période donnée pour un nombre d'unités précises inspectées qui entraîneront une limite d'inspection de 100 pour cent.

$$Y_{ins} = 7,789 + 0,139 \times U$$

Unités inspectées U	Limite de points d'inspection Y_{ins}
1	7.93
2	8.07
3	8.21
4	8.35
5	8.48
6	8.62
7	8.76
8	8.90
9	9.04
10	9.18
11	9.32
12	9.46
13	9.60

Unités inspectées U	Limite de points d'inspection Y_{ins}
14	9.74
15	9.87
16	10.01
17	10.15
18	10.29
19	10.43
20	10.57
21	10.71
22	10.85
23	10.99
24	11.13
25	11.26
26	11.40
27	11.54

Unités inspectées U	Limite de points d'inspection Y_{ins}
28	11.68
29	11.82
30	11.96
31	12.10
32	12.24
33	12.38
34	12.52
35	12.65
36	12.79
37	12.93
38	13.07
39	13.21
40	13.35
41	13.49

Unités inspectées U	Limite de points d'inspection Y_{ins}
42	13.63
43	13.77
44	13.91
45	14.04
46	14.18
47	14.32
48	14.46
49	14.60
50	14.74
51	14.88
52	15.02
53	15.16
54	15.30
55	15.43
56	15.57
57	15.71
58	15.85
59	15.99
60	16.13
61	16.27
62	16.41

Unités inspectées U	Limite de points d'inspection Y_{ins}
63	16.55
64	16.69
65	16.82
66	16.96
67	17.10
68	17.24
69	17.38
70	17.52
71	17.66
72	17.80
73	17.94
74	18.08
75	18.21
76	18.35
77	18.49
78	18.63
79	18.77
80	18.91
81	19.05
82	19.19
83	19.33

Unités inspectées U	Limite de points d'inspection Y_{ins}
84	19.47
85	19.60
86	19.74
87	19.88
88	20.02
89	20.16
90	20.30
91	20.44
92	20.58
93	20.72
94	20.86
95	20.99
96	21.13
97	21.27
98	21.41
99	21.55
100	21.69
110	23.08
120	24.47
130	25.86
140	27.25

Unités inspectées U	Limite de points d'inspection Y_{ins}
150	28.64
160	30.03
170	31.42
180	32.81
190	34.20
200	35.59
210	36.98
220	38.37
230	39.76
240	41.15
250	42.54
260	43.93
270	45.32
280	46.71
290	48.10
300	49.49
310	50.88
320	52.27
330	53.66
340	55.05
350	56.44

Unités inspectées U	Limite de points d'inspection Y_{ins}
360	57.83
370	59.22
380	60.61
390	62.00
400	63.39
410	64.78
420	66.17
430	67.56
440	68.95
450	70.34
460	71.73
470	73.12
480	74.51
490	75.90
500	77.29
510	78.68
520	80.07
530	81.46
540	82.85
550	84.24
560	85.63

Unités inspectées U	Limite de points d'inspection Y_{ins}
570	87.02
580	88.41
590	89.80
600	91.19
610	92.58
620	93.97
630	95.36
640	96.75
650	98.14
660	99.53
670	100.92

Note : Il se peut que le taux de déplacements d'un transporteur ne corresponde pas à une valeur exacte dans le tableau. Pour interpoler une valeur, vous pouvez utiliser la formule suivante.

Limite de points = T_{ext} où

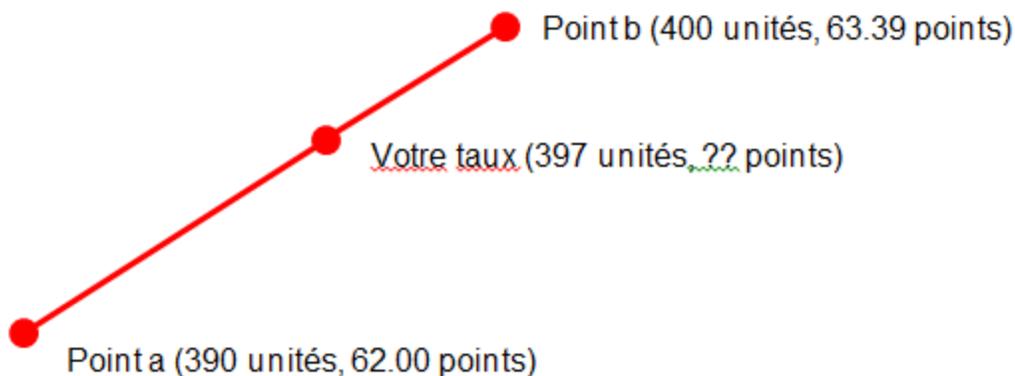
$$T_{ext} = T_a + (T_b - T_a) \times (U_b - U_{est}) \div (U_b - U_a)$$

Exemple:

Supposons que vous aviez 397 unités inspectées = 397 unités

Unités inspectées U	Limite de points d'inspection Y_{ins}
390	62.00
400	63.39

← a
← b



$$T_{ext} = T_a + (T_b - T_a) \times (U_{est} - U_a) \div (U_b - U_a)$$

$$= 62.00 + (63.39 - 62.00) \times (397 - 390) \div (400 - 390)$$

$$= 62.00 + 1.39 \times 7 \div 10$$

$$= 62.00 + 0.97$$

$$= 62.97 \text{ points}$$

Ontario

Manuel de sécurité des utilisateurs de véhicules utilitaires

Module 5 – Applications spécifiques de la loi en Ontario

Vue d'ensemble	90
Applications spécifiques de la loi en Ontario – Objectifs d'apprentissage	91
Le Programme de mise en fourrière des véhicules utilitaires	92
Procédure d'appel	95
Limiteurs de vitesse obligatoires	96

Vue d'ensemble

Ce guide rédigé par la Direction de la sécurité des transporteurs et de l'application des lois du ministère des Transports de l'Ontario a pour but d'aider les entreprises de transport en camion et en autobus (utilisateurs de véhicules utilitaires) à fonctionner de manière sécuritaire et conformément aux règlements qui régissent la conduite routière et à s'assurer qu'elles le font. L'Ontario, les autres provinces et territoires, le gouvernement du Canada et l'industrie du transport ont formulé des règles et des règlements visant à réduire le nombre et la gravité des collisions. Chaque palier de gouvernement s'est inspiré des normes du Code de la route pour rédiger sa propre législation en matière de sécurité des transports. Cette approche favorise l'uniformité dans l'ensemble du pays et contribue à assurer la pérennité et la durabilité de l'industrie des transports.

Ce guide s'applique aux utilisateurs de véhicules utilitaires de l'Ontario suivants :

- Des camions, des tracteurs ou des remorques, ou une combinaison de ces véhicules, qui ont un poids brut enregistré ou un poids réel supérieur à 4 500 kilogrammes
- Les dépanneuses, quel que soit le poids brut enregistré ou le poids réel
- Des autobus conçus pour transporter 10 passagers ou plus, à l'exclusion du conducteur
- Des véhicules accessibles et des véhicules de transport scolaire, selon l'utilisation

Le guide comprend plusieurs modules, dont chacun aborde un sujet précis. Pour connaître toutes les exigences de conformité, nous vous recommandons de vous procurer le guide au complet. Si vous avez l'intention d'utiliser certaines parties de ce guide seulement (par exemple, le module 1, « Démarrage d'une entreprise »), nous vous recommandons de vous procurer également les modules « Introduction » et « Immatriculation des utilisateurs de véhicules utilitaires ».

Cet ouvrage est conçu comme un guide et n'est pas censé remplacer les statuts et les règlements pertinents. On y trouve certaines dispositions légales importantes, mais non une description exhaustive de toutes les lois en vigueur.

Applications spécifiques de la loi en Ontario – Objectifs d'apprentissage

Après avoir parcouru de module, vous serez en mesure de connaître :

- ✓ le programme de mise en fourrière des véhicules utilitaires;
- ✓ les infractions qui peuvent entraîner la mise en fourrière d'un véhicule et les conséquences d'une mise en fourrière en vertu du programme;
- ✓ les autorités habilitées à ordonner la mise en fourrière d'un véhicule;
- ✓ le règlement relatif aux limiteurs de vitesse;
- ✓ les types de véhicules qui doivent être dotés de limiteurs de vitesse;
- ✓ les avantages, pour votre entreprise, de la réduction de la vitesse des poids lourds.

Le Programme de mise en fourrière des véhicules utilitaires

Introduction

Le 2 février 1998, le gouvernement de l'Ontario lançait le Programme de mise en fourrière des véhicules utilitaires dans le cadre d'une campagne agressive de promotion de la sécurité des véhicules utilitaires à l'échelle de la province. La mise en œuvre de ce programme faisait suite à l'une des principales recommandations du groupe de travail *Target '97*, constitué de représentants de l'industrie et du gouvernement qui collaboraient étroitement en vue d'améliorer la sécurité des camions en Ontario.

Mise en fourrière des véhicules utilitaires

La mise en fourrière des véhicules utilitaires fait partie d'un programme d'application progressive de la loi dans lequel les véhicules utilitaires qui présentent des défauts critiques sont mis en fourrière pendant au moins 15 jours. L'Ontario est le premier territoire de l'Amérique du Nord à appliquer de telles mesures.

S'il constate qu'un autobus, un camion ou une remorque présente un ou plusieurs défauts critiques, un agent d'application de la loi confisque les plaques et les vignettes d'inspection du véhicule. Les véhicules ne sont pas mis en fourrière si les défauts détectés ne contreviennent qu'aux critères de mise hors service de la *Commercial Vehicle Safety Alliance* (CVSA). En effet, les critères déterminant si un défaut est critique sont beaucoup moins stricts que les critères de mise hors service de la CVSA.

Lorsque des défauts critiques lui sont signalés, le registrateur des véhicules automobiles (le registrateur) délivre une ordonnance de mise en fourrière et suspend l'immatriculation du véhicule. Le chargement est retiré du véhicule au centre d'inspection et le véhicule est transporté jusqu'à une fourrière par un entrepreneur indépendant.

Le véhicule doit rester en fourrière pendant la période prescrite. Passé cette période, le propriétaire peut réclamer la récupération de son véhicule après avoir payé tous les coûts reliés au remorquage, au retrait de la charge et à la mise en fourrière. Le véhicule doit ensuite être certifié sécuritaire avant de pouvoir reprendre la route en Ontario. Suite à une mise en fourrière, les réparations du véhicule doivent obligatoirement être réalisées dans un Centre d'inspection des véhicules automobiles. On disposera des véhicules utilitaires abandonnés en fourrière conformément à la *Loi sur le privilège des réparateurs et des entreposeurs*.

Véhicules auxquels s'applique le programme

Tout véhicule utilitaire utilisé par le titulaire d'un certificat d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire (IUVU) ou d'un permis délivré en vertu du *Code canadien de sécurité*, ou qui nécessiterait un enregistrement pour l'obtention de l'un ou l'autre de ces documents et dont le poids brut réel ou enregistré dépasse 4 500 kg, peut être mis en fourrière s'il est en circulation et présente des défauts critiques. Ceci inclut les autobus, les camions et les remorques tirées par ces véhicules, ainsi que toutes les dépanneuses, quel que soit leur poids.

Exemptions :

Les ambulances, les véhicules de lutte contre les incendies, les corbillards, les fourgons funéraires, les grues mobiles et les autocaravanes ne sont pas visés par cette loi.

Qu'est-ce qu'un défaut critique?

Des critères normalisés de défauts critiques permettent aux inspecteurs de déterminer sans équivoque si des défauts détectés sont suffisamment graves pour nuire à la sécurité de l'utilisation d'un véhicule utilitaire ou d'une remorque. Ces critères s'appliquent aux freins, aux roues et aux jantes, à la colonne de direction, aux pneus, à la suspension et au châssis.

Pour qu'on impose la mise en fourrière d'un véhicule utilitaire, il faut que ce véhicule présente des défauts significativement plus sérieux qu'un véhicule qui serait mis hors service en vertu des normes internationales de la *Commercial Vehicle Safety Alliance* (CVSA). Par exemple, un véhicule est mis hors service en vertu des normes de la CVSA si 20 % ou plus de ses roues ont des freins défectueux, alors que, pour être considérée comme un défaut critique et entraîner la mise en fourrière, la même défectuosité doit affecter *plus de 50 %* des roues d'un véhicule.

Les critères de défauts critiques, qui ont été établis conjointement par le gouvernement et l'industrie, sont définis dans le Règlement 512/97 du *Code de la route*. On peut consulter ce règlement sur le site Web [Lois-en-ligne](#) de l'Ontario.

Lieux d'inspection et de mise en fourrière

Les inspections sont effectuées dans des centres d'inspection des véhicules automobiles désignés dans différentes régions de la province. Ces centres ont été choisis parce qu'ils sont situés à des endroits stratégiques où la circulation de véhicules utilitaires est importante.

Les autobus et le Programme de mise en fourrière

Les autobus, y compris les autobus scolaires et les autocars, sont des véhicules utilitaires et sont donc visés par le Programme de mise en fourrière.

Conséquences de la mise en fourrière d'un véhicule

Quand un défaut critique est détecté sur un véhicule lors d'une inspection, des accusations sont portées contre le propriétaire, le transporteur (entreprise de camionnage ou de transport par autobus) ou le conducteur. Le véhicule est ensuite mis en fourrière pour la période prescrite. Avant que le véhicule ne soit retiré du centre d'inspection, il doit être déchargé, réparé et remis en état pour qu'on puisse le remorquer sans danger. Les véhicules qu'il est impossible de remettre en état pour les remorquer sans danger doivent être placés sur une remorque à plateau pour leur transport vers la fourrière.

Lors d'une première infraction, le véhicule est mis en fourrière pendant 15 jours. Pour une deuxième infraction dans les deux années qui suivent, le véhicule est mis en fourrière pendant 30 jours. Pour une troisième infraction et toute infraction subséquente à l'intérieur ces deux années, la durée de mise en fourrière est de 60 jours.

Le transporteur sera accusé d'« utilisation d'un véhicule dangereux » et devra assumer tous les coûts reliés au retrait, au transfert et à l'entreposage du chargement.

Le propriétaire est également assujéti au paiement des coûts de remorquage et de mise en fourrière, et il lui est interdit d'utiliser le véhicule à des fins commerciales pendant toute la durée de la mise en fourrière.

Des accusations peuvent également être portées contre le conducteur. Les amendes pour infractions rattachées à la sécurité sont établies dans la *Loi sur les infractions provinciales* et peuvent atteindre 20 000 \$.

Une fois la période de mise en fourrière écoulee, le registrateur libère le véhicule, qui doit être remorqué ou transporté jusqu'à un centre de réparations qualifié. Il est interdit de conduire le véhicule sur une voie publique de l'Ontario tant qu'un Certificat de sécurité n'a pas été délivré. Les plaques et les permis concernant ce véhicule ne seront restitués qu'après obtention de ce certificat.

Coût de la mise en fourrière

Les montants à verser pour le remorquage, le transport sur remorque, l'entreposage des véhicules et des marchandises et le transfert des charges sont établis par contrats liant le ministère des Transports de l'Ontario et les fourrières.

Même si un barème raisonnable a été établi, les montants à verser peuvent être plus élevés si la distance de remorquage est particulièrement longue ou si la fourrière se trouve dans une zone urbaine où le coût des terrains à usage commercial est plus élevé. Il s'agit d'un système utilisateur-payeur, lequel prévoit le paiement direct de la fourrière par le propriétaire exploitant responsable du véhicule et de sa charge

Fourrières

Les fourrières sont situées à une distance raisonnable des centres d'inspection des véhicules automobiles auxquels elles sont associées. Une fourrière donnée peut desservir plusieurs centres d'inspection si elle en est suffisamment proche.

Les fourrières sont choisies selon leur capacité à fournir un service sûr et fiable à un coût raisonnable.

Qu'advient-il de la charge?

Avant d'être mis en fourrière, le véhicule doit être déchargé au centre d'inspection, puis la charge doit être transférée dans un autre véhicule.

Le transporteur pris en défaut est responsable du transfert de la charge et, le cas échéant, de la perte de marchandises périssables. Si le véhicule est un autobus, il appartient au transporteur de fournir un autre moyen de transport aux passagers.

Procédure d'appel

Seul le propriétaire du véhicule peut interjeter appel auprès du [Tribunal d'appel en matière de permis](#) en invoquant l'un ou l'autre des deux motifs suivants :

1. Le véhicule avait été volé.
2. Aucun défaut critique n'avait été constaté au moment de l'inspection quotidienne.

En attendant la décision relative à l'appel, le propriétaire peut demander à la Cour supérieure de justice la restitution provisoire de son véhicule après le versement d'un cautionnement et le paiement de tous les coûts reliés à la mise en fourrière et au remorquage. Le montant du cautionnement fixé par la Cour supérieure de justice peut aller de 5 000 \$ à 10 000 \$.

S'il gagne son appel, le propriétaire se voit rembourser par la Couronne les coûts de remorquage et de mise en fourrière.

Par contre, si l'ordonnance de mise en fourrière et de suspension est confirmée, le propriétaire doit retourner le véhicule à la fourrière pour le restant de la durée prescrite ou renoncer au remboursement de son cautionnement.

Les audiences d'appel se font oralement, à moins qu'une audience par écrit n'ait été réclamée et accordée. Les audiences ont lieu aussitôt que possible et la décision est rendue dans les 30 jours suivants, lorsque requis. Les audiences peuvent avoir lieu à divers endroits à travers la province.

Répercussions d'une mise en fourrière sur le dossier d'IUVU

La mise en fourrière et des points d'inaptitude figureront dans le dossier d'IUVU du transporteur.

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez vous adresser au :

Ministère des Transports

Direction de la sécurité des transporteurs et de l'application des lois

Programme de mise en fourrière des véhicules utilitaires

301, rue St. Paul, 3^e étage

St. Catharines (Ontario) L2R 7R4

Téléphone : 416 246-7166 ou 1 800 387-7736 (en Ontario seulement)

Télécopieur : 905 704-2683

Limiteurs de vitesse obligatoires

Un limiteur de vitesse est un dispositif électronique qui permet de fixer la vitesse maximale d'un véhicule à 105 km/h. L'installation de limiteurs de vitesse est obligatoire pour la plupart des poids lourds qui circulent en Ontario.

Des études menées par le gouvernement fédéral, par l'intermédiaire de Transports Canada, ont démontré les avantages des limiteurs de vitesse sur le plan de l'environnement, de la sécurité et de la réduction des coûts. L'Ontario et le Québec ont collaboré à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un règlement relatif aux limiteurs de vitesse.

Véhicules concernés

Les véhicules automobiles utilitaires fabriqués après le 31 décembre 1994 dotés d'un module de commande électronique et dont le poids nominal brut (PNB) est égal ou supérieur à 11 794 kg sont visés par le règlement. Les exemptions à ce règlement sont limitées à un nombre restreint de types de véhicules, tels que les ambulances et les véhicules de lutte contre les incendies.

Le Code de la route

En 2008, le gouvernement ontarien a légiféré et établi un règlement afin de rendre obligatoire l'utilisation de limiteurs de vitesse dans les véhicules utilitaires. Pour prendre connaissance de la loi et du règlement pertinents, consultez les sites Web suivants :

- [Loi](#)
- [Règlement](#) (en anglais seulement)

L'application de la loi

Les agents d'exécution de la police et du ministère des Transports de l'Ontario ont recours à des techniques de contrôle de la circulation et à des testeurs électroniques portatifs pour vérifier l'activation de limiteurs de vitesse réglés à une vitesse maximale de 105 km/h.

Les testeurs électroniques portatifs donnent aux agents l'accès à des données sur les moteurs des véhicules et leur permettent de vérifier si leurs limiteurs de vitesse sont activés et réglés à une vitesse de 105 km/h ou moins. Pour ce faire, les agents doivent brancher l'outil électronique dans un port d'accès aux données situé dans la cabine du véhicule. Tout refus de collaborer à l'inspection entraîne une mise en accusation.

Avantages des limiteurs de vitesse

- La diminution de la vitesse d'un véhicule permet une réduction de la consommation de carburant, ce qui contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et les frais de carburant.
- La diminution de la vitesse d'un véhicule entraîne la diminution des risques liés à la conduite. Les conducteurs s'exposent à un certain nombre de dangers en dépassant les limites de vitesse. Ils sont alors soumis à un stress important, lequel entraîne de la fatigue et une perte de concentration. Lorsque la vitesse est excessive, il est plus difficile de réagir aux situations imprévues, d'arrêter soudainement le véhicule et de le contrôler. De plus, en cas de collision, plus la vitesse est élevée et plus l'impact est important.
- Les limiteurs de vitesse réglés à 105 km/h ou moins contribuent à la réduction des coûts d'exploitation de nombreuses entreprises de transport en diminuant la consommation de carburant et en augmentant l'efficacité énergétique des véhicules.

Ontario

Manuel de sécurité des transporteurs

Module 6 – Vérification en entreprise, surveillance et interventions

Vue d'ensemble	99
Vérification en entreprise, surveillance et interventions – Objectifs d'apprentissage ..	100
Programme de vérification en entreprise.....	101
Préparation à une vérification en entreprise.....	103
Procédure de vérification.....	103
Documents exigibles	104
« Auto vérification » par étapes.....	105
Domaine d'action : Qualifications, dossiers et rapports des conducteurs (QDR)	110
Interventions et conséquences de la non-conformité aux exigences	113
Surveillance.....	114
Intervention progressive	115
Procédure d'appel	116
Annexe A.....	117

Vue d'ensemble

Ce guide rédigé par la Direction de la sécurité des transporteurs et de l'application des lois du ministère des Transports de l'Ontario a pour but d'aider les entreprises de transport en camion et en autobus (utilisateurs de véhicules utilitaires) à fonctionner de manière sécuritaire et conformément aux règlements qui régissent la conduite routière et à s'assurer qu'elles le font. L'Ontario, les autres provinces et territoires, le gouvernement du Canada et l'industrie du transport ont formulé des règles et des règlements visant à réduire le nombre et la gravité des collisions. Chaque palier de gouvernement s'est inspiré des normes du Code de la route pour rédiger sa propre législation en matière de sécurité des transports. Cette approche favorise l'uniformité dans l'ensemble du pays et contribue à assurer la pérennité et la durabilité de l'industrie des transports.

Ce guide s'applique aux utilisateurs de véhicules utilitaires de l'Ontario suivants :

- Des camions, des tracteurs ou des remorques, ou une combinaison de ces véhicules, qui ont un poids brut enregistré ou un poids réel supérieur à 4 500 kilogrammes
- Les dépanneuses, quel que soit le poids brut enregistré ou le poids réel
- Des autobus conçus pour transporter 10 passagers ou plus, à l'exclusion du conducteur
- Des véhicules accessibles et des véhicules de transport scolaire, selon l'utilisation

Le guide comprend plusieurs modules, dont chacun aborde un sujet précis. Pour connaître toutes les exigences de conformité, nous vous recommandons de vous procurer le guide au complet. Si vous avez l'intention d'utiliser certaines parties de ce guide seulement (par exemple, le module 1, « Démarrage d'une entreprise »), nous vous recommandons de vous procurer également les modules « Introduction » et « Immatriculation des utilisateurs de véhicules utilitaires ».

Cet ouvrage est conçu comme un guide et n'est pas censé remplacer les statuts et les règlements pertinents. On y trouve certaines dispositions légales importantes, mais non une description exhaustive de toutes les lois en vigueur.

Vérification en entreprise, surveillance et interventions – Objectifs d'apprentissage

Après avoir parcouru ce module, vous serez en mesure de :

- ✓ comprendre sur quoi est fondée la décision de soumettre un transporteur à une vérification en entreprise;
- ✓ comprendre les trois principaux domaines d'action du transporteur examinés lors d'une vérification en entreprise;
- ✓ comprendre les répercussions potentielles d'une vérification en entreprise sur votre cote de sécurité;
- ✓ vous préparer à une vérification en entreprise;
- ✓ décrire le processus d'une vérification en entreprise;
- ✓ décrire les documents et rapports qui seront examinés par le vérificateur;
- ✓ mener une « auto vérification » étape par étape;
- ✓ comprendre comment les transporteurs sont surveillés par le ministère des Transports de l'Ontario;
- ✓ décrire l'approche progressive d'interventions et de sanctions du Ministère et son utilisation possible en tant qu'outil disciplinaire;
- ✓ connaître les différentes sanctions administratives;
- ✓ comprendre la procédure d'appel.

Programme de vérification en entreprise

En vertu du *Code de la route*, le ministère des Transports a en tout temps le pouvoir d'imposer à un transporteur une vérification de son entreprise.

En Ontario, la vérification en entreprise est basée sur le *Code de la route*, lequel prescrit pour tous les transporteurs l'obligation de tenir et de conserver les dossiers des conducteurs et des véhicules utilitaires de leur entreprise pendant une période déterminée et de mettre ces dossiers à la disposition des vérificateurs qui en font la demande.

Dans sa forme actuelle, la vérification en entreprise consiste en une évaluation **centrée sur les risques** des éléments connus comme causes potentielles d'accidents et de ceux qui peuvent contribuer à réduire la probabilité d'accidents. La vérification porte sur les mesures de contrôle de la gestion de la sécurité mises en place par les transporteurs pour s'assurer que les conducteurs :

1. effectuent les inspections appropriées de l'équipement appartenant au transporteur et lui et signalent toutes les déficiences constatées;
2. respectent les restrictions de conduite et les périodes de repos obligatoires énoncées dans le règlement sur les heures de service;
3. ont les qualifications requises pour conduire les véhicules exploités par leur transporteur.

Profil du transporteur

Voici les trois principaux domaines d'action d'un transporteur qui sont examinés lors d'une vérification en entreprise :

1) Entretien des véhicules

- Dossiers courants et tenus à jour des 24 derniers mois pour tous les véhicules en circulation ou dossiers conservés pendant six mois des véhicules retirés de la circulation.

2) Heures de service

- Dossiers tenus à jour pendant les six mois précédant la vérification.

3) Qualifications, dossiers et rapports des conducteurs

Dossiers tenus à jour des deux dernières années ou à compter de la date d'embauche de conducteurs par le transporteur à l'intérieur des deux dernières années; ou dossiers de conducteurs conservés pendant les six mois suivant leur cessation d'emploi.

Domaines d'action	Composantes et pondérations
Entretien des véhicules (100 points)	Détection, signalement et réparation (DSR) (40) Entretien préventif (EP) (30) Dossiers (20) Inspections annuelles et semestrielles (10)
Heures de service (100 points)	Marge d'erreur quantifiée (90) Données élémentaires (10)
Qualifications, dossiers et rapports des conducteurs (100 points)	Qualifications du conducteur (60) Résumés des conducteurs (15) Déclarations de culpabilité (15) Accidents (10)

Vérification en entreprise et cote de sécurité du transporteur

Tout transporteur doit se soumettre à une vérification de son entreprise pour obtenir la cote de sécurité Acceptable ou Excellente. Un transporteur peut obtenir la cote de sécurité Acceptable si le taux de conformité globale attribué à son entreprise par le vérificateur est supérieur à 55 % et qu'aucun taux de conformité inférieur à 50 % n'a été attribué à l'un des trois domaines d'action. Un transporteur peut obtenir la cote de sécurité Excellente si le taux de conformité globale de son entreprise est supérieur à 80 % et qu'aucun taux de conformité inférieur à 70 % n'a été attribué à l'un des trois domaines d'action.

Lorsqu'un transporteur échoue à une vérification (à savoir qu'il obtient un taux de conformité globale inférieur 55 % ou qu'un taux de conformité inférieur à 50 % a été attribué à l'un des domaines d'action), le registrateur adjoint des véhicules automobiles peut lui proposer une cote de sécurité Conditionnelle.

Selon le résultat d'une vérification de son entreprise, le profil général d'un transporteur sera qualifié comme suit par le vérificateur :

Excellent : le taux de conformité globale attribué est égal ou supérieur à 80 %, et aucun taux de conformité inférieur à 70 % n'a été attribué à l'un des trois domaines d'action.

Passable : le taux de conformité globale est égal ou supérieur à 55 %, et aucun taux de conformité inférieur à 50 % n'a été attribué à l'un des domaines d'action.

Échec : le taux de conformité globale est inférieur à 55 %, ou un taux de conformité inférieur à 50 % a été attribué à l'un des domaines d'action.

Préparation à une vérification en entreprise

La vérification en entreprise est l'une des nombreuses méthodes employées par le Ministère pour s'assurer que les transporteurs qui exploitent des véhicules utilitaires se conforment aux exigences relatives à la tenue des dossiers, à la conduite et à l'entretien des véhicules, dans le but d'améliorer la sécurité routière.

Une vérification en entreprise peut-être menée pour les raisons suivantes :

- Des événements routiers ont entraîné une hausse du taux d'infraction global d'un transporteur jusqu'au dépassement du seuil de sécurité tolérable de 50 %.
- Un transporteur a échoué à une vérification en entreprise au cours des cinq dernières années et n'a pas fait l'objet d'une autre vérification depuis.
- Pour vérifier si un transporteur respecte des engagements qu'il a contractés auprès du registrateur adjoint.
- Un transporteur a volontairement réclamé de faire l'objet d'une vérification dans le but d'obtenir une cote de sécurité supérieure.
- Pour examiner des plaintes formulées à l'encontre d'un transporteur concernant un conducteur à son emploi, un de ses véhicules, ou les deux.

Afin d'assurer la transparence du processus de vérification, le logiciel utilisé par le vérificateur est programmé pour la sélection aléatoire des conducteurs. Afin d'obtenir un échantillon réglementaire lors de sa vérification de l'entretien des véhicules, le vérificateur commence par choisir des véhicules dans les dossiers d'IUVU du transporteur, puis il sélectionne « événements » pour respecter les exigences relatives à la taille de l'échantillon. Les véhicules ne seront sélectionnés au hasard que si la recherche effectuée par le vérificateur dans les dossiers d'IUVU du transporteur ne lui permet pas d'obtenir un échantillon conforme au règlement.

Procédure de vérification

Un vérificateur **peut** contacter un transporteur par téléphone ou par écrit afin de convenir de date d'une vérification en entreprise.

À cette occasion, il peut expliquer clairement au transporteur quel est l'objectif de la vérification et lui indiquer quels documents il devra produire. Le vérificateur pourrait également vouloir vérifier certains détails concernant l'entreprise du transporteur.

Lors de l'**entrevue d'ouverture**, le vérificateur explique au transporteur l'objectif de la vérification, la procédure, la méthode de notation et l'importance de la vérification, ainsi que ses répercussions possibles sur la cote de sécurité du transporteur et son profil de transporteur.

Le vérificateur demande également au transporteur d'expliquer et de justifier (documents à l'appui) les heures de service de ses conducteurs ainsi que les systèmes de contrôle de l'entretien et de rappel des véhicules qu'il a mis en place afin d'évaluer et de garantir la conformité des véhicules aux règlements en vigueur.

Le vérificateur demande au transporteur de fournir une version écrite de son calendrier d'entretien préventif. Le vérificateur examine ce document et l'utilise afin de déterminer si le transporteur respecte bel et bien son calendrier.

Documents exigibles

Voici une liste non exhaustive des documents et des dossiers qu'un vérificateur est en droit d'exiger à la date prévue de la vérification en entreprise :

- Listes complètes des conducteurs et des véhicules (liste actuelle, et liste datant de six mois)
- Résumés des conducteurs
- Rapports d'accidents
- Indicateurs de temps indépendants fournis par le transporteur ou provenant des dossiers du ministère des Transports de l'Ontario (p. ex., reçus de péage, rapports d'inspections routières, constats d'infraction, etc.)
- Livre de paie
- Factures (téléphone mobile, carburant, comptes commerciaux auprès d'administrations des ponts, etc.)
- Lettres de transport/feuilles de route
- Dossiers de factures du transporteur
- Reçus de péage des ponts
- Reçus d'hébergement et de carburant
- Relevés d'entretien du transporteur
- Dossiers d'entretien (véhicules tracteurs et remorques)
- Certificats d'inspections annuelles
- Certificats d'inspections semestrielles
- Fiches journalières des conducteurs et feuilles de temps
- Rapports d'inspections quotidiennes

- Relevés de répartition
- Dossiers informatisés
- Rapports des dispositifs enregistreurs électroniques de bord ou des systèmes de suivi GPS par satellite, le cas échéant
- Attestations d'assurance
- Tous les autres documents pertinents pour l'évaluation de la conformité aux règlements.

La vérification doit être accomplie avec diligence. Toutefois, sa durée peut varier en fonction de différents facteurs, tels que la taille de l'entreprise, la disponibilité des documents requis et la disponibilité du vérificateur et du personnel de soutien de l'entreprise.

Résultats de la vérification

Une fois la vérification terminée, une **entrevue de clôture** a lieu. Le transporteur reçoit alors un sommaire de la vérification, lequel inclut les notes attribuées à chaque conducteur et à chaque véhicule ainsi que, le cas échéant, la liste des dossiers relatifs à des accidents qui ont été examinés. Lors de cette entrevue, le vérificateur accorde au transporteur tout le temps requis pour examiner avec lui les résultats de la vérification et discuter de toute accusation qui pourrait s'ensuivre.

« Auto vérification » par étapes

Domaine d'action : l'entretien des véhicules

La vérification de ce domaine d'action englobe les protocoles d'inspection quotidienne et de supervision des conducteurs ainsi que la tenue et la conservation des dossiers d'entretien. Cette partie de la vérification comporte quatre étapes :

- Détection, signalement et réparation (DSR) (40 points)
- Intervalle entre les travaux d'entretien préventif (30 points)
- Dossiers (20 points)
- Inspections périodiques obligatoires (10 points)

1^{re} étape – Pondération de la détection, du signalement et de la réparation de défauts

Se référer à la date de l'événement (voir le glossaire) indiqué dans le rapport d'inspection du véhicule utilitaire. Si aucun rapport d'inspection n'est disponible, utiliser n'importe quel document relatif à un événement qui s'est produit lors d'un déplacement du véhicule sur le réseau routier au cours des six derniers mois.

1. Si les rapports d'inspection quotidienne sont non conformes ou inexistant, 10 points doivent être déduits.
2. Si un conducteur omet de transmettre comme il se doit au transporteur des documents indiquant des défauts de son véhicule (rapports d'inspections quotidiennes, rapports d'inspections routières, etc.), 10 points doivent être déduits.
3. Si des défauts signalés ne sont pas réparés avant toute utilisation subséquente du véhicule, 10 points doivent être déduits.
4. Si les documents relatifs à l'entretien ne contiennent pas les renseignements requis à la suite du signalement d'un défaut, 10 points doivent être déduits.

** Le nombre total de points admissibles (maximum de 40 points) est désigné par la lettre **A**.

2^e étape – Pondération de l’intervalle entre les travaux d’entretien préventif (IEP)

Pour déterminer la note attribuée à un transporteur pour l’entretien préventif d’un véhicule, procéder comme suit : consigner la date des travaux d’entretien préventif les plus récents, puis remonter jusqu’à la même date, deux années plus tôt. La totalité des points admissibles doit être déduite dans les circonstances suivantes :

Intervalle entre les travaux d’entretien préventif (IEP) établi par le transporteur	Points déduits en totalité
IEP < 90 jours	Si l’IEP effectivement constaté pour un véhicule est supérieur à 90 jours
IEP > 90 jours	Si l’IEP effectivement constaté pour un véhicule est supérieur à l’intervalle d’IEP imposé par le transporteur
Selon le kilométrage	Si le kilométrage réglementaire est dépassé et que l’IEP est supérieur à 90 jours

Si un véhicule emprunte le réseau routier en violation d’un IEP réglementaire, la totalité des 30 points doit être déduite pour ce véhicule.

** Le nombre total de points admissibles (maximum de 30 points) est désigné par la lettre **B**.

3^e étape – Pondération des inspections périodiques obligatoires

Consigner la date du certificat d’inspection annuelle (ou, le cas échéant, du certificat d’inspection semestrielle) le plus récent, puis remonter dans le temps jusqu’à un maximum de trois certificats consécutifs.

Si un véhicule circule sur le réseau routier en violation de tout intervalle réglementaire entre les inspections annuelles ou semestrielles à l’intérieur des 24 mois suivant une vérification en entreprise, 10 points doivent être déduits pour ce véhicule.

** Le nombre total de points admissibles (maximum de 10 points) est désigné par la lettre **C**.

4^e étape – Pondération des dossiers relatifs à l'entretien des véhicules

Cette étape de la vérification du domaine de l'entretien des véhicules comporte quatre volets, dont chacun a une valeur de cinq points :

1. Le programme d'entretien préventif du transporteur est disponible sous forme écrite.
2. Les dossiers et les rapports concernant un véhicule sont conservés dans un endroit approprié, au siège de l'entreprise ou au terminal.
3. Les dossiers et les rapports ont été conservés pendant deux ans ou pendant les six mois suivant le retrait de la circulation d'un véhicule.
4. Les dossiers et les rapports concernant un véhicule renferment tous les renseignements pertinents, tels que les dates des événements, les kilométrages relevés lors des inspections et des réparations, et tous les autres renseignements exigés en vertu des paragraphes 7 et 16 du Règlement 199/07 du *Code de la route*.

Notes :

- À cette étape, ne pas utiliser les mêmes rapports d'inspection quotidienne que pour la vérification effectuée à la 1^{re} étape (DSR, pour *Détection, signalement et réparation*).
- Tout véhicule loué ou ayant appartenu au transporteur se verra attribuer la totalité des points admissibles à cette étape si les renseignements relatifs à ce véhicule recueillis à la 1^{re} étape (DSR) étaient conformes.

** Le nombre total de points admissibles (maximum de 20 points) est désigné par la lettre **D**.

Résultat

Pour calculer la note de chaque véhicule ayant fait l'objet de la vérification, additionner les notes obtenues à chacune des quatre étapes précédentes :

- **A + B + C + D** est égal à un total de 100 points admissibles.
- Pour calculer la somme des points admissibles obtenus pour l'ensemble des véhicules ayant fait l'objet de la vérification, additionner les notes obtenues pour chacun de ces véhicules.
- La conformité globale correspond au rapport du total des points obtenus au total de points admissibles, et elle est exprimée sous la forme d'un pourcentage.
- Le taux de conformité est basé sur le pourcentage de conformité globale, et il est exprimé en points.

Exemple de calcul du profil d'un transporteur dans le domaine de l'entretien des véhicules

Numéro de la plaque d'immatriculation	Détection, signalement et réparation (40 %)	Entretien préventif (30 %)	Inspections périodiques obligatoires (10 %)	Dossiers	Note
111111	10,0 %	0,0 %	10,0 %	5,0 %	25,0 %
111112	10,0 %	0,0 %	0,0 %	20,0 %	30,0 %
111113	30,0 %	30,0 %	10,0 %	15,0 %	85,0 %
111114	0,0 %	30,0 %	10,0 %	15,0 %	55,0 %
112222	30,0 %	30,0 %	10,0 %	20,0 %	90,0 %
122223	40,0 %	0,0 %	10,0 %	20,0 %	70,0 %
TOTAL DES POINTS	120,0	90,0	50,0	95,0	355,0
Points admissibles	240,0	180,0	60,0	120,0	600,0
Conformité globale	50,0 %	50,0 %	83,3 %	79,1 %	59,1 %
Taux de conformité	20,0	15,0	8,3	15,83	50,17

Domaine d'action : Heures de service

Définition

Une marge d'erreur (ME) correspond à la différence, en heures, entre les heures de service consignées dans la fiche journalière d'un conducteur et celles qui sont indiquées dans le dossier fourni par le transporteur. Toutes les heures de service doivent être consignées par quarts d'heure (périodes de 15 minutes).

La marge d'erreur correspond à la somme des éléments suivants :

1. Nombre d'heures de service excédant les restrictions réglementaires de conduite (règle des 13, 14 et 16 heures).
2. Nombre d'heures de service excédant les restrictions réglementaires de cycle (règle des 70 et 120 heures).
3. Comptabilisation de 24 heures dans la marge d'erreur pour toute omission d'un relevé quotidien des heures de services (fiche journalière ou feuille de temps) par un conducteur.
4. Si une fiche journalière est erronée, la différence entre le temps rapporté et le temps réel est multipliée par deux quand elle dépasse deux heures.

Domaine d'action : Qualifications, dossiers et rapports des conducteurs (QDR)

La vérification de ce domaine d'action comporte plusieurs éléments, lesquels peuvent être adaptés en fonction de l'envergure de l'entreprise du transporteur. Sont vérifiés les qualifications des conducteurs, les dossiers, les déclarations de culpabilité et, le cas échéant, les rapports d'accidents et les règlements subséquents. Les périodes réglementaires de conservation des dossiers varient selon la nature de ces différents documents; elles sont expliquées ci-dessous. Des transporteurs peuvent être dispensés de certaines exigences relatives à la tenue de dossiers, tels que le dossier de conducteur propriétaire. La méthode de notation permet de ne tenir compte que des éléments effectivement applicables au transporteur auprès duquel est menée une vérification.

La pondération des éléments de ce domaine qui font l'objet de la vérification est la suivante :

Qualifications du conducteur - 60 %

Dossiers du conducteur - 5 %

Déclarations de culpabilité -15 %

Accidents -10 %

Les **conducteurs propriétaires** ne sont pas tenus d'obtenir et de conserver des résumés et des dossiers les concernant. Pour ces conducteurs, la pondération de 60 % normalement admissible pour les qualifications est majorée à 100 %.

Les transporteurs dont les dossiers n'incluent aucune mention d'accident se voient automatiquement attribuer la note de 10 % pour l'élément Accidents de ce domaine d'action.

Les conducteurs sélectionnés pour la vérification de ce domaine d'action ainsi que pour le domaine d'action Heures de service doivent être les mêmes.

Voir l'*Exemple de calcul du profil d'un transporteur dans les domaines des heures de service et des QDR* à l'Annexe A.

Pondération globale du profil d'un conducteur

Pour déterminer la note d'un conducteur, suivre les étapes suivantes :

1. Consigner et additionner toutes les heures de service consignées par le conducteur pendant un mois. Le nombre obtenu sera désigné par la lettre **X**.
2. Examiner chaque jour du mois en comparant les relevés GPS et les reçus de péage aux ponts, de carburant, d'hébergement, de repas et de téléphone avec les informations correspondantes consignées par le conducteur dans sa fiche journalière.
3. Si plus d'une marge d'erreur (voir Heures de service ci-haut) est relevée au cours d'une journée, ne consigner que la plus élevée.
4. Calculer la somme de toutes les marges d'erreur relevées au cours du mois. Le nombre obtenu sera désigné par la lettre **Y**.

Si **Y** est supérieur à 10 % de **X**, le conducteur perd la totalité des 90 points admissibles. Le conducteur peut perdre 10 points de données élémentaires si les documents relatifs aux heures de service n'indiquent pas le nom du conducteur, les heures de services, les relevés de l'odomètre, les lieux de déplacement, le numéro de la plaque d'immatriculation du véhicule, le cycle, l'adresse, les heures précédentes, la date, et le nombre total d'heures de service.

Voir l'*Exemple de calcul du profil d'un transporteur dans les domaines des heures de service et des QDR* à l'Annexe A.

Lignes directrices concernant la taille des échantillons sélectionnés aux fins de la vérification en entreprise:

Nombre (Conducteurs/Véhicules)	Nombre (Conducteurs/Véhicules)
1	1
2 à 5	TOUS
6 à 9	6
10 à 12	8
13 à 15	9
16 à 18	10
19 à 22	11
23 à 26	12
27 à 32	13
33 à 40	14
41 à 50	15
51 à 64	16
65 à 85	17
86 à 121	18
122 à 192	19
193 à 413	20
144 à 500	21
> 501	25

Pour obtenir de l'information détaillée sur les exigences relatives à l'entretien des véhicules et aux heures de service, veuillez consulter le *Code de la route* et les règlements afférents :

Exigences relatives à l'entretien des véhicules

[Règlement 199/07 de l'Ontario](#) (Inspections des véhicules utilitaires) en anglais seulement)

Exigences relatives aux heures de service

[Règlement 555/06 de l'Ontario](#) (Heures de service) en anglais seulement

Pour tout complément d'information, veuillez contacter :

Administrateur des vérifications en entreprise

Direction de la sécurité des transporteurs et de l'application des lois

Bureau de l'application des lois relatives aux transporteurs

Ministère des Transports

301, rue St. Paul, 3^e étage

St. Catharines, ON L2R 7R4

Tél. : 905 704-2506

Interventions et conséquences de la non-conformité aux exigences

Selon le résultat d'une vérification en entreprise, le ministère des Transports de l'Ontario peut décider d'appliquer l'une des mesures suivantes ou une combinaison de certaines d'entre elles :

- aucune intervention, car le transporteur a fait la démonstration d'une conformité acceptable;
- exigence que le transporteur élabore un plan d'action exhaustif et le soumette à l'approbation du ministère des Transports;
- rendre la détention du certificat d'IUVU du transporteur conditionnelle à la mise en œuvre de mesures spécifiques à l'intérieur de délais prescrits;
- refuser la délivrance de divers types de permis ou de certificats.

Les données recueillies lors d'une vérification en entreprise sont quantifiées et font partie intégrante des données utilisées pour déterminer la cote de sécurité du transporteur. Par conséquent, il est essentiel qu'un transporteur fasse preuve d'un niveau élevé de conformité lors de la vérification pour conserver une cote de sécurité acceptable. À défaut de satisfaire à ces conditions, un transporteur peut se voir imposer des restrictions pouvant aller jusqu'à l'interdiction d'exploiter des véhicules utilitaires en territoire ontarien.

Surveillance

En matière de sécurité, on attend des transporteurs qu'ils atteignent et maintiennent un haut niveau de conformité en adoptant des mesures efficaces de gestion de la qualité.

Malgré tous les avantages de la conduite sécuritaire, certains transporteurs y demeurent réfractaires et ne se conforment pas aux règlements relatifs à la sécurité. Le ministère des Transports adopte à leur égard une approche progressive en espérant les amener à modifier leur comportement.

Les transporteurs font régulièrement l'objet d'une surveillance de leur conformité aux normes de sécurité. Au ministère des Transports, les fonctions du personnel chargé de l'application des règlements incluent les suivantes :

- mener des patrouilles routières afin de détecter les infractions et de favoriser la circulation sécuritaire des personnes et des marchandises;
- mener des vérifications en entreprises et des enquêtes concernant de sérieux problèmes de sécurité;
- procéder à des inspections liées au transport de matières dangereuses.

Surveillance des certificats d'IUVU

Les transporteurs établis en Ontario, de même que les transporteurs des États-Unis qui empruntent le réseau routier ontarien, doivent obtenir un certificat d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire (IUVU) délivré par le ministère des Transports de l'Ontario.

Ce certificat permet au Ministère de recueillir toutes les données relatives aux opérations des détenteurs sur le territoire de l'Ontario. Toutes ces informations sont transmises au Ministère par l'intermédiaire de divers organismes de l'Amérique du Nord. Elles sont alors contrôlées et analysées par des membres du personnel du Ministère, et elles constituent la base sur laquelle se fonder pour établir la cote de sécurité des transporteurs

Le système d'IUVU assure la surveillance du rendement de chaque transporteur immatriculé sur le plan de la sécurité routière. L'objectif du système d'IUVU est d'améliorer la sécurité routière pour tous les utilisateurs du réseau routier de l'Ontario grâce à un système de surveillance et d'intervention efficace à l'égard de tous les transporteurs. Un rendement médiocre peut entraîner la perte des privilèges d'exploitation de véhicules utilitaires.

Tous les transporteurs pour qui la détention d'un certificat d'IUVU est obligatoire sont soumis à une surveillance relative aux éléments suivants :

- accidents;
- déclarations de culpabilité
- inspections;
- résultats des inspections de la *Commercial Vehicle Safety Alliance* (CVSA).

Vous trouverez plus d'information sur la surveillance des certificats d'IUVU, les taux d'infraction et les cotes de sécurité dans le *Module 4* du présent manuel.

Intervention progressive

Les interventions et les sanctions imposées par le Ministère ont pour but de réduire le nombre et la gravité des accidents ainsi que les risques auxquels est exposé le public. Ce programme garantit que les transporteurs qui ne satisfont pas aux exigences sont pris en charge de manière raisonnable, objective et équitable, tout en bénéficiant d'une certaine souplesse lorsque des circonstances particulières le justifient.

Lorsqu'il envisage de procéder à une intervention ou d'imposer une sanction à un transporteur, le registrateur adjoint du ministère des Transports a plusieurs possibilités :

- Établissement de stades de surveillance prédéterminés
- Mention inscrite au dossier du transporteur
- Notification du stade de surveillance atteint par le transporteur, le cas échéant
- Collecte d'informations lors d'une vérification en entreprise
- Collecte d'informations lors d'une enquête ou d'une inspection
- Collecte d'autres informations pertinentes concernant des incidents sérieux ayant trait à la sécurité ou au respect des lois relatives à la sécurité
- Avis disciplinaires relatifs à un rendement inacceptable
- Accusations portées à la suite d'une vérification en entreprise
- Ordre donné au transporteur de planifier une vérification de sa conformité
- Attribution de la cote de sécurité « Conditionnelle »
- Suspension ou annulation des privilèges d'exploitation du transporteur
- Attribution de la cote de sécurité « Inacceptable »

- Limite de parc
- Saisie des plaques d'immatriculation

Le choix de l'intervention est fonction du niveau de risque que représente le transporteur visé pour la sécurité routière. Plus le risque est élevé, moins long est le temps accordé à un transporteur pour améliorer ses pratiques. Pour tous les transporteurs dont les pratiques représentent un risque immédiat pour la sécurité publique, toute mesure existante et jugée appropriée est mise en application.

L'approche du Ministère est progressive et permet le traitement raisonnable et équitable de tous les transporteurs en prévoyant des **interventions et des sanctions** dont la sévérité est progressive. Ces mesures ont pour objectif d'inciter les transporteurs fautifs à améliorer leur comportement. Un transporteur peut se voir progressivement imposer des mesures de plus en plus sévères jusqu'à ce qu'il ait démontré qu'il gère ses activités de manière appropriée et sécuritaire. Si un transporteur récalcitrant n'apporte pas les correctifs exigés à ses pratiques, il peut se voir imposer une cote de sécurité « Inacceptable » ou « Conditionnelle ». En fin de compte, il peut même perdre son certificat d'IUVU et, du même coup, son droit d'exploiter des véhicules utilitaires sur le réseau routier de l'Ontario.

Procédure d'appel

Si un transporteur croit qu'une pénalité imposée par le registrateur adjoint est injustifiée, il peut en appeler de cette décision auprès du Tribunal d'appel en matière de permis en vertu du paragraphe 50(1) du *Code de la route*.

Le *Code de la route* permet au transporteur d'interjeter appel à l'intérieur des 30 jours suivant la notification d'une décision ou d'une poursuite que lui a imposée le registrateur adjoint. Moyennant des frais, des formulaires de demande d'audience d'appel peuvent être obtenus au Tribunal d'appel en matière de permis.

Pour plus d'information, veuillez visiter le site Web du [Tribunal d'appel en matière de permis](#) ou le contacter par téléphone, au 416 314-4270.

Annexe A

Exemple de calcul du profil d'un transporteur dans les domaines des heures de service et des QDR de ses conducteurs

NOM	HEURES DE SERVICE			QDR						
	ME (90 %)	DONNÉES ELEMENTAIRES (10 %)	NOTE DU CONDUCTEUR (100 %)	QUALIFICATIONS, DOSSIERS ET RAPPORTS DES CONDUCTEURS				ACCIDENTS DES CONDUCTEURS		
				QUALIFICATIONS (60 %)	DOSSIERS (15 %)	DÉCLARATIONS DE CULPABILITE (15 %)	NOTE DU CONDUCTEUR (90/100 %)	SIGNALÉ (5%)	MESURE PRISE (5%)	NOTE DU TRANSPORTEUR (10/100 %)
CONDUCTEUR 1	0,00	8,00	8,00 %	60,00	15,00	15,00	81,00 %			
CONDUCTEUR 2	90,00	6,00	96,00 %	60,00	15,00	15,00	81,00 %			
CONDUCTEUR 3	0,00	9,00	9,00 %	60,00	15,00	15,00	81,00 %			
CONDUCTEUR 4	0,00	6,00	6,00 %	6,00	15,00	15,00	81,00 %			
<hr/>										
CONDUCTEUR 1								50,00 %	50,00 %	100,00 %
CONDUCTEUR 2								50,00 %	50,00 %	100,00 %
CONDUCTEUR 3								50,00 %	50,00 %	100,00 %
<hr/>										
TOTAL DES POINTS								SI AUCUN ACCIDENT, AJOUTER 10 POINTS		
POINTS ADMISSIBLES										
CONFORMITÉ GLOBALE										
TAUX DE CONFORMITE										
TAUX DE CONFORMITE DES HEURES DE SERVICE : 29,75 %				CONFORMITE DES QUALIFICATIONS : 90,0 %				CONFORMITE EN MATIERE D'ACCIDENTS : 10,0 %		
TAUX DE CONFORMITE QDR : 100,0%										

Ontario

Manuel de sécurité des transporteurs

Module 7 – Programme de sécurité, tenue de dossier et dossier de sécurité du conducteur

Vue d'ensemble	119
Programme de sécurité – Objectifs d'apprentissage	120
Programme de sécurité	120
Diligence raisonnable	121
Éléments d'un programme de sécurité	122
Rédaction d'un programme de sécurité.....	123
Composantes d'un programme intégral de sécurité	124
Orientation.....	126
Dossier de sécurité du conducteur	128
Dossier de qualifications du conducteur.....	129
Procédures de signalement et de traitement des événements.....	133

Vue d'ensemble

Ce guide rédigé par la Direction de la sécurité des transporteurs et de l'application des lois du ministère des Transports de l'Ontario a pour but d'aider les entreprises de transport en camion et en autobus (utilisateurs de véhicules utilitaires) à fonctionner de manière sécuritaire et conformément aux règlements qui régissent la conduite routière et à s'assurer qu'elles le font. L'Ontario, les autres provinces et territoires, le gouvernement du Canada et l'industrie du transport ont formulé des règles et des règlements visant à réduire le nombre et la gravité des collisions. Chaque palier de gouvernement s'est inspiré des normes du Code de la route pour rédiger sa propre législation en matière de sécurité des transports. Cette approche favorise l'uniformité dans l'ensemble du pays et contribue à assurer la pérennité et la durabilité de l'industrie des transports.

Ce guide s'applique aux utilisateurs de véhicules utilitaires de l'Ontario suivants :

- Des camions, des tracteurs ou des remorques, ou une combinaison de ces véhicules, qui ont un poids brut enregistré ou un poids réel supérieur à 4 500 kilogrammes
- Les dépanneuses, quel que soit le poids brut enregistré ou le poids réel
- Des autobus conçus pour transporter 10 passagers ou plus, à l'exclusion du conducteur
- Des véhicules accessibles et des véhicules de transport scolaire, selon l'utilisation

Le guide comprend plusieurs modules, dont chacun aborde un sujet précis. Pour connaître toutes les exigences de conformité, nous vous recommandons de vous procurer le guide au complet. Si vous avez l'intention d'utiliser certaines parties de ce guide seulement (par exemple, le module 1, « Démarrage d'une entreprise »), nous vous recommandons de vous procurer également les modules « Introduction » et « Immatriculation des utilisateurs de véhicules utilitaires ».

Cet ouvrage est conçu comme un guide et n'est pas censé remplacer les statuts et les règlements pertinents. On y trouve certaines dispositions légales importantes, mais non une description exhaustive de toutes les lois en vigueur.

Programme de sécurité – Objectifs d'apprentissage

Après avoir parcouru ce module, vous serez en mesure de :

- ✓ reconnaître les meilleures pratiques en matière de tenue de dossiers et d'élaboration d'un programme de sécurité;
- ✓ comprendre les avantages de la mise en œuvre d'un programme de sécurité;
- ✓ reconnaître les composantes recommandées d'un programme de sécurité;
- ✓ mettre au point les politiques de votre entreprise qui pourraient être intégrées à votre propre programme de sécurité;
- ✓ comprendre l'importance et les avantages de processus précis et transparents d'embauche, d'orientation et de formation;
- ✓ mettre sur pied une méthode efficace de tenue de dossiers;
- ✓ décrire les éléments obligatoirement inclus dans le dossier d'un conducteur;
- ✓ comprendre quelles données méritent analyse ainsi que la façon appropriée de les traiter pour assurer le maintien et l'efficacité d'un programme de sécurité.

Il est entendu que tous les transporteurs n'ont pas nécessairement d'employés. Le présent module pourra servir de guide à ceux qui en ont ainsi qu'aux propriétaires exploitants qui envisagent une croissance future de leur entreprise.

Programme de sécurité

En Ontario, les transporteurs ne sont liés par aucune obligation légale d'élaborer et d'appliquer des programmes de sécurité dans leurs entreprises en vertu du *Code de la route*. Cependant, la mise en œuvre de tels programmes pour assurer l'utilisation et l'exploitation sécuritaires des véhicules utilitaires est considérée comme une bonne pratique.

Pourquoi est-ce une bonne pratique?

Un programme de sécurité assure les gestionnaires d'entreprises qu'ils disposent de toutes les informations requises pour prendre des décisions éclairées en regard des mesures à prendre pour garantir la sécurité des conditions de travail de tous les transporteurs et de leurs employés tout en sensibilisant ces derniers à l'importance de la conformité aux normes de sécurité routière. Un bon programme de sécurité contribue à la réduction des dommages matériels et, ce qui est encore plus important, à la prévention des blessures et des décès. Il peut aussi constituer une ressource pour les employés qui souhaitent connaître et comprendre leurs droits et leurs responsabilités.

D'autres législations, telles que la *Loi sur la santé et la sécurité au travail* peuvent inclure des exigences concernant les composantes requises des programmes de sécurité. Pour en apprendre davantage à ce sujet, vous pouvez consulter les sites Web suivants :

[Loi sur la santé et la sécurité au travail](#)

[Ministère du Travail de l'Ontario](#)

[Santé Canada](#)

À qui est destiné un programme de sécurité?

Un programme de sécurité devrait viser tous les employés (toutes fonctions confondues) d'une entreprise de camionnage ou de transport par autobus, incluant, entre autres :

- les conducteurs à temps plein, à temps partiel et temporaires de véhicules réglementés;
- les dirigeants des conducteurs, les agents de sécurité et le personnel d'entretien;
- les membres du personnel administratif qui assument des fonctions liées à la sécurité;
- les employés chargés de la réparation et du ravitaillement en carburant des véhicules;
- les agents de sécurité.

Diligence raisonnable

La diligence raisonnable – souvent invoquée en cour par les représentants de la défense – est le soin apporté à l'établissement et à la mise en œuvre de mesures raisonnables de précaution afin de prévenir les infractions et les accidents. Par conséquent, lors de l'élaboration et de la mise en application d'un programme de sécurité, vous devez connaître vos responsabilités vis-à-vis de la loi, établir des politiques et des procédures, et tenir des dossiers faisant foi du fait que vous avez pleinement assumé toutes vos responsabilités. L'invocation de l'ignorance de la loi n'est pas une défense admissible devant la cour.

Voici une liste non exhaustive d'éléments dont un transporteur doit tenir compte pour s'assurer qu'il fait preuve de diligence raisonnable :

- connaissance des lois et des règlements, et vérification régulière des changements qui y sont éventuellement apportés;
- embauche de personnel qualifié;

- production de documentation permettant au personnel directement concerné par les questions de sécurité ainsi qu'à tout le personnel de connaître leurs responsabilités (p. ex., contenu requis des journaux de bord ou procédures d'urgence);
- formation du personnel relative aux obligations légales, aux politiques de l'entreprise, aux procédures, aux règles, etc.;
- surveillance des systèmes internes de sécurité afin de s'assurer qu'ils sont conformes aux politiques écrites et aux exigences légales;
- communication au personnel de toute modification des lois ou des politiques de l'entreprise;
- le cas échéant, application de mesures disciplinaires et consignation de ces mesures dans des dossiers conçus à cet effet;
- tenue de dossiers faisant foi de l'établissement et de la mise en œuvre d'un programme de sécurité (p. ex., politiques écrites et compte-rendu d'activités de formation).

La diligence raisonnable exige que toutes les politiques, procédures et activités appropriées aient été mises en place avant que surviennent les accidents ou les infractions.

Éléments d'un programme de sécurité

Un programme de sécurité est un document écrit dans lequel sont expliquées les mesures de sécurité en vigueur dans l'entreprise d'un transporteur ainsi que les attentes de ce dernier en cette matière. Un programme doit être adapté à la réalité de l'entreprise afin de tenir compte de tous les facteurs qui peuvent y avoir une incidence sur la sécurité.

Il est recommandé qu'un programme de sécurité tienne minimalement compte des éléments suivants :

- limites de vitesse, port de la ceinture de sécurité, consommation de drogues et d'alcool, conduite préventive, gestion de la fatigue, arrimage de la charge et ravitaillement en carburant;
- consignation des renseignements requis dans les documents appropriés, tels que les lettres de transports ou les feuilles de temps, les manifestes, les documents relatifs aux matières dangereuses, les relevés des heures de service, les fiches journalières des conducteurs, les rapports d'inspection quotidienne et les bulletins de pesage;

- politiques stipulant que l'on attend des conducteurs qu'ils respectent la loi, ainsi que politiques et procédures concernant la formation, les responsabilités, le comportement et la discipline des conducteurs;
- accessibilité aux modes d'emploi de tout l'équipement de sécurité fourni, incluant les drapeaux de signalisation, les feux de détresse, les extincteurs, les lunettes et les casques de protection;
- formation des employés aux lois relatives à la sécurité et à leur application;
- programme d'évaluation continue des aptitudes à la conduite des employés;
- conservation des dossiers complets de tous les conducteurs;
- politiques garantissant que les conducteurs possèdent les qualifications requises pour conduire les véhicules qui leur sont assignés.

La communication est la clé du succès de tout programme de sécurité. Un système devrait être mis en place afin de s'assurer que :

- les membres de l'administration connaissent tous les risques qui peuvent affecter l'entreprise, de sorte qu'ils soient prêts à intervenir si des problèmes surviennent;
- les éléments pertinents, tels que les sessions de formation, les incidents, les accidents, les infractions, etc., sont documentés;
- des systèmes de rappel sont mis en place pour contrôler des éléments tels que les inspections annuelles, les dates d'expiration des permis de conduire, les résumés et les calendriers des conducteurs (pour les travaux d'entretien préventif, les futures sessions de formation, etc.);
- les employés bénéficient d'une formation et les personnes chargées de cette formation ont les qualifications requises pour le faire;
- ayant bénéficié d'une formation, les employés savent ce qu'ils doivent faire pour satisfaire aux exigences énoncées dans le programme de sécurité.

Rédaction d'un programme de sécurité

Bien que cela ne soit pas obligatoire, il est bien de produire une version écrite d'un programme de sécurité. Lors de l'élaboration de votre plan, prenez en considération les éléments déjà mentionnés ainsi que ceux qui suivront ci-dessous. Vous pourriez vouloir y inclure une déclaration de principe, des procédures, des exigences en matière de formation, une méthode d'enregistrement des données, des critères et une procédure d'évaluation, et les conséquences du non-respect des directives.

Politiques, procédures et pratiques

Dans une entreprise, les politiques et les procédures servent à guider les employés d'une entreprise dans leurs décisions. Ces derniers devraient pouvoir consulter ces documents dans différentes circonstances. Chaque transporteur devrait dresser la liste des situations potentiellement dangereuses et indiquer pour chacune les mesures à prendre. Par exemple, un document de politiques et procédures en cas de d'incendie mineur dans un terminal ou un véhicule permettra au personnel de savoir comment agir dans une telle situation. Par ailleurs, une formation des employés à l'utilisation des extincteurs portatifs leur procurerait l'adresse et la confiance requises pour gérer cette situation en toute sécurité.

Formation

En vertu de la *Loi sur la santé et la sécurité au travail*, les employeurs sont dans l'obligation légale de s'assurer que leurs employés sont convenablement formés à leurs affectations respectives. Suite à leur embauche, offrez une formation à tous les employés, suivie de formations d'appoint au besoin, pour vous assurer qu'ils seront aptes à assumer leurs responsabilités avec efficacité et en toute sécurité.

Consignez dans les dossiers des employés toutes les sessions de formation auxquelles ils ont participé.

Évaluation

Le transporteur devrait établir des procédures d'évaluation pour toutes les tâches potentiellement dangereuses. Par exemple, la vérification régulière de l'exhaustivité et de l'exactitude des fiches journalières des conducteurs peut faire partie des procédures systématiques d'évaluation.

Application du programme de sécurité et mesures disciplinaires

Le transporteur devrait notifier clairement les conséquences éventuelles du non-respect des politiques et procédures établies, ou du refus de s'y conformer. La rigueur du suivi et, le cas échéant, la sévérité des mesures disciplinaires devraient être progressive et figurer au dossier de l'employé concerné.

Composantes d'un programme intégral de sécurité

Dans votre programme de sécurité, vous devriez tenir compte de tous les éléments présentés ci-dessous.

Processus d'embauche

Les conducteurs peuvent représenter l'atout le plus précieux d'un transporteur – ou son point le plus faible. Vous devriez accorder beaucoup d'importance à l'attraction, à la formation et à la rétention de conducteurs hautement qualifiés. L'embauche sélective de conducteurs qualifiés, respectueux de la sécurité et dont le comportement irréprochable

cadre avec le profil d'une entreprise contribue à minimiser le roulement de personnel et les coûts de formation.

Les **conseils** suivants ont pour but de vous aider à instaurer un processus d'embauche efficient :

- Affectez une personne à la supervision de l'embauche de nouveaux conducteurs.
- Songez à établir une politique d'avancement au sein de l'entreprise. Cela aide certaines entreprises à renforcer la loyauté et l'esprit d'équipe de leurs employés en permettant à ceux que cela intéresse de convoiter le passage graduel du quai de chargement à d'autres fonctions, pouvant aller jusqu'à un emploi de conducteur.
- Réfléchissez à votre stratégie de recrutement de nouveaux conducteurs. Vous pouvez demander à vos employés de vous recommander des candidats, mais dans les cas où vous publiez des offres d'emploi, mettez l'accent sur la rigueur des normes en vigueur dans votre entreprise, ainsi que sur vos exigences en matière de sécurité et vos pratiques particulières d'embauche.
- Recherchez avant tout des candidats qui affichent une attitude positive et des capacités d'apprentissage, et enfin, une expérience pertinente. Il est beaucoup plus facile de former un nouveau conducteur motivé que de corriger l'attitude inadéquate d'un conducteur expérimenté.
- Un minimum d'expérience peut toutefois être requis pour les nouvelles recrues, selon la nature des tâches qui leur seront confiées. Par exemple, vous devez prendre en considération le type d'équipement qu'un candidat sera appelé à utiliser. Le cas échéant, vous pourriez soumettre une nouvelle recrue à une période d'essai pendant laquelle des tâches lui seraient assignées au terminal ou au quai de chargement.
- Établissez un seuil raisonnable d'infractions et d'accidents que les nouvelles recrues ne devront pas dépasser. Pour ce faire, vous devrez vous demander si ce seuil ne s'applique qu'aux accidents évitables ou à tous les accidents. N'embauchez pas un candidat qui a déjà franchi ce seuil.
- Menez vous-même des entrevues afin d'évaluer l'attitude des candidats ainsi que leur niveau de littératie et leur compétence linguistique. Dans le processus entourant l'entrevue, prenez en considération les éléments suivants :
 - Informez-vous de la cause de toute période d'inactivité professionnelle indiquée dans le *curriculum vitae* d'un conducteur.
 - Ayez recours à un second intervieweur pour corroborer votre évaluation du potentiel et des aptitudes d'un candidat.

- Donnez suite à l'entrevue en contactant les personnes citées comme référence et d'anciens employeurs.
 - Soyez attentif aux qualités manifestées par un candidat pendant une entrevue, notamment le comportement, le professionnalisme, l'ouverture au changement et l'esprit d'équipe. Vous voulez embaucher un candidat dont le profil s'harmonise avec celui de votre entreprise.
 - Si un candidat a travaillé pour de nombreuses entreprises, assurez-vous de découvrir pourquoi. Évitez d'embaucher des conducteurs dont le rendement s'est avéré problématique dans le passé.
 - Évaluez le rendement financier antérieur des exploitants propriétaires qui posent leur candidature. Un bon rendement est indicateur du professionnalisme d'un conducteur et de sa fiabilité à long terme en matière de sécurité.
 - Examinez un résumé actuel du conducteur afin de vérifier si ses antécédents sont compatibles avec vos critères d'embauche.
- Ayez recours aux services d'un conducteur expérimenté pour évaluer la conduite de toute nouvelle recrue potentielle. Un test approfondi devrait notamment permettre d'évaluer la conduite sur des autoroutes à deux et à quatre voies et en milieu urbain, ainsi que la marche arrière et le stationnement. Devraient également être pris en compte les changements de vitesse, les virages, l'utilisation des rétroviseurs, la vitesse et l'attention générale. Prévoyez un examen écrit et un examen pratique afin d'évaluer les habiletés et les connaissances d'un candidat.
 - Lors de l'embauche de délégués à la sécurité, de comptables, de répartiteurs, de mécaniciens, de débardeurs et de toute autre catégorie d'employés, recherchez des candidats qui affichent une attitude positive et adoptez un processus d'embauche similaire à celui que vous adoptez pour l'embauche de conducteurs.
 - Soyez honnête avec les candidats. Expliquez-leur clairement vos attentes et évitez de leur promettre des avantages et des compensations que vous serez ensuite incapable de leur offrir.

Orientation

L'orientation fait partie de la formation des employés. L'objectif d'un programme d'orientation est de familiariser les nouveaux employés avec leur travail et l'entreprise, incluant les politiques et procédures en vigueur dans l'entreprise.

Un conducteur expérimenté devrait participer à l'orientation des nouveaux conducteurs. Assurez-vous que le conducteur expérimenté a bénéficié d'une formation adéquate pour encadrer les conducteurs en orientation. Vous pourriez dresser une liste des « Choses à faire » et des « Choses à ne pas faire », et l'utiliser dans le cadre de votre

programme d'orientation afin de vous assurer que tous les candidats auront droit à une orientation équivalente.

Envisagez la possibilité que les nouveaux conducteurs soient accompagnés par des conducteurs expérimentés pendant une période donnée. Le cas échéant, assignez la tâche d'accompagnement à des conducteurs expérimentés qui adhèrent à la philosophie et aux objectifs de l'entreprise, et dont les fiches de sécurité sont impeccables.

Si votre entreprise exploite des véhicules de configurations variées, affectez les nouveaux conducteurs à la conduite des plus conviviaux et faites-les passer progressivement à des véhicules dont l'équipement est plus spécialisé, au fur et à mesure qu'ils acquièrent de l'expérience.

Les employés expérimentés des autres secteurs de votre entreprise peuvent collaborer à l'orientation des nouvelles recrues dans leurs domaines respectifs.

Éléments de la formation au programme de sécurité

À l'occasion de sessions de formation ou de réunions portant sur la sécurité, la bonne pratique est de tenir un dossier dans lequel figurent le type de formation offerte, les noms des participants et les résultats obtenus, de pair avec un système qui permet de récupérer au besoin tous ces renseignements à une date ultérieure. Sélectionnez avec soin les programmes de formation et les instructeurs pour vous assurer que la formation est adaptée à l'équipement que vous utilisez vraiment et donne les résultats escomptés.

Il est important d'être cohérent et d'offrir la même formation à tout le personnel. Les thèmes d'intérêt général énumérés ci-dessous devraient être abordés lors de la formation :

- Équipement de sécurité
- Arrimage de la charge
- Utilisation et conduite sécuritaire des véhicules
- Heures de service
- Entretien des véhicules
- Code canadien de sécurité (CCS)
- Programme de sécurité de l'entreprise
- Lois relatives aux transports
- *Loi sur la santé et la sécurité au travail*

Dossier de sécurité du conducteur

Les transporteurs assujettis au Règlement 555/06 (Heures de service) du *Code de la route* sont tenus de veiller à ce qu'ils se conforment aux exigences ainsi réglementées. Ils sont également tenus de documenter les mesures correctives prises à la suite de toute violation de ces exigences.

Éléments à porter au dossier de sécurité du conducteur

La liste suivante comprend des documents qu'il est recommandé d'inclure dans le dossier de tout employé autorisé à conduire les véhicules exploités par un transporteur, de même que des documents qui seront exigés et pondérés lors d'une vérification en entreprise menée par le ministère des Transports :

- formulaire de demande de permis dûment rempli;
- relevé des antécédents professionnels (trois dernières années);
- résumé du conducteur produit à l'intérieur des 30 jours suivant l'embauche et à tous les 12 mois par la suite;
- relevé de toutes les infractions et de toutes les pénalités administratives imposées à la suite de violations des lois provinciales et fédérales relatives à l'utilisation de véhicules utilitaires;
- rapports de tous les accidents impliquant quelque véhicule automobile que ce soit;
- documents relatifs à toutes les formations suivies, incluant un certificat de formation sur les matières dangereuses, les relevés des heures de service, etc.;
- certificat médical valide (une source indirecte d'information, telle que le résumé du dossier d'un conducteur ou le permis d'un transporteur, peut être acceptable).

Le transporteur se base sur ces informations, de pair avec le résultat de la formation et des tests, pour déterminer si un conducteur est apte à conduire ses véhicules. Tous les conducteurs à temps plein et à temps partiel devraient être soumis à cette évaluation, de même que tous les autres employés qui pourraient être appelés à conduire dans le cadre de leurs fonctions. Le transporteur devrait également s'assurer que des dossiers similaires soient tenus par les agences de placement auxquelles il a recours.

Autres procédures recommandées

- Planifiez une évaluation annuelle de tous les conducteurs et, à cette occasion, assurez-vous de reconnaître leur bon rendement ou de leur signaler les aspects de leur performance qu'ils pourraient améliorer.

- Mettez en place un système de rappel des échéances à respecter pour la mise à jour des dossiers et de la formation.
- Obtenez et examinez tous les trois mois les résumés des conducteurs.
- Obtenez et examinez tous les un à six mois le profil du transporteur.

Dossier de qualifications du conducteur

Le ministère des Transports recommande aux transporteurs de tenir des dossiers individuels de qualifications pour tous les conducteurs à son emploi. Une liste de vérification des documents exigés et recommandés peut être apposée à la couverture de chaque dossier afin d'en faciliter la mise à jour par le transporteur. La tenue de ces dossiers a pour but de s'assurer que chaque conducteur demeure qualifié pour la conduite de véhicules utilitaires. Un dossier de qualifications devrait minimalement inclure les éléments suivants :

- formulaire de demande d'emploi et antécédents professionnels;
- dossiers et rapports relatifs aux accidents et aux infractions;
- dossier du conducteur (résumé);
- évaluation annuelle des aptitudes à la conduite du conducteur;
- mesures disciplinaires correctives;
- certificats de formation sur les matières dangereuses;
- dossier de formation du conducteur.

1. Formulaire de demande d'emploi et antécédents professionnels

Transporteur

Il est suggéré d'inclure dans le dossier de qualifications de chaque conducteur son formulaire de demande d'emploi dûment rempli ainsi qu'un relevé exhaustif de ses antécédents professionnels couvrant au moins les trois années précédant immédiatement son entrée en fonction dans l'entreprise du transporteur.

2. Divulgarion de permis de conduire uniques

Conducteur

En aucun temps, un conducteur n'est autorisé à détenir plus d'un permis de conduire délivré par une autorité donnée. Pour être embauché par un transporteur, le conducteur doit divulguer les noms de chaque province ou territoire du Canada ou de chaque État, district ou territoire des États-Unis dans lesquels il a obtenu des permis; la catégorie de chacun de ces permis; la suspension ou la non-suspension

de certains de ces permis; et le nom du conducteur qui figure sur chacun de ces permis. De plus, pendant toute la durée de son emploi au service d'un transporteur, le conducteur est tenu de divulguer sans délai à ce dernier toute suspension ou annulation d'un permis ainsi que toute modification de catégorie de permis ou interdiction de détenir un permis dans un territoire donné.

Transporteur

Le transporteur doit s'assurer que les véhicules utilisés par les conducteurs à son emploi sont conformes à la catégorie de permis qu'ils détiennent ainsi qu'aux restrictions et autorisations afférentes à leur permis.

3. Divulgence des accidents – élément pondéré d'une vérification en entreprise

Conducteur

Un conducteur de véhicules utilitaires employé par un transporteur doit immédiatement transmettre à ce dernier un rapport écrit détaillé de toutes les circonstances entourant un accident lors duquel :

- a. personne n'a été blessé;
- b. personne n'est décédé;
- c. le coût apparent de réparation des dommages matériels était inférieur à 2000 \$.

Tous les autres accidents doivent également être signalés à un agent de la paix.

Transporteur

Lorsqu'un conducteur signale un accident à son transporteur, ce dernier doit ajouter cette information au dossier de qualifications du conducteur.

Un conducteur à l'emploi d'un transporteur doit signaler à ce dernier tous les accidents dans lesquels il a été impliqué, qu'il ait été au volant de son véhicule privé ou d'un véhicule appartenant au transporteur.

Le transporteur devrait tenir des dossiers relatifs à tous les accidents et aux évaluations des aptitudes de conduite des conducteurs. Le cas échéant, le transporteur doit prendre les mesures correctives qui s'imposent.

4. Divulgence des infractions – élément pondéré d’une vérification en entreprise

Conducteur

Un conducteur de véhicules utilitaires employé par un transporteur doit signaler à ce dernier toute déclaration de culpabilité délivrée à son encontre alors qu’il conduisait un véhicule automobile. Il doit le faire par écrit au moment où lui est notifiée la déclaration de culpabilité.

Transporteur

Lorsqu’un conducteur signale une déclaration de culpabilité à son transporteur, ce dernier doit ajouter son rapport à son dossier actuel (année courante) et, le cas échéant, conserver tous les rapports de déclaration de culpabilité pendant quatre ans. Le transporteur devrait analyser chaque infraction et consigner toutes les mesures correctives mises en application.

5. Résumé du conducteur – élément pondéré d’une vérification en entreprise

Conducteur

Chaque conducteur doit être tenu de fournir son résumé actuel ou de signer un formulaire qui autorise le transporteur à se procurer son résumé

Transporteur

Le transporteur devrait obtenir le résumé d’un conducteur à l’intérieur des 30 jours suivant l’entrée en fonction du conducteur, puis au moins une fois l’an. Le transporteur devrait mettre en place un système interne de suivi afin de s’assurer l’obtention de tous les résumés requis.

6. Évaluation annuelle des aptitudes à la conduite

Transporteur

Avant d’embaucher un conducteur, de même qu’une fois par année, le transporteur doit évaluer le résumé du conducteur et déterminer s’il est apte ou non à conduire en se conformant aux exigences en vigueur dans l’entreprise. Il devrait également ajouter le résultat de cette évaluation au dossier de qualifications du conducteur.

Une copie du certificat médical valide du conducteur doit également être portée à son dossier. À défaut d’obtenir copie de ce certificat, un transporteur peut satisfaire à cette exigence en ajoutant au dossier du conducteur une copie de son permis de conduire valide et(ou) de son résumé tenu à jour.

La forme que prend l’évaluation d’un conducteur peut varier, pouvant aller jusqu’à la tenue d’une entrevue d’évaluation formelle ou se limiter à la signature, par le conducteur, d’une déclaration faisant foi de la validité de son résumé. Le rapport

d'évaluation porté au dossier du conducteur doit être daté et inclure la confirmation écrite du transporteur que le conducteur est apte à conduire. Le cas échéant, ce document doit être signé par le représentant du transporteur qui a mené l'évaluation du conducteur ou toute autre personne qui a confirmé ses aptitudes à la conduite.

7. Procédures d'application progressive de mesures disciplinaires

Le transporteur devrait établir des mesures disciplinaires de sévérité progressive pour les employés qui contreviennent aux restrictions relatives aux heures de service et à d'autres règlements. Ces mesures doivent être cohérentes avec les lois provinciales et fédérales.

Les politiques et procédures écrites de l'entreprise en matière de discipline devraient être fournies aux employés et inclure une liste des mesures disciplinaires possibles, en ordre croissant de sévérité, et pouvant aller jusqu'à la mise à pied. Par exemple, le processus pourrait comporter quatre étapes prévoyant l'application progressive des mesures suivantes : avertissement verbal, avertissement écrit, suspension, et mise à pied.

Le transporteur devrait porter chacun de ces événements au dossier du conducteur et s'assurer que :

- tous les employés sont informés des quatre étapes du processus;
- tout employé affecté par l'application d'une mesure disciplinaire est avisé par écrit de la prochaine mesure qui pourrait lui être imposée;
- en cas de récidive, l'employé en est averti;
- le processus est mis en application avec cohérence.

8. Certificat de formation sur les matières dangereuses – élément pondéré d'une vérification en entreprise

Conducteur

Tout conducteur qui transporte des matières dangereuses doit détenir un certificat valide de formation sur les matières dangereuses, lequel peut lui être délivré par son employeur. Au Canada, ce certificat est valide pour une durée maximale de trois ans.

Transporteur

Chaque employeur qui délivre un certificat de formation sur les matières dangereuses doit en conserver une copie dans le dossier du conducteur au moins jusqu'à la fin des deux années suivant la date d'expiration dudit certificat.

Documentation additionnelle recommandée

En plus des documents requis déjà mentionnés, le ministère des Transports suggère que le transporteur garde les renseignements suivants dans le dossier de qualifications de chaque conducteur :

- examens pratiques de conduite;
- autres examens ou documents ayant servi à la formation et à l'évaluation de l'employé;
- tests de dépistage de la consommation d'alcool ou de drogues (le dépistage de la consommation de drogues n'est pas exigé des transporteurs en territoire ontarien);
- dossiers relatifs aux accidents et aux déclarations de culpabilité des conducteurs.

Procédures de signalement et de traitement des événements

Envisagez la formation d'un comité chargé d'enquêter sur l'ensemble des accidents, des collisions, des quasi-collisions et des autres événements lors desquels des employés ont subi des blessures ou lors desquels de l'équipement ou des marchandises ont été endommagés. Ce comité pourrait réunir des membres de l'administration et du personnel.

Tous les événements mentionnés ci-dessus devraient être soumis à l'examen du comité, quelle qu'ait été leur gravité. Une quasi-collision peut facilement entraîner une blessure ou un décès; et c'est pourquoi elle devrait être traitée avec le même sérieux qu'une collision.

Établissez et rédigez des procédures pour les employés impliqués dans une collision. Cette procédure peut inclure les éléments suivants :

- actions à poser en cas de collision (plusieurs entreprises fournissent une trousse d'information à cet effet ainsi qu'une caméra);
- marche à suivre pour transmettre dans les meilleurs délais toute l'information pertinente au comité chargé de l'analyse des événements;
- formulaire de rapport d'événement;
- personnes à contacter en cas d'urgence ainsi que leurs coordonnées.

Mesures correctives

Le comité peut formuler des recommandations basées sur les lignes directrices existantes concernant les accidents évitables et inévitables. Le comité devrait être en

mesure de déceler des tendances lors de leur examen des événements qui lui sont signalés et de formuler des recommandations visant à prévenir l'occurrence d'autres événements semblables.

Les mesures correctives recommandées par le comité devraient également inclure la discussion des événements signalés lors de la prochaine réunion régulière portant sur la sécurité.

Évaluation des accidents

L'entreprise devrait compiler des statistiques et les conserver afin de mieux comprendre les causes des accidents impliquant ses employés et de prévenir les accidents. Les facteurs suivants pourraient être inclus dans ces statistiques :

- jour de la semaine;
- heure de la journée;
- nombres d'heures de conduite consécutives accumulées au moment de l'accident;
- âge du conducteur;
- expérience du conducteur;
- nature de l'accident : évitable ou inévitable;
- lieu de l'accident;
- facteurs environnementaux, tels que les conditions météorologiques ou l'état de la route.

Politique relative à la toxicomanie

Le terme *toxicomanie* désigne la consommation habituelle ou excessive de substances licites telles que l'alcool ou de médicaments d'ordonnance ainsi que de drogues illicites. Envisagez d'instaurer une politique de tolérance zéro applicable à la consommation de toute substance susceptible d'altérer la capacité des employés à assumer les responsabilités inhérentes à leurs fonctions.

Mesures disciplinaires

En vous basant sur les données recueillies à propos des conducteurs, établissez des mesures disciplinaires et des procédures d'application de ces mesures. La sévérité de ces mesures doit être progressive et reposer sur le nombre, la gravité et le caractère évitable ou inévitable des événements (accidents ou autres) impliquant les employés visés pendant une période donnée. Ces mesures peuvent inclure des avertissements, une suspension, une formation d'appoint, et éventuellement, la mise à pied.

Avant l'application de toute mesure disciplinaire, les conducteurs visés doivent avoir été informés des politiques de l'entreprise en cette matière lors de leur orientation, d'une session de formation ou d'une réunion régulière portant sur la sécurité. Toute mesure disciplinaire, incluant les avertissements verbaux, doit être consignée dans le dossier de l'employé.

Conformation aux lois et aux règlements

Les entreprises qui réussissent le mieux sont celles qui procèdent à des vérifications régulières afin de s'assurer que toutes leurs activités sont conformes aux lois, politiques et procédures existantes. Des vérifications aléatoires peuvent être effectuées avant les réunions mensuelles ou trimestrielles portant sur la sécurité. Cela permettra à l'entreprise de rectifier les problèmes en temps opportun, de réduire le nombre d'accidents et de blessures et de minimiser les dépenses.

Procédez régulièrement à l'examen d'échantillons de dossiers de conducteurs afin d'en vérifier l'exactitude et la conformité. Assurez-vous que les conducteurs se conforment aux politiques et aux procédures établies, telles que l'inspection quotidienne de leur véhicule et l'arrimage adéquat de sa charge. Vérifiez aussi les dossiers d'entretien des véhicules pour vous assurer que les travaux d'entretien exigés sont bel et bien effectués.

Faites des évaluations annuelles du rendement des conducteurs et des véhicules, puis discutez de vos constatations avec les employés concernés.

Ontario

Manuel de sécurité des transporteurs

Module 8 – Entretien préventif, tenue de dossiers et dossiers du véhicule

Vue d'ensemble	137
Entretien des camions, des autobus et des remorques.....	138
Inspections des véhicules	140
Inspections quotidiennes.....	140
Véhicules exemptés de l'inspection quotidienne obligatoire.....	142
Programmes d'inspection quotidienne	144
Rapports d'inspection quotidienne	147
Soumission des rapports d'inspection quotidienne au transporteur	148
Défectuosités du véhicule	153
Utilisation des dispositifs et documents électroniques.....	154
Véhicules de l'extérieur de la province et des États-Unis.....	155
Programme d'inspection obligatoire périodique des véhicules utilitaires (PIVU)	156
Véhicules soumis à des inspections obligatoires périodiques	157
Utilisation et application des vignettes du PIVU	161
Tenue de dossiers relatifs au PIVU.....	162
Autres inspections des véhicules	163
Tenue des dossiers des véhicules	166
Annexes	169
Annexe A – L'inspection Quotidienne Grille de Vérification 1 – 6.....	170
Annexe B –Modèle de rapports d'inspection quotidienne.....	203

Vue d'ensemble

Ce guide rédigé par la Direction de la sécurité des transporteurs et de l'application des lois du ministère des Transports de l'Ontario a pour but d'aider les entreprises de transport en camion et en autobus (utilisateurs de véhicules utilitaires) à fonctionner de manière sécuritaire et conformément aux règlements qui régissent la conduite routière et à s'assurer qu'elles le font. L'Ontario, les autres provinces et territoires, le gouvernement du Canada et l'industrie du transport ont formulé des règles et des règlements visant à réduire le nombre et la gravité des collisions. Chaque palier de gouvernement s'est inspiré des normes du Code de la route pour rédiger sa propre législation en matière de sécurité des transports. Cette approche favorise l'uniformité dans l'ensemble du pays et contribue à assurer la pérennité et la durabilité de l'industrie des transports.

Ce guide s'applique aux utilisateurs de véhicules utilitaires de l'Ontario suivants :

- Des camions, des tracteurs ou des remorques, ou une combinaison de ces véhicules, qui ont un poids brut enregistré ou un poids réel supérieur à 4 500 kilogrammes
- Les dépanneuses, quel que soit le poids brut enregistré ou le poids réel
- Des autobus conçus pour transporter 10 passagers ou plus, à l'exclusion du conducteur
- Des véhicules accessibles et des véhicules de transport scolaire, selon l'utilisation

Le guide comprend plusieurs modules, dont chacun aborde un sujet précis. Pour connaître toutes les exigences de conformité, nous vous recommandons de vous procurer le guide au complet. Si vous avez l'intention d'utiliser certaines parties de ce guide seulement (par exemple, le module 1, « Démarrage d'une entreprise »), nous vous recommandons de vous procurer également les modules « Introduction » et « Immatriculation des utilisateurs de véhicules utilitaires ».

Cet ouvrage est conçu comme un guide et n'est pas censé remplacer les statuts et les règlements pertinents. On y trouve certaines dispositions légales importantes, mais non une description exhaustive de toutes les lois en vigueur.

Entretien préventif, tenue de dossiers et dossiers du véhicule Objectifs d'apprentissage

Après avoir parcouru ce module, vous serez en mesure de :

- ✓ déterminer si vous avez besoin d'un programme d'entretien préventif;
- ✓ déterminer vos responsabilités en ce qui concerne vos véhicules;
- ✓ planifier et réaliser les inspections quotidiennes nécessaires;
- ✓ connaître et planifier toutes les inspections des véhicules nécessaires;
- ✓ créer et utiliser des calendriers et des rapports d'inspection;
- ✓ satisfaire aux exigences du Programme d'inspection des véhicules utilitaires (PIVU);
- ✓ satisfaire aux exigences des contrôles routiers de la Commercial Vehicle Safety Alliance (CVSA) concernant les véhicules et les conducteurs;
- ✓ répondre à l'exigence du Programme provincial d'inspection des bus (BITS) pour les utilisateurs d'autobus;
- ✓ vous assurer que les dossiers des véhicules sont remplis et tenus correctement.

Entretien des camions, des autobus et des remorques

Objectif

L'objectif de ce module consiste à renseigner les transporteurs sur les exigences minimales d'entretien, d'inspection et de rendement des composants des camions, des remorques et des autobus.

Exigences

Les utilisateurs de camions, d'autobus et de remorques tractées auxquels s'appliquent ces règlements doivent :

- établir une grille écrite de vérification et d'entretien périodique des véhicules;
- s'assurer que les inspections et l'entretien sont effectués conformément à cette grille;
- s'assurer que les véhicules répondent en tout temps aux normes de rendement prescrites lorsqu'ils circulent sur la route;

- s'assurer que les conducteurs effectuent des inspections quotidiennes;
- maintenir des vignettes d'inspection annuelle ou semestrielle valides sur tous les véhicules concernés.

Normes de rendement

Les normes de rendement prescrites pour le véhicule sont présentées dans les règlements suivants du *Code de la route de l'Ontario*;

- Règlement 199/07 du *Code de la route de l'Ontario* (Inspection des véhicules commerciaux).
- Règlement 611 du *Code de la route de l'Ontario* (Inspections de sécurité), Annexes 1 et 2
- Règlement 612 du *Code de la route de l'Ontario* (Autobus scolaires)
- Règlement 587 du *Code de la route de l'Ontario* (Accessoires des véhicules)

Programme d'entretien préventif

Pour répondre aux exigences réglementaires, le transporteur doit établir un programme d'entretien et d'inspection sous la forme d'un calendrier. Un programme d'inspection et d'entretien périodique des véhicules peut être un simple document écrit ou électronique qui précise, par exemple, le moment et (ou) la distance où la prochaine activité d'inspection ou d'entretien aura lieu.

Les intervalles d'inspection et d'entretien sont généralement reliés. Par exemple, une inspection peut être prévue tous les 30 000 km ou tous les trois mois, selon la première des deux occurrences. La grille peut prévoir des aspects de l'entretien qui ne sont pas liés à la sécurité, comme les vidanges d'huile et les mises au point. Une inspection de sécurité annuelle ou semestrielle peut également faire partie de la grille écrite.

Il incombe au transporteur de prendre connaissance des règlements afin de connaître les exigences qui s'appliquent à lui, et d'établir son programme d'entretien et d'inspection en conséquence.

Le transporteur doit conserver un exemplaire de son programme d'entretien aux locaux principaux du transporteur ou encore au terminal, ou à l'adresse administrative déterminé par celui-ci.

Il incombe au transporteur de s'assurer que :

- tous les véhicules utilitaires sont inspectés conformément aux règlements provinciaux et sont gardés en bon état mécanique;

- les employés comprennent les exigences du programme d'entretien qui s'appliquent à eux;
- le programme est mis en application intégralement;
- tous les dossiers des véhicules sont conservés comme il est précisé à l'article 16 du Règlement 199/07 du *Code de la route de l'Ontario* (Inspection des véhicules commerciaux);
- les dossiers d'entretien exigés par l'article 16 du Règlement 199/07 du *Code de la route de l'Ontario* sont conservés pendant deux ans, ou pendant six mois après que le transporteur aura cessé d'utiliser le véhicule;
- des processus de surveillance de l'efficacité du programme d'entretien sont mis en place.

Inspections des véhicules

Les véhicules utilitaires sont soumis à un certain nombre d'exigences concernant les inspections et la tenue de dossiers. Les prochains articles de ce module abordent les exigences, la fréquence et la tenue de dossiers concernant :

1. les inspections quotidiennes– Règlement 199/07 du *Code de la route de l'Ontario* (Inspections de véhicules commerciaux);
2. les inspections annuelles –Règlement 611 du *Code de la route de l'Ontario* (Inspections de sécurité);
3. les inspections semestrielles (autobus) –Règlement 611 du *Code de la route de l'Ontario* (Inspections de sécurité);
4. les inspections CVSA;
5. les certificats de sécurité –Règlement 611 du *Code de la route de l'Ontario* (Inspections de sécurité);
6. les inspections d'autobus.

Inspections quotidiennes

Objectif

L'inspection quotidienne des véhicules a pour but d'assurer la détection précoce des problèmes et défauts d'un véhicule avant qu'il soit utilisé sur la route. Les inspections évitent l'utilisation de véhicules dont l'état est susceptible de causer ou d'aggraver un accident.

Aperçu du programme d'inspection quotidienne

- Le conducteur inspecte un ou plusieurs véhicules avant de les utiliser.
- L'inspection est effectuée à l'aide d'un programme énumérant les composants et les systèmes du véhicule qui doivent être inspectés.
- Le conducteur remplit un rapport d'inspection.
- L'inspection et le rapport sont valables durant 24 heures.
- Le programme et le rapport d'inspection sont gardés à bord du véhicule.
- Le conducteur note également sur le rapport toutes les déficiences constatées sur la route et à la fin du trajet ou de la journée.
- Le conducteur signale les déficiences au transporteur lorsqu'elles sont décelées; le transporteur doit réparer la déficience immédiatement, ou avant le prochain déplacement, et conserver une preuve documentaire de la réparation.

Véhicules qui exigent une inspection quotidienne

- Les **camions, les remorques et les avant-trains à sellette** utilisés seuls ou en combinaison et dont le poids brut total ou le poids brut enregistré est supérieur à 4 500 kg.
- Les **autobus** conçus pour transporter 10 passagers ou plus et toute remorque tractée par un de ces véhicules.
- Les **autobus interurbains**, communément appelés autocars, qui sont dotés :
 - d'un groupe motopropulseur monté à l'arrière de l'essieu avant;
 - d'une suspension pneumatique ou à barres de torsion;
 - d'un compartiment à bagages qui est séparé de la cabine passagers;
 - d'une cabine passagers munie de sièges inclinables.
- Les **autobus accessibles** qui ont été modifiés afin de pouvoir être utilisés pour le transport de personnes handicapées, et toute remorque tractée par l'un de ces véhicules. Cela n'inclut pas ceux qui servent exclusivement à un usage personnel.
- Les **véhicules et les autobus de transport scolaire** qui sont utilisés en vertu d'un contrat conclu avec un conseil scolaire ou toute autre autorité responsable d'une école pour le transport d'au moins six enfants ou d'au moins six adultes atteints d'un trouble du développement.

Véhicules exemptés de l'inspection quotidienne obligatoire

L'inspection quotidienne des véhicules suivants n'est pas obligatoire :

Véhicules d'usage général

- un camion ayant un poids brut enregistré **et** un poids réel de 4 500 kg ou moins, qu'il tracte une remorque ou non;
- une camionnette ou un autobus à usage personnel,
- un camion ou un autobus loué par un particulier pour 30 jours ou moins;
- un véhicule utilitaire faisant l'objet d'un essai routier, aux fins de réparations, dans un rayon de 30 km d'un atelier où des réparations sont effectuées sur le véhicule par le titulaire d'un certificat de compétence valide de technicien d'entretien automobile ou de technicien d'entretien de camions et d'autocars délivré en vertu de la *Loi de 1998 sur l'apprentissage et la reconnaissance professionnelle* ou par un apprenti au sens de cette loi;
- un camion ou un autobus vide pour lequel une plaque de concessionnaire ou un permis de transit a été délivré;
- un véhicule ancien pour lequel un permis de véhicule ancien a été délivré;
- une ambulance, un véhicule de lutte contre les incendies, un véhicule de secours en cas d'arrêt cardiaque, un corbillard, un fourgon funèbre, une grue mobile et une dépanneuse;
- un véhicule de secours et sa remorque tractée se rendant à une urgence ou revenant des lieux d'une urgence;
- un camion et sa remorque tractée qui servent à porter assistance aux victimes d'un tremblement de terre, d'une inondation, d'un incendie, d'une famine, d'une sécheresse, d'une épidémie, d'une calamité ou de toute autre catastrophe en transportant des passagers ou des marchandises;
- un avant-train à sellette qui ne porte pas de remorque;
- une machine à construire des routes;
- un autobus et sa remorque tractée utilisés par une municipalité ou au nom de celle-ci pour la prestation de services municipaux de transport en commun, dans la municipalité ou dans un rayon de 25 km à l'extérieur des limites de la municipalité.

Véhicules récréatifs

- une autocaravane et une camionnette dotée d'une caravane portée, y compris tout type de remorque ou de véhicule tracté par la caravane motorisée ou la camionnette dotée d'une caravane portée;
- un camion, quels que soient sa taille et son poids, qui tracte une caravane à usage personnel;
- une roulotte à usage personnel;
- une dépanneuse.

Véhicules agricoles

- un camion ou tracteur à deux ou trois essieux, qui ne tracte pas de remorque et qui sert principalement à transporter des produits primaires d'une exploitation agricole, forestière, maritime ou lacustre cultivés ou récoltés par le conducteur ou l'employeur du conducteur (y compris les camions portant une plaque agricole) (les produits primaires comprennent le bétail, les chevaux et la volaille);
- un véhicule automoteur servant à l'élevage des animaux, un tracteur agricole ou tout équipement agricole tracté;
- un équipement agricole tracté par un véhicule utilitaire.

Inspection requise par le conducteur ou toute autre personne

Il est interdit à un conducteur de conduire un véhicule utilitaire ou un autobus ou de tracter une remorque à moins que le conducteur ou une autre personne ait mené une inspection du ou des véhicules au cours des 24 dernières heures.

Outre l'inspection initiale, qu'elle ait été menée par lui ou non, le conducteur est tenu de surveiller l'état du ou des véhicules afin de déceler les défauts au cours du trajet.

D'autres personnes, par exemple un autre conducteur ou un membre du personnel d'entretien ou de triage, sont également autorisées à mener des inspections et à remplir et signer des rapports.

Une personne autre que le conducteur qui mène une inspection et signe le rapport est responsable devant la loi de l'inspection et de l'information contenue dans le rapport d'inspection. Le conducteur peut se fier à cette inspection et présenter le rapport à un agent, sauf s'il a des motifs de croire que l'inspection et le rapport ne sont pas conformes aux exigences, ou s'il a connaissance ou devrait avoir connaissance d'une défectuosité du véhicule.

Note : Dans le reste du présent document, seul le conducteur est mentionné comme personne chargée de l'inspection.

Procédures d'inspection :

Le conducteur peut choisir la procédure d'inspection (ronde de sécurité ou marche autour du véhicule) qui convient le mieux au véhicule et au lieu où il se trouve. Toutefois, quelle que soit la procédure utilisée, chaque élément d'inspection réglementé doit être inspecté et, si le conducteur découvre une défectuosité, il doit la consigner au rapport et la signaler au transporteur. Le conducteur doit également avoir en sa possession et présenter un programme d'inspection concernant le véhicule, ainsi que le rapport d'inspection valide correspondant.

Programmes d'inspection quotidienne

Application du programme d'inspection

Des modèles de programme d'inspection figurent à l'annexe A de ce module.

Le Règlement 199/07 de *Code de la route de l'Ontario* comporte six grilles de vérification; le conducteur est tenu d'utiliser la grille qui correspond au type de véhicule utilitaire exploité. Ces grilles précisent les critères d'inspection et indiquent si une défectuosité est « mineure » ou « majeure ». Le traitement que réserve le conducteur à une défectuosité du véhicule diffère selon qu'il s'agit d'une défectuosité mineure ou majeure.

Si le conducteur ne constate aucune défectuosité du véhicule, selon la définition contenue dans la grille de vérification, alors la mention « aucune défectuosité » est indiquée, et l'inspection est valable 24 heures.

Si le conducteur constate une défectuosité mineure du véhicule, selon la définition contenue dans la grille de vérification, la défectuosité doit être notée et signalée au transporteur dans les meilleurs délais. Le transporteur doit réparer toutes les défectuosités qui constituent un écart par rapport aux normes de rendement. L'inspection est valable 24 heures.

Si le conducteur constate une défectuosité majeure du véhicule, selon la définition contenue dans la grille de vérification, il est interdit d'utiliser le véhicule. Le conducteur doit noter la défectuosité, la signaler sans délai au transporteur et le véhicule doit être réparé avant d'être remis en service.

Les six grilles de vérification quotidienne de l'Ontario

- La grille de vérification 1 sert à l'inspection des camions, des tracteurs et des remorques tractées. Un avant-train à sellette est inspecté avec la remorque qui y est fixée. Il doit être inspecté de nouveau si on change de remorque.
- La grille de vérification 2 sert à l'inspection des autobus (autres que les autobus scolaires), des autobus interurbains, des autobus accessibles et des remorques tractées. La grille de vérification 2 s'applique également lorsqu'un de ces véhicules est utilisé comme autobus nolisé pour des excursions scolaires. La grille de

vérification 2 sert également à l'inspection de toute remorque tractée par un autobus, un autobus scolaire, un autobus ou un véhicule servant au transport scolaire.

- Un autobus interurbain peut être inspecté à l'aide de la grille de vérification 2 seulement, ou à l'aide des grilles de vérification 3 et 4 combinées.
- La grille de vérification 5 sert à l'inspection d'un autobus scolaire jaune, d'un autobus servant au transport scolaire et d'un autobus accessible.
 - Ceci s'applique même lorsque l'autobus scolaire sert à des fins non scolaires (par exemple, le transport d'adultes ou d'enfants à des festivals, des manifestations sportives, des activités paroissiales et ainsi de suite).
 - L'autobus est réputé servir au transport scolaire s'il a été exploité par le transporteur actuel, en vertu d'un contrat conclu avec un conseil scolaire ou toute autre autorité responsable d'une école, pour le service scolaire ou le transport nolisé d'élèves.
- La grille de vérification 6 est utilisée pour l'inspection d'un véhicule servant au transport scolaire (fourgonnette ou voiture familiale). Une inspection quotidienne est seulement nécessaire lorsque le véhicule transporte six enfants ou plus, six adultes ayant un trouble du développement ou plus ou encore six personnes ou plus de ces deux catégories.

Inspections du dessous du véhicule (grille de vérification 4)

Si un autobus interurbain est inspecté selon la grille de vérification 3, une inspection du dessous du véhicule de la grille de vérification 4 doit être réalisée tous les 12 000 km ou tous les 30 jours, selon la première des deux occurrences. Ces inspections sont effectuées par un technicien titulaire d'un certificat de compétence valide de technicien d'entretien de camions et d'autocars.

L'inspection exige un examen détaillé des composants du dessous du véhicule et des systèmes de l'autobus. Les inspections de la grille de vérification 4 sont réalisées en plaçant l'autobus au-dessus d'un puits, ou en le soulevant de manière à permettre un accès adéquat à tous les composants applicables du dessous du véhicule.

Les techniciens doivent signer le rapport d'inspection de la grille de vérification 4 attestant que les composants et les systèmes inspectés conformément à la grille de vérification 4 répondent aux normes prescrites à la date de l'inspection.

Obligation du conducteur d'avoir en sa possession et de produire les grilles de vérification

Le conducteur est tenu d'avoir en sa possession les grilles de vérification et, sur demande, de les présenter à un agent.

La grille de vérification et le rapport d'inspection peuvent être combinés sur un même document. Si plus d'une grille de vérification sert pour un véhicule utilitaire, le conducteur doit avoir en sa possession toutes les grilles de vérification pertinentes. (Par exemple, un autocar qui tracte une remorque peut avoir les grilles de vérification 3 et 4 pour l'autobus interurbain et la grille de vérification 2 pour la remorque.)

Où obtenir des grilles de vérification

Le transporteur est tenu de fournir aux conducteurs un exemplaire de la grille ou des grilles de vérification applicables, selon le cas.

Des grilles réglementaires sont fournies à la fin du présent document; on peut les copier ou les reproduire sans le consentement du Ministère.

Les grilles de vérification 2, 3 et 4 de la Norme 13 du *Code canadien de sécurité*, publiées par le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCMTA), sont également acceptées en Ontario, y compris si elles sont produites par l'utilisateur d'un véhicule utilitaire immatriculé en Ontario. Les autobus scolaires et les véhicules servant au transport scolaire doivent être inspectés au moyen des grilles 5 et 6, respectivement, du Règlement 199/07 du *Code de la route* de l'Ontario. Les grilles de vérification 2, 3 et 4 du CCMTA se trouvent sur le [site Web du CCMTA](#).

Le transporteur peut ajouter à la grille de vérification d'autres parties ou sections contenant des composantes et systèmes additionnels. Les éléments d'inspection ajoutés à une partie ou à une section par le transporteur ne font pas partie des éléments d'inspection réglementaires; par conséquent, le règlement n'oblige pas le conducteur à les inspecter, à les consigner ou à en signaler les déficiences. Le transporteur peut cependant exiger que les conducteurs inspectent, consignent et signalent ces déficiences ou états supplémentaires.

Si le véhicule n'est pas muni d'une composante ou d'un système donné, p. ex. des freins pneumatiques, on peut supprimer toute la partie ou section concernée. On peut aussi supprimer les numéros de parties ou renuméroter celles-ci.

Il est interdit de supprimer un élément d'inspection réglementaire, « fuite audible d'air » par exemple, à moins de supprimer toute la partie et qu'en l'occurrence, le véhicule n'ait pas de freins pneumatiques. Il est également interdit de reformuler les éléments d'inspection réglementaires et de les déplacer de la colonne « Déficiences mineures » à la colonne « Déficiences majeures » ou inversement.

Le transporteur est autorisé à regrouper les colonnes « Déficiences mineures » et « Déficiences majeures » à condition que ce regroupement ne prête pas à confusion. Il est libre d'ajouter des codes de déficence aux colonnes de la grille. Cette méthode consiste à ajouter un code numérique ou alphabétique à côté de chaque composante ou système. Lorsque le conducteur décèle une déficence, il en inscrit le code dans le rapport d'inspection au lieu d'écrire au long les détails de la déficence. Lorsque le conducteur utilise des codes de déficence ajoutés à la grille, il doit présenter une grille codée à l'agent d'exécution.

Les modèles qui figurent en annexe au présent module sont acceptables.

Rapports d'inspection quotidienne

Des exemples de rapports d'inspection sont disponibles à l'annexe B de ce module.

Les rapports d'inspection sont un moyen de communication entre les conducteurs, le transporteur et le service d'entretien du transporteur. Les rapports servent à vérifier les inspections, à consigner les déficiences, à signaler les déficiences et, éventuellement, à vérifier les réparations. Chaque rapport est rempli immédiatement après une inspection.

Types de rapports d'inspection quotidienne

- Feuille de rapport quotidien (un seul rapport) – chaque rapport peut consister en une feuille contenant un rapport quotidien. Ce type de rapport peut être placé à la fin du journal des heures de service ou dans une liasse dont on enlève une feuille chaque jour, ou autres.
- Carnet de rapports (plusieurs rapports) – le carnet de rapports est un livret qui contient des éléments pour chaque journée d'inspection du véhicule. Le carnet est assigné à un véhicule et peut demeurer dans le véhicule jusqu'à ce qu'il soit rempli. Les renseignements de base sur le véhicule sont inscrits une seule fois, sur la couverture ou ailleurs dans le carnet, qui peut aussi contenir la grille de vérification du véhicule.

Les informations fournies au sujet des rapports d'inspection s'appliquent aux deux types de rapports, à moins que le type de rapport soit indiqué spécifiquement.

Comment remplir un rapport d'inspection quotidienne

Le conducteur est tenu de remplir et de signer un rapport lorsqu'il termine son inspection.

Les conducteurs d'autobus doivent remplir et signer un rapport une fois l'inspection effectuée, peu importe la distance à parcourir et qu'il y ait des passagers ou non.

Si ce n'est pas le conducteur qui a mené l'inspection initiale, le conducteur et chaque conducteur subséquent doivent signer le rapport. Les rapports utilisés par plus d'un conducteur doivent comporter des lignes supplémentaires où les conducteurs subséquents pourront signer.

On peut inspecter un nombre indéfini de remorques et ajouter les renseignements relatifs à l'inspection au même rapport si celui-ci contient des lignes supplémentaires à cette fin.

Tous les renseignements prescrits dans le rapport doivent être inscrits au complet et avec exactitude.

Période de validité des rapports d'inspection quotidienne

- Le rapport qui certifie une inspection faite à l'aide de la grille de vérification 1, 2, 3, 5 ou 6 est valide durant 24 heures à compter de l'heure de l'inspection,
- Le rapport qui certifie une inspection effectuée au moyen de la grille de vérification 3 combinée à la grille de vérification 4 (inspection du dessous du véhicule) est valide 24 heures à partir du moment de l'inspection.
 - Le rapport d'inspection du dessous du véhicule (grille de vérification 4) rempli et signé par un technicien est valide jusqu'à la fin du 30^e jour suivant l'inspection ou pour 12 000 km, selon la première des deux occurrences.

Obligation d'être en possession des rapports et de les produire

Le conducteur doit être en possession des rapports d'inspection et, sur demande, les présenter à un agent.

- Le conducteur d'un véhicule qui tracte une remorque doit consigner les renseignements concernant le véhicule tracteur et la remorque sur un même rapport, ou être en possession de deux rapports distincts – un pour le véhicule tracteur et l'autre pour la remorque.
- Le conducteur d'un autobus interurbain inspecté au moyen des grilles de vérification 3 et 4 combinées doit être en possession d'un rapport d'inspection effectué à l'aide de la grille de vérification 3 et d'un rapport d'inspection fait au moyen de la grille de vérification 4, rapport qu'il devra produire sur demande. Les rapports d'inspection effectués à l'aide de la grille de vérification 4 sont fournis par le transporteur, qui les reçoit du technicien.
- Si un autobus interurbain a été inspecté au moyen des grilles de vérification 3 et 4 combinées, que l'inspection du dessous du véhicule à l'aide de la grille de vérification 4 a expiré et qu'une nouvelle inspection au moyen de la grille de vérification 4 n'a pas été effectuée, l'inspection de l'autobus doit se faire avec la grille de vérification 2. Dans ce cas, le conducteur doit avoir en sa possession un exemplaire de la grille de vérification 2 qu'il doit produire.

Soumission des rapports d'inspection quotidienne au transporteur

Feuilles de rapports d'inspection quotidienne

Les rapports expirés doivent être expédiés au transporteur dans les plus brefs délais, mais tout au plus 20 jours après la date de l'inspection.

Les rapports doivent être expédiés aux locaux principaux du transporteur, ou à un terminal ou à une adresse administrative déterminée par ce dernier.

Carnets de rapport d'inspection quotidienne

Les carnets de rapport qui sont remplis ou qui ont passé la date limite ou la période d'utilisation prédéterminée par le transporteur doivent être expédiés aux locaux principaux du transporteur, ou à un terminal ou à une adresse administrative déterminée par ce dernier.

Note : Si les rapports d'inspection quotidienne sont contenus dans un carnet qui est gardé à bord du véhicule utilitaire, et que le transporteur a un accès régulier au véhicule, les rapports sont considérés comme ayant été soumis lorsqu'ils sont à bord du camion, de l'autobus ou du véhicule servant au transport scolaire, et il n'est pas nécessaire de les faire parvenir au bureau dans le délai de 20 jours.

Où obtenir des rapports d'inspection quotidienne

- Le transporteur doit fournir les rapports pertinents au conducteur.

Transmission des rapports valides à un autre conducteur

- Le conducteur peut transmettre la copie originale valide du rapport à un autre conducteur qui travaille pour le même transporteur. Le deuxième conducteur a l'obligation de soumettre le rapport au transporteur.
Le conducteur peut transmettre un duplicata ou une reproduction manuscrite du rapport initial à un conducteur qui travaille pour un autre transporteur. Dans ce cas, chaque conducteur doit soumettre le rapport à son transporteur.
- Le *Code de la route* n'oblige pas le conducteur à transmettre un rapport à un autre conducteur, qu'il travaille ou non pour le même transporteur. Toutefois, un règlement contractuel ou d'emploi peut comporter l'obligation de transmettre le rapport à un autre conducteur.
- Le conducteur qui reçoit un rapport d'inspection quotidienne valide ou un rapport d'inspection du dessous du véhicule ayant été effectuée par une autre personne peut considérer le rapport comme la preuve qu'une inspection en règle a été effectuée, à moins d'avoir un motif de croire le contraire. Ce rapport d'inspection est valide à la condition d'avoir été signé par le conducteur actuel.

Contenu des rapports d'inspection quotidienne

Les feuilles et les carnets de rapports doivent contenir, au minimum, les éléments suivants :

- le numéro et le lieu d'immatriculation du véhicule;
- le nom du transporteur;
- la date et l'heure de l'inspection;

- la ville, le village ou l'emplacement de la route où l'inspection a été effectuée;
- le nom de la personne qui a effectué l'inspection, en caractères d'imprimerie;
- le relevé du compteur kilométrique du véhicule utilitaire;
- la liste des défauts majeures et mineures observées au cours de l'inspection, le cas échéant;
- une déclaration selon laquelle aucune défaut majeur ou mineur n'a été constaté, le cas échéant;
- les défauts majeures et mineures constatés au cours du trajet;
- une déclaration, signée par la personne ayant effectué l'inspection, indiquant que le véhicule a été soumis à une inspection conforme au Règlement;
- la signature de chaque conducteur n'ayant pas effectué l'inspection initiale.

La formulation des éléments peut être modifiée, à condition que le sens demeure semblable. Toute formulation modifiée doit continuer d'indiquer ce que signifie l'information complète. Les transporteurs sont libres d'ajouter des éléments et de les réorganiser.

Le ministère des Transports n'approuve pas les rapports d'inspection vierges à l'intention des transporteurs. Ces derniers sont tenus de se procurer ou de créer un rapport conforme aux exigences du paragraphe 7 du Règlement 199/07, Rapport d'inspection quotidienne.

Les transporteurs qui choisissent de combiner les éléments du rapport d'inspection quotidienne sur la même page que les éléments du journal des heures de service doivent veiller à effectuer cette combinaison en pleine connaissance des exigences relatives aux éléments du rapport d'inspection quotidienne des véhicules et du journal des heures de service.

Exemple 1

- Le rapport d'inspection quotidienne doit comprendre un relevé du compteur kilométrique. Dans le journal, le conducteur doit inscrire le relevé du compteur au début et à la fin du poste ou du voyage. De plus, si, au cours du voyage, le conducteur utilise le véhicule pour son transport personnel jusqu'à un lieu d'hébergement ou autres, il est tenu d'entrer les relevés du compteur au début et à la fin du trajet parcouru pour ses besoins personnels.
- Par conséquent, la combinaison du rapport quotidien et du journal peut nécessiter jusqu'à cinq relevés du compteur, donc cinq lignes, si l'inspection quotidienne a été effectuée à un point différent du point de départ du conducteur et que le véhicule a servi à des fins personnelles au cours du voyage.

- Si un véhicule ne sert jamais à des fins personnelles, il n'est pas nécessaire que le journal ou le rapport combiné prévoie des lignes supplémentaires pour ces relevés de compteur.

Exemple 2

Si le véhicule est toujours inspecté à la même adresse de départ que le poste de travail ou le trajet du conducteur, une case à cocher peut être utilisée pour indiquer que la lecture d'odomètre s'applique à la lecture d'inspection, ainsi que la lecture du début du conducteur.

- Lecture d'odomètre, début de la journée de travail du conducteur et au moment de l'inspection (noter la valeur).

Modèles de rapports d'inspection

Le format et la disposition du rapport d'inspection ne sont pas prescrits par la réglementation. Le règlement établit le minimum de renseignements qui doivent figurer au rapport.

Le rapport peut, au choix du transporteur, contenir une grille de vérification et des renseignements supplémentaires.

- Les feuilles de rapport peuvent être imprimées au verso des journaux d'heures de service.
- Lorsque des renseignements prescrits, tels que le nom du transporteur, le numéro d'immatriculation ou autres, ne changent pas, ces renseignements peuvent être imprimés en permanence sur les feuilles de rapport.
- On peut également imprimer le rapport accompagné de la ou des grilles de vérification du véhicule.
- Les rapports ayant une forme autre qu'un carnet peuvent être produits en ensembles de copies carbone ou autres qui produisent automatiquement des copies supplémentaires lorsqu'on remplit la copie du dessus. Certains transporteurs préfèrent utiliser des rapports en plusieurs exemplaires aux fins de distribution à l'interne. De plus, on peut transmettre une copie valide et lisible d'un tel rapport au conducteur suivant d'un véhicule tandis que la personne qui a inspecté le véhicule conserve l'original.

Une foule de variantes du rapport sont possibles, selon l'utilisation des véhicules et le personnel d'inspection. Le transporteur est libre de créer le formulaire de rapport qui répond le mieux aux besoins de son exploitation.

Dans les modèles qui suivent, on peut supprimer l'élément « Signature de chaque conducteur autre que la personne ayant fait l'inspection » si le véhicule n'est pas conduit par un autre conducteur que celui qui effectue l'inspection.

Voir les annexes à la fin de ce module pour des exemples.

Attestation des réparations

Les transporteurs de l'Ontario **peuvent** inclure aux rapports d'inspection une section sur l'attestation des réparations pour faire le suivi des défauts et des réparations.

Lorsqu'un rapport mentionne une défectuosité qui a été réparée sans que le transporteur émette de demande de réparation distincte, la réparation et les pièces utilisées doivent être consignées au rapport. Dans ce cas, le rapport devient un registre d'entretien à conserver pendant deux ans.

Un rapport qui mentionne que les défauts détectés ne nécessitent pas de réparation ou qu'il n'y a en fait pas de défaut est également conservé pendant deux ans.

Cette disposition s'applique, que le rapport contienne ou non une section sur l'attestation des réparations.

Voir les annexes à la fin de ce module pour des exemples.

Modèles de carnets de rapports d'inspection quotidienne conservés dans le véhicule

Un carnet de rapports ne peut être utilisé que pour un véhicule qui retourne à la fin de la journée à un endroit où le transporteur a accès au véhicule et au carnet. Le transporteur doit être en mesure de présenter le carnet à un agent qui en fait la demande. En outre, les défauts consignés dans le carnet doivent être signalés au transporteur verbalement, au téléphone ou par un autre moyen si le carnet n'est pas remis en main propre au transporteur à titre d'avis de la présence d'un défaut.

Le conducteur doit avoir en sa possession le carnet de rapports et le présenter à un agent. Si la grille de vérification n'est pas contenue dans le carnet, le conducteur est tenu d'avoir en sa possession et de présenter la grille applicable.

Les renseignements qui suivent **doivent** être imprimés sur le carnet ou à l'intérieur de celui-ci :

- le nom du transporteur;
- le numéro d'immatriculation du véhicule;
- le lieu d'immatriculation du véhicule.

Les éléments d'information **facultatifs** imprimés sur le carnet ou à l'intérieur de celui-ci peuvent comprendre, par exemple :

- le numéro de l'unité;

- le numéro d'identification du véhicule;
- la marque;
- l'année du véhicule;
- la période couverte

Des exemples se trouvent dans les annexes à la fin de ce module.

Défectuosités du véhicule

Inscription des défauts

Le conducteur est tenu de consigner toute défécuosité au rapport immédiatement après l'inspection initiale ou au moment où il découvre la défécuosité, s'il la décelé pendant le trajet ou à la fin du trajet ou de la journée.

Déclaration des défauts

Aux fins de la déclaration des défauts au transporteur, celui-ci peut désigner un employé chargé de recevoir les rapports de défauts.

Les défauts mineures ou majeures, qui sont énumérées dans une grille de vérification, doivent être signalées immédiatement au transporteur par le conducteur ou le responsable de l'inspection, au moment où il décelé la défécuosité.

Selon la situation du conducteur, la déclaration des défauts au transporteur peut se faire en personne, au téléphone, par un rapport écrit ou par un moyen électronique.

Conduite d'un véhicule ayant des défauts

Le conducteur peut continuer de conduire un véhicule ayant une défécuosité mineure mentionnée dans une grille de vérification s'il a consigné immédiatement la défécuosité dans le rapport d'inspection quotidienne et signalé la défécuosité au transporteur.

Ce principe sert de moyen de défense au conducteur à qui est imputée une défécuosité prévue dans une autre partie du *Code de la route de l'Ontario*, si cette défécuosité figure également dans la liste des défauts mineures de la grille de vérification. Ce moyen de défense s'applique uniquement si le conducteur a décelé la défécuosité, l'a signalée et l'a consignée au rapport d'inspection avant l'examen du véhicule par un agent.

Il est important de noter que même si le conducteur dispose d'un moyen de défense dans le cas où il conduit un véhicule ayant une défécuosité mineure figurant dans la grille de vérification, le transporteur peut se voir imputer la défécuosité.

Utilisation des dispositifs et documents électroniques

Les rapports d'inspection quotidienne, les rapports d'inspection du dessous du véhicule, les résultats d'inspection et les grilles de vérification peuvent être conservés sur support électronique.

Sur demande d'un agent, le conducteur est tenu de produire l'un des éléments suivants, à son choix :

- une copie électronique du rapport ou de la grille, si le document peut être lu de l'extérieur du véhicule par l'agent;
- une copie imprimée du rapport ou de la grille signée par le conducteur après l'impression;
- une copie manuscrite du rapport ou de la grille signée par le conducteur après la rédaction.

Notes :

- Il n'est pas obligatoire que l'affichage électronique porte une signature.
- Un agent peut, à sa propre discrétion, monter à bord d'un véhicule pour lire l'écran d'un dispositif fixé en permanence dans la cabine.

Les documents et registres d'entretien et de réparation du véhicule peuvent eux aussi être conservés en format électronique, à condition que le transporteur ou une personne désignée par celui-ci imprime et signe une copie d'un rapport ou d'un document demandé par un agent.

Période et lieu de conservation des rapports d'inspection quotidienne

Les rapports d'inspection et les rapports et avis délivrés par un agent :

- sont conservés aux locaux principaux du transporteur ou encore au terminal ou à l'adresse administrative déterminé par celui-ci;
- sont conservés pendant au moins deux ans ou pendant six mois après la date à laquelle le transporteur cesse d'être responsable du véhicule;
- s'ils ne donnent que la liste des déficiences et non des réparations, sont conservés pendant six mois. Les rapports contenant des renseignements sur les réparations sont considérés comme des « rapports d'entretien » et sont conservés pendant deux ans.

Véhicules de l'extérieur de la province et des États-Unis

Véhicules canadiens de l'extérieur de la province

Un véhicule immatriculé dans une province autre que l'Ontario ou un territoire peut être exploité en Ontario s'il a été inspecté et qu'un rapport d'inspection a été rempli conformément aux exigences relatives à l'inspection quotidienne :

- de la province ou du territoire d'immatriculation du véhicule
- de la Norme 13 du *Code canadien de sécurité*
- du Règlement 199/07 du *Code de la route de l'Ontario*, comme il est détaillé dans ce module

Cette exigence s'applique indépendamment de la distance à parcourir en Ontario, de l'application des règles d'inspection ou de l'exemption du véhicule dans sa province ou son territoire d'attache.

Cette exigence s'applique également aux véhicules immatriculés dans une autre province qui sont conduits par un conducteur autorisé en Ontario qui conduit le véhicule seulement en Ontario.

Camions, remorques et autobus des États-Unis utilisés en Ontario

Un camion ou un autobus immatriculé aux États-Unis peut circuler en Ontario s'il a fait l'objet d'une inspection et si un rapport d'inspection complet a été rédigé, en conformité avec les exigences d'inspection quotidienne des États-Unis, de n'importe quelle province canadienne y compris l'Ontario, ou en conformité avec la version de mai 2008 de la Norme 13 du *Code canadien de sécurité*, publiée par le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé.

Si une inspection a été effectuée en conformité avec les exigences des États-Unis, le conducteur doit avoir en sa possession et produire un rapport d'inspection remontant à 24 heures ou moins. Si le conducteur n'a pas accès au rapport d'inspection du véhicule, il doit mener une inspection en conformité avec la réglementation des États-Unis et avoir en sa possession un rapport conforme aux exigences des États-Unis et remontant à 24 heures ou moins, ou remplir un rapport d'inspection conforme au Règlement 199/07 du *Code de la route de l'Ontario*.

Note : Aux États-Unis, les conducteurs ne sont pas tenus de rédiger un rapport d'inspection avant le départ s'ils ne décèlent aucune défektivité pendant l'inspection. Ils ne sont toutefois pas autorisés à circuler en Ontario sans un tel rapport. S'ils n'ont pas rédigé un rapport d'inspection aux États-Unis, les conducteurs doivent le faire aux termes des règlements de l'Ontario, de la norme 13 du CCS ou d'une autre province afin d'être conformes en Ontario.

Camions, remorques et autobus de l'Ontario en déplacement aux États-Unis

Les inspections et rapports d'inspection de l'Ontario sont acceptés aux États-Unis.

Programme d'inspection obligatoire périodique des véhicules utilitaires (PIVU)

Des inspections périodiques sont exigées pour les véhicules utilitaires, les remorques et les avant-trains à sellette afin de réduire la fréquence des accidents dus aux défauts mécaniques et d'améliorer la sécurité routière dans l'ensemble du Canada. Les exigences relatives aux inspections annuelles et semestrielles sont le minimum exigé par la loi. Le transporteur peut constater que, afin de maintenir correctement les exigences de fonctionnement routier de ses véhicules, des inspections et un entretien supplémentaires sont nécessaires.

Aperçu des inspections périodiques de véhicules utilitaires

- En Ontario, les inspections annuelles, semestrielles et relatives au certificat de sécurité doivent être effectuées par un technicien autorisé travaillant dans un centre d'inspection autorisé par le MTO.
- Les camions, les remorques et les avant-trains à sellette doivent être inspectés une fois par an; l'inspection annuelle est valable 12 mois.
- Les autobus, les véhicules servant au transport scolaire conçus pour transporter six personnes ou plus et les véhicules accessibles doivent être inspectés deux fois par an selon divers critères :
 - une inspection annuelle peut être effectuée semestriellement; OU
 - une inspection annuelle peut être suivie d'une inspection semestrielle six mois plus tard.
- Si un véhicule répond à toutes les exigences d'une inspection annuelle ou semestrielle, une vignette est appliquée sur le véhicule, et un certificat et un rapport sont délivrés par le centre d'inspection.
- Un certificat de sécurité (CS) est exigé pour : l'immatriculation d'un véhicule remis à neuf; le transfert à un nouveau propriétaire d'un véhicule d'occasion en état de circuler; l'immatriculation en Ontario d'un véhicule précédemment immatriculé dans une autre province ou un autre pays; le changement de statut d'un véhicule : d'inapte à circuler à apte à circuler.
- Si un véhicule réunit toutes les exigences d'inspection de sécurité, le certificat est délivré et le véhicule pourra être immatriculé pour la conduite sur route.

Considérations extra provinciales

La législation concernant les inspections obligatoires périodiques varie selon les territoires. Les inspections de l'Ontario sont acceptées dans d'autres territoires, et l'Ontario accepte les inspections d'autres territoires – à la condition qu'elles soient reconnues comme répondant à une norme similaire.

Cependant, la période de validité de l'inspection varie selon les territoires. Le transporteur doit vérifier au préalable les exigences de tous les territoires dans lesquels il a l'intention d'exploiter des véhicules.

Véhicules soumis à des inspections obligatoires périodiques

Inspection annuelle :

- **Les camions, les remorques et les avant-trains à sellette** utilisés seuls ou en combinaison et dont le poids brut total, le poids brut enregistré ou le PNBV est supérieur à 4 500 kg.

« **Camion** » comprend, sans s'y limiter, les camions tracteurs, les camions porteurs, les camionnettes, les grands fourgons, et les fourgonnettes commerciales/fourgonnettes à cabine avancée.

« **Remorque** » comprend, sans s'y limiter, les remorques utilisées pour transporter des bateaux, des motoneiges ou du bétail et celles utilisées à des fins générales. Ne comprend pas les remorques utilisées pour transporter des appareils comme les chaudières à goudron, les postes à souder portatifs, les bétonnières, les compresseurs, la machinerie agricole telle les remorques agricoles, etc.

Inspection annuelle et inspection semestrielle

- Les **autobus** conçus pour transporter 10 passagers ou plus. Cela n'inclut pas les autobus qui présentent un poids nominal brut égal ou inférieur à 4 500 kg et qui servent exclusivement à un usage personnel.
- Les **véhicules accessibles** qui ont été modifiés afin de pouvoir être utilisés pour le transport de personnes handicapées. Cela n'inclut pas ceux qui servent exclusivement à un usage personnel.
- Les **véhicules à usage scolaire** qui sont utilisés en vertu d'un contrat conclu avec un conseil scolaire ou toute autre autorité responsable d'une école pour le transport d'au moins six enfants ou d'au moins six adultes atteints d'un trouble du développement.

« **Autobus** » comprend, sans s'y limiter, tout véhicule conçu pour transporter 10 passagers ou plus, en excluant le conducteur, p. ex., les fourgonnettes de tourisme, limousines, autocars, autobus scolaires, etc.

« **Véhicule accessible** » comprend, sans s'y limiter, tout véhicule modifié pour servir au transport de personnes handicapées et qui est utilisé à cette fin, qu'il soit aussi utilisé ou non pour le transport de personnes non handicapées. Il peut s'agir d'une fourgonnette, d'une fourgonnette de tourisme ou d'un taxi qui a été modifié pour le rendre accessible.

« **Véhicule à usage scolaire** » comprend, sans s'y limiter, tout véhicule utilisé en vertu d'un contrat conclu avec un conseil scolaire ou toute autre autorité responsable d'une école pour le transport d'au moins six enfants ou d'au moins six adultes atteints d'un trouble du développement.

Véhicules qui ne nécessitent pas d'inspection annuelle ou semestrielle

1. Un véhicule motorisé connu sous le nom de véhicule récréatif ou d'autocaravane, autre qu'un véhicule motorisé :
 - transportant une cargaison commerciale, des outils ou du matériel que l'on utilise normalement à des fins commerciales;
 - transportant des animaux ou des outils non commerciaux, du matériel ou un véhicule qui occupe la moitié ou plus de son espace au sol.
2. Une caravane, autre qu'une caravane :
 - possédée ou louée par un employeur afin de loger son employé;
 - transportant une cargaison commerciale, des outils ou du matériel que l'on utilise normalement à des fins commerciales;
 - transportant des animaux ou des outils non commerciaux, du matériel ou un véhicule qui occupe la moitié ou plus de son espace au sol.

Note : Le terme « caravane » comprend une remorque habitable, une remorque habitable pliante, une tente-roulotte et une roulotte.

3. Des appareils comme les chaudières à goudron, les postes à souder portatifs, les bétonnières, les compresseurs, la machinerie agricole telle les remorques agricoles, etc.
4. Un autobus présentant un PNBV de 4 500 kg ou moins servant exclusivement à un usage personnel.
5. Un véhicule commercial vide exploité par un fabricant ou un concessionnaire de véhicules qui a obtenu un « permis spécial » délivré pour une période de 10 jours conformément aux exigences du Règlement 628 du *Code de la route* sur les permis des véhicules.

6. Tout véhicule utilitaire ou remorque non chargé pour lequel une plaque de fournisseurs de services a été délivrée.
7. Tout véhicule utilitaire ou remorque chargé pour lequel une plaque de fournisseurs de services a été délivrée, qui est transporté vers une fourrière.

Critères d'inspection

L'Ontario – de concert avec la plupart des territoires canadiens – a adopté le *Code canadien de sécurité*, 11, partie B, Inspections périodiques de véhicules commerciaux (CCS 11B), comme critère d'inspection relatif aux inspections de sécurité annuelles, semestrielles et menant à l'obtention du certificat de sécurité des véhicules utilitaires, des véhicules servant au transport scolaire et des véhicules accessibles.

Les inspections de sécurité du Règlement 611 du *Code de la route de l'Ontario* précisent les exigences relatives aux certificats annuels, semestriels et de sécurité, les modifications à la norme 11B du CCS.

Chaque page de la norme nationale est divisée en deux sections : la partie de gauche indique les points à inspecter et les méthodes d'inspection et celle de droite indique les critères correspondants de réussite/d'échec. Chaque section porte sur différentes parties du véhicule.

1. Groupe motopropulseur
2. Suspension
3. Freins
4. Direction
5. Instruments et matériel auxiliaire
6. Feux
7. Système électrique
8. Carrosserie
9. Pneus et roues
10. Dispositifs d'attelage et de remorquage

Chaque section de la norme nationale indique des « conditions dangereuses ». Les conditions dangereuses de la norme nationale sont les conditions des véhicules plus graves. Dans certaines provinces, les centres d'inspection sont autorisés à prendre certaines mesures afin d'empêcher la remise en service du véhicule tant que de tels problèmes ne sont pas réglés. Ces conditions n'ont aucun statut particulier en Ontario.

On peut télécharger un exemplaire de la norme nationale sur le [site Web du CCMTA](#) (norme 11B relative à l'inspection périodique des véhicules commerciaux)..

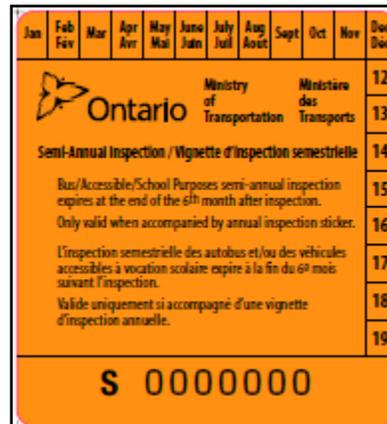
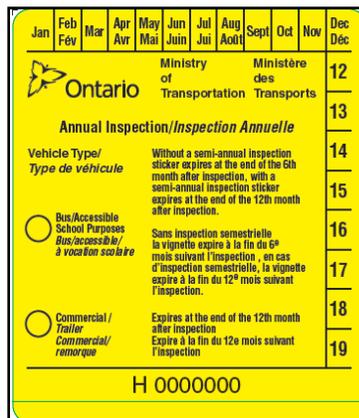
Modifications de l'Ontario à la norme nationale

L'annexe 3 du Règlement 611 sur les inspections de sécurité pris en application du *Code de la route* de l'Ontario indique les modifications apportées à la norme nationale, lesquelles doivent être appliquées en Ontario.

Bien que la province adopte la norme 11B 2015 du CCS dans presque tout son ensemble, il y a quatre domaines où la règle provinciale entend de s'écarter de la norme nationale :

1. les limites relatives à la teinte des vitres ne s'appliqueront qu'aux véhicules fabriqués après le 1^{er} janvier 2014, alors que la norme nationale les appliquent rétroactivement;
2. les limites relatives à la taille d'un pare-soleil externe ne s'appliqueront à aucun véhicule de l'Ontario;
3. au moment d'effectuer une inspection semestrielle des autobus, des véhicules accessibles et des véhicules à usage scolaire, les composants internes des freins ne seront pas inspectés;
4. les autobus, les véhicules accessibles et les véhicules à usage scolaire ne seront pas autorisés à utiliser le protocole d'inspection limitée des freins énoncé dans la norme.

Utilisation et application des vignettes du PIVU



Une fois que le véhicule a passé l'inspection dans un centre d'inspection des véhicules automobiles, une vignette y est apposée pour indiquer qu'il a réussi les diverses inspections et la date d'expiration de chacune. Le centre d'inspection doit également délivrer des certificats d'inspection et fournir des rapports. Le processus d'inspection relatif à chaque type de véhicule est décrit ci-dessous.

Camions, remorques et diabolos convertisseurs à simple timon

- L'inspection annuelle doit être effectuée selon les exigences de la norme 11B du CCS et du Règlement 611 du *Code de la route*.
- Une vignette d'inspection annuelle jaune est apposée dans le coin inférieur **gauche** du pare-brise ou à un endroit bien en vue sur le côté gauche de la cabine du camion; elle indique le mois et l'année de l'inspection.
- Toutes les autres vignettes d'inspection de l'Ontario sont recouvertes ou retirées.
- L'inspection est valide pour 12 mois.
- Le titulaire du permis du CIVA doit fournir au propriétaire exploitant un exemplaire du certificat d'inspection annuelle et du rapport d'inspection annuelle (consulter la section *Tenue de dossiers* pour plus de détails à cet effet).

Autobus, véhicules accessibles et véhicules à usage scolaire

- L'inspection annuelle doit être effectuée selon les exigences de la norme 11B du CCS et du Règlement 611 du *Code de la route*.
- Une vignette d'inspection annuelle jaune est apposée dans le coin inférieur **droit** du pare-brise ou à un endroit bien en vue sur le côté droit du véhicule; elle indique le mois et l'année de l'inspection.
- Toutes les autres vignettes d'inspection de l'Ontario sont recouvertes ou retirées.

- L'inspection est valide pour 6 mois sans vignette d'inspection semestrielle et 12 mois avec une vignette d'inspection semestrielle.
- Le titulaire de permis du CIVA doit fournir au transporteur un exemplaire du certificat d'inspection annuelle et du rapport d'inspection annuelle (consulter la section *Tenue de dossiers* pour plus de détails à cet effet).
- Six mois plus tard, une inspection semestrielle est faite sans exigence d'inspection interne des freins; il est également possible de procéder à une inspection annuelle.
- Dans le cas où l'inspection semestrielle est menée, une vignette d'inspection semestrielle orange indiquant le mois et l'année de l'inspection est appliquée à côté de la vignette d'inspection annuelle jaune.
- La vignette d'inspection semestrielle est valide pour six mois.
- Le titulaire de permis du CIVA doit fournir au transporteur un exemplaire du certificat d'inspection semestrielle et du rapport d'inspection semestrielle (consulter la section *Tenue de dossiers* pour plus de détails à cet effet).

Tenue de dossiers relatifs au PIVU

Le Règlement 601 sur les centres d'inspection des véhicules automobiles pris en application du *Code de la route* exige de conserver les dossiers ci-dessous pendant un an après la date d'inspection dans le cas des centres d'inspection, et pendant deux ans dans le cas du transporteur.

1. Les certificats d'inspection annuelle et semestrielle sont produits en trois exemplaires, soit une copie à conserver dans le véhicule, une pour le dossier du véhicule/du transporteur et une pour le centre d'inspection.
2. Dossier d'inspection – requis pour le certificat de sécurité. Le CIVA en conserve un exemplaire; ces rapports doivent identifier le véhicule inspecté et comporter la liste des déficiences, des réparations recommandées et des réparations effectuées.
3. Un rapport d'inspection annuelle ou un rapport d'inspection semestrielle est requis pour les inspections annuelle et semestrielle. On exige deux exemplaires; le CIVA en garde un et remet l'autre au propriétaire exploitant du véhicule. Ces rapports doivent contenir :
 - la signature du mécanicien et du titulaire;
 - la date d'inspection;
 - le numéro d'identification du véhicule;

- le numéro d'inspection annuelle ou semestrielle;
 - les renseignements et mesures exigés par la norme nationale;
 - la liste des déficiences, des réparations recommandées et des réparations effectuées.
4. Le cas échéant – un document fournissant la preuve d'inspection des freins doit être fourni par le propriétaire exploitant du véhicule, confirmant qu'un mécanicien autorisé du CIVA a effectué l'inspection des freins dans les délais prescrits dans la norme selon les types de véhicules et de freins. Cette preuve n'est requise que si l'inspection limitée des freins est effectuée conformément à l'article 3 de la norme 11B du CCS.

Le titulaire peut créer son propre rapport d'inspection, pourvu qu'il respecte les exigences du Règlement 601 du *Code de la route*.

Les rapports d'inspection doivent être conservés pendant un an après la date d'inspection; le MTO accepte les versions papier et électronique de ces rapports.

Autres inspections des véhicules

Inspections de la CVSA (Commercial Vehicle Safety Alliance)

Les inspections de la CVSA sont exécutées directement sur la route ou aux installations du transporteur par des inspecteurs du MTO accrédités par la CVSA. Elles peuvent également être menées par des membres de la Police provinciale de l'Ontario, par des fonctionnaires des villes et des municipalités chargés de l'application de la loi et accrédités comme inspecteurs de la CVSA, ainsi que par le personnel désigné de la Direction de la sécurité des transporteurs et de l'application des lois du ministère des Transports.

Les inspections sont réalisées sur la route conformément aux critères établis par la CVSA ou, après arrangement avec le transporteur, aux locaux de celui-ci ou à un autre endroit de son choix. Certaines inspections sont entreprises par les inspecteurs de la CVSA à la suite de plaintes concernant l'état du ou des véhicules du transporteur. L'inspection des autobus est organisée dans le cadre du Programme provincial d'inspection des bus (BITS). Les transporteurs sont encouragés à adopter une approche proactive à l'égard de l'entretien des véhicules. Il faut garder en mémoire que les rapports d'inspection délivrés par la CVSA peuvent servir à évaluer l'efficacité du programme d'entretien du transporteur.

Niveaux d'inspection

Cinq niveaux d'inspection sont utilisés en Ontario :

Niveau 1 – Inspection complète du véhicule et du conducteur

Niveau 2 – Inspection du conducteur et vérification partielle du véhicule

Niveau 3 – Inspection du conducteur seulement

Niveau 4 – Inspection d'une ou plusieurs composantes spécifiques du véhicule

Niveau 5 – Inspection complète du véhicule seulement (en général à l'atelier sur le terrain du transporteur)

En l'absence d'infraction, le véhicule est considéré comme ayant « réussi l'inspection ». Lorsqu'un véhicule a « réussi » une inspection de niveau 1 ou de niveau 5, une vignette de la CVSA y est apposée.

Cette vignette indique que le véhicule a réussi l'inspection, et est valide pour le mois de l'inspection et les deux mois suivants. Pendant cette période, aucune autre inspection de la CVSA n'est en général requise, sauf si un problème de sécurité a été observé.

Certaines déficiences constituent des infractions exigeant des correctifs. Un exemplaire du rapport d'inspection est remis au conducteur, et le véhicule doit être réparé avant de recevoir une nouvelle affectation de transport. On peut exiger du transporteur qu'il remette à l'agent une preuve que la réparation a été effectuée à l'intérieur d'un délai déterminé.

Si l'inspection révèle des déficiences majeures, le véhicule ou le conducteur, ou les deux, sont mis hors service. Ils ne peuvent à nouveau prendre la route que lorsque les infractions observées ont été corrigées de façon appropriée. Si les réparations peuvent être apportées sur les lieux, le véhicule peut être réinspecté rapidement et, s'il répond aux normes, autorisé à reprendre le service.

S'il est impossible d'apporter les réparations nécessaires sur les lieux, le véhicule peut être remorqué ou transporté à un centre de réparation. Lorsque c'est le cas, les plaques d'immatriculation du véhicule peuvent être enlevées. Dans tous les cas, les réparations nécessaires doivent être exécutées. Le transporteur peut devoir passer une inspection pour obtenir un certificat de sécurité afin d'obtenir de nouvelles plaques, ou on peut lui demander de communiquer avec l'agent d'inspection et confirmer que la réparation a été effectuée conformément aux exigences dans un délai déterminé.

Diverses raisons peuvent amener l'agent à interdire à un conducteur d'utiliser un véhicule automobile utilitaire, notamment le dépassement du nombre d'heures de service autorisé par la réglementation fédérale ou provinciale. Le conducteur peut reprendre la route une fois les périodes de repos nécessaires effectuées.

Une copie des rapports d'inspection de la CVSA doit être conservée dans le dossier du véhicule aux locaux administratifs du transporteur pendant deux ans.

Pour obtenir des renseignements plus détaillés sur le programme d'inspection de la CVSA et les critères de mise hors service, communiquer avec l'organisme à l'adresse suivante :

Commercial Vehicle Safety Alliance

6303 Ivy Lane, Suite 310

Greenbelt, MD 20770-6319

Site web : www.cvsa.org

Certificat de sécurité

Un certificat de sécurité est nécessaire dans les cas suivants :

- l'immatriculation d'un véhicule remis à neuf;
- le transfert à un nouveau propriétaire d'un véhicule d'occasion en état de circuler;
- l'immatriculation en Ontario d'un véhicule précédemment immatriculé dans une autre province ou un autre pays;
- le changement de statut d'un véhicule, d'inapte à circuler à apte à circuler.

Les critères d'inspection de la norme 11B du *Code canadien de sécurité* serviront à l'inspection des camions, remorques, autobus, véhicules accessibles et véhicules à usage scolaire tels qu'ils sont décrits ci-dessus. Les véhicules ne correspondant pas à ces définitions continueront d'être inspectés selon les annexes 1 et 2 du Règlement 611 sur les inspections de sécurité pris en application du *Code de la route*.

Inspection des autobus

Les autobus sont inspectés sur les lieux par les agents d'application de la loi du MTO. Ces inspections sont menées au point de départ ou d'arrivée du véhicule, ou aux terminus d'autobus, afin de vérifier que l'état mécanique des véhicules les rend aptes à circuler et que l'utilisateur de l'autobus a satisfait aux obligations prévues par la loi telles les inspections annuelles et semestrielles. Le calendrier de ces inspections repose sur une approche fondée sur le risque qui tient compte de facteurs comme l'âge et la taille du parc et les antécédents en matière de sécurité.

Tenue des dossiers des véhicules

Registres à conserver

Le transporteur est tenu de conserver les registres suivants pour chaque camion, autobus, véhicule accessible, véhicule servant au service scolaire, remorque tractée ou avant-train à sellette visé par les exigences ci-dessus :

- un registre d'identification du véhicule comprenant
 - le numéro d'unité du véhicule, s'il y en a un;
 - l'année et la marque du véhicule;
 - le numéro d'identification du véhicule;
 - si l'utilisateur n'est pas propriétaire du véhicule, le nom de la personne qui lui fournit le véhicule et les dates auxquelles a commencé et s'est terminée l'exploitation du véhicule par l'utilisateur;
- un registre des inspections, des activités d'entretien et des réparations effectuées au véhicule comprenant
 - la nature des inspections, des activités d'entretien et des réparations;
 - le nom de la personne qui a effectué chaque inspection, chaque activité d'entretien et chaque réparation;
 - si une inspection, une activité d'entretien ou une réparation a été effectuée par quelqu'un d'autre que l'utilisateur ou une personne employée par l'utilisateur, la facture ou le relevé d'inspection, d'entretien ou de réparation fourni par la personne qui l'a effectuée;
 - si une pièce a été achetée et utilisée pour une activité d'entretien ou une réparation, la facture ou le reçu de la pièce (voir la note à ce sujet);
 - si le véhicule est muni d'un compteur kilométrique, le relevé du compteur du véhicule à la fin de l'inspection, de l'entretien ou de la réparation.

Note :

- Les factures et reçus pour l'achat de pièces en vrac doivent être conservés jusqu'à la plus tardive des occurrences suivantes : l'épuisement des stocks ou l'expiration d'un délai de deux ans.
- Les pièces de tous les achats, y compris les achats en vrac, doivent être inventoriées dans les documents de réparations.
- Il n'est pas obligatoire qu'un document de réparation indique un numéro de

facture ou de reçu.

- Il n'est pas nécessaire de conserver les factures dans les dossiers d'entretien. Les factures peuvent être conservées avec les comptes créditeurs, à condition que l'utilisateur puisse fournir les factures au vérificateur lors d'un audit.
- Les types et la fréquence des inspections et activités d'entretien à effectuer sur le véhicule doivent être indiqués dans le système d'inspection et d'entretien périodiques de l'utilisateur.
- Un registre de toute modification aux essieux ou à la suspension du véhicule ayant une incidence sur le poids brut du véhicule ou le poids technique maximal sous essieu indiqué par le fabricant doit être tenu.
- Les copies des certificats de sécurité et des certificats d'inspection annuelle délivrés à l'égard du véhicule, et des copies des documents équivalents délivrés par d'autres instances à l'égard du véhicule doivent être conservées.
- Il faut également conserver des copies des avis d'inspection, rapports et citations à comparaître délivrés par un agent d'application des lois ou un agent d'un autre gouvernement.

Période de conservation des registres

Lorsqu'un rapport mentionne une défectuosité qui a été réparée sans que l'utilisateur émette de réparation distincte, la réparation et les pièces utilisées doivent être consignées au rapport. Dans ce cas, le rapport devient un registre d'entretien à conserver pendant deux ans.

Cette disposition s'applique, que le rapport contienne ou non une section sur l'attestation des réparations.

Lieu de conservation des registres

Les rapports sont conservés soit aux locaux principaux de l'utilisateur, soit au terminal ou à l'adresse administrative déterminée par celui-ci.

Si un registre ou un document est en format électronique, il peut être conservé à n'importe quel endroit où l'utilisateur peut y accéder facilement à partir de ses locaux principaux dans un format permettant l'impression d'une copie.

Registres électroniques

Tout registre ou document à créer, à conserver ou à remettre peut l'être en format électronique. Un registre ou document électronique ne nécessite pas de signature.

L'utilisateur qui conserve des registres et documents en format électronique doit être en mesure d'imprimer une copie d'un rapport ou document.

Évaluation interne du programme d'entretien préventif d'un transporteur

Le transporteur devrait évaluer périodiquement son programme d'entretien préventif afin de s'assurer qu'il est efficace et que les véhicules sont maintenus dans un état qui leur permet de fonctionner en toute sécurité en tout temps. Plusieurs sources d'information peuvent servir à juger de l'efficacité du programme.

Les résultats des inspections de la CVSA mesurent l'efficacité des inspections quotidiennes. L'analyse des rapports de la CVSA, des rapports issus des inspections annuelles et des profils des transporteurs peuvent aider à cerner la source des problèmes, par exemple la qualité des inspections internes, le travail de mécanique et les habitudes des conducteurs.

Certaines mesures comme des modifications au programme d'entretien préventif, de la formation supplémentaire, un suivi plus poussé ou encore le recours à des sanctions disciplinaires peuvent être prises pour enrayer ces problèmes. Il en résultera une diminution du nombre de collisions et une sécurité accrue pour le conducteur et le public. Les transporteurs feront également des économies.

Le résumé de dossier d'IUVU niveau II d'un transporteur disponible auprès du ministère des Transports de l'Ontario énumère toutes les infractions, déclarations de culpabilité, inspections de la CVSA, et tous les accidents.

Annexes

1. Annexe 1 du Règlement 199/07 (camions, tracteurs et remorques)
2. Annexe 2 du Règlement 199/07 (autobus et remorques tirées par un autobus)
3. Annexe 3 du Règlement 199/07 (autocars)
4. Annexe 4 du Règlement 199/07 (inspection du dessous des autocars)
5. Annexe 5 du Règlement 199/07 (autobus à usage scolaire)
6. Annexe 6 du Règlement 199/07 (véhicules à usage scolaire)
7. Modèles de rapports quotidiens et de carnets de rapports multiples
8. Modèle de rapport d'inspection du dessous des véhicules
9. Modèle d'attestation des réparations

Annexe A – L'inspection Quotidienne Grille de Vérification 1 – 6

Modèle de Grille de Vérification Réglementaire, En Trois Colonnes

Les grilles suivantes sont tirées directement du Règlement, sans modification.

Veillez noter que l'article 16 de la partie VI du Règlement traite de « notes relatives aux grilles » (notes to the schedules). Il n'est pas obligatoire que ces notes soient incluses ou jointes aux grilles. Les chiffres entre parenthèses tels (1), (12), etc. qui se trouvent dans les grilles sont des renvois aux notes; leur présence dans la grille n'est pas obligatoire.

Grille de Vérification 1

Systèmes et composants	Défectuosités mineures	Défectuosités majeures
Partie 1. Système de freins pneumatiques	a) Fuite audible d'air. b) Augmentation trop lente de la pression pneumatique.	a) La course de la tige de poussée de n'importe quel frein dépasse la limite de réglage.(1) b) Le taux de fuite d'air dépasse la limite prescrite.(2) c) Soupape de protection du véhicule tracteur non fonctionnelle. d) Bris ou activation de l'avertisseur de basse pression. e) Frein de service, de stationnement ou d'urgence non fonctionnel.
Partie 2. Cabine	a) La porte du compartiment ne s'ouvre pas.	a) N'importe quelle porte de la cabine ou de la couchette ne se referme pas de façon sécuritaire.
Partie 3. Arrimage des cargaisons	a) La cargaison n'est pas recouverte de façon sécuritaire ou appropriée.	a) Cargaison mal arrimée. b) Absence, défaillance, bris ou détérioration du dispositif d'arrimage ou de recouvrement de la cargaison absent, brisé, avarié. (3)
Partie 4. Attelage	a) Attelage ou fixation lâche ou manquant(e).	a) Attelage mal fixé ou mouvement plus important que la limite établie.(4) b) Mécanisme d'attelage ou de fixation endommagé ou qui refuse de se verrouiller. c) Chaîne/câble de sécurité défectueux(se), incorrect(e) ou absent(e).

Systèmes et composants	Défectuosités mineures	Défectuosités majeures
Partie 5. Transport de marchandises dangereuses		a) Ne répond pas aux exigences relatives au transport de marchandises dangereuses.
Partie 6. Commandes du conducteur	a) L'accélérateur, l'embrayage, les cadrans, les indicateurs audibles et visuels ou les instruments de bord ne fonctionnent pas correctement.	
Partie 7. Siège du conducteur	a) Le siège est endommagé ou ne reste pas en position.	a) Ceinture de sécurité ou sangle d'ancrage mal fixée, absente ou défectueuse.
Partie 8. Système de freins électriques	a) Fils ou raccord électrique lâche(s) ou mal fixé(s).	a) Système de rupture de freinage non fonctionnel. b) Frein non fonctionnel.
Partie 9. Équipement d'urgence et dispositifs de sécurité	a) De l'équipement d'urgence manque, est endommagé ou est défectueux.	
Partie 10. Système d'échappement	a) Fuite d'échappement, sauf celles indiquées à la colonne prochaine	a) Toute fuite qui fait en sorte que les gaz d'échappement s'infiltrent dans la cabine.
Partie 11. Cadre de châssis et caisse cargo	a) Cadre de châssis ou caisse cargo endommagé(e).	a) Élément(s) de cadre visiblement en glissement, fissuré(s), effondré(s) ou en flèche.
Partie 12. Système d'alimentation en carburant	a) Capuchon d'essence manquant.	a) Réservoir de carburant mal fixé au véhicule. b) Fuite goutte à goutte du carburant.
Partie 13. Généralités		a) Dommages ou détérioration évidente perceptibles pouvant nuire au bon fonctionnement du véhicule.

Systèmes et composants	Défectuosités mineures	Défectuosités majeures
Partie 14. Rétroviseurs et vitrage	a) Les rétroviseurs ou le vitrage n'offrent pas la vue requise au conducteur parce que fissuré(s), cassé(s), endommagé(s), manquant(s) ou mal ajusté(s).(6)(7) b) Des composants du miroir ou du vitrage sur la carrosserie sont cassés.(6)	
Partie 15. Chauffage / Dégivrage	a) Bris des commandes ou du système.	a) Le dégivreur ne dégage plus la vue hors du pare-brise.
Partie 16. Klaxon	a) Klaxon du véhicule non fonctionnel	
Partie 17. Système de freins hydrauliques	a) Le niveau de fluide hydraulique de freins se situe en deçà du niveau minimum indiqué.	a) Freins assistés ou servofreins non fonctionnels. b) Fuite du fluide hydraulique de freins. c) Perte d'efficacité ou réserve insuffisante de la pédale de freins. d) Dispositif d'avertissement déclenché (autre que la fonction du System de freinage antiblockage). e) Il reste moins du quart de fluide hydraulique de freins dans le réservoir. f) Frein de stationnement non fonctionnel

Systèmes et composants	Défectuosités mineures	Défectuosités majeures
Partie 18. Phares, feux et réflecteurs	a) Le phare requis ne fonctionne pas comme prévu.(8) b) Le réflecteur requis manque en partie ou au complet.(9)	Lorsque des phares sont requis : a) Les deux feux de croisement tombent en panne. b) Les deux feux de freinage arrière tombent en panne. En tout temps : a) Un feu de changement de direction arrière tombe en panne. b) Les deux feux de changement de direction arrière tombent en panne.
Partie 19. Direction	a) Le jeu du volant est plus important qu'à l'accoutumée.	a) Volant mal fixé ou qui ne répond pas normalement. b) Le jeu du volant dépasse la limite prescrite.(10)
Partie 20. Suspension	a) Fuite d'air dans la suspension pneumatique. b) Lame de ressort cassée. c) Fixation de suspension lâche, manquante ou cassée.	a) Ballon endommagé (réparé, coupé, abîmé, fissuré au galon ou dégonflé). b) Lame maîtresse de ressort craquée ou cassée ou plus d'une lame de ressort cassée. c) Une partie de la lame de ressort ou de la suspension manque, est décalée ou est en contact avec une autre composante du véhicule. d) Boulon en U desserré.

Systèmes et composantes	Défectuosités mineures	Défectuosités majeures
Partie 21. Pneus	a) Bande de roulement ou flanc de pneu endommagé(e). b) Fuite dans le pneu, si on ne peut pas l'entendre.	a) Pneu à plat. Fuite dans le pneu, si on ne peut pas la sentir ou l'entendre. b) Profondeur de rainure inférieure à la limite d'usure.(11) c) Un pneu touche à un autre ou entre en contact avec une composante autre que le garde-boue. d) Pneu portant la mention « Not for Highway Use ». e) Armature à découvert dans la bande de roulement ou sur le flanc.
Partie 22. Roues, moyeux et pièces de fixation	a) Huile de moyeu sous le seuil minimal (lorsque visible par un orifice d'inspection). b) Fuite dans le scellement de la roue.	a) Fixation de roue desserrée, manquante ou inefficace. b) Roue, jante ou pièce de fixation endommagée, fissurée ou cassée. c) Indication de bris imminent de la roue, du moyeu ou des roulements.

Grille de vérification 2

Systèmes et composantes	Défectuosités mineures	Défectuosités majeures
Partie 1. Appareils d'accessibilité	Le dispositif d'accessibilité ne peut être utilisé si : a) Le système d'alarme ne se déclenche pas. b) Il y a défaillance de l'équipement. c) Il y a défaillance du système de verrouillage.	a) Le véhicule ne revient pas à son niveau normal après s'être « agenouillé ». b) Le palan, la rampe ou tout autre dispositif de chargement des passagers ne se rétracte plus.
Partie 2. Système de freins pneumatiques	a) Fuite audible d'air. b) Augmentation trop lente de la pression pneumatique.	a) La course de la tige de poussée de n'importe quel frein dépasse la limite de réglage.(1) b) Le taux de fuite d'air dépasse la limite prescrite.(2) c) Soupape de protection du véhicule tracteur non fonctionnelle. d) Bris ou activation de l'avertisseur de basse pression. e) Frein de service, de stationnement ou d'urgence non fonctionnel.
Partie 3. Arrimage des cargaisons	a) La cargaison n'est pas recouverte de façon sécuritaire ou appropriée.	a) Cargaison mal arrimée. b) Absence, défaillance, bris ou détérioration du dispositif d'arrimage ou de recouvrement de la cargaison.(3)

Systèmes et composantes	Défectuosités mineures	Défectuosités majeures
Partie 4. Attelage	a) Attelage ou fixation lâche ou manquant(e).	a) Attelage mal fixé ou mouvement plus important que la limite établie.(4) b) Mécanisme d'attelage ou de fixation endommagé ou qui refuse de se verrouiller. c) Chaîne/câble de sécurité défectueux(se), incorrect(e) ou absent(e).
Partie 5. Transport de marchandises dangereuses		a) Ne répond pas aux exigences relatives au transport de marchandises dangereuses.(5)
Partie 6. Portières et sorties de secours	a) La portière, la fenêtre ou le panneau ne s'ouvre et ne se ferme pas correctement. b) Alarme non fonctionnelle.	Transport de passagers interdit : a) La sortie de secours obligatoire ne fonctionne pas comme prévu.(12)
Partie 7. Commandes du conducteur	a) L'accélérateur, l'embrayage, les cadrans, les indicateurs audibles et visuels ou les instruments de bord ne fonctionnent pas correctement.	Transport de passagers interdit : a) La pédale d'accélérateur colle et le moteur ne revient pas au mode ralenti.
Partie 8. Siège du conducteur	a) Le siège est endommagé ou ne reste pas en position.	a) Ceinture de sécurité ou sangle d'ancrage mal fixée, absente ou fonctionne mal.
Partie 9. Système de freins électriques	a) Fils ou raccord électrique lâche(s) ou mal fixé(s).	a) Système de rupture de freinage non fonctionnel. b) Frein non fonctionnel.
Partie 10. Équipement d'urgence et dispositifs de sécurité	a) De l'équipement d'urgence manque, est endommagé ou est défectueux.	
Partie 11. Système d'échappement	a) Fuite d'échappement, sauf celles indiquées à la colonne 3.	a) Toute fuite qui fait en sorte que les gaz d'échappement s'infiltrent dans la cabine.

Systèmes et composantes	Défectuosités mineures	Défectuosités majeures
Partie 12. Carrosserie et cadre de châssis	a) Composantes de caisse mal fixées ou manquantes. b) Porte de compartiment mal fixée ou manquante. c) Cadre de châssis ou caisse endommagé(e).	a) Élément(s) de cadre visiblement en glissement, fissuré(s), effondré(s) ou en flèche.
Partie 13. Système d'alimentation en carburant		a) Capuchon de réservoir de carburant manquant. b) Réservoir de carburant mal fixé au véhicule. c) Fuite goutte à goutte du carburant.
Partie 14. Généralités		a) Dommages ou détérioration évidente perceptibles pouvant nuire au bon fonctionnement du véhicule.
Partie 15. Vitrage et rétroviseurs	a) Les rétroviseurs ou le vitrage n'offrent pas la vue requise au conducteur parce que fissuré(s), cassé(s), endommagé(s), manquant(s) ou mal ajusté(s). (6)(7) b) Des composantes du rétroviseur ou de vitrage sur la carrosserie sont cassées. (6)	Transport de passagers interdit : a) La vue du conducteur est obstruée dans la section que balaient les <u>essuie-glace</u> .
Partie 16. Chauffage / dégivrage	a) Bris des commandes ou du système.	a) Le dégivreur ne dégage plus la vue hors du pare-brise.
Partie 17. Klaxon	a) Klaxon du véhicule non fonctionnel.	

Systèmes et composants	Défectuosités mineures	Défectuosités majeures
Partie 18. Système de freins hydrauliques	a) Le niveau de fluide hydraulique de frein se situe en deça du niveau minimum indiqué.	a) Alimentation des freins ou servofreins non fonctionnels. b) Fuite du fluide hydraulique de freins. c) Perte d'efficacité ou réserve insuffisante de la pédale de freins. d) Dispositif d'avertissement déclenché (autre que la fonction du System de freinage antiblockage). e) Il reste moins du quart de fluide hydraulique de freins dans le réservoir. f) Frein de stationnement non fonctionnel.
Partie 19. Phares, feux et réflecteurs	a) L'éclairage intérieur ne fonctionne pas comme prévu. (13) b) Le réflecteur requis manque en partie ou au complet. (9) c) L'éclairage de sécurité ou d'accès des passagers ne fonctionne pas.	Lorsque des ampoules sont requises : a) Les deux feux de croisement tombent en panne. b) Les deux feux de freinage arrière tombent en panne. En tout temps : a) Une ampoule du feu arrière de changement de direction tombe en panne. b) Les deux feux arrière tombent en panne.

Systèmes et composantes	Défectuosités mineures	Défectuosités majeures
Partie 20. Compartiment de passagers	a) Le rembourrement du montant d'un poteau est endommagé. b) Les marches ou le plancher sont (est) endommagé(es). c) Porte-bagages ou compartiment à bagages supérieur mal fixé ou endommagé. d) Défaillance ou absence de l'équipement requis.(14) e) Siège(s) de passager mal fixé(s).	Lorsque la place en cause est occupée : a) Défaillance ou absence de l'équipement requis afin de retenir les passagers ou dispositifs roulants.(14) b) Siège(s) de passager mal fixé(s)
Partie 21. Direction	a) Le jeu du volant est plus important qu'à l'accoutumée.	a) Volant mal fixé ou qui ne répond pas normalement. b) Le jeu du volant dépasse la limite prescrite.(10)
Partie 22. Suspension	a) Fuite d'air dans la suspension pneumatique. b) lame de ressort cassée. c) Fixation de suspension lâche, manquante ou cassée.	a) Ballon endommagé (réparé, coupé, abîmé, fissuré au galon ou dégonflé). b) lame maîtresse de ressort craquée ou cassée ou plus d'une lame de ressort cassée. c) Une partie de la lame de ressort ou de la suspension manque, est décalée ou est en contact avec une autre composante d véhicule. d) Boulon en U desserré.

Systèmes et composants	Défectuosités mineures	Défectuosités majeures
Partie 23. Pneus	<ul style="list-style-type: none"> a) Bande de roulement ou flanc de pneu endommagé(e). b) Fuite dans le pneu, si on ne peut pas l'entendre. 	<ul style="list-style-type: none"> a) Pneu à plat. Fuite dans le pneu, si on ne peut pas la sentir ou l'entendre. b) Profondeur de rainure inférieure à la limite d'usure.(11) c) Un pneu touche à un autre ou entre en contact avec une composante autre que le garde-boue. d) Pneu portant la mention « Not for Highway Use ». e) Armature à découvert dans la bande de roulement ou sur le flanc.
Partie 24. Roues, moyeux et pièces de fixation	<ul style="list-style-type: none"> a) Huile de moyeu sous le seuil minimal (lorsque visible par un orifice d'inspection). b) Fuite dans le scellement de la roue. 	<ul style="list-style-type: none"> a) Fixation de roue desserrée, manquante ou inefficace. b) Roue, jante ou pièce de fixation endommagée, fissurée ou cassée. c) Indication de bris imminent de la roue, du moyeu ou des roulements.
Partie 25. Essuie-glace / lave-glace	<ul style="list-style-type: none"> a) Défaillance de la commande ou du système. b) Lame endommagée, manquante ou qui ne nettoie pas adéquatement le champ de vision du conducteur. 	<p>Lorsque c'est nécessaire en raison des conditions météo :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) L'essuie-glace du côté du conducteur ou le lave-glace ne nettoie pas adéquatement le champ de vision du conducteur.

Grille de vérification 3

Inspection quotidienne des autobus interurbains

Systèmes et composantes	Défectuosités mineures	Défectuosités majeures
Partie 1. Dispositifs d'accessibilité	Interdiction d'utiliser le dispositif d'accessibilité si : a) L'alarme ne se déclenche pas. b) L'équipement fait défaut. c) Le système de verrouillage fait défaut.	a) Le véhicule ne revient pas à sa position normale après s'être « agenouillé ». b) Le palan, la rampe ou tout autre dispositif de chargement des passagers ne se rétracte plus.
Partie 2. Système de freins pneumatiques	a) Fuite audible d'air. b) Augmentation trop lente de la pression pneumatique.	a) Une indication de problème d'ajustement des freins. b) Le taux de fuite d'air dépasse la limite prescrite.(2) c) Soupape de protection du véhicule tracteur non fonctionnelle. d) Bris ou activation de l'avertisseur de basse pression. e) Frein de service, de stationnement ou d'urgence non fonctionnel.
Partie 3. Attelage	a) Attelage ou fixation lâche ou manquant(e).	a) Attelage mal fixé ou mouvement plus important que la limite établie.(4) b) Mécanisme d'attelage ou de fixation endommagé ou qui refuse de se verrouiller. c) Chaîne/câble de sécurité défectueux, incorrect ou absent.

Systèmes et composantes	Défectuosités mineures	Défectuosités majeures
Partie 4. Transport de marchandises dangereuses		a) On ne répond pas aux exigences relatives au transport de marchandises dangereuses.(5)
Partie 5. Portières et sorties de secours	a) La porte, la fenêtre ou l'issue de secours ne s'ouvre ou ne se ferme pas correctement. b) Alarme non fonctionnelle.	Transport de passagers interdit : a) La sortie de secours obligatoire ne fonctionne pas comme prévu.(12)
Partie 6. Commandes du conducteur	a) L'accélérateur, l'embrayage, les cadrans, les indicateurs audibles et visuels ou les instruments de bord ne fonctionnent pas correctement.	Transport de passagers interdit : a) La pédale d'accélérateur colle et le moteur ne revient pas au mode ralenti.
Partie 7. Siège du conducteur	a) Le siège est endommagé ou ne reste pas en position.	a) Ceinture de sécurité ou sangle d'ancrage mal fixée, absente ou fonctionne mal.
Partie 8. Équipement d'urgence et dispositifs de sécurité	a) De l'équipement d'urgence manque, est endommagé ou est défectueux.	
Partie 9. Système d'échappement	a) Fuite d'échappement, sauf celles indiquées à la colonne 3.	a) Toute fuite qui fait en sorte que les gaz d'échappement s'infiltrent dans la cabine.
Partie 10. Carrosserie	a) Composantes de caisse mal fixées ou manquantes. b) Porte de compartiment mal fixée ou manquante.	
Partie 11. Système d'alimentation en carburant		a) Capuchon de réservoir de carburant manquant. b) Réservoir de carburant mal fixé au véhicule. c) Fuite goutte à goutte du carburant.

Systèmes et composantes	Défectuosités mineures	Défectuosités majeures
Partie 12. Généralités		a) Dommages ou détérioration évidente perceptibles pouvant nuire au bon fonctionnement du véhicule.
Partie 13. Rétroviseurs et vitrage	a) Les rétroviseurs ou le vitrage n'offrent pas la vue requise au conducteur parce que fissuré, cassé(s), endommagé(s), manquant(s) ou mal ajusté(s).(6)(7) b) Des composantes du rétroviseur ou du vitrage sur la carrosserie sont cassées.(6)	Transport de passagers interdit : a) La vue du conducteur est obstruée dans la section que balaient les essuie-glace.
Partie 14. Chauffage / dégivrage	a) Bris des commandes ou du système.	a) Le dégivreur ne dégage plus la vue hors du pare-brise.
Partie 15. Klaxon	a) Le klaxon du véhicule est non fonctionnel.	
Partie 16. Phares, feux et réflecteurs	a) L'éclairage intérieur ne fonctionne pas comme prévu.(13) b) Le réflecteur requis manque en partie ou au complet.(9) c) L'éclairage de sécurité ou d'accès des passagers ne fonctionne pas.	Lorsque des ampoules sont requises : a) Une ampoule du feu arrière de changement de direction tombe en panne. b) Les deux ampoules arrière tombent en panne. En tous temps : a) Une ampoule du feu arrière de changement de direction tombe en panne. b) Les deux ampoules arrière tombent en panne.

Systèmes et composantes	Défectuosités mineures	Défectuosités majeures
Partie 17. Compartiment de passagers	a) Le rembourrage du (des) poteau(x) est endommagé. b) Les marches ou le plancher sont (est) endommagé(e)s. c) Porte-bagages ou compartiment à bagages supérieur mal fixé ou endommagé. d) Défaillance ou absence de l'équipement requis afin de retenir les passagers ou les fauteuils roulants.(14) e) Siège(s) de passagers mal fixé(s).	Lorsque la place en cause est occupée : a) Défaillance ou absence de l'équipement requis afin de retenir les passagers ou dispositifs roulants.(14) b) Siège(s) de passager(s) mal fixé(s).
Partie 18. Système de suspension	a) Fuite d'air dans le système de suspension pneumatique.	a) Ballon endommagé (réparé, coupé, abîmé, fissuré au galon ou dégonflé).
Partie 19. Direction	a) Le jeu du volant est plus important qu'à l'accoutumée.	a) Volant mal fixé ou qui ne répond pas normalement. b) Le jeu du volant dépasse la limite prescrite.(10)
Partie 20. Pneus	a) Bande de roulement ou flanc de pneu endommagé(e). b) Fuite dans le pneu, si on ne peut pas l'entendre.	a) Pneu à plat. Fuite dans le pneu, si on ne peut pas la sentir ou l'entendre. b) Profondeur de rainure inférieure à la limite d'usure. c) Un pneu touche à un autre ou entre en contact avec une composante autre que le garde-boue. d) Pneu portant la mention « Not for Highway Use ». e) Armature à découvert dans la bande de roulement ou sur le flanc.

Systèmes et composants	Défectuosités mineures	Défectuosités majeures
Partie 21. Roues, moyeux et pièces de fixation	a) Huile de moyeu sous le seuil minimal (lorsque visible par un orifice d'inspection). b) Fuite dans le scellement de la roue.	a) Fixation de roue desserrée, manquante ou inefficace. b) Roue, jante ou pièce de fixation endommagée, fissurée ou cassée. c) Indication de bris imminent de la roue, du moyeu ou des roulements.
Partie 22. Essuie-glace / lave-glace	a) Défaillance de la commande ou du système. b) Lame endommagée, manquante ou qui ne nettoie pas adéquatement le champ de vision du conducteur.	Lorsque c'est nécessaire en raison des conditions météo : a) L'essuie-glace du côté du conducteur ou le lave-glace ne nettoie pas adéquatement le champ de vision du conducteur.

Grille de vérification 4

Inspections du dessous des autobus interurbains

Systèmes et composantes	Défectuosités
Partie 1. Système de freins pneumatiques	<ul style="list-style-type: none"> a) Fuite audible d'air. b) La course de la tige de poussée se trouve à la limite ou dépasse la limite de réglage.(1) c) Le dégagement entre les segments de frein à disque et le disque dépasse la limite du fabricant. d) La distance entre le piston du frein à patins et la plaquette de frein dépasse la limite établie par le fabricant e) Le jeu de la garniture de frein à coin dépasse la limite du fabricant. f) Le réservoir d'air comprimé libère une quantité excessive de fluides. g) Le compresseur d'air, les supports ou les fixations sont endommagés ou défectueux. h) La courroie d'entraînement du compresseur est lâche ou endommagée. i) Le tuyau d'air comprimé ou une fixation est endommagé(e) ou mal arrimée. j) Le réservoir d'air comprimé est défectueux, endommagé ou mal arrimé. k) Le dispositif de purge du réservoir d'air comprimé est non fonctionnel. l) Le récepteur de freinage, la tringlerie des freins ou toute autre composante des freins est défectueuse, endommagée ou mal arrimée. m) Le frein à ressort est cassé ou ne fonctionne pas correctement. n) Frein de service, de stationnement ou d'urgence non fonctionnel.
Partie 2. Système d'échappement	<ul style="list-style-type: none"> a) Fuite de tout tuyau d'échappement. b) Composante du système d'échappement mal arrimée, endommagée ou perforée.
Partie 3. Cadre de châssis et dessous de caisse	<ul style="list-style-type: none"> a) Tout longeron de châssis ou attache endommagé(e), fissuré(e) ou mal arrimé(e). b) Tout support de composante qui est endommagé ou mal arrimé.

Systèmes et composants	Défectuosités
Partie 4. Système d'alimentation en carburant	a) Fuite de carburant b) Réservoirs, attaches de réservoir ou protecteurs mal arrimés. c) Canalisation de carburant ou pièce de raccord endommagée ou mal arrimée.
Partie 5. Direction	a) Timonerie de direction endommagée ou mal arrimée. b) Fuite, contamination ou faible niveau du fluide de servodirection. c) Composante de la servodirection endommagée ou mal arrimée.
Partie 6. Suspension	a) Fuite d'air ou défaillance du système de suspension ou de l'une de ses composantes. b) Toute composante endommagée ou détériorée de la suspension, y compris: <ul style="list-style-type: none"> i. Ressort et ballon, ii. Essieu ou composante de fixation au cadre de châssis, iii. Composante de soutien ou d'alignement de l'essieu, iv. suspension ou attache de composante, et v. amortisseurs ou fixations.
Partie 7. Pneus	a) Pneu moins gonflé que requis (15) b) Les rainures d'un pneu ont atteint leur limite d'usure (11) c) Dommages à la bande de roulement ou au flanc du pneu. d) Pneu réchappé ou reconstruit sur l'essieu avant.
Partie 8. Roues et pièces de fixation	a) Pièce de fixation de la roue lâche, manquante ou endommagée. b) Roue ou composante de roue endommagée.

Grille de vérification 5

Inspection quotidienne des autobus scolaires

Systèmes et composantes	Défectuosités mineures	Défectuosités majeures
Partie 1. Système de freins pneumatiques	a) Fuite audible d'air. b) Augmentation trop lente de la pression pneumatique.	a) Un frein est réglé au-delà de la limite.(1) b) Le taux de fuite d'air dépasse la limite prescrite.(2) c) Bris ou activation de l'avertisseur de basse pression. d) Frein de service, de stationnement ou d'urgence non fonctionnel.
Partie 2. Feux intermittents supérieurs	a) Un feu est manquant ou non fonctionnel. b) Les feux ne s'allument pas en intermittence. c) Un feu n'est pas de la bonne couleur.	Lorsque l'utilisation d'un feu est requise : a) Un feu est manquant ou non fonctionnel. b) Les feux ne s'allument pas en intermittence c) Un feu n'est pas de la bonne couleur.
Partie 3. Portières et fenêtres autres que les sorties de secours	a) Une fenêtre ou une portière ne s'ouvre ou ne se ferme pas correctement.	En présence de passagers : a) Une portière ne s'ouvre ou ne se ferme pas correctement En tout temps : a) Une fenêtre n'offre pas la vue requise au conducteur (16) parce que fissurée, cassée, endommagée, manquante, mal fixée ou voilée.
Partie 4. Commandes du conducteur	a) L'accélérateur, l'embrayage, les cadrans, les indicateurs sonores et visuels ou les instruments de bord ne fonctionnent pas correctement.	a) La pédale d'accélérateur colle et le moteur ne revient pas au mode ralenti.

Systemes et composantes	Défectuosités mineures	Défectuosités majeures
Partie 5. Sorties de secours	a) L'alarme requise n'est pas fonctionnelle.(17)	En présence de passagers : a) Une fenêtre ne s'ouvre pas de l'intérieur ou ne se ferme pas correctement. b) Une porte ne s'ouvre pas de l'intérieur et de l'extérieur. c) L'alarme de la portière requise n'est pas fonctionnelle.(17)
Partie 6. Fusées éclairantes de secours, phares ou réflecteurs	a) manquant(e)s ou mal fixé(e)s.	
Partie 7. Système d'échappement	a) Fuite d'échappement, sauf celles indiquées à la colonne 3.	a) Toute fuite qui fait en sorte que les gaz d'échappement s'infiltrent dans la cabine.
Partie 8. Carrosserie et cadre de châssis	a) Composantes de caisse mal fixées ou manquantes. b) Porte de compartiment mal fixée ou manquante. c) Cadre de châssis ou caisse endommagé(e).	a) Élément(s) de cadre visiblement en glissement, fissuré(s), effondré(s) ou en flèche.
Partie 9. Extincteur	a) Extincteur manquant. b) L'indicateur d'un extincteur requis indique que l'extincteur est vide ou que la force de pression est nulle.(18) c) L'extincteur n'est pas installé correctement ou risque d'être projeté en l'air.	En présence de passagers : a) Extincteur manquant. b) L'indicateur d'un extincteur requis marque que l'extincteur est vide ou que la force de pression est nulle.(18)
Partie 10. Trousse de premiers soins	a) Trousse de premiers soins requise manquante.(19) b) La trousse est incomplète.	En présence de passagers : a) Trousse de premiers soins requise manquante.(19)
Partie 11. Système d'alimentation en carburant		a) Capuchon de réservoir de carburant manquant. b) Réservoir de carburant mal fixé au véhicule. c) Fuite goutte à goutte du carburant.

Systèmes et composants	Défectuosités mineures	Défectuosités majeures
Partie 12. Généralités		a) Dommages ou détérioration grave perceptible pouvant nuire au bon fonctionnement du véhicule.
Partie 13. Chauffage / dégivreur	a) Bris des commandes ou du système.	a) Le dégivreur ne dégage plus la vue à travers le pare-brise et les fenêtres latérales à gauche et à droite du siège du conducteur.
Partie 14. Klaxon	a) Klaxon du véhicule non fonctionnel.	
Partie 15. Système de freins hydrauliques	a) Le niveau de liquide hydraulique de frein se situe en deçà du niveau minimum indiqué.	a) Alimentation des freins ou servofreins non fonctionnels. b) Fuite du liquide hydraulique de freins. c) Perte d'efficacité ou réserve insuffisante de la pédale de freins. d) Dispositif d'avertissement déclenché (autre que la fonction du Système de freinage antiblocage). e) Il reste moins du quart de liquide hydraulique de freins dans le réservoir. f) Frein de service ou de stationnement non fonctionnel.
Partie 16. Vignettes d'inspection		a) Une vignette d'inspection requise est manquante, illisible ou non valide. (20)

Systèmes et composantes	Défectuosités mineures	Défectuosités majeures
Partie 17. Phares, feux et réflecteurs	a) L'éclairage intérieur ou extérieur ne fonctionne pas comme prévu.(21) b) Le réflecteur requis manque en partie ou au complet.(9)	En tout temps : a) Le clignotant gauche ou droit est en panne. b) Les deux feux de freinage sont en panne. Lorsque l'utilisation des feux est requise : a) Les deux phares de croisement sont en panne. b) Les deux feux arrière sont en panne.
Partie 18. Rétroviseurs	a) Un rétroviseur n'offre pas la vue requise au conducteur parce que fissuré, endommagé ou mal ajusté.(22) b) Des composantes d'un rétroviseur sur la carrosserie sont cassées ou endommagées.	a) Un rétroviseur est manquant ou cassé. b) Un rétroviseur a une surface non réfléchissante totale supérieure à 6,5 centimètres carrés (1 pouce carré).
Partie 19. Élévateur pour personnes à mobilité réduite		a) L'élévateur, la rampe ou tout autre dispositif déployable pour l'embarquement des passagers ne se rétracte pas.
Partie 20. Rampe d'accès pour personnes à mobilité réduite		a) La rampe ne se fixe pas correctement au véhicule pour l'embarquement et le débarquement des passagers à mobilité réduite ou elle ne demeure pas dans la position dans laquelle elle a été placée. b) La structure de la rampe est chancelante, endommagée ou détériorée par l'usage.

Systèmes et composants	Défectuosités mineures	Défectuosités majeures
Partie 21. Compartiment de passagers	a) Le rembourrage du(des) poteau(x) est endommagé. b) Le plancher ou les marches est(sont) endommagé(es). c) Porte-bagages ou compartiment à bagages supérieur mal fixé ou endommagé.	
Partie 22. Bras de sécurité empêchant la traversée des élèves	a) Le bras de sécurité est manquant ou ne fonctionne pas correctement.	

Systèmes et composantes	Défectuosités mineures	Défectuosités majeures
Partie 23. Sièges et ceintures de sécurité	<ul style="list-style-type: none"> a) Le siège du conducteur ne demeure pas dans la position dans laquelle il a été fixé. b) Le système de retenue ou une composante du système de retenue est manquant(e). (23) c) Le système de retenue ou une composante du système de retenue est défectueux(se). d) Un siège est mal fixé. e) Le système de retenue des passagers à mobilité réduite ou le système de retenue des appareils d'aide à la mobilité, ou une composante d'un de ces systèmes, est manquant(e) ou défectueux(se). 	<p>En présence d'un passager à la place concernée :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Le système de retenue ou une composante du système de retenue est manquant(e). (23) b) Le système de retenue ou une composante du système de retenue est défectueux(se). c) Le siège est mal fixé. <p>En présence d'un appareil d'aide à la mobilité ou d'un passager à mobilité réduite à la place concernée :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Le système de retenue des passagers à mobilité réduite ou le système de retenue des appareils d'aide à la mobilité, ou une composante d'un de ces systèmes, est manquant(e) ou défectueux(se). <p>En présence d'un passager à la place concernée ou à la place derrière cette place :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Le siège du passager ou la barrière de sécurité du passager est mal fixé(e). b) L'arrière du siège ou la barrière de sécurité du passager n'est pas rembourré(e) ou n'est pas suffisamment rembourré(e), ou la rembourrure s'est déplacée de sa position initiale et n'offre plus une protection adéquate.

Systèmes et composantes	Défectuosités mineures	Défectuosités majeures
Partie 24. Direction	a) Le jeu du volant est plus important qu'à l'accoutumée.	a) Le volant est mal fixé ou ne répond pas normalement. b) Le jeu du volant dépasse la limite prescrite.(10)
Partie 25. Signal d'arrêt escamotable	a) Signal d'arrêt escamotable ou panneau d'arrêt manquant. b) Le signal d'arrêt escamotable ou le panneau d'arrêt est endommagé et n'est plus suffisamment visible. c) Le signal d'arrêt ne se déploie pas entièrement ou ne demeure pas dans sa position de déploiement maximale. d) L'un des deux feux du signal d'arrêt ne fonctionne pas, les feux ne s'allument pas en alternance ou les feux ne sont pas rouges.	Lorsque l'utilisation d'un signal d'arrêt escamotable ou d'un panneau d'arrêt est requise : a) Signal d'arrêt escamotable ou panneau d'arrêt manquant. b) Le signal d'arrêt escamotable ou le panneau d'arrêt est endommagé et n'est plus suffisamment visible. c) Le signal d'arrêt ne se déploie pas entièrement ou ne demeure pas dans sa position de déploiement maximale. d) L'un des deux feux du signal d'arrêt ne fonctionne pas, les feux ne s'allument pas en alternance ou les feux ne sont pas rouges.
Partie 26. Suspension	a) Fuite d'air dans la suspension pneumatique. b) Une lame de ressort est cassée. c) La fixation de suspension est lâche, manquante ou cassée.	a) Ballon endommagé ou dégonflé. b) lame de ressort fissurée ou cassée ou plus d'une lame de ressort cassée. c) Une partie de la lame de ressort ou de la suspension manque, est décalée ou est en contact avec une autre composante du véhicule. d) Boulon en U desserré. e) Ressort endommagé autre qu'un ressort à lame.

Systèmes et composantes	Défectuosités mineures	Défectuosités majeures
Partie 27. Pneus	a) Bande de roulement ou flanc de pneu endommagé(e). b) Fuite dans le pneu.	a) Pneu à plat. b) Profondeur de rainure inférieure à la limite d'usure.(11) c) Un pneu touche à un autre ou entre en contact avec une composante autre que le garde-boue. d) Pneu portant la mention Not for highway use. e) Armature à découvert dans la bande de roulement ou sur le flanc.
Partie 28. Roues, moyeux, pièces de fixation et roulements	a) Huile de moyeu sous le seuil minimal (lorsque visible par un orifice d'inspection). b) Fuite dans le scellement de la roue.	a) Fixation de roue desserrée, manquante ou inefficace. b) Roue, jante ou pièce de fixation endommagée, fissurée ou cassée. c) Indication de dommage imminent de la roue, du moyeu ou des roulements.
Partie 29. Essuie-glaces / Lave-glace	a) Défaillance de la commande ou du système. b) Lame endommagée, manquante ou qui ne fonctionne pas efficacement. c) Les essuie-glaces ou le lave-glace ne nettoient pas adéquatement le pare-brise dans la zone couverte par les deux essuie-glaces.	Lorsque l'utilisation des essuie-glaces ou du lave-glace est nécessaire : a) Défaillance de la commande ou du système. b) Lame endommagée, manquante ou qui ne fonctionne pas efficacement. c) Les essuie-glaces ou le lave-glace ne nettoient pas adéquatement le pare-brise dans la zone couverte par les deux essuie-glaces.

Grille de vérification 6

Inspection quotidienne des véhicules servant au transport scolaire

Systèmes et composantes	Défectuosités mineures	Défectuosités majeures
Partie 1. Portières et fenêtres	a) Une fenêtre ou une portière ne s'ouvre ou ne se ferme pas correctement.	En présence de passagers : a) Une portière ne s'ouvre ou ne se ferme pas correctement. En tout temps : a) Une fenêtre n'offre pas la vue requise au conducteur (24) parce que fissurée, cassée, endommagée, manquante, mal fixée ou voilée.
Partie 2. Commandes du conducteur	a) L'accélérateur, l'embrayage, les cadrans, les indicateurs sonores et visuels ou les instruments de bord ne fonctionnent pas correctement.	a) La pédale d'accélérateur colle et le moteur ne revient pas au mode ralenti.
Partie 3. Système d'échappement	a) Fuite d'échappement, sauf celles indiquées à la colonne 3.	a) Toute fuite qui fait en sorte que les gaz d'échappement s'infiltrent dans la cabin
Partie 4. Carrosserie et cadre de châssis	a) Composantes de caisse mal fixées ou manquantes. b) Cadre de châssis ou caisse endommagé(e).	a) Élément(s) de cadre visiblement en glissement, fissuré(s), effondré(s) ou en flèche.
Partie 5. Système d'alimentation en carburant		a) Capuchon de réservoir de carburant manquant. b) Réservoir de carburant mal fixé au véhicule. c) Fuite goutte à goutte du carburant.

Systèmes et composantes	Défectuosités mineures	Défectuosités majeures
Partie 6. Généralités		a) Dommages ou détérioration grave perceptible pouvant nuire au bon fonctionnement du véhicule.
Partie 7. Chauffage / dégivreur	a) Bris des commandes ou du système.	a) Le dégivreur ne dégage plus la vue à travers le pare-brise et les fenêtres latérales à gauche et à droite du siège du conducteur.
Partie 8. Klaxon	a) Klaxon du véhicule non fonctionnel.	
Partie 9. Système de freins hydrauliques	a) Le niveau de liquide hydraulique de frein se situe en deçà du niveau minimum indiqué.	a) Alimentation des freins ou servofreins non fonctionnels. b) Fuite du liquide hydraulique de freins. c) Perte d'efficacité ou réserve insuffisante de la pédale de freins. d) Dispositif d'avertissement déclenché (autre que la fonction du Système de freinage antiblocage). e) Il reste moins du quart de liquide hydraulique de freins dans le réservoir. f) Frein de service ou de stationnement non fonctionnel.
Partie 10. Vignette d'inspection		a) Une vignette d'inspection requise est manquante, illisible ou non valide.(20)

Systèmes et composantes	Défectuosités mineures	Défectuosités majeures
Partie 11. Phares, feux et réflecteurs	a) Un feu extérieur requis ne fonctionne pas comme prévu.(8)	En tout temps : a) Le clignotant gauche ou droit est en panne. Lorsque l'utilisation des feux est requise : a) Les deux feux de croisement sont en panne. b) Les deux feux arrière sont en panne.
Partie 12. Rétroviseurs	a) Un rétroviseur n'offre pas la vue requise (24) au conducteur parce que fissuré, endommagé, manquant ou mal ajusté. b) Des composantes d'un rétroviseur sur la carrosserie sont cassées ou endommagées.	a) Un rétroviseur est manquant ou cassé. b) Un rétroviseur a une surface non réfléchissante totale supérieure à 6,5 centimètres carrés (1 pouce carré)
Partie 13. Élévateur pour personnes à mobilité réduite		a) L'élévateur, la rampe ou tout autre dispositif dépliable pour l'embarquement des passagers ne se rétracte pas.
Partie 14. Rampe d'accès pour personnes à mobilité réduite		a) La rampe ne se fixe pas correctement au véhicule pour l'embarquement ou le débarquement des passagers à mobilité réduite ou elle ne demeure pas dans la position dans laquelle elle a été placée. b) La structure de la rampe est chancelante, endommagée ou détériorée par l'usage.

Systèmes et composantes	Défectuosités mineures	Défectuosités majeures
Partie 15. Sièges et ceintures de sécurité	a) Le siège du conducteur ne demeure pas dans la position dans laquelle il a été fixé. b) Le système de retenue ou une composante du système de retenue est manquant(e).(14) c) Le système de retenue ou une composante du système de retenue est défectueux(se). d) Un siège est mal fixé. e) Le système de retenue des passagers à mobilité réduite ou le système de retenue des appareils d'aide à la mobilité, ou une composante d'un de ces systèmes, est manquant(e) ou défectueux(se).	En présence d'un passager à la place concernée : a) Le système de retenue ou une composante du système de retenue est manquant(e).(14) b) Le système de retenue ou une composante du système de retenue est défectueux(se). c) Le siège est mal fixé. En présence d'un appareil d'aide à la mobilité ou d'un passager à mobilité réduite à la place concernée : a) Le système de retenue des passagers à mobilité réduite ou le système de retenue des appareils d'aide à la mobilité, ou une composante d'un de ces systèmes, est manquant(e) ou défectueux(se).
Partie 16. Direction	a) Le jeu du volant est plus important qu'à l'accoutumée.	a) Le volant est mal fixé ou ne répond pas normalement. b) Le jeu du volant dépasse la limite prescrite.(10)

Systèmes et composants	Défectuosités mineures	Défectuosités majeures
Partie 17. Suspension	<ul style="list-style-type: none"> a) Fuite d'air dans la suspension pneumatique. b) Une lame de ressort est cassée. c) La fixation de suspension est lâche, manquante ou cassée. 	<ul style="list-style-type: none"> a) Ballon endommagé (réparé, coupé, abîmé, fissuré au galon ou dégonflé). b) Lame de ressort fissurée ou cassée ou plus d'une lame de ressort cassée. c) Une partie de la lame de ressort ou de la suspension manque, est décalée ou est en contact avec une autre composante du véhicule. d) Boulon en U desserré. e) Ressort endommagé autre qu'un ressort à lame.
Partie 18. Pneus	<ul style="list-style-type: none"> a) Bande de roulement ou flanc de pneu endommagé(e). b) Fuite dans le pneu, si on ne peut pas l'entendre. 	<ul style="list-style-type: none"> a) Pneu à plat. Fuite dans le pneu, si on ne peut pas la sentir ou l'entendre. b) Profondeur de rainure inférieure à la limite d'usure.(11) c) Un pneu entre en contact avec une composante autre que le garde-boue. d) Pneu portant la mention Not for highway use . e) Armature à découvert dans la bande de roulement ou sur le flanc.
Partie 19. Roues, moyeux, pièces de fixation et roulements	<ul style="list-style-type: none"> a) Fuite dans le scellement de la roue. 	<ul style="list-style-type: none"> a) Indication visuelle ou sonore d'une fixation desserrée, manquante ou inefficace. b) Roue, jante ou pièce de fixation endommagée, fissurée ou cassée. c) Indication de dommage imminent de la roue, du moyeu ou des roulements.

Systèmes et composants	Défectuosités mineures	Défectuosités majeures
Partie 20. Essuie-glaces / Lave-glace	<ul style="list-style-type: none"> a) Défaillance des commandes ou du système. b) Lame endommagée, manquante ou qui ne fonctionne pas efficacement. c) Les essuie-glaces ou le lave-glace ne nettoient pas adéquatement le pare-brise dans la zone couverte par les deux essuie-glaces. 	<p>Lorsque l'utilisation des essuie-glaces et du lave-glace est nécessaire :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Défaillance des commandes ou du système. b) Lame endommagée, manquante ou qui ne fonctionne pas efficacement. c) Les essuie-glaces ou le lave-glace ne nettoient pas adéquatement le pare-brise dans la zone couverte par les deux essuie-glaces.

Annexe B –Modèle de rapports d’inspection quotidienne

Modèle 1 – Rapport : véhicule utilitaire qui ne tracte pas de remorque

RAPPORT D’INSPECTION QUOTIDIENNE DE VÉHICULE	
Nom de l’utilisateur _____	N° / lieu d’immatriculation _____ / _____
Relevé du compteur kilométrique _____	
Date / heure de l’inspection _____ / _____	
Lieu de l’inspection _____	
Nom de la personne ayant effectué l’inspection (en caractères d’imprimerie) _____	
(Aucune défectuosité majeure ou mineure décelée lors de l’inspection initiale	
<input type="checkbox"/> Défectuosités majeures ou mineures décelées lors de l’inspection initiale ou au cours du trajet	

Signature – J’ai vérifié le véhicule qui conforme au règlement applicable _____	
Signature de chaque conducteur autre que la personne ayant fait l’inspection initiale _____	

Modèle 2 – Rapport : véhicule utilitaire qui tracte une seule remorque par jour

RAPPORT D’INSPECTION QUOTIDIENNE DE VÉHICULE	
Nom de l’utilisateur _____	
<u>Tracteur</u> : N° / lieu d’immatriculation _____ / _____	
Relevé du compteur kilométrique _____	
<u>Remorque</u> : N° / lieu d’immatriculation _____ / _____	
Date / heure de l’inspection _____ / _____	Lieu de l’inspection _____
Nom de la personne ayant effectué l’inspection (en caractères d’imprimerie) _____	
<input type="checkbox"/> Tracteur <input type="checkbox"/> Remorque; aucune défectuosité majeure ou mineure décelée lors de l’inspection initiale	
<input type="checkbox"/> Tracteur <input type="checkbox"/> Remorque; défectuosités majeures ou mineures décelées lors de l’inspection initiale ou au cours du trajet _____	

Signature – J’ai vérifié le véhicule qui conforme au règlement applicable _____	
Signature de chaque conducteur autre que la personne ayant fait l’inspection initiale :	
Tracteur _____	Remorque _____

Modèle 3 – Rapport : véhicule utilitaire qui tracte deux remorques à des moments différents.

Des remorques supplémentaires peuvent être ajoutées en entrant de nouveau les renseignements pour la remorque 2.

RAPPORT D'INSPECTION QUOTIDIENNE DE VÉHICULE	
Nom de l'utilisateur _____	
Tracteur : N° / lieu d'immatriculation _____ / _____	Relevé du compteur kilométrique _____
Remorque 1 : N° / lieu d'immatriculation _____ / _____	
Date / heure de l'inspection _____ / _____	Lieu de l'inspection _____
Remorque 2 : N° / lieu d'immatriculation _____ / _____	
Date / heure de l'inspection _____ / _____	Lieu de l'inspection _____
Nom de la personne ayant effectué l'inspection (en caractères d'imprimerie) _____	
<input type="checkbox"/> Tracteur <input type="checkbox"/> Remorque 1 <input type="checkbox"/> Remorque 2; aucune défectuosité majeure ou mineure décelée lors de l'inspection initiale	
<input type="checkbox"/> Tracteur <input type="checkbox"/> Remorque 1 <input type="checkbox"/> Remorque 2; défectuosités majeures ou mineures décelées lors de l'inspection initiale ou au cours du trajet _____	
Signature – J'ai vérifié le véhicule qui conforme au règlement applicable _____	
Signature – J'ai inspecté la remorque 2 conformément au règlement applicable _____	
Signature de chaque conducteur autre que la personne ayant fait l'inspection initiale :	
Tracteur _____	Remorque 1 _____ Remorque 2 _____

Modèle 4 – Rapport : véhicule utilitaire qui tracte deux remorques à la fois

RAPPORT D'INSPECTION QUOTIDIENNE DE VÉHICULE	
Nom de l'utilisateur _____	
Tracteur : N° / lieu d'immatriculation _____ / _____	Relevé du compteur kilométrique _____
Remorque 1 : N° / lieu d'immatriculation _____ / _____	
Remorque 2 : N° / lieu d'immatriculation _____ / _____	
Date / heure de l'inspection _____ / _____	Lieu de l'inspection _____
Nom de la personne ayant effectué l'inspection (en caractères d'imprimerie) _____	
<input type="checkbox"/> Tracteur <input type="checkbox"/> Remorque 1 <input type="checkbox"/> Remorque 2; aucune défectuosité majeure ou mineure décelée lors de l'inspection initiale	
<input type="checkbox"/> Tracteur <input type="checkbox"/> Remorque 1 <input type="checkbox"/> Remorque 2; défectuosités majeures ou mineures décelées lors de l'inspection initiale ou au cours du trajet _____	
Signature – J'ai vérifié le véhicule qui conforme au règlement applicable _____	
Signature de chaque conducteur autre que la personne ayant fait l'inspection initiale :	
Tracteur _____	Remorque 1 _____ Remorque 2 _____

Bien que cela ne constitue pas une exigence, les transporteurs peuvent choisir d'indiquer si la défectuosité est majeure ou mineure.

Aucune défectuosité majeure mineure décelée lors de l'inspection initiale.

Aucune défectuosité majeure mineure décelée au cours du trajet.

Défectuosités mineures décelées à l'inspection initiale _____

Défectuosités majeures décelées à l'inspection initiale _____

Défectuosités mineures décelées au cours du trajet _____

Défectuosités majeures décelées au cours du trajet _____

Modèle 5 – Carnet de rapport : véhicule utilitaire qui tracte une remorque

côté gauche de la page

Date de l'inspection	Heure de l'inspection	Lieu de l'inspection	Relevé du compteur kilométrique (tracteur)	Inscrivez X si la remorque a été inspectée en même temps que le tracteur	Ontario Numéro d'immatriculation de la remorque	Nom de la personne ayant effectué l'inspection (en caractères d'imprimerie)

côté droit de la page

Signature – J'ai vérifié le véhicule qui conforme au règlement applicable	Défectuosités majeures ou mineures décelées lors de l'inspection initiale ou au cours du trajet Si aucune défectuosité n'a été décelée, inscrivez X	Signature de chaque conducteur autre que la personne ayant fait l'inspection initiale

Modèle 6 – Carnet de rapport : véhicule utilitaire qui ne tracte pas de remorque

côté gauche de la page

Année	20 __				
Mois de l'inspection	Heure de l'inspection	Lieu de l'inspection	Relevé du compteur kilométrique	Nom de la personne ayant effectué l'inspection (en caractères d'imprimerie)	Signature – J'ai vérifié le véhicule qui conforme au règlement applicable

1					
2					
3					
4					
5					
6					
7 etc.					

côté droit de la page

Défectuosités majeures ou mineures décelées lors de l'inspection initiale ou au cours du trajet. Si aucune défectuosité n'a été décelée, inscrivez X.	Signature de chaque conducteur autre que la personne ayant fait l'inspection initiale

Modèle 7 – Carnet de rapport : éléments facultatifs pour les deux types de carnets de rapports

Défectuosités signalées à (en caractères d'imprimerie)	Élément réparé ou sans réparation nécessaire	Date des réparations	Nom en caractères d'imprimerie et signature du réparateur	Numéro de bon de travail ou de dossier

Modèle 8 – Rapport d'inspection du dessous du véhicule

RAPPORT D'INSPECTION DU DESSOUS DU VÉHICULE	
Nom de l'utilisateur _____	Relevé du compteur kilométrique _____
N° de plaque d'immatriculation _____	N° d'identification du véhicule _____
Date de l'inspection _____	Lieu de l'inspection _____
L'autocar a été inspecté conformément au Règlement et aucune défectuosité n'a été inscrite à la colonne 2 de la grille de vérification 4.	
Nom du technicien (caractères d'imprimerie) _____	Signature du technicien _____

Modèle 9 – Attestation des réparations

ATTESTATION DES RÉPARATIONS	
Signature de la personne qui a réparé la défectuosité, déterminé qu'elle ne nécessitait pas de réparation ou déclaré qu'il ne s'agissait pas d'une défectuosité. _____ Date _____	
Signature du conducteur _____	Date _____

Ontario

Manuel de sécurité des transporteurs

Module 9 – Heures de service

Vue d'ensemble	209
Heures de service – Objectifs d'apprentissage	210
Heures de service	211
Exigences fondamentales	213
Heures de repos obligatoire	217
Cycles requis.....	220
Enregistreur électronique de bord	226
Possession des fiches journalières et des documents justificatifs.....	226
Responsabilités du transporteur.....	229
Vérification des heures de service consignées sur les fiches journalières	231
Mesures correctives	234
Application et sanctions.....	235
Exemple d'une fiche journalière	236

Vue d'ensemble

Ce guide rédigé par la Direction de la sécurité des transporteurs et de l'application des lois du ministère des Transports de l'Ontario a pour but d'aider les entreprises de transport en camion et en autobus (utilisateurs de véhicules utilitaires) à fonctionner de manière sécuritaire et conformément aux règlements qui régissent la conduite routière et à s'assurer qu'elles le font. L'Ontario, les autres provinces et territoires, le gouvernement du Canada et l'industrie du transport ont formulé des règles et des règlements visant à réduire le nombre et la gravité des collisions. Chaque palier de gouvernement s'est inspiré des normes du Code de la route pour rédiger sa propre législation en matière de sécurité des transports. Cette approche favorise l'uniformité dans l'ensemble du pays et contribue à assurer la pérennité et la durabilité de l'industrie des transports.

Ce guide s'applique aux utilisateurs de véhicules utilitaires de l'Ontario suivants :

- Des camions, des tracteurs ou des remorques, ou une combinaison de ces véhicules, qui ont un poids brut enregistré ou un poids réel supérieur à 4 500 kilogrammes
- Les dépanneuses, quel que soit le poids brut enregistré ou le poids réel
- Des autobus conçus pour transporter 10 passagers ou plus, à l'exclusion du conducteur
- Des véhicules accessibles et des véhicules de transport scolaire, selon l'utilisation

Le guide comprend plusieurs modules, dont chacun aborde un sujet précis. Pour connaître toutes les exigences de conformité, nous vous recommandons de vous procurer le guide au complet. Si vous avez l'intention d'utiliser certaines parties de ce guide seulement (par exemple, le module 1, « Démarrage d'une entreprise »), nous vous recommandons de vous procurer également les modules « Introduction » et « Immatriculation des utilisateurs de véhicules utilitaires ».

Cet ouvrage est conçu comme un guide et n'est pas censé remplacer les statuts et les règlements pertinents. On y trouve certaines dispositions légales importantes, mais non une description exhaustive de toutes les lois en vigueur.

Heures de service – Objectifs d'apprentissage

Après avoir parcouru ce module, vous serez en mesure de :

- ✓ décrire les règlements de l'Ontario visant la diminution de la fatigue des conducteurs, ainsi que les circonstances dans lesquelles ils s'appliquent;
- ✓ connaître les restrictions applicables au nombre d'heures de conduite;
- ✓ connaître les règlements relatifs au nombre d'heures de repos et au report d'heures de repos;
- ✓ comprendre les règlements relatifs à l'accumulation d'heures par cycle;
- ✓ comprendre les exemptions;
- ✓ connaître les renseignements qui doivent figurer sur les fiches journalières et les documents dont les conducteurs exemptés de produire de telles fiches doivent être porteurs;
- ✓ décrire et suivre les procédures de rédaction d'une fiche journalière;
- ✓ décrire les exigences liées aux enregistreurs électroniques de bord;
- ✓ reconnaître les responsabilités du transporteur, incluant la mise en application de mesures préventives et de mesures correctives;
- ✓ comprendre l'application des règlements et les sanctions que peuvent encourir le transporteur et le conducteur.

Heures de service

Le règlement sur les heures de service prévoit des durées maximales de conduite et des périodes minimales de repos pour les conducteurs de véhicules utilitaires (tant de camions que d'autobus). Il est nécessaire de tenir des relevés des heures de conduite journalières et des autres activités liées au travail, dans une forme réglementaire. Ces documents doivent être conservés et mis à la disposition de tout agent d'exécution qui en fait la demande.

Application

En Ontario, le règlement sur les heures de service s'applique aux transporteurs suivants :

- transporteurs qui détiennent ou devraient détenir un certificat d'IUVU;
- les camions, les véhicules tracteurs et les remorques, ou une combinaison de ces véhicules, dont le poids brut enregistré ou le poids réel est supérieur à 4 500 kg, **OU**
- les véhicules utilitaires conçus pour le transport de dix passagers ou plus (autobus et fourgonnettes);
- les conducteurs de tous les types de véhicules utilitaires mentionnés ci-dessus.

Vous trouverez le guide *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire* [sic] – *Guide d'application* sur le site Web du [Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé](#).

Exemptions

Les exigences en matière d'heures de service en Ontario **ne s'appliquent pas** aux véhicules suivants :

- dépanneuses (même s'il faut un certificat d'IUVU pour utiliser une dépanneuse, les exigences relatives aux heures de service ne s'appliquent pas à ce type de véhicule pour le moment)
- véhicule à deux ou trois essieux utilisé pour :
 - le transport de produits primaires provenant d'une ferme, d'une forêt, de la mer ou d'un lac, si le transporteur est le producteur de ces produits; **OU**
 - le trajet de retour après le transport des produits primaires provenant d'une ferme, d'une forêt, de la mer ou d'un lac, si le véhicule est vide ou transporte des produits servant à l'exploitation principale d'une ferme, d'une forêt, de la mer ou d'un lac;
- véhicule utilisé par un inspecteur dans l'exercice légitime de ses fonctions;
- véhicule de secours utilisé par un hôpital ou sous son autorité en cas d'arrêt cardiaque;
- véhicule affecté au secours de la population en cas de situation d'urgence – soit une situation ou une situation imminente dangereuse à un point tel qu'elle risquerait de causer un grave préjudice à des personnes ou d'importants dommages matériels ou environnementaux, et qui est due à un fléau de la nature, à une maladie ou un autre risque pour la santé, à un accident, à un acte intentionnel ou autre;
- véhicule utilisé par ou au nom d'une municipalité, d'un office de la voirie ou d'un service public en cas de situation immédiate ou imminente représentant un risque – quoique non critique – de causer un préjudice à des personnes ou des dommages matériels ou environnementaux, et qui est due à un fléau de la nature, à une maladie ou un autre risque pour la santé, à un accident, à un acte intentionnel ou autre.
- autobus du service de transport en commun d'une municipalité utilisé à l'intérieur de la municipalité ou dans un rayon n'excédant pas de plus de 25 km les limites de la municipalité;
- camionnette utilisée à *des fins personnelles* et réunissant les caractéristiques suivantes :
 - le poids brut du véhicule indiqué par le fabricant est de 6 000 kg ou moins;

- la camionnette est munie de l'un ou l'autre des éléments suivants :
 - la caisse d'origine installée par le fabricant et non modifiée;
 - une caisse de remplacement identique à celle qui a été installée par le fabricant et non modifiée.

Exigences fondamentales

En Ontario, la réglementation des heures de service comporte quatre catégories :

1. Heures de conduite journalière
2. Heures de repos obligatoire et postes de travail
3. Cycles
4. Tenue de dossiers

Restriction des heures de conduit

Au cours d'une période de 24 heures (« journée »), il est interdit au conducteur d'accumuler plus de 13 heures de conduite.

1. Heures de repos, à l'exclusion du temps passé dans une couchette	
2. Heures de repos passées dans une couchette	
3. Heures de conduite	HEURES DE CONDUITE = ≤ 13
4. Heures de service, à l'exclusion des heures de conduite	

Au cours d'une période de 24 heures (« journée »), il est interdit au conducteur de prendre le volant après avoir accumulé 14 heures de service.

1. Heures de repos, à l'exclusion du temps passé dans une couchette	
2. Heures de repos passées dans une couchette	
3. Heures de conduite	
4. Heures de service, à l'exclusion des heures de conduite	HEURES DE SERVICE = ≤ 14

Au cours d'une période de 24 heures (« journée »), le conducteur doit prendre 10 heures de repos, lesquelles doivent comprendre au moins 2 heures de repos qui ne font pas partie de la période de 8 heures de repos obligatoire consécutives et sont réparties en pauses d'une durée minimale de 30 minutes.

1. Heures de repos, à l'exclusion du temps passé dans une couchette	HEURES DE REPOS = \geq 10 Les périodes de repos de moins de 30 minutes ne peuvent être comptabilisées dans les 10 heures réglementaires de repos journalier.
2. Heures de repos passées dans une couchette	
3. Heures de conduite	
4. Heures de service, à l'exclusion des heures de conduite	

Limites quotidiennes

À l'égard d'un conducteur, une « journée » est une période de 24 heures qui commence typiquement à minuit (mais une heure différente peut être désignée par le transporteur), et cela pour toutes les journées de la durée du cycle de ce conducteur.

- **Règle des 13 heures de conduite journalière**

Il est interdit au transporteur de permettre au conducteur de conduire, et au conducteur de conduire, un véhicule utilitaire après avoir accumulé 13 heures de conduite au cours d'une journée.

- **Règle des 14 heures de service journalier**

Il est interdit au transporteur de permettre au conducteur de conduire, et au conducteur de conduire, un véhicule utilitaire après avoir accumulé 14 heures de service au cours d'une journée.

Les 14 heures de service incluent les heures de conduite et les heures consacrées par un conducteur à d'autres tâches liées à sa fonction. Par exemple, les heures de service autres que les heures de conduite peuvent inclure des travaux effectués au bureau ou dans les installations du transporteur, le chargement ou le déchargement du véhicule, l'inspection du véhicule, l'attente au poste-frontière, et ainsi de suite.

- **Règle des 10 heures de repos journalier**

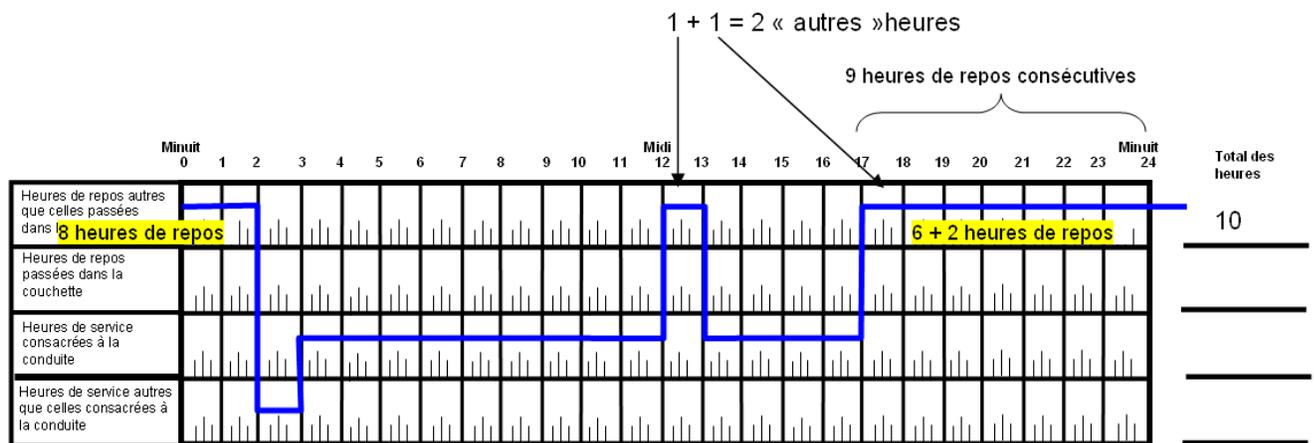
Le transporteur routier doit s'assurer que le conducteur prend au moins 10 heures de repos au cours d'une journée. Cette période de repos doit comprendre au moins 2 heures de repos réparties en pauses d'une durée minimale de 30 minutes. Les heures de repos sont celles durant lesquelles un conducteur ne conduit pas et ne travaille pas, telles que les périodes de repas. En vertu de l'article 9 du règlement, ces périodes peuvent être ajoutées aux 8 heures de repos obligatoire consécutives, mais ne peuvent en aucun cas en faire partie.

Les exigences relatives à ces huit heures de repos obligatoire seront présentées en détail dans la section **Heures de repos obligatoire** ci-dessous.

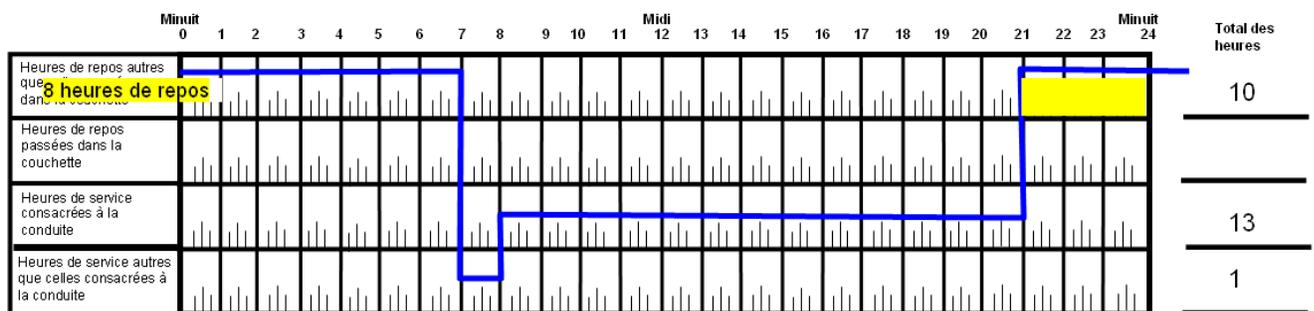
Heures de repos journalier

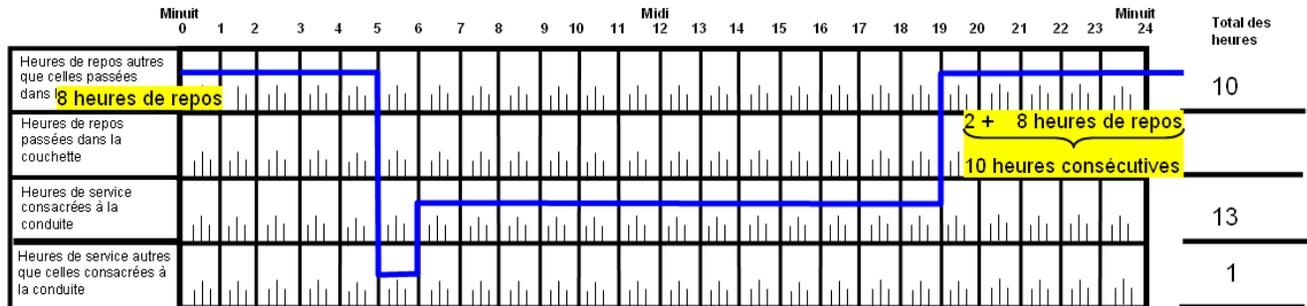
Étape 1 : Le temps de repos journalier doit être d'au moins 10 heures (réparties en pauses d'une durée minimale de 30 minutes). Par exemple, 2 heures de repos + 1 heure de repos + 7 heures de repos = 10 heures de repos exigées.

Étape 2 : Les heures de repos journalier doivent comprendre au moins 2 heures de repos qui ne font pas partie de la période de 8 heures de repos obligatoire consécutives (mais peuvent y être ajoutées), en vertu de l'article 9 du règlement.



Chaque journée doit comporter 2 heures de repos réparties en pauses d'au moins 30 minutes qui ne font pas partie de la période de 8 heures de repos obligatoire consécutives, en vertu de l'article 9 du règlement.





Dans l'exemple ci-dessus, bien qu'ayant pris 10 heures de repos en tout, le conducteur contreviendrait à la règle des 10 heures de repos journalier, car toutes ses heures de repos font partie de la période consacrée aux 8 heures de repos obligatoires consécutives. Par conséquent, ce conducteur ne serait pas considéré comme ayant pris les 2 heures additionnelles de repos réglementaires.

Report des heures de repos journalier

Si un conducteur est dans l'impossibilité de prendre 10 heures de repos en une journée, alors il peut reporter jusqu'à 2 heures de repos journalier à la journée suivante, et cela à tous les deux jours, selon les besoins du conducteur.

Le report des heures de repos journalier n'est autorisé que si les conditions suivantes sont réunies :

- les heures de repos reportées ne sont pas comprises dans les 8 heures de repos obligatoire consécutives;
- les heures de repos reportées s'ajoutent aux 8 heures de repos journalier consécutives prises au cours de la deuxième journée et doivent être prises avant la fin de la deuxième journée (par exemple, si une heure de repos est reportée aujourd'hui, le conducteur devra prendre au moins neuf heures de repos consécutives avant la fin de la journée de demain);
- la durée totale des **heures de repos journalier** accumulées pendant les deux journées doit être d'au moins 20 heures;
- la durée totale des **heures de conduite** accumulées pendant les deux journées ne doit pas dépasser 26 heures;
- la durée totale des **heures de service** accumulées pendant les deux journées ne doit pas dépasser 28 heures;
- le conducteur ne peut user de son droit de reporter des heures de repos lorsqu'il fractionne ses huit heures de repos obligatoire consécutives conformément aux dispositions du règlement relatives au nombre d'heures fractionnées passées dans la couchette.

Le conducteur doit déclarer tout report d'heures de repos dans l'espace réservé aux observations de sa fiche journalière et y indiquer clairement la date du jour où des heures de repos ont été reportées et celle du jour où ces heures de repos ont été récupérées.

Heures de repos obligatoire

Un « poste de travail » est une période qui commence au moment où un conducteur reprend son service après avoir pris au moins huit heures de repos consécutives, et qui se termine au moment où le conducteur se remet au repos pour sa prochaine période de huit heures de repos consécutives.

- **Règle des 13 heures de conduite par poste de travail**

Il est interdit au transporteur de permettre au conducteur de conduire, et au conducteur de conduire, après avoir accumulé 13 heures de conduite, à moins qu'il ne prenne au moins 8 heures de repos consécutives avant de recommencer à conduire.

- **Règle des 14 heures de service par poste de travail**

Il est interdit au transporteur de permettre au conducteur de conduire, et au conducteur de conduire, après avoir accumulé 14 heures de service, à moins qu'il prenne au moins 8 heures de repos consécutives avant de recommencer à conduire.

- **Règle des 16 heures de temps écoulé par poste de travail**

Il est interdit au transporteur de permettre au conducteur de conduire, et au conducteur de conduire, après que 16 heures se sont écoulées entre la fin de la plus récente période de 8 heures de repos consécutives ou plus et le début de la prochaine période d'au moins 8 heures de repos consécutives.

Huit heures de repos obligatoire consécutives

Les huit heures de repos obligatoire exigées pour qu'un conducteur puisse amorcer un nouveau poste de travail peuvent être une combinaison d'heures de repos et d'heures passées dans la couchette du véhicule. Le conducteur peut également passer ses huit heures de repos consécutives dans la couchette, ou fractionner les huit heures passées dans la couchette en deux périodes de repos. Cette possibilité est expliquée en détail dans la prochaine section.

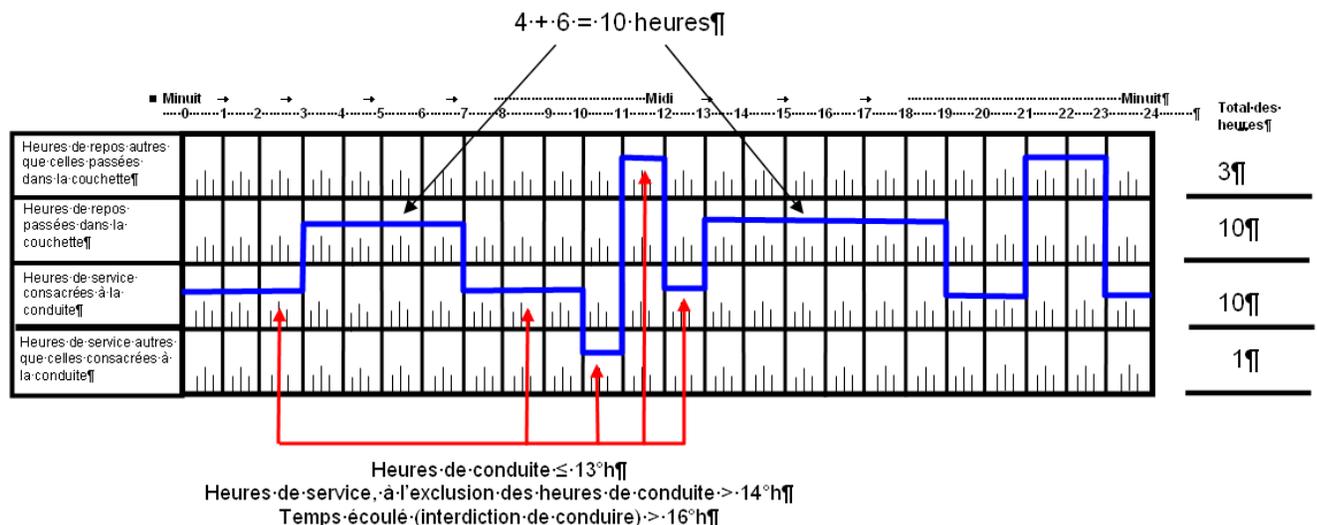
Heures de repos dans la couchette

Un conducteur qui utilise la couchette de son véhicule peut fractionner ses heures de repos obligatoire consécutives en deux périodes tout en satisfaisant aux exigences relatives aux heures de repos journalier, pourvu que la couchette soit conforme à toutes les normes de construction et les normes environnementales spécifiées à l'article 8 du Règlement 555/06 de l'Ontario.

Conducteur unique

Si le véhicule est muni d'une couchette conforme à la définition donnée dans le règlement, le conducteur peut fractionner ses heures de repos obligatoire consécutives en deux périodes si les conditions suivantes sont réunies :

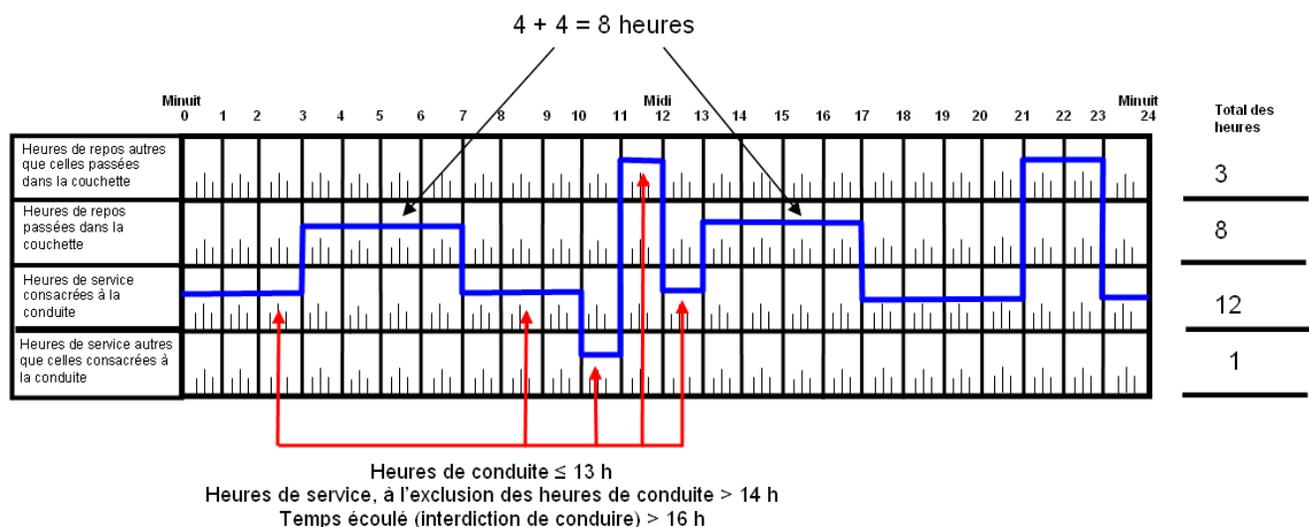
- ni l'une ni l'autre des périodes de repos n'est de moins de 2 heures;
- le total des deux périodes de repos est d'au moins 10 heures;
- ces heures de repos sont passées à se reposer dans la couchette;
- le total des heures de repos journalier est d'au moins 10 heures;
- le total des heures de conduite précédant et suivant chacune des périodes de repos ne dépasse pas 13 heures;
- aucune des heures de repos journalier n'est reportée à la journée suivante;
- le temps séparant deux périodes de repos ne comprend aucune heure de conduite suivant la 16^e heure écoulée depuis le début du poste de travail;
- le total des heures de service précédant et suivant chacune des périodes de repos ne comprend aucune heure de conduite suivant la 14^e heure de service.



Équipe de conducteurs

Si le véhicule est muni d'une couchette conforme à la définition donnée dans le règlement, chacun des coconducteurs peut fractionner ses huit heures de repos obligatoire en deux périodes si les conditions suivantes sont réunies :

- ni l'une ni l'autre des périodes de repos n'est de moins de 2 heures;
- le total des deux périodes de repos de chaque conducteur est d'au moins 8 heures;
- ces heures de repos sont passées à se reposer dans la couchette;
- le total des heures de conduite précédant et suivant les périodes de repos de chacun des conducteurs ne dépasse pas 13 heures;
- le temps séparant deux périodes de repos de chacun des conducteurs ne comprend aucune heure de conduite suivant la 16^e heure écoulée depuis le début du poste de travail;
- aucune des heures de repos journalier n'est reportée à la journée suivante;
- le total des heures de service précédant et suivant deux périodes de repos de chacun des conducteurs ne comprend aucune heure de conduite suivant la 14^e heure de service.



Note : La durée totale des périodes de repos passées dans la couchette exigée n'étant que de huit heures, chacun des coconducteurs doit prendre deux heures de repos additionnelles pour se conformer à la règle des 10 heures de repos journalier. Ces deux heures peuvent être passées dans la couchette, mais cela n'est pas obligatoire.

Cycles requis

En raison de l'effet cumulatif de plusieurs jours et semaines consécutifs de travail, les règlements relatifs aux heures de service imposent le respect de cycles comportant respectivement un maximum de 7 et de 14 jours consécutifs de service. Le transporteur a la responsabilité d'affecter ses conducteurs à des cycles de 7 jours ou de 14 jours, et il doit exiger que chaque conducteur respecte cette consigne.

Cycle de 7 jours

Il est interdit au transporteur de permettre au conducteur de véhicule utilitaire affecté à un cycle de 7 jours de conduire, et au conducteur de conduire, après avoir accumulé 70 heures de service à l'intérieur de ce cycle.

Cycle de 14 jours

Il est interdit au transporteur de permettre au conducteur de véhicule utilitaire affecté à un cycle de 14 jours de conduire, et au conducteur de conduire, après avoir accumulé 120 heures de service à l'intérieur de ce cycle ou après avoir accumulé 70 heures de service sans avoir pris au moins 24 heures de repos consécutives.

Remise à zéro des cycles

Un conducteur affecté à un cycle de 7 jours peut terminer ce cycle et commencer le cycle suivant après avoir pris au moins 36 heures de repos consécutives.

Un conducteur affecté à un cycle de 14 jours peut terminer ce cycle et commencer le cycle suivant après avoir pris au moins 72 heures de repos consécutives.

Lors du passage d'un cycle au suivant, le conducteur peut être appelé à changer de cycle (de 7 à 14 heures ou l'inverse) et à modifier l'heure du début de chaque « journée » du cycle.

Permutation des cycles

Une fois affecté à un cycle donné, le conducteur ne peut être affecté à l'autre type de cycle sans avoir d'abord satisfait aux exigences de remise à zéro de son cycle courant.

Permutation et remise à zéro des cycles

Si le conducteur souhaite changer de cycle ou remettre à zéro les heures de service déjà accumulées dans son cycle courant, il doit d'abord satisfaire aux exigences suivantes :

- pour passer d'un cycle de 7 jours à un cycle de 14 jours ou pour remettre à zéro les heures accumulées pendant un cycle de 7 jours, prendre d'abord au moins 36 heures de repos consécutives;
- pour passer d'un cycle de 14 jours à un cycle de 7 jours ou pour remettre à zéro les heures accumulées pendant un cycle de 14 jours, prendre d'abord au moins 72 heures de repos consécutives.

Note : Un conducteur ne contrevient au règlement que si ses *heures de conduite* accumulées dépassent en nombre le maximum admissible pour le cycle auquel il est affecté.

Les 24 heures de repos obligatoire

Quel que soit le cycle auquel le conducteur est affecté, il est interdit au transporteur de lui permettre de conduire, et au conducteur de conduire, s'il n'a pas pris au moins 24 heures de repos consécutives au cours des 14 jours précédents.

Mauvaises conditions de circulation

Des « mauvaises conditions de circulation » sont des conditions significativement défavorables à la conduite, qui n'étaient pas connues ou n'auraient vraisemblablement pu être connues par le conducteur ou le transporteur qui a autorisé le conducteur à prendre immédiatement la route, avant que celui-ci n'ait commencé à conduire.

Le conducteur qui fait face à de mauvaises conditions de circulation pendant qu'il conduit un véhicule utilitaire est autorisé à :

- ajouter jusqu'à deux heures de conduite aux 13 heures de conduite journalière normalement autorisées, ajouter jusqu'à deux heures de service aux 14 heures de service journalier normalement autorisées, et déduire les heures ajoutées des 10 heures de repos journalier normalement exigées;
- ajouter jusqu'à deux heures de conduite aux 13 heures de conduite par poste de travail normalement autorisées, ajouter jusqu'à deux heures de fractionnement des heures de repos passées dans la couchette, et ajouter jusqu'à deux heures de conduite aux 14 heures de service par poste de travail normalement autorisées.

Il est toutefois interdit au conducteur de dépasser les 16 heures autorisées de temps écoulé par poste de travail en raison de mauvaises conditions de circulation.

Si cette prolongation entraîne le dépassement du nombre d'heures de services autorisées pour le cycle de 7 ou de 14 jours du conducteur, ce dernier doit récupérer les heures de repos réglementaires perdues avant la fin de la journée suivante.

Le conducteur qui prolonge ses heures de conduite ou ses heures de service à cause de mauvaises conditions de circulation doit l'indiquer dans l'espace réservé aux observations de sa fiche journalière ou sur la feuille de temps exigée par son transporteur, si ce dernier n'exige pas que le conducteur remplisse des fiches journalières.

Fiche journalière

Contenu de la fiche journalière

Le transporteur a l'obligation de s'assurer que tous les conducteurs remplissent chaque jour une fiche journalière véridique, exacte et conforme aux exigences prescrites par la loi et le règlement afférent, sans aucune falsification. Le meilleur moyen de le faire consiste à mettre en place un système de surveillance à cet effet. Vous trouverez un exemple de fiche journalière réglementaire à l'Annexe A, à la fin du présent module.

Au début de chaque journée de son cycle, le conducteur doit consigner les renseignements suivants sur sa fiche journalière :

1. nom du conducteur;
2. date de la journée qui commence;
3. noms des coconducteurs, s'il y a lieu;
4. heure du début de la journée, si autre que minuit;
5. cycle auquel le conducteur est affecté;
6. relevé de l'odomètre du véhicule utilitaire au commencement de la journée;
7. nombre d'heures de service et de repos réglementaires accumulées lors de chacune des 14 journées immédiatement précédentes où le conducteur a bénéficié d'une exemption de produire des fiches journalières en vertu du règlement (ces heures doivent être consignées dans l'espace réservé aux observations de la fiche journalière);
8. numéro de la plaque d'immatriculation de chaque véhicule utilitaire et de chaque remorque que le conducteur devra utiliser pendant la journée;
9. nom du transporteur qui a retenu les services du conducteur pour la journée;

10. adresse de la gare d'attache du conducteur et adresse principale de l'entreprise du transporteur qui a retenu les services du conducteur pour la journée.

Tout au long de chaque journée, le conducteur doit consigner les renseignements suivants sur sa fiche journalière :

1. heures du début et de la fin de chacune de ses activités;
2. noms des endroits (villes, villages, voies routières, provinces ou États) où se trouve le conducteur à chaque changement d'activité.

À la fin de chaque journée, le conducteur doit consigner les renseignements suivants sur sa fiche journalière :

1. total des heures consacrées à chaque activité pendant la journée;
2. relevé de l'odomètre à la fin de la journée;
3. distance totale parcourue par le conducteur;
4. signature du conducteur attestant la véracité et l'exactitude des renseignements fournis.

Grille de la fiche journalière

La grille de la fiche journalière doit être remplie de la manière prescrite.

- Un trait continu est tracé par le conducteur entre les indicateurs de temps appropriés pour chacune des 24 heures de la journée qu'il a consacrées à chacune de ses activités, soit :
 - heures de repos, à l'exclusion du temps passé dans la couchette;
 - heures de repos passées dans la couchette;
 - heures de conduite;
 - heures de service, à l'exclusion de la conduite.
- Le conducteur consigne le nom de la municipalité ou indique l'endroit sur la route dans un lotissement officiel, ainsi que la province ou l'État, où il se trouve au moment d'un changement d'activité.
- Le conducteur doit faire la mise à jour de sa fiche journalière à la fin de chacune de ses activités.
- Lorsque les livraisons effectuées dans une municipalité entraînent la fragmentation des heures de conduite en courtes périodes d'autres heures de

service, le conducteur peut regrouper ces périodes pour indiquer sur la grille les heures de conduite et les autres heures de services.

- À la fin de chaque journée, le conducteur inscrit le total des heures consacrées à chaque activité à la droite de la grille, sous « Total des heures », et la somme de toutes ces heures doit être égale à 24 heures.

	Minuit	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	Midi	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Minuit	24	Total des heures
Heures de repos autres que celles passées dans la couchette																													
Heures de repos passées dans la couchette																													
Heures de service consacrées à la conduite																													
Heures de service autres que celles consacrées à la conduite																													

Note :

- Pour consigner ses heures d'activités, le conducteur doit préparer ses fiches journalières et les tenir à jour en se basant sur le fuseau horaire de sa gare d'attache.
- Chaque véhicule automobile doit être muni d'un odomètre en bon état de marche. Le relevé d'un compteur monté sur moyeu peut remplacer un relevé d'odomètre.

Exemption de produire des fiches journalières

En vertu du règlement de l'Ontario, le conducteur n'a pas l'obligation de produire des fiches journalières pendant les périodes où :

- suivant les directives du transporteur, il ne conduit son véhicule utilitaire qu'à l'intérieur d'un rayon de 160 km de sa gare d'attache;
- le conducteur retourne à sa gare d'attache à la fin de chaque journée.

Si le conducteur n'est pas tenu de produire des fiches journalières, le transporteur a l'obligation de tenir à jour un dossier indiquant, pour chacune des journées pertinentes :

- la date et le nom du conducteur, ainsi que les lieux où le conducteur a commencé et terminé sa journée de service;
- le cycle auquel le conducteur est affecté;
- l'heure du début et de la fin de chaque activité du conducteur, ainsi que le total des heures consacrées à chacune de ces activités;

- le nombre d'heures de service et d'heures de repos, telles que définies dans le présent règlement, accumulées par le conducteur pendant la période de 14 jours précédant immédiatement le début de la journée où il bénéficie d'une exemption réglementaire de produire une fiche journalière.

Si, pendant une journée, le conducteur circule à l'intérieur d'une même municipalité et, de ce fait, effectue de courtes périodes de conduite entrecoupées d'autres activités de moins d'une heure chacune, les heures de conduite et de chacune des autres activités peuvent être regroupées aux fins de consignation des heures d'activité.

Le conducteur exempté de produire des fiches journalières **n'est pas** pour autant exempté de se conformer aux autres règlements relatifs aux heures de service. L'exemption s'applique exclusivement à l'exigence de produire des fiches journalières. Si l'une ou l'autre des conditions d'exemption décrites ci-dessus prend fin, alors le conducteur doit produire une fiche journalière pour chaque journée où toutes ces conditions ne sont pas réunies.

Le conducteur doit recommencer à rédiger sa fiche journalière dès qu'il constate que ses activités ne sont plus conformes aux exigences qui justifient une exemption. Dans ce cas, sa fiche journalière doit couvrir la journée complète, même si cela exige que le conducteur consigne rétroactivement des changements d'activités qui se sont produits entre le moment où il s'est présenté au travail et le moment où il ne pouvait plus se prévaloir d'une exemption, étant appelé à sortir du rayon de moins de 160 km réglementaire.

Dans ces circonstances, le conducteur doit consigner, dans l'espace réservé aux observations de sa fiche journalière, le nombre d'heures de repos et de service qu'il a accumulées chaque jour pendant les 14 jours précédents ou rédiger une fiche journalière différente sur laquelle il consigne clairement toute cette information. Le conducteur peut également avoir rédigé un rapport de ses activités des 14 jours précédents et en rester porteur au lieu de consigner sur sa fiche journalière les heures de service et de repos des 14 jours précédents.

Fiche journalière – Exemple d'un espace réservé aux observations dûment rempli :

10-15 juin : vacances – repos
16 juin : travail en ville – service 12,0 h; repos 12,0 h
17 juin : travail en ville – service 12,0 h; repos 12,0 h
18 juin : travail en ville – service 8,25 h; repos 15,75 h
19-20 juin : repos
21 juin : travail en ville – service 8,0 h; repos 16 h
22 juin : travail en ville – service 9,5 h; repos 14,5 h
23 juin : travail en ville – 8,0 h; repos 16 h

Enregistreur électronique de bord

Le conducteur peut utiliser un enregistreur électronique au lieu de remplir manuellement des fiches journalières pour consigner ses activités, pourvu que ce dispositif enregistre le temps et les déplacements du véhicule. Le dispositif doit enregistrer automatiquement toutes les connexions et déconnexions ainsi que l'heure et la date où chacune s'est produite; le total des heures de services accumulées par le conducteur à l'intérieur de son cycle; et le total des heures de service qu'il lui reste à effectuer à l'intérieur de son cycle. L'enregistreur doit pouvoir garder en mémoire toute cette information, de même que tous les autres renseignements qui doivent normalement figurer sur une fiche journalière. L'enregistreur doit permettre d'afficher sur demande et sous une forme lisible toute l'information emmagasinée. Le conducteur doit toujours être prêt à rédiger manuellement des fiches journalières, advenant le cas où son enregistreur serait hors d'usage. Il doit également être prêt à transcrire manuellement les informations affichées par son enregistreur sur des fiches journalières conformes si un agent de la paix le réclame.

Pour se conformer aux règlements relatifs à la conservation des dossiers, le transporteur peut décider de télécharger les données emmagasinées par les enregistreurs électroniques de ses conducteurs et de les conserver pendant au moins six mois.

Possession des fiches journalières et des documents justificatifs

Le conducteur qui est tenu de produire des fiches journalières est également tenu d'avoir en tout temps en sa possession les documents suivants :

- la fiche journalière de la journée en cours, dûment remplie jusqu'à l'heure de son dernier changement d'activité;
- une copie de chacune de ses fiches journalières des 14 jours précédents.

Note : Il peut arriver que le conducteur soit autorisé à consigner plusieurs journées sur une même fiche journalière (par exemple, une fiche journalière unique pourrait indiquer : du 10 avril 2009 au 21 avril 2009 – repos).

Le conducteur qui s'est prévalu de l'exemption de produire des fiches journalières pour certaines des 14 journées précédentes a trois options :

Option 1

- Le conducteur doit consigner dans l'espace réservé aux observations de sa fiche journalière en cours le total des heures de service et de repos accumulées lors de chacune des journées où il n'était pas tenu de produire de fiches.

Option 2

- Le conducteur peut être porteur des feuilles de temps qui doivent être tenues à jour pour toutes les journées non consignées sur des fiches journalières.

Option 3

- Le conducteur peut produire une combinaison de sa fiche journalière de la journée en cours (incluant, sous « Observations », les heures de service et de repos des journées, remontant aux 14 journées précédentes, où il était exempté de produire des fiches) et de rapports d'activités ou d'autres fiches journalières.

Par exemple, si les 14 journées précédentes d'un conducteur incluaient les activités suivantes :

- Journée en cours – Conduite de véhicule utilitaire (VU) – Fiche requise
- Journée précédente 1 - Conduite de VU – Fiche requise
- Journée précédente 2 - Repos
- Journée précédente 3 - Repos
- Journée précédente 4 - Conduite de VU – Feuille de temps
- Journée précédente 5 - Conduite de VU – Feuille de temps
- Journée précédente 6 - Conduite de VU – Fiche requise
- Journée précédente 7 - Conduite de VU – Fiche requise
- Journée précédente 8 - Repos
- Journée précédente 9 - Repos
- Journée précédente 10 - Conduite de VU – Fiche requise
- Journée précédente 11 - Conduite de VU – Fiche requise
- Journée précédente 12 - Conduite de VU – Feuille de temps
- Journée précédente 13 - Conduite de VU – Feuille de temps
- Journée précédente 14 - Repos

Ce conducteur pourrait choisir l'une des options suivantes :

Option 1 – Produire la fiche journalière de la journée en cours ainsi que des fiches journalières distinctes pour chacune des 14 journées précédentes.

Option 2 – Produire toutes les fiches journalières requises pendant les 14 journées précédentes (journée en cours, ainsi que les journées 1, 6, 7, 10 et 11), avec, dans l'espace réservé aux observations de la fiche journalière de la journée en cours, la mention des heures de service et de repos accumulées lors de chacune des journées 2, 3, 4, 5, 8, 9, 12, 13 et 14, où il n'était pas tenu de remplir des fiches.

Option 3 – Produire toutes les fiches journalières requises pendant les 14 journées précédentes (journée en cours, ainsi que les journées 1, 6, 7, 10 et 11) avec, dans l'espace réservé aux observations de la fiche journalière de la journée en cours, la mention des heures de service et de repos accumulées lors de chacune des journées 2, 3, 8, 9 et 14; et garder en sa possession des feuilles de temps dûment remplies pour les journées 4, 5, 12 et 13.

À la demande d'un inspecteur, le conducteur doit produire sans délai toutes les fiches journalières et les documents justificatifs requis, lesquels incluent tout document en possession du conducteur dont l'inspecteur peut avoir besoin pour déterminer si toutes les exigences réglementaires sont respectées.

Tenue de dossiers

Le conducteur est tenu de faire parvenir au transporteur l'original de toute fiche journalière dûment remplie dans un délai de 20 jours. Il est également tenu de faire parvenir au transporteur l'original de tout document justificatif afférent à chaque fiche journalière.

Le conducteur dont les services sont retenus par deux transporteurs ou plus doit fournir à chacun de ces transporteurs des copies de toutes ses fiches journalières, ce qui permet aux transporteurs de faire le suivi des heures de service du conducteur aux fins de planification de ses affectations ultérieures.

Le transporteur est tenu de conserver toutes les fiches journalières de chacun de ses conducteurs dans l'établissement principal de son entreprise, et ce pendant au moins 6 mois. Si le transporteur exploite plus d'une gare d'attache et que chaque conducteur remet ses fiches journalières à sa propre gare d'attache, alors le transporteur doit s'assurer que toutes les fiches soient déposées à l'établissement principal de son entreprise dans les 30 jours suivant leur réception à la gare d'attache.

Responsabilités du transporteur

En vertu de l'article 28 du Règlement 555/06 de l'Ontario, le transporteur est tenu de *surveiller* le respect de toutes les exigences réglementaires par chacun de ses conducteurs. Si le transporteur constate qu'un conducteur contrevient à quelque exigence que ce soit, il a l'obligation de prendre immédiatement les mesures correctives qui s'imposent et consigner les dates où les événements en cause se sont produits, les dates où ont été délivrés des avis de non-conformité, et une description des mesures prises.

Mesures préventives

Une approche préventive constitue la clé d'un programme de gestion des heures de service efficace. Le transporteur a tout avantage à établir et mettre en place des politiques et des procédures écrites afin de s'assurer que tous les aspects des activités de son entreprise seront conformes aux règlements en vigueur. Tout en faisant preuve de diligence raisonnable, le transporteur acquiert ainsi la possibilité et la capacité de corriger les éventuels manquements aux politiques et règlements en appliquant les mesures disciplinaires préétablies.

En addition de la formation des conducteurs, une bonne formation des superviseurs et des répartiteurs est une partie intégrante d'un programme de sécurité efficient. Les membres du personnel doivent connaître et comprendre les règlements, les politiques et procédures de l'entreprise, et les possibilités qui s'offrent à eux.

Pour atteindre un niveau élevé de conformité, le transporteur doit offrir une formation adéquate aux nouveaux conducteurs, ainsi que des formations d'appoint à ceux qui ont tendance à contrevenir aux règlements et aux politiques en vigueur. Cela lui permet aussi de réduire au minimum les interventions des diverses autorités chargées de l'application des lois.

Le transporteur doit s'assurer qu'un conducteur n'est affecté qu'à des activités qui ne risquent pas de l'amener au dépassement du nombre d'heures de service réglementaires. Pour ce faire, il est essentiel que le transporteur mette en place un système de suivi des heures de service que les conducteurs sont autorisés à offrir à l'intérieur de leur cycle. Par exemple, le système de suivi pourrait prévoir qu'au début de chacune de ses journées d'activité, chaque conducteur informe son répartiteur des heures de service qu'il a accumulées la veille, et que le répartiteur tienne à jour un relevé de ces heures. Cela permettra au répartiteur de calculer le nombre d'heures de service restantes pour le cycle auquel est affecté le conducteur.

Mesures correctives

Le transporteur doit disposer de tous les outils nécessaires pour pouvoir réagir promptement quand des manquements aux règlements et aux politiques afférentes de l'entreprise sont constatés. Par exemple, pour détecter et corriger d'éventuels comportements inappropriés de ses employés, le transporteur peut procéder à des « auto vérifications » de son entreprise et de son profil, examiner régulièrement les dossiers des conducteurs ainsi que les divulgations ou omissions de divulguer des renseignements. Les mesures correctives peuvent inclure des sessions de formation d'appoint et(ou) l'application de mesures disciplinaires prévues en vertu des politiques et procédures préétablies de l'entreprise. À défaut de mettre en application des mesures correctives, les manquements aux règlements et aux politiques de l'entreprise ne pourront que se perpétuer.

Auto vérification

L'auto vérification fait partie intégrante du programme de sécurité d'un transporteur. Elle lui permet de détecter rapidement les domaines dans lesquels il ne respecte pas toutes les exigences réglementaires. L'auto vérification comprend l'examen des fiches journalières des conducteurs, les documents justificatifs, tels que les reçus pour l'hébergement et l'achat de carburant, et tous les autres documents ou renseignements pertinents. Le transporteur doit documenter les manquements constatés afin de justifier toute mesure corrective ou disciplinaire mise en application pour corriger la situation. La taille de l'échantillon utilisé pour mener une auto vérification peut varier en fonction de la taille de l'entreprise. Si le transporteur est à la tête d'une petite entreprise, il peut décider de procéder à la vérification de tous ses conducteurs, alors que s'il mène une grande entreprise, il pourra limiter sa vérification aux dossiers d'une partie seulement de ses conducteurs et couvrant une période donnée.

Le transporteur doit inclure dans sa vérification l'examen des fiches journalières des conducteurs afin de s'assurer que :

- il y a une fiche journalière pour chaque journée;
- toutes les informations requises figurent sur les fiches journalières;
- les conducteurs respectent les règlements (restriction des heures de conduite et de service, heures de repos exigées, et restriction des heures accumulées par cycles, s'il y a lieu);
- l'exactitude des fiches journalières est confirmée par leur comparaison avec les documents justificatifs, tels que relevés des répartiteurs, reçus de carburant, feuilles de paie, lettres de transport et feuilles de route;
- l'exactitude des fiches journalières est confirmée par l'analyse des distances parcourues pendant une longue période;

- les heures de services inscrites sur les fiches journalières concordent avec les heures déclarées au service de la paie;
- le travail d'équipe est indiqué, et les heures déclarées par les coconducteurs sont appropriées (par exemple, les conducteurs n'inscrivent pas des heures de conduite aux mêmes heures de la journée);
- le transporteur et les conducteurs détiennent tous les permis et certificats réglementaires;
- l'ordre chronologique des fiches et des dossiers est respecté, et tous ces documents sont conservés pendant au moins six mois;
- le cas échéant, les rapports d'activités et les feuilles de temps produits pour les journées où les conducteurs étaient exemptés de produire des fiches journalières, et les quatre critères d'exemption étaient satisfaits pour chacune de ces journées.

Vérification des heures de service consignées sur les fiches journalières

La loi qui régit les heures de service permet l'utilisation de différentes méthodes pour vérifier la conformité des heures de service inscrites sur une fiche journalière. Voici un exemple de méthode qui peut être adoptée après une première vérification de l'exactitude de la fiche journalière en la comparant avec les documents justificatifs fournis. Cette méthode comporte trois étapes (tous les éléments vérifiés doivent être conformes) :]

1. vérification de la journée;
2. vérification du poste de travail;
3. vérification des heures accumulées dans le cycle.

Note : De plus, le vérificateur doit toujours s'assurer que le conducteur s'est prévalu de façon conforme de l'exemption de produire des fiches journalières.

1. **Vérification de la journée** (heure du début de la période de 24 heures déterminée par le transporteur)
 - **Heures normales** (incluant les heures passées dans la couchette)
 - maximum de **13** heures de conduite;
 - maximum de **14** heures de service;
 - minimum de **10** heures de repos.

Note : Le conducteur n'est autorisé à conduire qu'après avoir accumulé au moins **8** heures de repos consécutives ainsi que **2** heures de repos réparties en pauses d'au moins 30 minutes qui ne font pas partie de la période de 8 heures de repos consécutives.

▪ **Heures de repos reportées**

- report d'au plus **2** heures de repos d'une journée à la journée suivante;
- maximum de **26** heures de conduite pendant les deux journées;
- maximum de **28** heures de service pendant les deux journées;
- minimum de **20** heures de repos pendant les deux journées;
- le deuxième jour, heures de repos consécutives totalisant les **8** heures de repos obligatoire et les heures reportées de la veille.

Note : Le report d'heures de repos ne peut être combiné avec le fractionnement des heures de repos passées dans la couchette.

2. **Vérification du poste de travail** (période entre la fin d'une période d'au moins huit heures de repos consécutives et le début de suivante)

▪ **Sans temps passé dans la couchette :**

- maximum de **13** heures de conduite;
- maximum de **14** heures de service;
- interdiction de conduire si le temps écoulé dépasse **16** heures.

Note : Le temps écoulé correspond à la durée totale du poste de travail.

▪ **Conducteur unique et utilisation de la couchette**

- maximum de **13** heures de conduite entre deux périodes admissibles de repos réglementaires passées dans la couchette;
- maximum de **14** heures de service entre deux périodes de repos admissibles passées dans la couchette;
- interdiction de conduire si le temps écoulé entre deux périodes de repos admissibles passées dans la couchette dépasse **16** heures.

Note : Chaque période de repos admissible passée dans la couchette doit être d'au moins **2** heures consécutives, et la durée totale des deux périodes de repos passées dans la couchette doit être d'au moins **10** heures.

▪ **Coconducteur et utilisation de la couchette**

- maximum de **13** heures de conduite entre deux périodes de repos admissibles passées dans la couchette;
- maximum de **14** heures de service entre deux périodes de repos admissibles passées dans la couchette;
- interdiction de conduire si le temps écoulé entre deux périodes de repos admissibles passées dans la couchette dépasse **16** heures.

Note : Chaque période de repos admissible passée dans la couchette doit être d'au moins **4** heures consécutives, et la durée totale des deux périodes de repos passées dans la couchette doit être d'au moins **8** heures.

3. Vérification des heures accumulées dans le cycle (cycle déterminé par le transporteur):

▪ **Cycle de 7 jours**

- S'assurer que les heures de conduite accumulées par le conducteur à l'intérieur de toute période de **7** jours consécutifs ne dépassent pas **70** heures.

Note : Le conducteur peut terminer un cycle de 7 jours et en commencer un nouveau après avoir pris 36 heures de repos consécutives. Lorsque le conducteur commence un nouveau cycle, le total de ses heures accumulées pour ce cycle est remis à zéro, puis elles recommencent à s'accumuler à partir du début du nouveau cycle.

▪ **Cycle de 14 jours**

- s'assurer que les heures de conduite accumulées par le conducteur à l'intérieur de toute période de **14** jours consécutifs ne dépasse pas **120** heures;
- s'assurer que le conducteur prend au moins **24** heures de repos consécutives après avoir accumulé **70** heures de conduite à l'intérieur du cycle.

Note : Le conducteur peut terminer un cycle de 14 jours et en commencer un nouveau après avoir pris 72 heures de repos consécutives. Lorsque le conducteur commence un nouveau cycle, le total de ses heures accumulées pour ce cycle est remis à zéro, puis elles recommencent à s'accumuler à partir du début du nouveau cycle.

- **Journée de repos**

- Quel que soit le cycle auquel est affecté le conducteur, s'assurer qu'à aucun moment, ce dernier n'a conduit sans avoir pris **24** heures de repos consécutives à l'intérieur des **14** jours précédents.

Mesures correctives

Les mesures correctives peuvent inclure la réévaluation du conducteur, une formation d'appoint, ou l'application de mesures disciplinaires pouvant aller, selon les politiques de l'entreprise, jusqu'au congédiement. Les mesures correctives devraient être préétablies et incluses dans le programme de sécurité du transporteur; et les employés devraient connaître l'existence et le contenu du programme de sécurité.

En plus de s'assurer qu'une copie de ses politiques en matière de discipline est accessible et bien visible pour tous les employés, le transporteur peut décider d'exiger que ses nouveaux employés signent une déclaration confirmant qu'ils ont été informés de ces politiques au moment de leur embauche.

Le programme devrait prévoir l'application de mesures disciplinaires de sévérité progressive. Par exemple, le processus pourrait aller d'un avertissement verbal (mais noté dans le dossier de l'employé) à un avertissement écrit (signé par le conducteur), puis à une suspension, et ultimement le congédiement. Les politiques du transporteur devraient également prévoir les types de manquements ou d'offenses susceptibles d'entraîner le congédiement immédiat.

Tenue de dossiers

Le transporteur est tenu de conserver les fiches journalières des conducteurs, ainsi que les documents justificatifs afférents, pendant au moins six mois. Si un conducteur est exempté de produire des fiches journalières, le transporteur doit conserver les feuilles de temps et autres documents justificatifs pertinents. En Ontario, ces documents doivent être conservés dans l'établissement principal de l'entreprise du transporteur, et ils doivent être classés de façon claire et méthodique. Pendant les heures ouvrables, le transporteur est tenu de mettre tous ces documents à la disposition d'un vérificateur qui en fait la demande et cela, même en l'absence de préavis de la part du vérificateur.

Application et sanctions

Les conducteurs et les transporteurs qui contreviennent aux règlements relatifs aux heures de service s'exposent à des inculpations.

Les infractions qui entraînent des déclarations de culpabilité à l'encontre d'un conducteur ou d'un transporteur sont portées au dossier du transporteur. Que les déclarations de culpabilité portées au dossier du transporteur soient liées uniquement au non-respect des règlements relatifs aux heures de service ou incluent des violations d'autres dispositions du *Code de la route*, leur accumulation peut entraîner une surveillance accrue du transporteur et la mise en application de sanctions.

Déclaration de mise hors service

Lorsque sur la route, le conducteur qui n'est pas en mesure de produire les documents exigés risque de faire l'objet d'une déclaration de mise hors service. Un agent peut interdire au conducteur qui a dépassé le nombre d'heures de service admissibles de conduire pendant une période donnée.

En cas de non-respect des heures de conduite journalière et de service journalier, le conducteur peut être mis hors service pour une période de 10 heures consécutives.

Si le conducteur n'a pas pris les heures de repos réglementaires, il peut être mis hors service pour le nombre d'heures de récupération requises.

Chacune des infractions suivantes peut entraîner la mise hors de service d'un conducteur pour une période de 72 heures consécutives :

- le conducteur refuse ou n'est pas en mesure de produire sa fiche journalière;
- des éléments de preuve démontrent que le conducteur a rempli plus d'une fiche journalière, a consigné des renseignements inexacts sur sa fiche journalière ou a falsifié des renseignements figurant sur sa fiche journalière;
- le conducteur a abimé ou mutilé une fiche journalière ou un document justificatif de telle façon qu'il est impossible de déterminer si le conducteur s'est conformé aux exigences relatives aux heures de conduite et aux heures de repos.

Annexe A

Exemple d'une fiche journalière

Fiche journalière

Date - _____ Nom du conducteur - _____ Noms des ~~co~~conducteurs - _____

Nom du transporteur - _____ Cycle - 7 jours 14 jours

Adresse principale de l'entreprise - _____

Adresse de la gare d'attache - _____ Odomètre à la fin - _____ *Personnel*

Odomètre au début - _____

Distance parcourue - _____

N° de plaque des véhicules utilitaires/~~Prox.~~ - _____ N° de plaque des remorques/~~Prox.~~ - _____

	Mois												Mois													
	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	Totale des heures
Heures de repos autres que celles passées dans la couchette	[Bar chart grid]																								_____	
Heures de repos passées dans la couchette	[Bar chart grid]																								_____	
Heures de service consacrées à la conduite	[Bar chart grid]																								_____	
Heures de service autres que celles consacrées à la conduite	[Bar chart grid]																								_____	

Observations

Certifié véridique et exact - _____ Heures de repos reportées - Jour 1 / Jour 2

Ontario

Manuel de sécurité des transporteurs

Module 10 – Matières dangereuses

Vue d'ensemble	238
Matières dangereuses – Objectifs d'apprentissage.....	239
Règlements relatifs aux matières dangereuses	240
Qu'est-ce qu'une matière dangereuse?	242
Classes de matières dangereuses	243
Identification des matières dangereuses et indications de danger	245
Documentation d'accompagnement.....	248
Signalement d'incidents	250

Vue d'ensemble

Ce guide rédigé par la Direction de la sécurité des transporteurs et de l'application des lois du ministère des Transports de l'Ontario a pour but d'aider les entreprises de transport en camion et en autobus (utilisateurs de véhicules utilitaires) à fonctionner de manière sécuritaire et conformément aux règlements qui régissent la conduite routière et à s'assurer qu'elles le font. L'Ontario, les autres provinces et territoires, le gouvernement du Canada et l'industrie du transport ont formulé des règles et des règlements visant à réduire le nombre et la gravité des collisions. Chaque palier de gouvernement s'est inspiré des normes du Code de la route pour rédiger sa propre législation en matière de sécurité des transports. Cette approche favorise l'uniformité dans l'ensemble du pays et contribue à assurer la pérennité et la durabilité de l'industrie des transports.

Ce guide s'applique aux utilisateurs de véhicules utilitaires de l'Ontario suivants :

- Des camions, des tracteurs ou des remorques, ou une combinaison de ces véhicules, qui ont un poids brut enregistré ou un poids réel supérieur à 4 500 kilogrammes
- Les dépanneuses, quel que soit le poids brut enregistré ou le poids réel
- Des autobus conçus pour transporter 10 passagers ou plus, à l'exclusion du conducteur
- Des véhicules accessibles et des véhicules de transport scolaire, selon l'utilisation

Le guide comprend plusieurs modules, dont chacun aborde un sujet précis. Pour connaître toutes les exigences de conformité, nous vous recommandons de vous procurer le guide au complet. Si vous avez l'intention d'utiliser certaines parties de ce guide seulement (par exemple, le module 1, « Démarrage d'une entreprise »), nous vous recommandons de vous procurer également les modules « Introduction » et « Immatriculation des utilisateurs de véhicules utilitaires ».

Cet ouvrage est conçu comme un guide et n'est pas censé remplacer les statuts et les règlements pertinents. On y trouve certaines dispositions légales importantes, mais non une description exhaustive de toutes les lois en vigueur.

Matières dangereuses – Objectifs d’apprentissage

Après avoir parcouru ce module, vous serez en mesure de :

- ✓ définir les matières dangereuses;
- ✓ comprendre la nécessité d’une législation régissant le transport de matières dangereuses;
- ✓ décrire la formation requise;
- ✓ reconnaître les classes de matières dangereuses;
- ✓ reconnaître les indications de danger – étiquettes et plaques – apposées aux matières dangereuses;
- ✓ décrire l’utilisation réglementaire des étiquettes et des plaques;
- ✓ connaître la documentation exigée;
- ✓ décrire les procédures de signalement d’incidents.

L’étude de ce module ne constitue pas une formation réglementaire sur les matières dangereuses pour des employés.

Règlements relatifs aux matières dangereuses

Les matières dangereuses sont les substances qui peuvent porter atteinte à l'intégrité de personnes, de biens matériels ou de l'environnement.

Sur le territoire canadien, de très nombreux produits dits dangereux sont transportés chaque jour par voie routière, ferroviaire, aérienne, et fluviale ou maritime. Une quantité aussi importante de matières dangereuses en transit engendre des risques considérables d'incidents susceptibles de mettre des vies humaines en danger et de détériorer l'environnement.

Les fabricants, les expéditeurs, les transporteurs, les travailleurs des terminaux, les utilisateurs et les gouvernements doivent continuellement travailler de concert afin de minimiser les risques d'incidents liés au transport de matières dangereuses ainsi que les dommages provoqués par de tels incidents.

À cette fin, des gouvernements ont adopté des lois régissant toutes les étapes du transport de matières dangereuses. Ils ont également mis en place des programmes d'inspection et d'application des lois et règlements afin de s'assurer que toutes les personnes concernées s'y conforment.

Au Canada, le gouvernement fédéral, de même que les gouvernements provinciaux et territoriaux, ont adopté des lois et des règlements relatifs au transport de matières dangereuses.

Formation obligatoire

En vertu de la loi, il est interdit à toute personne de se livrer à la manutention, à la demande de transport ou au transport de matières dangereuses, à moins que cette personne ait acquis la formation appropriée ou qu'elle soit en présence et sous la supervision directe d'une personne qui a reçu la formation requise.

Chaque transporteur est tenu de s'assurer que quiconque utilise les véhicules dont il a la responsabilité pour transporter des matières dangereuses a reçu la formation requise à la manutention et au transport de telles matières. Lorsque le transporteur juge adéquate et suffisante la formation d'un de ses employés, il doit lui délivrer un certificat de formation.

Les renseignements suivants doivent figurer sur le certificat de formation :

- nom et adresse du transporteur;
- nom de l'employé;
- signatures du transporteur et de l'employé;
- date d'expiration du certificat;
- éléments de la formation reçue par l'employé.

Le certificat demeure valide pour une période de 36 mois, et une copie de ce certificat doit être conservée à l'entreprise du transporteur pendant les deux années suivant la date d'expiration.

En vertu de la loi, toute personne dûment formée qui transporte des matières dangereuses est tenue de présenter son certificat de formation à tout agent d'exécution qui en fait la demande.

Qu'est-ce qu'une matière dangereuse?

De nombreux produits présentent un danger lorsqu'ils sont transportés, mais les matières dangereuses sont, en général, des substances de nature dangereuse, qu'elles soient en transit ou non. Des précautions spéciales s'imposent pour en garantir la sécurité durant le transport. Dans la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* (LTDM (1992)), les « marchandises dangereuses » sont définies en ces termes : « produits, substances ou organismes appartenant, en raison de leur nature ou en vertu des règlements, aux classes figurant à l'annexe ».

Neuf classes primaires de matières dangereuses sont énumérées dans l'annexe de la LTDM (1992), et chaque matière dangereuse appartient à l'une de ces classes. Il est interdit aux fabricants de produits dangereux ou de produits contenant des matières dangereuses d'expédier ou de transporter ces produits sans qu'ils aient été classés convenablement. Certaines des classes de matières dangereuses sont divisées en sous-classes (classes subsidiaires) plus spécifiques de matières dont les propriétés particulières comportent des dangers associés à la classe primaire.

Matières dangereuses à bord d'autobus

En vertu de l'Annexe 1 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, l'information donnée dans la colonne 9 du document d'expédition indique la quantité au-delà de laquelle des matières dangereuses ne doivent pas être transportées à bord d'un véhicule routier de passagers (autobus). Cette quantité est exprimée en kilogrammes pour les matières solides, en litres pour les liquides et, en ce qui concerne les gaz, en capacité du contenant.

Dans la même colonne, le mot « Interdit » indique qu'aucune quantité de ces matières dangereuses ne peut être transportée à bord d'un autobus. Il n'y a pas de quantité limite si aucun indice n'apparaît dans cette colonne. Il existe toutefois quelques exceptions, incluant par exemple l'autorisation de transporter des matières dangereuses nécessaires à la santé de passagers, comme l'oxygène thérapeutique. Avant de transporter des matières dangereuses, les transporteurs et les conducteurs d'autobus doivent vérifier les interdictions et les exemptions applicables en vertu de la loi et des règlements.

Classes de matières dangereuses

Classe 1 : Explosifs

- Ensemble des explosifs, tels que définis dans la *Loi sur les explosifs*.

Classe 2 : Gaz

- Gaz comprimés, liquéfiés, dissous sous pression ou liquéfiés à très basse température.

Classe 3 : Liquides inflammables et combustibles

- Liquides dont le point d'éclair est égal ou inférieur à 60 °C.

Classe 4 : Solides inflammables

- Substances sujettes à l'inflammation spontanée et substances qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables.

Classe 5 : Matières comburantes et peroxydes organiques

- Substances qui provoquent la combustion d'autres matières ou y contribuent en libérant de l'oxygène ou d'autres substances comburantes; et composés organiques qui sont de forts agents comburants susceptibles de décomposition explosive, sensibles à la chaleur, aux chocs et au frottement, et réagissent dangereusement avec d'autres matières.

Classe 6 : Matières toxiques et substances infectieuses

- Solides ou liquides qui sont toxiques par inhalation, contact cutané ou ingestion; et micro-organismes qui sont infectieux ou sont soupçonnés de l'être, et dont il est raisonnable de croire qu'ils peuvent causer des maladies chez l'homme ou les animaux.

Classe 7 : Matières radioactives

- Matières nucléaires – au sens de la *Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires* – qui sont radioactives.

Classe 8 : Matières corrosives

- Substances qui causent la destruction de la peau ou qui corrodent l'acier ou l'aluminium non cuirassé.

Classe 9 : Produits, substances ou organismes divers

- Produits, substances ou organismes dont la manipulation ou le transport présentent, selon le gouverneur en conseil, des risques de dommages corporels ou matériels, ou de dommages à l'environnement, et qui sont inclus par règlement dans la présente classe.

Identification des matières dangereuses et indications de danger

La loi prescrit l'utilisation d'étiquettes et de plaques (indications de danger) pour chaque classe de matières dangereuses, de même que l'inscription de renseignements déterminés sur les documents qui doivent accompagner les matières dangereuses en transit. Les indications de danger et les documents exigés sont destinés à renseigner les manutentionnaires et les personnes appelées à intervenir en cas de déversements ou d'autres incidents.

En règle générale, les étiquettes sont apposées sur les petits contenants et les plaques sur les grands contenants. Des plaques indicatrices de danger conformes au règlement doivent être apposées sur les véhicules qui transportent des matières dangereuses, et les documents d'accompagnement exigés doivent être en tout temps conservés et rapidement accessibles.

Les plaques constituent une indication claire qu'un véhicule contient des matières dangereuses. Lors d'un accident, les plaques avertissent les intervenants de la présence de matières dangereuses et de la nature de ces matières, ce qui leur permet de prendre promptement les précautions nécessaires et de poser les actions appropriées.

Les intervenants peuvent inspecter le contenu du véhicule afin de repérer les matières dangereuses étiquetées qui s'y trouvent et examiner les documents d'accompagnement pour obtenir des informations plus précises.

Avant de prendre la responsabilité d'un transport de matières dangereuses, le conducteur doit s'assurer d'avoir en sa possession un document d'expédition sur lequel sont inscrits tous les renseignements exigés et que les indications de danger réglementaires sont apposées à tous les contenants utilisés pour le confinement des matières dangereuses.

Lorsque des matières sont placées dans un grand contenant, des plaques indicatrices de danger doivent être apposées de chaque côté et à chaque extrémité de ce contenant.

Les plaques doivent rester apposées aux grands contenants de matières dangereuses tant et aussi longtemps que le risque existe. Une fois les matières dangereuses déchargées et les risques disparus, les plaques doivent être retirées.

Si les indications de danger sont perdues, endommagées ou mutilées en cours de route, le conducteur doit les remplacer.

	Transports Canada	Transport Canada	Indications de danger	TP11504F 03/2008
 <p>** Place pour la division * Groupe de compatibilité</p>			<p>CLASSE 1 - Explosifs</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.1 - Matières ou objets comportant un danger d'explosion en masse. 1.2 - Matières ou objets comportant un danger de projection de fragments, mais non un danger d'explosion en masse. 1.3 - Matières ou objets comportant un danger d'incendie avec danger minime par effets de souffle ou de projection, ou les deux, mais ne comportant pas de danger d'explosion en masse. 1.4 - Matières ou objets ne comportant pas de risques notables; les effets d'explosion se limitent à l'emballage et n'entraînent pas de projections ou fragments d'une grandeur ou d'une distance appréciables. 1.5 - Matières ou objets très peu sensibles, mais qui présentent un risque d'explosion en masse semblable à celui de la division 1.1. 1.6 - Objets extrêmement peu sensibles, ne présentant pas de risque d'explosion en masse. 	
			<p>CLASSE 2 - Gaz</p> <ol style="list-style-type: none"> 2.1 - Gaz inflammables. <i>Utilisés comme combustibles (par exemple : le propane).</i> 2.2 - Gaz ininflammables, non toxiques. <i>Utilisés couramment pour réfrigérer les aliments (par exemple : l'azote).</i> 2.3 - Gaz toxiques. <i>Utilisés couramment comme agent de blanchiment de la pâte de bois (par exemple : le dioxyde de soufre).</i> 2.2 (5.1) - Oxygène et gaz comburants. 	
			<p>CLASSE 3 - Liquides inflammables</p> <p>Liquides dont le point d'éclair déterminé pour la méthode du creuset fermé est égal ou inférieur à 60°C.</p> <p><i>Utilisés couramment comme carburant (par exemple: l'essence, l'éthanol, le mazout (diesel)).</i></p>	
			<p>CLASSE 4 - Solides inflammables; matières sujettes à l'inflammation spontanée; matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables (matières hydroréactives)</p> <ol style="list-style-type: none"> 4.1 - Les solides qui, dans les conditions normales de transport, sont: soit facilement inflammables, soit susceptibles de causer ou de favoriser un incendie sous l'effet du frottement ou de la chaleur qui subsiste après leur fabrication ou leur traitement, soit des matières autoréactives qui sont susceptibles de subir une réaction fortement exothermique, soit des explosifs réglementés susceptibles de détoner s'ils ne sont pas assez dilués afin d'éliminer leurs propriétés explosives. <i>Utilisés couramment dans la fabrication des laques (par exemple : naphthalène).</i> 4.2 - Substance qui peut s'enflammer spontanément dans les conditions normales de transport ou, lorsqu'elle est en contact avec l'air, peut provoquer un échauffement spontané jusqu'au point d'inflammation. <i>Utilisée couramment dans les combustibles pyrophoriques (par exemple : hydrosulfite de sodium).</i> 4.3 - Substance qui, en contact avec l'eau, émet des quantités dangereuses de gaz inflammable ou devient spontanément inflammable au contact avec l'eau ou la vapeur d'eau. <i>Utilisée couramment dans la fabrication des échangeurs de chaleur (soupapes) (ex. sodium)</i> 	
			<p>CLASSE 5 - Matières comburantes et peroxydes organiques</p> <ol style="list-style-type: none"> 5.1 - Substance qui provoque la combustion d'autres matières ou y contribue en formant de l'oxygène ou d'autres substances comburantes, que la substance elle-même soit combustible ou non. <i>Utilisée couramment dans la fabrication des engrais (par exemple : le nitrate d'ammonium).</i> 5.2 - Composé organique qui renferme la structure bivalente $-O-O-$ qui est un fort agent comburant et qui peut se décomposer explosivement, qui peut être sensible à la chaleur, aux chocs ou à la friction qui peut réagir dangereusement avec d'autres marchandises dangereuses. <i>Utilisée couramment dans les pâtes pour réparation de carrosserie (par exemple : le peroxyde de dibenzoylé).</i> 	

<p>Étiquettes seulement</p>	<p>CLASSE 6 - Matières toxiques et matières infectieuses</p> <p>6.1 - Solide ou liquide qui est toxique par inhalation, par ingestion cutanée ou par ingestion. Utilisés couramment comme germicide ou désinfectant (par exemple : le phéno).</p> <p>6.2 - Micro-organismes qui sont infectieux ou que l'on soupçonne d'être infectieux pour les humains ou les animaux. Utilisés couramment dans la recherche sur les maladies (par exemple : la rage).</p>				
<p>Plaquettes facultatives et étiquettes</p>	<p>CLASSE 7 - Matières radioactives</p> <p>Les matières définies à la classe 7, Matières radioactives, dans le « Règlement sur l'emballage et le transport des substances nucléaires ».</p> <p>Utilisés couramment dans la fabrication des barres de combustible nucléaire (par exemple : les matières de faible activité spécifique - concentré uranifères).</p> <p>Trois catégories indiquent l'intensité du rayonnement à la surface lors du transport en emballage, la catégorie I correspond à l'intensité la plus faible et la catégorie III à l'intensité la plus forte.</p>				
	<p>CLASSE 8 - Matières corrosives</p> <p>Substance qui cause la destruction de la peau ou qui corrode l'acier ou l'aluminium non cuirassé.</p> <p>Utilisée couramment dans la fabrication des accumulateurs et des nettoyants industriels (par exemple : l'acide sulfurique et l'hydroxide de sodium).</p>				
	<p>CLASSE 9 - Produits, matières ou organismes divers</p> <p>Une matière qui ne satisfait pas aux critères d'inclusion dans les classes 1 à 8. Celle-ci inclut des micro-organismes génétiquement modifiés, des polluants marins, des matières transportées à chaud et des matières dangereuses du point de vue de l'environnement.</p> <p>Utilisée couramment dans la fabrication des piles sèches (exemple : le chlorure d'ammonium).</p>				
<p>Marque pour UN3373, matières infectieuses Category B</p> <p>Panneau orange</p> <p>Envoi de chargement initial</p> <p>Marque de polluant marin</p> <p>Signe pour le transport à température élevée</p>					
<p>Signe de feu</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="438 1092 673 1260"> <p>Petit contenant</p> <p>UN1203</p> </td> <td data-bbox="682 1092 836 1260"> <p>OU</p> </td> <td data-bbox="844 1092 1079 1260"> <p>Grand contenant</p> <p>OU</p> </td> <td data-bbox="1088 1092 1226 1260"> <p>1203</p> </td> </tr> </table>	<p>Petit contenant</p> <p>UN1203</p>	<p>OU</p>	<p>Grand contenant</p> <p>OU</p>	<p>1203</p>
<p>Petit contenant</p> <p>UN1203</p>	<p>OU</p>	<p>Grand contenant</p> <p>OU</p>	<p>1203</p>		
<p>En cas d'urgence CANUTEC (Appeler à frais virés, 24 heures) (613) 996-6666 * 666 Cellulaire (au Canada seulement)</p>					

Documentation d'accompagnement

Lorsqu'un document d'expédition est exigé pour le transport de matières dangereuses, ce document doit toujours être gardé à la portée de la main du conducteur. Lorsque ce dernier n'est pas dans l'unité motrice du véhicule, le document doit être placé sur le siège du conducteur, dans une pochette fixée à la porte du conducteur ou à un endroit où il est nettement visible.

La documentation relative aux matières dangereuses est l'une des plus importantes sources d'informations pour les premiers intervenants, sur les lieux d'un accident. Le document d'expédition leur fournit les renseignements essentiels sur les matières dangereuses transportées dans un ordre prédéterminé, auquel les intervenants ont été formés.

Lorsqu'une remorque non attachée au véhicule tracteur contenant des matières dangereuses est laissée dans un endroit surveillé, la personne responsable de cet endroit doit prendre possession d'une copie du document d'expédition et la conserver. Si la remorque est laissée dans un endroit non surveillé, le conducteur doit placer le document d'expédition dans un récipient étanche et fixer solidement ce récipient à la remorque, à un endroit facilement reconnaissable et accessible. Bien qu'il soit possible de procéder autrement, les conducteurs adoptent habituellement les méthodes décrites ci-dessus pour ranger leur documentation.

Si la quantité de matières dangereuses en transit varie, la personne responsable du véhicule doit l'indiquer sur son document d'expédition, de sorte que l'information demeure exacte en tout temps.

Document d'expédition

Lorsque des matières dangereuses doivent être transportées par voie routière, le document d'expédition doit minimalement contenir les renseignements suivants :

- Mention « Matières dangereuses » lisible et surlignée d'une couleur qui contraste avec les renseignements relatifs aux autres matières ou marchandises.
- Nom et adresse de l'établissement de l'expéditeur au Canada.
- Date à laquelle le document d'expédition est produit.
- Description des propriétés de la matière dangereuse, dans l'ordre suivant :
 - numéro UN;
 - appellation réglementaire;
 - (appellation technique) – disposition particulière 16;
 - classe primaire;

- indice du groupe de compatibilité (explosifs de la Classe 1 seulement);
 - classe subsidiaire, entre parenthèses;
 - groupe d'emballage (nombre en chiffres romains);
 - « toxique par inhalation » ou « toxicité par inhalation » – disposition particulière 23.
- Quantité de chacune des matières dangereuses / Poids net d'explosifs (unités métriques).
 - Nombre de petits contenants.
 - Mention « Numéro 24 heures » suivie du numéro de téléphone où joindre l'expéditeur.
 - Mention « Résidu – dernier contenu » suivie de l'appellation réglementaire des dernières matières placées dans un contenant.
 - Changement relatif à la quantité de matières dangereuses en transit.
 - Numéro de référence du PIU et numéro de téléphone à composer pour le mettre immédiatement en œuvre (s'il y a lieu).
 - Accréditation de l'expéditeur

Signalement d'incidents

En cas de rejet accidentel de matières dangereuses d'un contenant, toute personne qui est en possession des matières dangereuses à ce moment en fait immédiatement rapport aux personnes énumérées ci-dessous, qu'il s'agisse du rejet de matières dangereuses ou de l'émission de radiations qui dépassent en quantité ou en intensité les seuils indiqués dans la Partie 8 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (fédéral) :

1. police locale;
2. propriétaire du véhicule;
3. employeur;
4. personne ou entreprise propriétaire des matières dangereuses en transit (soit « l'expéditeur », selon la définition du *TDM en langage clair* afférant au règlement);
5. CANUTEC, dans le cas de rejet accidentel de matières de Classe 1 ou de Classe 6.2, ou résultant d'une défaillance catastrophique d'une bouteille à gaz.

Si un rapport immédiat a été exigé en vertu du paragraphe 8(1) du règlement lors d'un rejet accidentel de matières dangereuses, l'employeur du conducteur est tenu de soumettre un rapport de suivi au directeur général (Direction générale du transport des marchandises dangereuses, Transports Canada) dans les 30 jours suivant l'incident.

Poursuites judiciaires

Quiconque contrevient à la *Loi sur le transport de matières dangereuses* s'expose à une poursuite. La peine encourue peut inclure une amende maximale de 50 000 \$ pour une première infraction ou de 100 000 \$ en cas de récidive, ainsi qu'une peine d'emprisonnement pouvant atteindre deux ans pour acte criminel.

Autres ressources

Numéros d'appel des secours :

CANUTEC	613 996-6666
Centre d'intervention en cas de déversement (ministère de l'Environnement de l'Ontario)	1-800 268-6060
Commission canadienne de sûreté nucléaire	613 995-0479

Numéros d'information :

CANUTEC	613 992-4624
Centre d'intervention en cas de déversement (ministère de l'Environnement de l'Ontario)	416 325-3011
Commission canadienne de sûreté nucléaire	1 800 668-5284
Réseau électronique d'information sur les déchets dangereux (ministère de l'Environnement de l'Ontario)	1 866 494-6663
Ministère des Transports de l'Ontario	1 800 387-7736

Sur le Web :

[*Règlement sur le transport des marchandises dangereuses \(Fédéral\) :*](#)

[*Loi sur le transport de matières dangereuses \(Ontario\) :*](#)

Ontario

Manuel de sécurité des transporteurs

Module 11 – Poids et dimensions des véhicules

Vue d'ensemble	253
Poids et dimensions des véhicules – Objectifs d'apprentissage	254
Permis délivrés par le ministère des Transports	255
Véhicules sûrs, productifs et favorables à l'infrastructure (SPFI)	259

Vue d'ensemble

Ce guide rédigé par la Direction de la sécurité des transporteurs et de l'application des lois du ministère des Transports de l'Ontario a pour but d'aider les entreprises de transport en camion et en autobus (utilisateurs de véhicules utilitaires) à fonctionner de manière sécuritaire et conformément aux règlements qui régissent la conduite routière et à s'assurer qu'elles le font. L'Ontario, les autres provinces et territoires, le gouvernement du Canada et l'industrie du transport ont formulé des règles et des règlements visant à réduire le nombre et la gravité des collisions. Chaque palier de gouvernement s'est inspiré des normes du Code de la route pour rédiger sa propre législation en matière de sécurité des transports. Cette approche favorise l'uniformité dans l'ensemble du pays et contribue à assurer la pérennité et la durabilité de l'industrie des transports.

Ce guide s'applique aux utilisateurs de véhicules utilitaires de l'Ontario suivants :

- Des camions, des tracteurs ou des remorques, ou une combinaison de ces véhicules, qui ont un poids brut enregistré ou un poids réel supérieur à 4 500 kilogrammes
- Les dépanneuses, quel que soit le poids brut enregistré ou le poids réel
- Des autobus conçus pour transporter 10 passagers ou plus, à l'exclusion du conducteur
- Des véhicules accessibles et des véhicules de transport scolaire, selon l'utilisation

Le guide comprend plusieurs modules, dont chacun aborde un sujet précis. Pour connaître toutes les exigences de conformité, nous vous recommandons de vous procurer le guide au complet. Si vous avez l'intention d'utiliser certaines parties de ce guide seulement (par exemple, le module 1, « Démarrage d'une entreprise »), nous vous recommandons de vous procurer également les modules « Introduction » et « Immatriculation des utilisateurs de véhicules utilitaires ».

Cet ouvrage est conçu comme un guide et n'est pas censé remplacer les statuts et les règlements pertinents. On y trouve certaines dispositions légales importantes, mais non une description exhaustive de toutes les lois en vigueur.

Poids et dimensions des véhicules – Objectifs d'apprentissage

Après avoir parcouru ce module, vous serez en mesure de :

- ✓ comprendre la nécessité des permis spéciaux pour les véhicules de dimensions ou de poids exceptionnels;
- ✓ décrire les responsabilités des transporteurs;
- ✓ connaître les dimensions et les poids légalement autorisés;
- ✓ déterminer quels véhicules requièrent des permis spéciaux et les conditions particulières assorties à ces permis;
- ✓ reconnaître les différents types de permis;
- ✓ obtenir les renseignements les plus récents sur les conditions routières en consultant le site Web du ministère des Transports, à la page *Info pour les voyageurs*;
- ✓ obtenir des renseignements sur les véhicules sûrs, productifs et favorables à l'infrastructure (SPFI).

Permis délivrés par le ministère des Transports

Le ministère des Transports de l'Ontario surveille, contrôle et délivre des permis spéciaux pour des véhicules ou des combinaisons de véhicules non conformes aux limites de dimensions et de poids prescrites par le *Code de la route*. Il établit des limites de dimensions et de poids pour tous les véhicules circulant sur les voies publiques et délivre des permis spéciaux pour régler les déplacements des véhicules de dimensions ou de poids exceptionnels. Les objectifs de ces dispositions sont les suivants :

- assurer la sécurité des voyageurs;
- minimiser les inconvénients de la circulation des poids lourds pour tous les usagers du réseau routier;
- minimiser les dommages causés aux infrastructures routières;
- faciliter le transport de marchandises indivisibles ou jugées à peu près impossibles à diviser, ou dont le transport dans des véhicules de dimensions légales serait non rentable;
- établir les mesures à prendre pour assurer le transport sécuritaire des charges et les communiquer aux transporteurs;
- prévenir les dommages causés aux véhicules et aux charges qu'ils contiennent.

Responsabilités

Il incombe au transporteur de prendre connaissance des exigences précises qui le concernent en consultant les lois et règlements. Il doit s'assurer de détenir tous les permis exigés avant de déplacer un véhicule ou une charge de dimensions ou de poids exceptionnels.

Le bureau de délivrance de permis du ministère des Transports n'est responsable d'aucune omission de détenir un permis. De plus, le ministère des Transports ne peut être tenu responsable de permis incomplets, inexacts ou manquants.

Une description détaillée de tous les types de véhicules et des limites légales de dimensions et de poids correspondantes peut être consultée sur le site Web du ministère des Transports de l'Ontario :

[Guide sur les véhicules et charges de dimensions/poids exceptionnels en Ontario](#)

[Véhicules sûrs, productifs et n'endommageant pas l'infrastructure](#)

Dimensions légales

Largeur maximale : 2,6 m (8 pi 6 po)

Hauteur maximale : 4,15 m (13 pi 6 po)

Longueur maximale :

- Véhicule seul : 12,5 m (41 pi 0 po)
- Camion tracteur et semi-remorque : 23,0 m (75 pi 6 po)
- Camion et train routier : 23,0 m (75 pi 6 po)

Poids légaux

Le ministère des Transports établit des poids maximaux autorisés afin de préserver les infrastructures routières et la sécurité publique. Les limites de poids légales dépendent de différents facteurs, tels que le nombre d'essieux des véhicules.

Le poids et les dimensions des véhicules sont décrits dans le [Règlement 413/05](#) du *Code de la route*.

Obtention de permis pour véhicules de dimensions ou de poids exceptionnels

Des permis sont requis pour le déplacement des véhicules dont le poids, combiné à celui de sa charge, dépasse la limite autorisée par la loi. Ces permis sont assortis de conditions visant à minimiser les dommages causés aux infrastructures routières et à rehausser la sécurité publique.

Pour obtenir plus d'information sur les véhicules de dimensions ou de poids exceptionnels, communiquer avec le bureau de délivrance de permis en composant l'un des numéros suivants :

Ontario : 1 800 387-7736, poste 6306

De l'extérieur de la province : 416 246-7166, poste 6306

Télécopieur (envoi de demande de permis) : 905 704-2545

En Ontario, pour obtenir un permis pour véhicule ou charge de dimensions ou de poids exceptionnels, il faudra peut-être satisfaire à d'autres exigences relatives au transport routier; par exemple, certificat d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire (IUVU), conformité au Code canadien de sécurité, etc.

Quatre types de permis peuvent être délivrés par le Ministère :

- permis annuel;
- permis de projet;
- permis pour déplacement unique;
- permis pour configuration spéciale d'un véhicule.

Chaque permis pour véhicule ou charge de dimensions ou de poids exceptionnels est assorti de conditions particulières qu'il faut observer strictement. Le non-respect d'une condition quelconque assortie au permis peut entraîner l'annulation du permis et exposer son détenteur à des poursuites judiciaires.

Chaque permis spécial autorise le déplacement de charges de dimensions ou de poids exceptionnels uniquement sur les voies publiques relevant de la province. Les municipalités peuvent accepter les permis du Ministère ou délivrer leurs propres permis pour les déplacements effectués sur les routes dont elles sont responsables. Le transporteur **doit** communiquer avec la ou les municipalités concernées afin de s'assurer qu'il respecte les règlements municipaux.

Permis et itinéraires des trains routiers (TR)

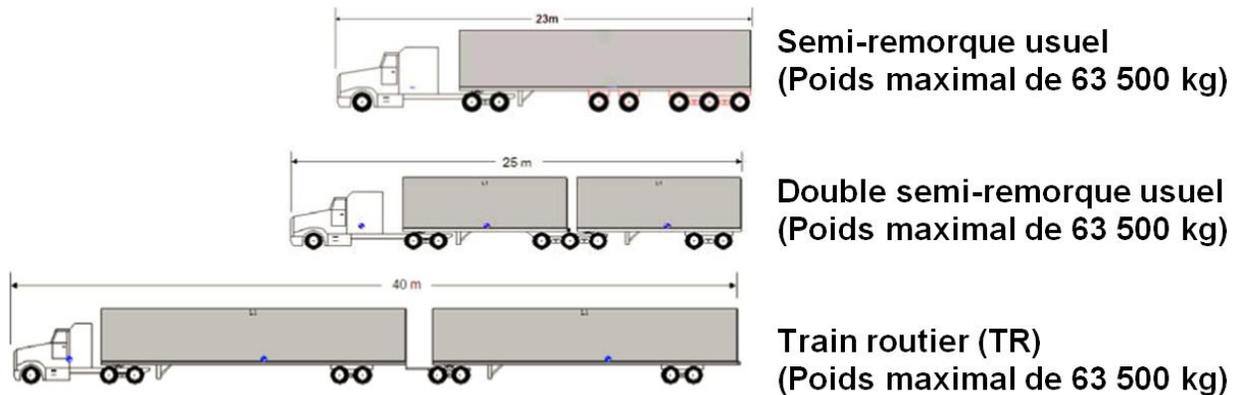
Au Canada, toute suite de véhicules remorqués formant une unité de transport de plus de 25 m de longueur est considérée comme un train routier (TR). En Ontario, un train routier comprend un véhicule tracteur et deux semi-remorques pleine longueur, et sa longueur totale peut atteindre un maximum de 40 m.

Le Programme de trains routiers prévoit l'application de normes rigoureuses aux transporteurs et aux conducteurs de TR, ainsi qu'à l'équipement et à l'utilisation des TR. Il s'agit de dispositions très précises et structurées en fonction des objectifs du programme concernant la sécurité, l'environnement et l'économie.

Les transporteurs participants ont la responsabilité de s'assurer que les qualifications, la formation et l'expérience des conducteurs et des instructeurs sont conformes aux critères établis, et que ces personnes détiennent un certificat délivré par l'Ontario Trucking Association (OTA). Les transporteurs doivent notamment s'assurer que :

- les conducteurs de TR ont une expérience attestée d'au moins 5 ans dans la conduite de semi-remorques;
- tous les conducteurs de TR ont suivi avec succès une formation spécialement conçue pour l'utilisation de TR, laquelle comprenait des cours en classe, des cours pratiques sur la route et en gare ou au terminal, et une évaluation du rendement étalée sur l'expérience pratique acquise lors de déplacements couvrant au moins 1000 km;

- les instructeurs ont accumulé au moins 10 000 km de conduite de TR.



Les transporteurs doivent adhérer à un protocole d'entente de pair avec le ministère des Transports. Ce faisant, le transporteur reconnaît accepter les responsabilités afférentes aux conditions prévues par le programme. Tous les transporteurs admis dans le programme doivent conserver une cote de sécurité satisfaisante, et cela, non seulement pour leur utilisation de TR, mais bien pour toutes leurs opérations.

Des exigences très rigoureuses relatives à la configuration, aux dimensions et aux poids admissibles sont incluses dans les conditions assorties aux permis spéciaux délivrés pour les TR. Par exemple, le poids maximal d'un TR ne peut dépasser celui d'un semi-remorque usuel. Chaque TR doit obligatoirement être muni d'équipements spéciaux, incluant une puissance minimale (chevaux-vapeur), un enregistreur de bord de la vitesse, un système de freinage antiblocage (ABS), des phares additionnels, un système de signalisation arrière et un électro stabilisateur programmé (ESP).

Les permis délivrés pour les TR comportent des restrictions spécifiques concernant les moments et les lieux où leur circulation est autorisée. Par exemple, ils prévoient que les TR ne peuvent circuler que sur les routes approuvées par le Ministère, et que tout contournement de ces voies routières est strictement prohibé pour quelque raison que ce soit, y compris une éventuelle fermeture de route. Par ailleurs, toute circulation de TR est interdite le soir précédent un long weekend et le dernier soir d'un long weekend.

La vitesse des TR ne doit pas dépasser 90 km/h, et la circulation de ces véhicules est interdite à l'intérieur de la région du Grand Toronto aux heures de pointe de la matinée et de l'après-midi. Il est interdit de transporter du bétail ou des matières dangereuses qui exigent des indications de danger (panneaux « D ») dans des TR. La circulation de TR est interdite pendant les mois de décembre, janvier et février ainsi que dans les cas de conditions météorologiques défavorables, de visibilité réduite ou de mauvaises conditions routières.

La description du Programme de trains routiers peut être obtenue à l'adresse suivante :

<http://www.mto.gov.on.ca/french/trucks/long-combination-vehicles.shtml>

Véhicules sûrs, productifs et favorables à l'infrastructure (SPFI)

Comme leur nom l'indique, les véhicules sûrs, productifs et favorables à l'infrastructure (SPFI) sont conçus pour être aussi productifs que possible, tout en offrant des caractéristiques de rendement conformes ou supérieures aux lignes directrices nationales visant à minimiser les dommages causés aux routes et aux ponts.

Les règlements pris en application du *Code de la route* imposent désormais la conformité des véhicules à 31 exigences visant à garantir que ces véhicules sont sûrs, productifs et favorables à l'infrastructure. Une date limite pour la satisfaction de chacune de ces exigences par les transporteurs est prévue dans les règlements applicables à la description des véhicules et de leurs dimensions, charges maximales, essieux, suspensions et autres équipements obligatoires. Tous les types de véhicules peuvent être des véhicules SPFI, quels que soient leur genre de carrosserie ou les types de marchandises qu'ils transportent. Il n'y a aucun assouplissement des exigences relatives au poids maximal pour les véhicules qui transportent des produits tels que du sable ou du gravier.

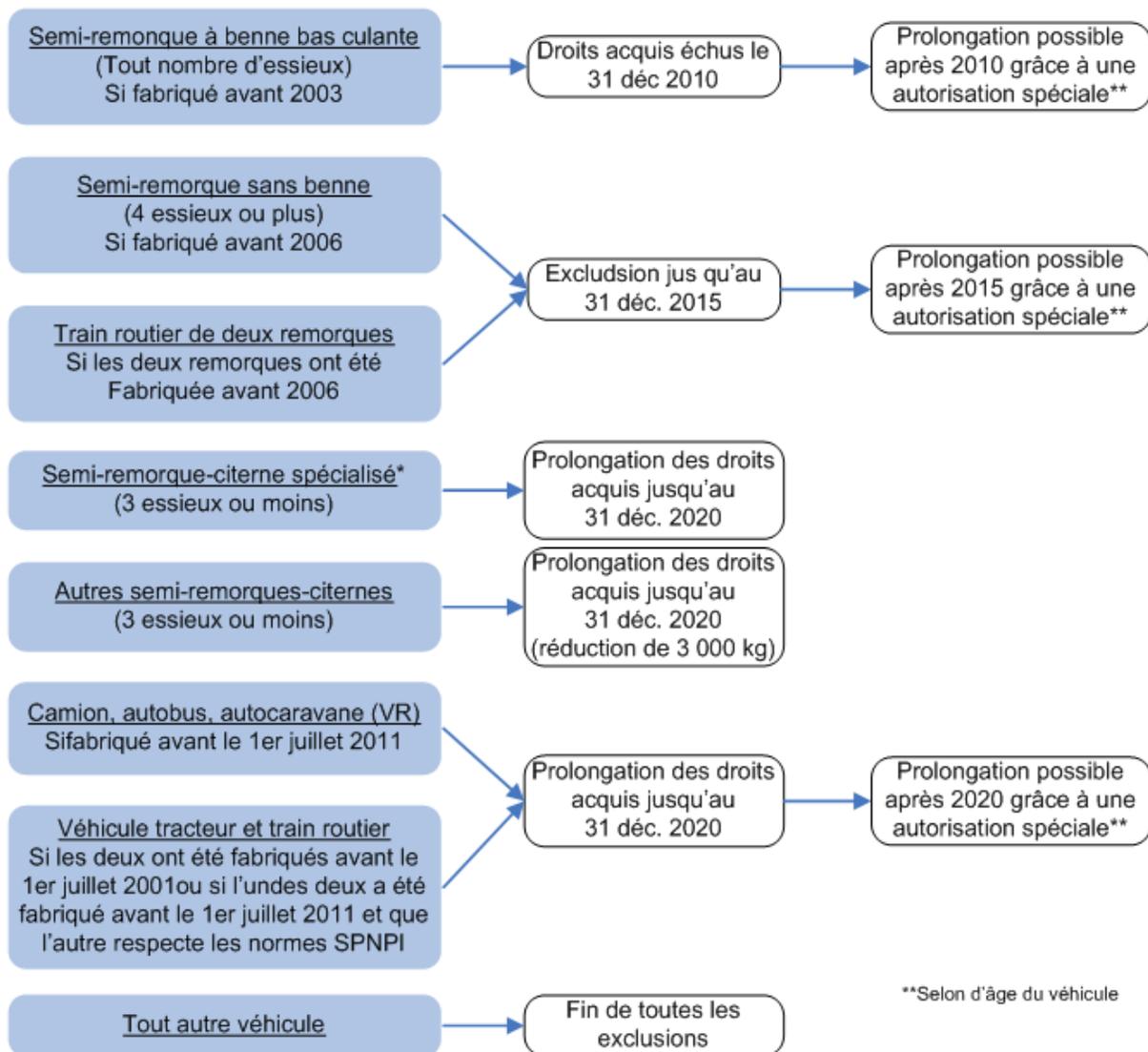
Les véhicules SPFI offrent une stabilité et une manœuvrabilité supérieures, et ils permettent des virages et des manœuvres d'urgence à l'intérieur d'un espace raisonnable. De plus, les semi-remorques lourds SPFI à cinq ou sept essieux sont équipés d'un système de freinage perfectionné qui contribue à minimiser les risques de défaillance des freins et prévient les conducteurs de problèmes potentiels.

Les caractéristiques des véhicules SPFI sont rigoureusement prescrites. Elles incluent la nécessité que ces véhicules soient :

- équipés d'essieux fixes ou d'une combinaison d'essieux fixes et d'essieux auto vireurs, qui n'ont pas besoin d'être relevés lors des virages;
- capables de répartir automatiquement le poids sur tous les essieux afin de minimiser l'usure de l'infrastructure;
- testés en fonction des objectifs nationaux de rendement afin de garantir une stabilité et une manœuvrabilité satisfaisantes et de réduire les risques de tonneaux et de mises en portefeuille.

L'organigramme suivant aidera les transporteurs à déterminer s'ils peuvent bénéficier de la prolongation de droits acquis et reporter ainsi l'échéance en vigueur pour se conformer aux nouvelles dispositions du règlement :

Les poids bruts de mes véhicules non SPIF les rendent-ils admissibles à la prolongation des droits acquis?



Information supplémentaire

Le Règlement 413/05 modifié de l'Ontario, pris en application du *Code de la route* et intitulé « Vehicle Weights and Dimensions — for Safe, Productive and Infrastructure-Friendly Vehicles » peut être consulté sur le [site Web de Lois-en-ligne](#) (en anglais seulement)

À l'exclusion des semi-remorques de 53 pieds et des longs trains routiers, les véhicules non SPFI sont autorisés à circuler en Ontario, pourvu que leurs poids bruts maximaux aient été réduits conformément à un système à deux paliers maintenant en vigueur concernant les dimensions et les poids des véhicules.

Ontario

Manuel de sécurité des transporteurs

Module 12 – Permis de conduire et immatriculation des véhicules

Vue d'ensemble	263
Permis de conduire et immatriculation des véhicules – Objectifs d'apprentissage.....	264
Exigences relatives à l'immatriculation des véhicules	264
Poids brut enregistré	265
Plaques d'immatriculation des véhicules.....	266
Plaques d'immatriculation de commerçants et de fournisseurs de services.....	267
Exigences relatives aux permis de conduire	269

Vue d'ensemble

Ce guide rédigé par la Direction de la sécurité des transporteurs et de l'application des lois du ministère des Transports de l'Ontario a pour but d'aider les entreprises de transport en camion et en autobus (utilisateurs de véhicules utilitaires) à fonctionner de manière sécuritaire et conformément aux règlements qui régissent la conduite routière et à s'assurer qu'elles le font. L'Ontario, les autres provinces et territoires, le gouvernement du Canada et l'industrie du transport ont formulé des règles et des règlements visant à réduire le nombre et la gravité des collisions. Chaque palier de gouvernement s'est inspiré des normes du Code de la route pour rédiger sa propre législation en matière de sécurité des transports. Cette approche favorise l'uniformité dans l'ensemble du pays et contribue à assurer la pérennité et la durabilité de l'industrie des transports.

Ce guide s'applique aux utilisateurs de véhicules utilitaires de l'Ontario suivants :

- Des camions, des tracteurs ou des remorques, ou une combinaison de ces véhicules, qui ont un poids brut enregistré ou un poids réel supérieur à 4 500 kilogrammes
- Les dépanneuses, quel que soit le poids brut enregistré ou le poids réel
- Des autobus conçus pour transporter 10 passagers ou plus, à l'exclusion du conducteur
- Des véhicules accessibles et des véhicules de transport scolaire, selon l'utilisation

Le guide comprend plusieurs modules, dont chacun aborde un sujet précis. Pour connaître toutes les exigences de conformité, nous vous recommandons de vous procurer le guide au complet. Si vous avez l'intention d'utiliser certaines parties de ce guide seulement (par exemple, le module 1, « Démarrage d'une entreprise »), nous vous recommandons de vous procurer également les modules « Introduction » et « Immatriculation des utilisateurs de véhicules utilitaires ».

Cet ouvrage est conçu comme un guide et n'est pas censé remplacer les statuts et les règlements pertinents. On y trouve certaines dispositions légales importantes, mais non une description exhaustive de toutes les lois en vigueur.

Permis de conduire et immatriculation des véhicules – Objectifs d'apprentissage

Après avoir parcouru ce module, vous serez en mesure de :

- ✓ décrire les exigences relatives à l'immatriculation des véhicules;
- ✓ énumérer les types de véhicules qu'un détenteur de chacune des catégories de permis est autorisé à conduire.

Exigences relatives à l'immatriculation des véhicules

En Ontario, un transporteur peut faire immatriculer des véhicules utilitaires (véhicules tracteurs) dont les poids bruts enregistrés ou les descriptions sont très variés. Chaque type de plaque prévoit diverses utilisations et exemptions. Il est essentiel que tout transporteur fasse immatriculer ses véhicules correctement, faute de quoi il est passible d'une accusation d'infraction ou peut voir son véhicule confisqué jusqu'à ce que l'immatriculation appropriée ait été obtenue.

Ce qui suit résume les utilisations permises pour chaque type de plaque. Le présent document constitue une version non officielle de textes juridiques du Gouvernement de l'Ontario. Pour des informations exactes, veuillez consulter le *Code de la route* et les règlements afférents sur le site [Web Lois-en-ligne](#):

Immatriculation des véhicules utilitaires

Le paragraphe 1(1) du *Code de la route* définit un véhicule utilitaire comme suit :

Sauf définition contraire dans les règlements, véhicule automobile auquel est fixée une carrosserie de camion ou de livraison. S'entend notamment d'une ambulance, d'un corbillard, d'un fourgon funéraire, d'un engin d'incendie, d'un autobus et d'un tracteur utilisé à des fins de remorquage sur une voie publique.

Les plaques d'immatriculation de la plupart des véhicules automobiles utilitaires doivent comporter des caractères noirs sur fond blanc. Ces plaques comportent normalement deux caractères alphabétiques et quatre ou cinq caractères numériques. Vous pouvez vous procurer des plaques personnalisées ou décorées d'éléments graphiques, mais assurez-vous qu'elles sont conformes aux règlements qui régissent l'immatriculation des véhicules utilitaires.

Les plaques d'un véhicule automobile utilitaire doivent être fixées à l'avant et à l'arrière du véhicule dans un emplacement parfaitement visible. La vignette de validation doit être placée dans le coin supérieur droit de la plaque avant. La couronne figurant sur la plaque ne peut être cachée ou obscurcie par quoi que ce soit.

À la différence des véhicules à usage personnel, la vignette de validation d'un véhicule automobile utilitaire vient à échéance le dernier jour du mois qui y est affiché.

Si un véhicule automobile utilitaire circule à l'extérieur de l'Ontario, le transporteur pourra être contraint d'obtenir des plaques signalant la répartition proportionnelle des droits d'immatriculation. Ces plaques sont semblables aux plaques habituelles des véhicules automobiles utilitaires, mais affichent en plus les lettres PRP. Pour de plus amples renseignements sur ces plaques et sur le *Plan d'immatriculation international*, veuillez consulter les sites Web suivants :

<http://www.mto.gov.on.ca/french/trucks/irp/index.shtml>

Poids brut enregistré

Pour déterminer le poids brut enregistré d'un véhicule automobile utilitaire, il faut ajouter au poids du véhicule automobile utilitaire le poids de la remorque tractée par ce véhicule, si cette dernière transmet à la route un poids supérieur à 2 800 kg. Le véhicule automobile utilitaire est alors immatriculé pour le poids brut total du véhicule tracteur et de la remorque.

Pour déterminer le poids brut enregistré d'un autobus scolaire, en kilogrammes, multiplier le nombre de places assises de l'autobus par 40 et ajouter ce nombre au poids de l'autobus à vide. Le total constituera le poids brut enregistré de ce véhicule.

Pour déterminer le poids brut enregistré d'un autobus autre qu'un autobus scolaire, en kilogrammes, multiplier le nombre de sièges de l'autobus par 60 et ajouter ce nombre au poids de l'autobus à vide. Le total constituera le poids brut enregistré de ce véhicule.

Les tableaux des droits d'immatriculation à payer pour la validation des véhicules automobiles utilitaires, des véhicules agricoles et des autobus figurent dans [le Règlement 628 de l'Ontario, relatif aux certificats d'immatriculation](#)

Un transporteur qui circule avec un véhicule utilitaire dont le poids brut dépasse le poids brut enregistré de ce véhicule est passible d'une pénalité aux termes du paragraphe 121(1) du *Code de la route*.

Plaques d'immatriculation des véhicules

Plaques d'immatriculation de véhicules agricoles

À compter du 1^{er} janvier 2015, les agriculteurs qui présenteront une nouvelle demande de plaque d'immatriculation de véhicule agricole devront fournir l'un de quatre documents démontrant qu'ils exploitent une entreprise agricole.

- carte de membre d'un organisme agricole accrédité;
- certificat d'exemption liée au revenu agricole brut;
- lettre d'exemption du Tribunal d'appel de l'agriculture, de l'alimentation et des affaires rurales;
- lettre d'Agricorp.

Les agriculteurs qui renouvellent des plaques d'immatriculation de véhicules agricoles n'auront pas à fournir de document démontrant qu'ils exploitent une entreprise agricole.

Les plaques d'immatriculation de véhicules agricoles se vendent à tarif réduit, mais sont assujetties à certaines restrictions.

Utilisation des plaques d'immatriculation de véhicules agricoles

Les camions et remorques dotés de plaques d'immatriculation de véhicules agricoles peuvent être utilisés pour le transport de produits, de marchandises, de fournitures et de matériel agricoles ainsi que de matériel de construction et d'entretien appartenant à l'agriculteur. Cela comprend le transport de gravier, de roches, de sable et de bois d'œuvre vers une ferme, pour être utilisé sur place.

Un agriculteur est autorisé à être rémunéré par un autre agriculteur pour des services de camionnage de tels articles uniquement pendant les mois de septembre, d'octobre ou de novembre.

Les camions et remorques dotés d'une plaque d'immatriculation de véhicule agricole peuvent aussi être utilisés à des fins personnelles par l'agriculteur, y compris pour le transport de ses effets personnels (effets mobiliers et objets liés aux passe-temps), ainsi que pour ses activités récréatives et ses loisirs.

Utilisation prohibée de plaques d'immatriculation de véhicules agricoles

Il est interdit d'utiliser un véhicule muni de plaques d'immatriculation de véhicules agricoles pour le transport de billes de bois, de bois de trituration ou de roches provenant de forêts, de carrières ou de mines.

Plaques d'immatriculation de véhicules agricoles et transport de billes de bois ou de bois d'œuvre

L'abattage d'arbres pour la production de papier ou pour la production de bois d'œuvre est une activité forestière et non agricole. S'il est prouvé que ces ressources sont destinées à la ferme, il est permis d'utiliser des plaques d'immatriculation de véhicules agricoles.

Plaques d'immatriculation de véhicules agricoles et transport de roches, de sable ou de gravier

L'extraction de roches ou de pierres est une activité minière ou de carrière, et n'est pas reliée au labourage ni à la production d'un produit agricole par un agriculteur. S'il est prouvé que ces ressources sont destinées à la ferme (par exemple pour construire une allée ou un bâtiment, ou pour contrer l'érosion du sol), il est permis d'utiliser des plaques d'immatriculation de véhicules agricoles.

Plaques d'immatriculation de commerçants et de fournisseurs de services



Plaque (certificat) d'immatriculation de commerçant

Les commerçants de véhicules automobiles de l'Ontario qui détiennent un permis accordé en vertu de la *Loi sur le commerce des véhicules automobiles* peuvent détenir une plaque (ou un certificat) d'immatriculation de commerçant. Il s'agit d'une plaque portative unique arborant des caractères alphanumériques rouges sur fond blanc ainsi que le mot « DEALER », dans la marge gauche.

Cette plaque est réservée à l'usage exclusif des commerçants de véhicules automobiles et ne peut être placée que sur un véhicule leur appartenant et faisant partie de l'inventaire de véhicules destinés à la vente. En Ontario, elle peut être utilisée à titre privé ou à des fins connexes à la vente des véhicules automobiles compris dans l'inventaire de véhicules qu'un commerçant destine à la vente. Il est interdit d'utiliser un véhicule automobile utilitaire muni d'une plaque de commerçant pour transporter un chargement.



Plaque (certificat) d'immatriculation de fournisseur de services

Les fournisseurs de service, y compris toute personne qui répare, personnalise, modifie, fabrique ou transporte des véhicules automobiles ou des remorques, sont tenus de détenir une plaque (ou un certificat) d'immatriculation de fournisseur de services, ce qui correspond à la catégorie de service dite « SPR ».

Une plaque de fournisseur de services peut être utilisée :

- sur une remorque ou un véhicule automobile autre qu'une motocyclette ou un vélomoteur, à des fins de réparation, d'essai sur route, de personnalisation ou de modification d'un véhicule, si le véhicule appartient à la personne à l'intention de qui la plaque de fournisseur de services a été délivrée;
- pour le transport d'un véhicule par une personne qui travaille dans le domaine du transport de véhicules;
- pour le remorquage d'un véhicule par une personne qui travaille dans le domaine du transport de véhicules;
- à des fins connexes à la fabrication ou la vente de remorques;
- pour le remorquage d'un véhicule vers un emplacement où il sera déchargé ou vers une fourrière.

Les véhicules automobiles utilitaires et les remorques pour lesquels une plaque de fournisseur de services a été délivrée ne doivent pas transporter de chargement, à moins que le véhicule remorqué ne soit en route vers une fourrière.

L'utilisation à des fins personnelles de véhicules automobiles ou de remorques munis d'une plaque de fournisseur de services est interdite.

Si un véhicule automobile utilitaire doit circuler à l'extérieur de l'Ontario, consultez le Module 2, *Démarrage d'une entreprise* pour déterminer si le véhicule doit être muni d'un certificat d'immatriculation en vertu du *Plan d'immatriculation international (IRP)*.

Exigences relatives aux permis de conduire

Catégories de permis

En Ontario, il existe 15 catégories de permis, lesquelles correspondent à autant de types de véhicules différents. Le type de véhicule conduit par une personne doit correspondre à la catégorie du permis de conduire détenu par cette personne. Le tableau ci-dessous indique les catégories de permis exigées pour les divers types de véhicules. Nul n'est autorisé à détenir plus d'un permis de conduire. Cependant, le permis de conduire détenu par une personne peut inclure plus d'une catégorie.

Catégorie de permis	Types de véhicules autorisés	Autorisé à conduire aussi les véhicules de catégorie
A	Tout tracteur semi-remorque ou tout ensemble composé d'un véhicule automobile et de véhicules tractés dont le poids brut total dépasse 4 600 kg.	D, G et A avec restriction (R)
A avec restriction (R)	Les conducteurs détenant un permis restreint de catégorie A ne sont pas autorisés à conduire : - un véhicule automobile tractant une double remorque (train routier); - un véhicule automobile tractant une remorque munie de freins à air comprimé.	D et G
B	Tout autobus servant au transport scolaire dont le nombre de places assises est supérieur à 24.	C, D, E, F et G
C	Tout autobus ordinaire dont le nombre de places assises est supérieur à 24.	D, F et G
D	Tout camion ou ensemble de véhicules automobiles dont le poids dépasse 11 000 kg (poids brut ou poids brut enregistré), pourvu que le poids du véhicule tracté ne dépasse pas 4 600 kg.	G
E	Autobus servant au transport scolaire – capacité maximale de 24 passagers.	F et G
F	Autobus ordinaire – capacité maximale de 24 passagers – et ambulances	G
G	Toute automobile, fourgonnette ou camionnette, ou tout ensemble composé d'un véhicule tracteur et d'une remorque, jusqu'à un poids maximal de 11 000 kg, pourvu que le poids du véhicule tracté ne dépasse pas 4 600 kg, à l'exception de :	

Catégorie de permis	Types de véhicules autorisés	Autorisé à conduire aussi les véhicules de catégorie
	<ul style="list-style-type: none"> - une motocyclette ou un vélomoteur; - un autobus transportant des passagers; - une ambulance fournissant des services ambulanciers selon la définition donnée dans la <i>Loi sur les ambulances</i>. 	
G1	<p>Niveau 1 du système de délivrance graduelle des permis de conduire – Le détenteur est autorisé à conduire un véhicule de catégorie G à condition d’être accompagné par une personne détenant un permis de conduire doté de tous les privilèges et ayant au moins quatre ans d’expérience au volant. Des conditions supplémentaires s’appliquent.</p>	
G2	<p>Niveau 2 du système de délivrance graduelle des permis de conduire – Le détenteur est autorisé à conduire un véhicule de catégorie G sans accompagnateur, mais il est assujéti à certaines restrictions :</p> <ul style="list-style-type: none"> - entre minuit et 5 heures du matin, le nombre de jeunes passagers que peut transporter un jeune conducteur détenant un permis G2 est limité; - au départ, un conducteur détenant un permis G2 âgé de 19 ans ou moins est autorisé à transporter un seul passager âgé de 19 ans ou moins; - au bout de six mois, et jusqu’à ce qu’il atteigne l’âge de 20 ans, un conducteur détenant un permis G2 est autorisé à transporter un maximum de trois passagers âgés de 19 ans ou moins. 	
M	Motocyclettes, y compris les motocyclettes à vitesse limitée (vélomoteurs) et les cyclomoteurs. Le détenteur de ce permis est également autorisé à conduire un véhicule de catégorie G sous réserve des conditions qui s’appliquent au permis de conduire de catégorie G1.	M avec restriction L (vélomoteurs et cyclomoteurs)
M1	Motocyclettes, y compris les motocyclettes à vitesse limitée (vélomoteurs) et les cyclomoteurs. Niveau 1 du système de délivrance graduelle des permis de conduire. Le détenteur de ce permis est également autorisé à conduire une motocyclette sous réserve de certaines conditions.	M avec restriction L (vélomoteurs et cyclomoteurs)
M2	Motocyclettes, y compris les motocyclettes à vitesse limitée (vélomoteurs) et les cyclomoteurs. Niveau 2 du système de délivrance graduelle des permis de conduire. Le détenteur de ce permis est autorisé à conduire une motocyclette, mais seulement lorsque son alcoolémie est nulle. Il est également autorisé à conduire un véhicule de catégorie G sous réserve des conditions qui s’appliquent au permis de conduire de catégorie G1.	M avec restriction L (vélomoteurs et cyclomoteurs)

Catégorie de permis	Types de véhicules autorisés	Autorisé à conduire aussi les véhicules de catégorie
M avec restriction L (MVL/Cyclomoteur)	Motocyclettes à vitesse limitée (MVL) ou cyclomoteurs seulement. Les motocyclettes à vitesse limitée sont des motocyclettes dont la vitesse maximale est de 70 km/h. Les modèles fabriqués après 1988 sont identifiés par une étiquette apposée sur le véhicule portant la mention « LSM/MVL ».	
M2 avec restriction L (MVL/Cyclomoteur)	Motocyclettes à vitesse limitée ou cyclomoteurs seulement	

Les examens exigés pour l'obtention d'un permis de conduire sont fournis par [Test au Volant](#), qui a des bureaux dans toute la province. Des renseignements généraux sur l'obtention d'un permis sont offerts sur le [site Web du MTO](#).

Freins à air comprimé

Toute personne conduisant un véhicule muni d'un système de freins à air comprimé ou d'un système de freinage hydraulique à commande pneumatique doit se munir d'un permis de conduire indiquant une autorisation particulière; en Ontario, on l'appelle « autorisation Z ».

Exemptions

Le conducteur d'un véhicule automobile utilitaire de catégorie D muni de plaques d'immatriculation de véhicules agricoles qui utilise ce véhicule à des fins personnelles ou pour transporter sans rémunération des produits, des fournitures ou du matériel agricoles est autorisé à ne détenir qu'un permis de conduire de catégorie G.

Un technicien camion ou automobile qui détient un permis minimal de catégorie G est autorisé à conduire tout véhicule de catégorie plus élevée afin d'effectuer des essais sur route, y compris un véhicule muni de freins à air comprimé.

Le conducteur d'une dépanneuse remorquant un véhicule en panne est dispensé de détenir un permis de conduire de catégorie A, pourvu qu'il détienne le permis l'autorisant à conduire la dépanneuse.

Qualifications, dossiers et rapports

Un transporteur doit assurer une surveillance du rendement de ses conducteurs en obtenant copie de toutes les déclarations de culpabilité délivrées à l'encontre d'un de ses employés alors qu'il était au volant de quelque véhicule que ce soit, ainsi que de tout rapport d'accident impliquant un conducteur à son emploi alors que ce dernier conduisait un des véhicules utilitaires qu'il exploite.

Le transporteur doit s'assurer que les conducteurs à son emploi sont autorisés à conduire les divers véhicules auxquels ils sont affectés, et le transporteur doit s'adresser au ministère des Transports de l'Ontario au moins une fois par année pour obtenir un résumé de chaque conducteur portant sur les trois dernières années.

Ontario

Manuel de sécurité des transporteurs

Module 13 – Services de transport de passagers

Vue d'ensemble	274
Organisme d'exploitation.....	275

Vue d'ensemble

Ce guide rédigé par la Direction de la sécurité des transporteurs et de l'application des lois du ministère des Transports de l'Ontario a pour but d'aider les entreprises de transport en camion et en autobus (utilisateurs de véhicules utilitaires) à fonctionner de manière sécuritaire et conformément aux règlements qui régissent la conduite routière et à s'assurer qu'elles le font. L'Ontario, les autres provinces et territoires, le gouvernement du Canada et l'industrie du transport ont formulé des règles et des règlements visant à réduire le nombre et la gravité des collisions. Chaque palier de gouvernement s'est inspiré des normes du Code de la route pour rédiger sa propre législation en matière de sécurité des transports. Cette approche favorise l'uniformité dans l'ensemble du pays et contribue à assurer la pérennité et la durabilité de l'industrie des transports.

Ce guide s'applique aux utilisateurs de véhicules utilitaires de l'Ontario suivants :

- Des camions, des tracteurs ou des remorques, ou une combinaison de ces véhicules, qui ont un poids brut enregistré ou un poids réel supérieur à 4 500 kilogrammes
- Les dépanneuses, quel que soit le poids brut enregistré ou le poids réel
- Des autobus conçus pour transporter 10 passagers ou plus, à l'exclusion du conducteur
- Des véhicules accessibles et des véhicules de transport scolaire, selon l'utilisation

Le guide comprend plusieurs modules, dont chacun aborde un sujet précis. Pour connaître toutes les exigences de conformité, nous vous recommandons de vous procurer le guide au complet. Si vous avez l'intention d'utiliser certaines parties de ce guide seulement (par exemple, le module 1, « Démarrage d'une entreprise »), nous vous recommandons de vous procurer également les modules « Introduction » et « Immatriculation des utilisateurs de véhicules utilitaires ».

Cet ouvrage est conçu comme un guide et n'est pas censé remplacer les statuts et les règlements pertinents. On y trouve certaines dispositions légales importantes, mais non une description exhaustive de toutes les lois en vigueur.

Organisme d'exploitation

Rôle du ministère des Transports de l'Ontario

Le ministère des Transports promeut et contrôle la sécurité de toutes les personnes qui conduisent des véhicules, y compris celles qui utilisent des véhicules utilitaires pour fournir des services de transport de passagers. Ainsi, le Ministère s'assure que tous les conducteurs de véhicules de transport en commun détiennent les permis et immatriculations réglementaires, et qu'ils exploitent leurs véhicules en conformité avec la législation provinciale. Il est essentiel que cet important secteur de l'économie ontarienne observe en tout temps les normes de sécurité les plus rigoureuses qui soient.

Services de transport de passagers

Les fournisseurs de services de transport de passagers peuvent être tenus de détenir un permis de transport de passagers.

Pour les services de transport de passagers dispensés à l'intérieur d'une seule municipalité, le permis n'est pas exigé.

Les différents permis de transport de passagers sont délivrés par la Commission des transports routiers de l'Ontario. Ces permis autorisent leurs détenteurs à exploiter des véhicules utilitaires contre rémunération pour transporter des passagers. Les services pour lesquels de tels permis sont exigés peuvent inclure les suivants :

- service de transport nolisé (circuits touristiques);
- service régulier (service de transport de passagers à horaire régulier entre deux localités);
- service commercial (service de transport de passagers offert en vertu d'un contrat d'une durée de plus de 30 jours).

Pour en apprendre davantage, veuillez consulter le site Web de la Commission des transports routiers de l'Ontario : www.ohrb.gov.on.ca/.

Commission des transports routiers de l'Ontario
151, rue Bloor Ouest, 10^e étage
Toronto, ON M5S 2T5
Canada
Téléphone : 416 326-6732
Télécopieur : 416 326-6738
Courriel : ohrb@mto.gov.on.ca

On peut consulter la *Loi sur les véhicules de transport en commun* sur le site [Web Lois-en-ligne](#).

Ontario

Manuel de sécurité des transporteurs

Module 14 – Arrimage de la cargaison

Vue d'ensemble	277
Arrimage de la cargaison – Objectifs d'apprentissage	278
Contexte.....	279
Exigences relatives aux appareils d'arrimage	280
Résumé des normes d'arrimage de la cargaison	281
Exigences générales en matière de fixation.....	282
Exigences spécifiques d'arrimage, par type de cargaison.....	284
Autres sources documentaires	287

Vue d'ensemble

Ce guide rédigé par la Direction de la sécurité des transporteurs et de l'application des lois du ministère des Transports de l'Ontario a pour but d'aider les entreprises de transport en camion et en autobus (utilisateurs de véhicules utilitaires) à fonctionner de manière sécuritaire et conformément aux règlements qui régissent la conduite routière et à s'assurer qu'elles le font. L'Ontario, les autres provinces et territoires, le gouvernement du Canada et l'industrie du transport ont formulé des règles et des règlements visant à réduire le nombre et la gravité des collisions. Chaque palier de gouvernement s'est inspiré des normes du Code de la route pour rédiger sa propre législation en matière de sécurité des transports. Cette approche favorise l'uniformité dans l'ensemble du pays et contribue à assurer la pérennité et la durabilité de l'industrie des transports.

Ce guide s'applique aux utilisateurs de véhicules utilitaires de l'Ontario suivants :

- Des camions, des tracteurs ou des remorques, ou une combinaison de ces véhicules, qui ont un poids brut enregistré ou un poids réel supérieur à 4 500 kilogrammes
- Les dépanneuses, quel que soit le poids brut enregistré ou le poids réel
- Des autobus conçus pour transporter 10 passagers ou plus, à l'exclusion du conducteur
- Des véhicules accessibles et des véhicules de transport scolaire, selon l'utilisation

Le guide comprend plusieurs modules, dont chacun aborde un sujet précis. Pour connaître toutes les exigences de conformité, nous vous recommandons de vous procurer le guide au complet. Si vous avez l'intention d'utiliser certaines parties de ce guide seulement (par exemple, le module 1, « Démarrage d'une entreprise »), nous vous recommandons de vous procurer également les modules « Introduction » et « Immatriculation des utilisateurs de véhicules utilitaires ».

Cet ouvrage est conçu comme un guide et n'est pas censé remplacer les statuts et les règlements pertinents. On y trouve certaines dispositions légales importantes, mais non une description exhaustive de toutes les lois en vigueur.

Arrimage de la cargaison – Objectifs d'apprentissage

Une fois que vous aurez parcouru ce module, vous serez en mesure de :

- ✓ vous procurer un exemplaire de la norme 10 du Code canadien de sécurité (CCS), intitulée *L'arrimage des cargaisons*;
- ✓ comprendre l'application des critères de rendement que doivent satisfaire tous les systèmes d'arrimage des cargaisons;
- ✓ comprendre la relation entre les exigences générales d'arrimage et celles qui concernent des types spécifiques de cargaison;
- ✓ reconnaître les produits auxquels s'appliquent des exigences spécifiques d'arrimage des cargaisons, en plus des dispositions générales;
- ✓ connaître les sources possibles de formation qui peuvent vous aider à assurer la conformité au *Code de la route de l'Ontario* et à la norme 10 du *Code canadien de sécurité*.

Contexte

L'article 111 du *Code de la route* et le Règlement 363/04 de l'Ontario établissent les exigences relatives à l'arrimage des cargaisons. Ce règlement adopte la norme 10 du *Code canadien de sécurité*, intitulée *L'arrimage des cargaisons*, comme la norme en matière de fixation des charges en Ontario.

Cette norme nationale a pour objectif :

- de réduire le nombre d'accidents provoqués par le basculement ou la chute de la cargaison d'un véhicule utilitaire;
- d'harmoniser dans la plus large mesure possible les règlements en matière d'arrimage des cargaisons des États-Unis, du Canada et du Mexique.

Pour consulter la norme nationale, cliquez sur le lien suivant accessible sur le [site Web du CCMTA](#):

Application des règlements

Les normes en matière d'arrimage des cargaisons s'appliquent à tous les types de cargaison, sauf les articles faisant l'objet d'une exemption énumérés à la Division 3 de la norme 10 du CCS. Cette exemption s'applique au transport d'une cargaison qui est transportée en vrac, qui n'a ni structure ni forme fixe (par exemple, les liquides, les gaz, les céréales, le béton liquide, le sable, le gravier, les agrégats), et qui est transportée dans une citerne, une trémie, une benne ou un contenant formant une structure similaire intégrée au véhicule utilitaire.

Cependant, le paragraphe 111(2) du *Code de la route* établit que le fait pour une charge ou une partie de charge de pouvoir se déloger ou tomber, couler, se renverser ou se déverser du véhicule constitue une infraction.

Les exigences relatives à l'arrimage des cargaisons s'appliquent à tous les utilisateurs de véhicules privés ou de location qui transportent des marchandises sur les routes de l'Ontario, y compris les transporteurs titulaires d'un permis pour un véhicule de 4 500 kg ou moins et à tous les véhicules qui transportent une charge. Ce paragraphe précise que la cargaison doit être arrimée afin que le véhicule puisse circuler de manière sécuritaire une fois chargé.

Critères de rendement

Les exigences précisées dans la norme 10 du CCS prévoient que tous les systèmes d'arrimage des cargaisons doivent résister à des forces minimales précises spécifiques vers l'avant, vers l'arrière, vers le bas ou latéralement.

En règle générale, les transporteurs ne sont pas obligés d'effectuer des essais des systèmes d'arrimage de la cargaison pour déterminer s'ils sont conformes aux exigences de rendement. La norme précise clairement que la cargaison arrimée selon les dispositions générales et les exigences spécifiques à certains types de cargaison est considérée comme répondant aux critères de rendement précisés.

Exigences relatives aux appareils d'arrimage

Les normes relatives à l'arrimage de la cargaison exigent que tous les appareils et les systèmes utilisés pour arrimer la cargaison au véhicule ou à l'intérieur du véhicule soient en mesure de répondre aux critères de rendement. Tous les systèmes, structures, pièces et composants du véhicule qui servent à fixer la cargaison doivent être en bon état de marche lors de leur utilisation. Cela signifie qu'ils ne peuvent pas être endommagés ou affaiblis d'une manière qui nuit à leur rendement.

La norme relative à l'arrimage des cargaisons comprend un tableau de référence sur les normes de fabrication de certains types d'appareils d'arrimage, y compris le cerclage en acier, les chaînes, les sangles de fibres synthétiques, les câbles métalliques et les cordages. Des modifications à ces références ne signifient pas nécessairement que les dispositifs de fixation plus anciens doivent être remplacés.

Système d'attache approprié

Chaque appareil d'arrimage doit être attaché et fixé de sorte qu'il ne puisse être relâché, desserré, ouvert ou libéré pendant que le véhicule se déplace. Tous les appareils d'arrimage et les autres composants d'un système d'arrimage de la cargaison doivent être placés à l'intérieur des longerons, autant que faire se peut. De plus, il faut utiliser des protections latérales lorsqu'un appareil d'arrimage ris que d'être usé ou coupé au point où il touche un article de cargaison. La protection latérale doit être résistante à l'usage, à la coupure et à l'écrasement.

Utilisation d'appareils d'arrimage non marqués

Nul ne devra utiliser un appareil d'arrimage ou un composant d'appareil d'arrimage pour arrimer une cargaison à un véhicule à moins que cet appareil ou ce composant ne porte une marque du fabricant en ce qui concerne sa limite de charge nominale.

Points d'ancrage non évalués et non marqués sur les véhicules utilitaires

Les exigences d'arrimage de la cargaison n'exigent pas l'évaluation et le marquage des points d'ancrage sur un véhicule ou sur la cargaison. Si les fabricants de véhicules sont encouragés à évaluer et à indiquer les points d'ancrage, les nouvelles règles n'en font pas une exigence.

Structures d'extrémité avant sur les véhicules utilitaires

La norme 10 du CCS prévoit des règles au sujet des structures ou des panneaux d'extrémité avant, et couvrent les véhicules utilitaires transportant une cargaison qui est en contact avec la structure avant du véhicule.

Résumé des normes d'arrimage de la cargaison

La norme nationale comprend des dispositions générales qui s'appliquent à la fixation de toutes les charges ainsi qu'à des types spécifiques de cargaison comme les grumes, le bois ouvré, les bobines de métal, les tuyaux de béton et les rouleaux de papier. Les autres exigences relatives à l'arrimage de types spécifiques de cargaison s'ajoutent aux dispositions générales.

Les systèmes ou les appareils d'arrimage utilisés pour fixer la cargaison sur un véhicule doivent répondre aux critères de rendement précisés dans la norme. Ils doivent empêcher la cargaison de se déplacer ou de basculer dans le véhicule lorsqu'il est soumis aux forces provoquées par l'accélération, le freinage, les manœuvres d'urgence comme les changements de voie de circulation, la montée ou quelque événement que ce soit, à l'exclusion d'un accident.

Les systèmes d'arrimage sont jugés conformes à la norme nationale, à la condition de satisfaire aux dispositions générales et à toutes les exigences relatives à des types spécifiques de cargaison. Les appareils d'arrimage, les dispositifs de blocage, les renforts et les tapis à coefficient élevé de friction sont des dispositifs utilisés couramment pour fixer les cargaisons, et ils doivent répondre aux exigences globales de limite de charge et d'arrimage minimales établies dans la norme.

Exigences générales en matière de fixation

La cargaison doit être fixée fermement sur ou dans un véhicule par :

- des structures d'une force adéquate;
- du fardage (matériau de remplissage en vrac qui sert à soutenir et à protéger la cargaison) ou des sachets d'arrimage (sacs gonflables qui servent à combler l'espace entre les articles de cargaison ou entre la cargaison et la paroi du véhicule);
- les longerons du véhicule;
- des appareils d'arrimage;
- une combinaison de ce qui précède.

Positionnement et retenue de la cargaison

Les articles de cargaison qui sont susceptibles de rouler doivent être fixés par des cales de retenue, des dispositifs de blocage, une traverse-berceau ou d'autres moyens équivalents d'empêcher le roulement. Ils doivent rester attachés ou fixés pendant que le véhicule est en mouvement.

Les articles de cargaison placés près de l'un l'autre et fixés par des appareils d'arrimage placés en travers de la cargaison doivent être :

- placés en contact direct les uns avec les autres;
- empêchés de glisser l'un vers l'autre pendant que le véhicule est en mouvement.

Limites minimales de charge nominale

La limite de charge nominale totale des composants d'un système d'arrimage utilisé comme moyen d'immobiliser un ou des articles de cargaison ne doit pas être inférieure à 50 % du poids de l'article ou du groupe d'articles bloqué.

La limite de charge nominale totale est la somme de :

- la limite de charge nominale pour chaque appareil d'arrimage qui va d'un point d'ancrage sur le véhicule à un point d'ancrage sur un article de cargaison (arrimage direct);

PLUS

- la limite de charge nominale pour chaque appareil d'arrimage qui va d'un point d'ancrage sur le véhicule, passe à travers ou au-dessus de la cargaison, et se fixe ensuite à un autre point d'ancrage sur le véhicule (arrimage indirect).

Nombre minimal d'appareils d'arrimage

Le système d'arrimage de la cargaison qui sert à fixer la cargaison doit comprendre le nombre minimal d'appareils d'arrimage exigé. Cette exigence s'ajoute à la conformité aux règles au sujet de la limite de charge nominale totale.

Si un article de cargaison n'est pas bloqué ou immobilisé par une structure d'extrémité avant, le nombre d'appareils d'arrimage requis dépend de la longueur et du poids des articles.

Il doit y avoir au moins :

- un appareil d'arrimage si l'article mesure 1,52 m de longueur ou moins et a un poids d'au plus 500 kg;
- deux appareils d'arrimage si l'article :
 - mesure 1,52 m (5 pi) de longueur ou moins et a un poids de plus de 500 kg (1 100 lb);
 - mesure plus de 1,52 m (5 pi) et moins de 3,04 m (10 pi), quel qu'en soit le poids;

Par exemple, un appareil d'arrimage est requis si l'article de cargaison mesure 1,52 m de longueur (5 pi) et pèse tout au plus 500 kg (1 100 lb). Si l'article de cargaison mesure entre 1,52 m et 3,04 m, alors deux appareils d'arrimage seraient nécessaires, quel qu'en soit le poids.

Si un article de cargaison n'est pas fixé ou placé de manière à prévenir le mouvement vers l'avant et que l'article mesure plus de 3,04 m (10 pi), il doit être fixé par :

- deux appareils d'arrimage pour le premier 3,04 m (10 pi) de longueur; et
- un appareil d'arrimage supplémentaire pour chaque longueur additionnelle de 3,04 m (10 pi) ou fraction de cette mesure.

Si un article est fixé ou attaché par un panneau d'extrémité avant, la cloison de protection de la cabine ou d'autres articles qui sont fixés adéquatement de manière à prévenir un mouvement vers l'avant, il doit être fixé au moins par :

- un appareil d'arrimage pour chaque longueur de 3,04 m (10 pi) ou fraction de cette mesure.

Règle concernant les véhicules spécialisés

Généralement, les règles de base au sujet du nombre minimal d'appareils d'arrimage ne s'appliquent pas à un véhicule qui transporte un ou plusieurs articles de cargaison comme de la machinerie ou des éléments structuraux manufacturés (par exemple, des poutres d'acier ou de béton, des flèches de grues, des poutres, des sablières, etc.), qui doivent être arrimés par des méthodes spéciales, en raison de leur conception, de leurs dimensions, de leur forme ou de leur poids.

Cependant, tout article de cargaison transporté sur un véhicule spécialisé doit être arrimé adéquatement par des dispositifs capables de répondre aux exigences de fonctionnement et aux exigences relatives à la limite de charge nominale.

Exigences spécifiques d'arrimage, par type de cargaison

Des exigences détaillées ont été adoptées pour la fixation des produits suivants :

- Grumes
- Bois ouvré
- Bobines de métal
- Rouleaux de papier
- Tuyaux de béton
- Conteneurs intermodaux
- Véhicules légers (moins de 4 500 kg)
- Véhicules lourds
- Véhicules aplatis ou écrasés
- Conteneurs de type « Roll-on / Roll-off » (à roulage direct) et « Hook-lift » (à crochet de levage)
- Gros blocs de pierre

Pour les exigences complètes de fixation de types spécifiques de cargaison, consulter la norme 10 du CCS.

1. Grumes

Ces exigences relatives à un type spécifique de cargaison s'appliquent au transport de la presque totalité des grumes, sauf :

- si elles font partie d'une cargaison de plus de quatre grumes;
- le bois de chauffage, les souches, les débris de bois et les grumes lorsque transportés dans un véhicule ou un conteneur fermé de tous les côtés et suffisamment résistant pour contenir les cargaisons.

2. Bois ouvré et produits de construction similaires

Les exigences énoncées dans cette division s'appliquent au transport de paquets de bois ouvré et de bois d'œuvre emballé, et de produits de construction unifiés incluant les panneaux de contreplaqué et le gypse ainsi que les autres matériaux de forme analogue.

Les produits de construction qui ne sont pas empaquetés ou emballés doivent être traités comme des articles en vrac et transportés conformément aux exigences générales d'arrimage des cargaisons. Pour l'application de la présente division, « paquet » s'entend des matériaux mentionnés au paragraphe précédent, c'est-à-dire des paquets de bois d'œuvre, des produits de construction ainsi que d'autres produits de construction similaires qui sont considérés, aux fins de fixation, comme un seul article de cargaison.

Cette division ne s'applique pas aux produits de construction chargés sur des palettes ni au bois d'ingénierie comme les poutres ou les sablières. Le bois ouvré et les produits de construction semblables en paquets qui sont transportés dans des camions ou des remorques fermés peuvent être arrimés conformément aux dispositions générales d'arrimage.

3. Bobines de métal

Les exigences de la présente division s'appliquent au transport d'une ou de plusieurs bobines de métal qui, individuellement ou groupées, ont un poids de 2 268 kg (5 000 lb) ou plus. Les chargements de bobines de métal de moins de 2 268 kg (5 000 lb) peuvent être arrimés conformément aux dispositions générales d'arrimage.

4. Rouleaux de papier

Les exigences de la présente division s'appliquent au transport de rouleaux de papier qui, individuellement ou groupés, ont un poids de 2 268 kg (5 000 lb) ou plus. Une cargaison de rouleaux de papier peut être arrimée en conformité avec les dispositions de la présente division ou avec les dispositions générales d'arrimage si cette cargaison a une masse totale inférieure à 2 268 kg et qu'un ou plusieurs rouleaux sont unifiés sur une palette.

5. Tuyaux de béton

Les exigences de la présente division s'appliquent au transport de tuyaux en béton disposés sur une remorque ou un véhicule à plate-forme ou une remorque à plate-forme surbaissée. Elles ne s'appliquent pas aux tuyaux de béton unifiés qui n'ont pas tendance à rouler ou aux tuyaux de béton disposés dans un véhicule ou un conteneur à parois. Ces derniers doivent être arrimés conformément aux dispositions générales d'arrimage.

6. Conteneurs intermodaux

Les exigences de la présente division s'appliquent au transport de conteneurs intermodaux transportés sur un véhicule à châssis porte-conteneurs et d'autres types de véhicules. Les conteneurs intermodaux sont des conteneurs de marchandises conçus et construits pour deux modes de transport ou plus (par exemple, terrestre et maritime). La cargaison contenue dans les conteneurs intermodaux doit être arrimée conformément aux dispositions générales d'arrimage de la cargaison ou, s'il y a lieu, les exigences relatives à un type spécifique de cargaison.

7. Automobiles, camions légers et fourgonnettes

Cette partie des nouvelles normes s'applique au transport des automobiles, des camions légers, des fourgonnettes et de matériel sur roues ou sur chenilles, qui pèsent individuellement 4 500 kg (9 920 lb) ou moins. Les véhicules qui, individuellement, sont plus lourds doivent être fixés de la même manière que les véhicules, la machinerie et le matériel lourds.

8. Véhicules, machinerie et matériel lourds

Ces exigences s'appliquent au transport de véhicules, de machinerie et de matériel lourds, sur roues ou sur chenilles, comme des chargeurs, des bouteurs, des tracteurs et des pelles mécaniques, d'un poids individuel de 4 500 kg (9 920 lb) ou plus. Les véhicules de moins de 4 500 kg (9 920 lb) peuvent être fixés conformément à ces règles; les règles concernant les automobiles, les camions légers et les fourgonnettes; ou les exigences générales relatives au fret.

9. Véhicules aplatis ou écrasés

Le transport de véhicules comme les automobiles, les camions légers et les fourgonnettes qui ont été aplatis ou écrasés aux fins de récupération est couvert par ces exigences. Ces dernières ne couvrent pas les véhicules qui ont été endommagés dans un accident et dont les roues sont toujours en place.

10. Conteneurs de types « Roll-on/Roll-off »(à roulage direct) et « Hook-lift » (à crochet de levage)

Les exigences de la présente division s'appliquent au transport de conteneurs de types « Roll-on/Roll-off » (à roulage direct) et « Hook-lift » (à crochet de levage). Un conteneur « Hook Lift » est un conteneur spécialisé, servant principalement à contenir et à transporter des matières dans l'industrie des déchets, de la récupération, de la construction, de la démolition et des rebuts. Ces conteneurs sont manutentionnés dans des véhicules spécialisés sur lesquels le conteneur est chargé et déchargé sur un camion à châssis basculant par un bras à crochet de levage.

11. Gros blocs de pierre

Les exigences de la présente division s'appliquent au transport de gros blocs de pierre de forme naturellement irrégulière d'un poids supérieur à 5 000 kg (11 000 lb), ou d'un volume supérieur à 2 m³ dans un véhicule ouvert, ou dans un véhicule dont les parois ne sont ni conçues ni certifiées pour ce type de transport.

Les blocs de pierre de plus de 100 kg (220 lb), mais de moins de 5 000 kg (11 000 lb) doivent être fixés conformément aux exigences de cette division ou selon les règles générales d'arrimage, y compris :

- la pierre contenue dans un véhicule qui est conçu pour transporter une telle cargaison;
- les blocs fixés individuellement par des appareils d'arrimage, à condition que chaque bloc puisse être stabilisé et fixé adéquatement.

Dans le cas d'un bloc de pierre qui a été façonné ou taillé et qui offre une base stable, deux options d'arrimage s'offrent : appliquer les exigences prévues pour les gros blocs de pierre; ou appliquer les exigences générales d'arrimage des cargaisons.

Autres sources documentaires

Les sites Web suivants peuvent être une source utile d'information sur l'arrimage des cargaisons.

Pour consulter la norme nationale, cliquez sur le lien suivant accessible sur le [site Web du CCMTA](#):

[Guide du conducteur sur l'arrimage des cargaisons](#) :

[Documents d'interprétation de la norme 10 du CCS](#)

Module 15 – Glossaire

autobus interurbain

Autobus communément appelé autocar qui est doté :

- d'un groupe motopropulseur monté à l'arrière de l'essieu avant;
- d'une suspension pneumatique ou à barres de torsion;
- d'un compartiment à bagages qui est séparé de la cabine passagers;
- d'une cabine passagers munie de sièges inclinables.

annulation

Le registrateur des véhicules automobiles peut annuler le certificat d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire (UVU), la plaque d'immatriculation, la partie du permis du véhicule portant sur la plaque d'immatriculation ainsi que les privilèges d'exploitation d'un transporteur.

autobus

Véhicule automobile conçu pour le transport de dix passagers ou plus, exception faite du conducteur, et utilisé pour transporter des personnes.

autobus accessible servant au transport scolaire *Voir véhicule accessible*

Autobus servant au transport de passagers ayant un handicap exploité par un conseil scolaire ou une autre autorité responsable d'une école aux fins du transport d'adultes atteints de troubles du développement ou d'enfants, ou exploité en vertu d'un contrat avec une telle entité.

autobus scolaire

Autobus :

- peint en jaune de chrome et
- qui porte, à l'avant et à l'arrière, les mots « school bus » (« autobus scolaire ») et, à l'arrière, les mots « do not pass when signals flashing » (« ne pas dépasser lorsque les feux clignotent »).

avis d'appel

Avis déposé par un transporteur devant le Tribunal d'appel en matière de permis pour interjeter appel d'une décision du registrateur des véhicules automobiles.

Centre d'inspection des véhicules automobiles (CIVA)

Centre d'inspection autorisé par le ministère à vérifier l'état mécanique des véhicules et à délivrer des vignettes d'inspection annuelle et des certificats de sécurité (SSC).

certificat d'immatriculation

Permis délivré dans un territoire d'attache canadien qui permet de circuler dans d'autres territoires canadiens. En Ontario, permis délivré aux transporteurs qui circulent en dehors de la province.

certificat d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire (IUVU)

Certificat d'immatriculation délivré aux transporteurs enregistré dans le système d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire (IUVU) du ministère des Transports. Un exemplaire de ce certificat d'IUVU doit être transporté dans chaque véhicule automobile utilitaire visé.

certificat d'inspection annuelle

Dossier d'inspection de véhicule attestant la conformité du véhicule aux exigences d'inspection et aux normes de rendement énoncées dans la norme 11B du CCS (camions) conformément aux modifications énoncées à l'annexe 3, dans la norme 11B du CCS (remorques) conformément aux modifications énoncées à l'annexe 4 et dans la norme 11B du CCS (autobus) conformément aux modifications énoncées à la partie I de l'annexe 5, selon le type de véhicule indiqué sur le dossier.

certificat d'inspection semestrielle

Dossier d'inspection du véhicule attestant la conformité du véhicule aux exigences d'inspection et aux normes de rendement énoncées dans la norme 11B du CCS (autobus) conformément aux modifications énoncées aux parties I et II de l'annexe 5.

Code canadien de sécurité (CCS)

Ensemble de normes relatives à la sécurité, de portée nationale et visant à promouvoir l'utilisation en toute sécurité des véhicules utilitaires; bon nombre de ces normes ont été intégrées au *Code de la route* et à ses règlements.

Code de la route

Avec les dispositions et règlements qu'il contient, le *Code de la route* régit, entre autres choses, l'immatriculation des véhicules, les permis de conduire, l'équipement des véhicules, l'inspection de la sécurité des véhicules, le poids, la longueur et la hauteur des véhicules ou des charges, les autobus scolaires, le certificat d'IUVU, les sanctions du registrateur des véhicules automobiles, les heures de service et la conservation des dossiers.

Commercial Vehicle Safety Alliance (CVSA)

Organisme international regroupant le Canada, les États-Unis, le Mexique et Porto Rico. Cette entente permet l'uniformisation des critères d'inspection des véhicules dans l'ensemble de l'Amérique du Nord.

contestation

Aux fins du présent document, une contestation est la réponse écrite qu'un transporteur peut déposer auprès du registrateur dans les 30 jours suivant la signification d'un avis de proposition de cote de sécurité pour le transporteur.

date d'expiration

Date d'expiration attribuée par le registrateur à un certificat d'immatriculation UVU. À moins d'être renouvelé, le certificat n'est plus valide après la date d'expiration.

dépanneuse

Un véhicule à moteur communément appelé dépanneuse; un véhicule utilitaire muni d'un plateau basculant qui est exclusivement utilisé pour tracter ou transporter d'autres véhicules à moteur; un véhicule à moteur qui est conçu, modifié, configuré ou équipé en vue de tracter d'autres véhicules à moteur.

double horaire

Véhicule conduit par deux conducteurs pendant deux quarts de travail distincts d'au moins 8 heures chacun, dans une période de 24 heures, plus de 4 jours par semaine. Le transporteur doit avoir des conducteurs en nombre suffisant ainsi que des journaux de bord et des feuilles de temps à l'appui du double horaire pour se qualifier.

événement

Accident, déclaration de culpabilité ou inspection touchant un véhicule utilitaire dont le système d'IUVU assure le suivi.

fiche de sécurité

Document relatif à un transporteur obtenu et mis à jour par le registrateur. Normalement, le registrateur tient compte de la fiche de sécurité lors de l'imposition de sanctions et a l'obligation d'en tenir compte pour l'attribution d'une cote de sécurité.

fourgon nette accessible servant au transport scolaire *Voir véhicule accessible*

Fourgonnette servant au transport de passagers handicapés exploitée par un conseil scolaire ou une autre autorité responsable d'une école aux fins de transport d'adultes atteints de troubles du développement ou d'enfants, ou exploitée en vertu d'un contrat avec une telle entité.

heures de service

Nombre réglementé d'heures de conduite et de service d'un conducteur de véhicule utilitaire.

intervention

Mesure disciplinaire pouvant être imposée à (ou par) un transporteur. Les interventions peuvent inclure, sans y être limitées, une lettre d'avertissement, la convocation à une entrevue, l'imposition d'une vérification en entreprise ou une sanction.

IUVU

Sigle qui signifie *immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire*.

Lettre d'avertissement

Lettre que le registrateur peut envoyer à un transporteur quand le taux d'infraction de celui-ci est supérieur au pourcentage acceptable de sa limite (35 %).

limitation de parc

Sanction imposée par le registrateur des véhicules automobiles, laquelle limite le nombre de véhicules utilitaires qu'un transporteur peut exploiter à l'intérieur de l'Ontario pendant une période donnée. Durant toute cette période, un exemplaire du document attestant la limitation de la taille du parc doit être transporté dans chaque véhicule exploité par le transporteur à l'intérieur de l'Ontario.

Loi sur les véhicules de transport en commun

Loi gouvernant le mouvement des autobus utilisés pour le compte d'autrui dans la province.

nombre ajusté de véhicules dans un parc

Nombre de véhicules automobiles utilitaires utilisés en Ontario par un transporteur, augmenté du nombre de véhicules automobiles utilitaires exploités en double équipe, puis réduit pour tenir compte du pourcentage de déplacements à l'intérieur de l'Ontario.

nombre total de véhicules du parc en Ontario

Nombre total de véhicules utilitaires normalement exploités en Ontario par un transporteur.

permis d'exploitation

Permis d'utilisation d'un véhicule utilitaire pour le compte d'autrui, aux termes de la *Loi sur les transports routiers (Canada)*, de la *Loi sur le camionnage* ou de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*.

Plan d'immatriculation international (IRP pour *International Registration Plan*)

Programme nord-américain qui permet la répartition des droits d'immatriculation des véhicules utilitaires parmi les territoires à l'intérieur desquels ces véhicules circulent.

poids brut

Le poids brut d'un véhicule est le poids combiné de ce véhicule et de sa charge, lequel serait obtenu lors de la pesée du véhicule.

poids brut enregistré (PBE)

Le poids brut enregistré (PBE) détermine les droits d'immatriculation d'un camion ou d'un autobus. Le PBE est fondé sur le poids réel du camion et de sa charge maximale, et il doit être au moins égal au poids réel du camion et de sa charge maximale ou, dans le cas d'un autobus, sur le poids de l'autobus vide plus 60 kg par passager (40 kg par passager d'un autobus d'écoliers) multiplié par le nombre de sièges. En règle générale, le poids d'une remorque tractée et de sa charge maximale est ajouté au PBE du camion. La charge inclut le conducteur, les passagers, le carburant, le matériel, les outils, etc. Une remorque n'a pas de PBE.

Le PBE se trouve sur la partie de droite (partie plaque) du certificat d'immatriculation du camion ou de l'autobus, à droite de POIDS BRUT ENR., en kilogrammes (kg). Un kilogramme correspond à 2,204 livres (lb) et une livre correspond à 0,4536 kg.

poids nominal brut du véhicule (PNBV)

Le PNBV est la valeur établie par le fabricant qui indique le poids brut maximal pour lequel le véhicule est conçu. Ce poids inclut le poids du véhicule vide et celui de la charge utile maximale. Le PNBV est indiqué sur une étiquette de conformité en vertu du Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles du Canada, apposée habituellement sur la portière ou sur le montant de la portière d'un camion ou du côté gauche à proximité de l'avant des remorques. Également **PNB**, pour poids nominal brut.

poids réel

Dans le cas d'un camion qui tracte une remorque, le poids du camion, chargé ou vide, plus le poids transmis au camion par une remorque attachée, y compris une roulotte, un objet, un dispositif ou du matériel agricole. Le poids transmis à la route par le véhicule tracté n'est pas inclus dans le poids réel du camion.

Le poids d'un camion à vide apparaît dans la partie relative au véhicule du certificat d'immatriculation (propriété) du camion, à côté de la rubrique POIDS VÉH., en kilogrammes.

Note : le poids du véhicule peut avoir été déterminé avant l'installation de la carrosserie de chargement du camion et de l'équipement, le plein de carburant, etc.

propriétaire exploitant

Personne qui possède un véhicule utilitaire et offre en sous-traitance ses services à un transporteur immatriculé.

rapport d'inspection annuelle

S'entend, relativement à une inspection de véhicule qui se traduit par la délivrance d'une vignette d'inspection annuelle, d'un rapport contenant les renseignements exigés par l'alinéa 10(1)d) du Règlement 601 (centres d'inspection des véhicules automobiles) pris en application du *Code de la route*.

rapport d'inspection des véhicules utilitaires (RIVU)

Relevé d'inspection mécanique complète d'un véhicule utilitaire (c.-à-d., inspection de niveau 1 ou de niveau 5) produit par un agent d'exécution ou un agent de police. L'inspection est habituellement effectuée dans un centre d'inspection des véhicules, soit aux abords d'une voie routière ou dans la localité où le transporteur a son port d'attache. Les défauts pouvant nuire à la sécurité sont indiqués dans ce rapport.

rapport d'inspection semestrielle

S'entend, relativement à une inspection de véhicule qui se traduit par la délivrance d'une vignette d'inspection semestrielle, d'un rapport contenant les renseignements exigés par l'alinéa 10(1)e) du Règlement 601 (centres d'inspection des véhicules automobiles) pris en application du *Code de la route*.

registrator adjoint des véhicules automobiles

Fondé de pouvoir nommé en vertu du *Code de la route* et désigné par le registrator des véhicules automobiles pour agir en son nom.

résumé

Relevé des données relatives à l'identification et au rendement d'un transporteur.

résumé de dossier d'IUVU destiné au public (niveau I) Voir IUVU

Document d'une page que le public peut consulter et qui résume le dossier d'un transporteur au cours des 24 mois précédents.

résumé de dossier d'IUVU du conducteur Voir IUVU

Relevé du rendement d'un conducteur de véhicules utilitaires au cours des cinq années précédentes, y compris les accidents, le résultat des inspections dont il a fait l'objet et les infractions au *Code de la route* et autres types d'infractions.

résumé de dossier d'IUVU du transporteur (niveau II) *Voir IUVU*

Document qui inclut un résumé des données relatives au rendement d'un transporteur au cours des 24 mois précédents au sujet d'un transporteur ainsi qu'un rapport détaillé des accidents, déclarations de culpabilité et inspections au cours des 5 années précédentes. Ce résumé ne peut être consulté que par le transporteur concerné ou son représentant autorisé.

sanction

Mesure disciplinaire la plus sévère qui peut entraîner une limite de parc, la saisie des plaques, ou encore la suspension ou l'annulation des privilèges d'exploitation d'un transporteur.

système d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire (IUVU)

Système informatique automatisé qui permet de faire le suivi du rendement de tous les transporteurs qui utilisent le réseau routier de l'Ontario.

taux d'infraction

Mesure du rendement d'un transporteur en matière de sécurité basé sur la limite de ce transporteur et exprimée sous la forme d'un pourcentage de cette limite.

transporteur

Dans le présent document, personne ou entreprise qui exploite un véhicule utilitaire et est directement ou indirectement responsable de l'utilisation du véhicule, du comportement du conducteur et du transport de biens ou de passagers. Le transporteur peut être propriétaire ou locataire du véhicule. Le terme « transporteur » sert aussi à distinguer le transporteur du conducteur. Le conducteur peut être soit le transporteur lui-même, soit une personne embauchée par le transporteur. Une personne qui est à la fois transporteur et conducteur du véhicule est tenue de se conformer aux règlements applicables aux conducteurs et aux transporteurs.

Tribunal d'appel en matière de permis

Tribunal qui entend les appels de sanctions imposées par le registrateur des véhicules automobiles à l'encontre de transporteurs.

véhicule accessible

Véhicule de passagers ou autobus

- conçu ou modifié pour servir au transport de personnes handicapées et utilisé à cette fin, qu'il soit ou non également utilisé pour le transport de personnes non handicapées;
- exploité :
 - soit contre rémunération par ou pour une personne, un club, un organisme ou une organisation ou pour le compte de ceux-ci,
 - soit sans rémunération par ou pour une personne, un club, un organisme ou une organisation qui se présente comme fournisseur de services de transport aux personnes handicapées ou pour le compte de ceux-ci.

véhicule automobile utilitaire

Catégorie de véhicules incluant les camions et les véhicules tracteurs dont le poids brut ou le poids brut enregistré est supérieur à 4 500 kg, les autobus conçus pour transporter au moins dix passagers ou une dépanneuse. Les exceptions à cette définition figurent au Règlement 419/15 pris en application du *Code de la route*.

véhicule de secours

L'un ou l'autre des types de véhicules suivants :

- véhicule de la voirie exploité par une autorité routière ou en son nom;
- véhicule utilisé par une personne employée par une force policière ou au nom d'une force policière;
- véhicule utilisé par les services publics ou en leur nom.

véhicule servant au transport scolaire

Fourgonnette ou voiture familiale exploitée par un conseil scolaire ou une autre autorité responsable d'une école aux fins du transport d'adultes atteints de troubles du développement ou d'enfants, ou exploitée en vertu d'un contrat avec une telle entité.

véhicule utilitaire

Catégorie de véhicules qui inclut les véhicules automobiles utilitaires et les remorques qu'ils peuvent tirer.

vérification en entreprise

Évaluation centrée sur les risques des causes connues d'accidents impliquant des véhicules utilitaires. Cette vérification porte sur TROIS éléments : 1) Qualifications des conducteurs, dossiers et rapports, 2) Heures de service et 3) Entretien des véhicules.

vignette d'inspection annuelle

Vignette d'inspection attestant la conformité d'un véhicule aux exigences d'inspection et aux normes de rendement énoncées dans la norme 11B du CCS (camions) conformément aux modifications énoncées à l'annexe 3, dans la norme 11B du CCS (remorques) conformément aux modifications énoncées à l'annexe 4 et dans la norme 11B du CCS (autobus) conformément aux modifications énoncées à la partie I de l'annexe 5, selon le type de véhicule indiqué sur la vignette.

vignette d'inspection semestrielle

Vignette d'inspection attestant la conformité d'un véhicule aux exigences d'inspection et aux normes de rendement énoncées dans la norme 11B du CCS (autobus) telle que modifiée par les parties I et II de l'annexe 5.