

chapitre C-24.2, r. 32

Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers

Code de la sécurité routière

(chapitre C-24.2, a. 621, par. 1, 6 à 8, 11, 14, 24, 25, 28 à 32, 32.1 à 32.8, 37 à 40, 42 et 49 et a. 631).

TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE I	
DISPOSITIONS GÉNÉRALES.....	1
CHAPITRE II	
VÉRIFICATION MÉCANIQUE	
SECTION I	
DISPOSITIONS GÉNÉRALES.....	4
SECTION II	
FRÉQUENCE ET MODALITÉS DE LA VÉRIFICATION MÉCANIQUE.....	6
SECTION III	
NORMES DE SÉCURITÉ ET DE VÉRIFICATION MÉCANIQUE DES VÉHICULES ROUTIERS	
§ 1. — <i>Dispositions générales</i>	11
§ 2. — <i>Dispositifs d'éclairage et signaux d'avertissement</i>	15
§ 3. — <i>Systèmes de freinage et d'immobilisation</i>	26
§ 4. — <i>Carrosserie</i>	41
§ 5. — <i>Vitrage</i>	58
§ 6. — <i>Rétroviseurs</i>	66
§ 7. — <i>Accessoires</i>	68
§ 8. — <i>Système d'alimentation en carburant</i>	81
§ 9. — <i>Système d'échappement</i>	91
§ 10. — <i>Système des commandes du moteur</i>	96
§ 11. — <i>Cadre, dessous de caisse, espace de chargement et dispositif d'attelage</i>	98
§ 12. — <i>Direction</i>	103
§ 13. — <i>Suspension</i>	115
§ 14. — <i>Pneus et roues</i>	120
§ 15. — <i>Dispositif de sécurité pour enfants de moins de 5 ans</i>	123
§ 16. — <i>Fusée éclairante, réflecteur et panneau avertisseur de circulation lente</i>	124

SECTION IV

**NORMES DE SÉCURITÉ ET DE VÉRIFICATION MÉCANIQUE POUR
MOTOCYCLETTE ET CYCLOMOTEUR**

§ 1. — <i>Garde-boue, appui-pied, pare-brise</i>	127
§ 2. — <i>Système d'échappement</i>	130
§ 3. — <i>Système des commandes du moteur</i>	131
§ 4. — <i>Système d'alimentation du carburant</i>	134
§ 5. — <i>Système de freinage et d'immobilisation</i>	135
§ 6. — <i>Dispositifs d'éclairage, signaux d'avertissement et système électrique</i> ...	136
§ 7. — <i>Carrosserie, équipements et accessoires</i>	144
§ 8. — <i>Direction</i>	149
§ 9. — <i>Suspension</i>	152
§ 10. — <i>Cadre</i>	157
§ 11. — <i>Pneus et roues</i>	159

SECTION V

DÉFECTUOSITÉS MINEURES ET MAJEURES

§ 1. — <i>Défectuosités mineures</i>	162
§ 2. — <i>Défectuosités majeures: Éclairage, signaux d'avertissement, carrosserie, vitrage, équipement, aménagement, accessoires</i>	163
§ 3. — <i>Défectuosités majeures: Système de freinage et d'immobilisation</i>	164
§ 4. — <i>Défectuosités majeures: Direction</i>	167
§ 5. — <i>Défectuosités majeures: Suspension</i>	168
§ 6. — <i>Défectuosités majeures: Cadre, dessous de caisse et dispositif d'attelage</i>	169
§ 7. — <i>Défectuosités majeures: Pneus et roues</i>	170
§ 8. — <i>Défectuosités majeures: Systèmes d'alimentation en carburant, des commandes du moteur et d'échappement</i>	171

SECTION VI

**DÉFECTUOSITÉS MINEURES ET MAJEURES POUR
MOTOCYCLETTE ET CYCLOMOTEUR**

§ 1. — <i>Défectuosités mineures</i>	172
§ 2. — <i>Défectuosités majeures: Systèmes d'alimentation du carburant et des commandes du moteur</i>	173
§ 3. — <i>Défectuosités majeures: Système de freinage et d'immobilisation</i>	174
§ 4. — <i>Défectuosités majeures: Éclairage, signalisation et système électrique</i> ...	175
§ 5. — <i>Défectuosités majeures: Carrosserie, équipements et accessoires</i>	176
§ 6. — <i>Défectuosités majeures: Direction, suspension et cadre</i>	177
§ 7. — <i>Défectuosités majeures: Pneus et roues</i>	178

CHAPITRE II.1 (Abrogé).

CHAPITRE III

EXPERTISE TECHNIQUE EN VERTU DU TITRE IX.1 DU CODE

SECTION I

CHAMP D'APPLICATION.....	179
--------------------------	-----

SECTION II

MODALITÉS DE L'EXPERTISE TECHNIQUE.....	180
---	-----

SECTION III	
NORMES SUR L'EXPERTISE TECHNIQUE.....	181
SECTION IV	
VÉHICULES ROUTIERS NE POUVANT ÊTRE RECONSTRUITS.....	188
SECTION V	
DOSSIER DE RECONSTRUCTION.....	189
CHAPITRE IV	
VÉRIFICATION ET ENTRETIEN DES VÉHICULES LOURDS ET CONSERVATION DES DOCUMENTS EN VERTU DU TITRE VIII.1 DU CODE	
SECTION I (<i>Abrogée</i>)	
SECTION II	
VÉRIFICATION PAR LE CONDUCTEUR.....	191
SECTION III	
VÉRIFICATION ET ENTRETIEN PAR LE PROPRIÉTAIRE DU VÉHICULE LOURD.....	197.0.6
SECTION IV	
CONSERVATION DE RENSEIGNEMENTS ET DE DOCUMENTS PAR LE PROPRIÉTAIRE OU L'EXPLOITANT DE VÉHICULES LOURDS.....	202.1
CHAPITRE V	
VÉRIFICATIONS MÉCANIQUES EFFECTUÉES À L'EXTÉRIEUR DU QUÉBEC.....	203
CHAPITRE VI	
IDENTIFICATION DE CERTAINS VÉHICULES ROUTIERS.....	206
CHAPITRE VII	
PROGRAMME D'ENTRETIEN PRÉVENTIF TENANT LIEU DE VÉRIFICATION MÉCANIQUE EN VERTU DU CHAPITRE I.1 DU TITRE IX DU CODE	
SECTION I	
DISPOSITION GÉNÉRALE.....	208
SECTION II	
RECONNAISSANCE D'UN PROGRAMME D'ENTRETIEN PRÉVENTIF.	209
SECTION III	
OBLIGATIONS DU PROPRIÉTAIRE ASSUJETTI À UN PROGRAMME RECONNU.....	215

SECTION IV
INFRACTIONS ET RÉVOCATION..... **218**

ANNEXE I

ANNEXE II

CALENDRIER D'ENTRETIEN

ANNEXE III

LISTE 1 - VÉHICULE LOURD

ANNEXE IV

LISTE 2 - AUTOBUS

ANNEXE V

LISTE 3 - AUTOCAR

ANNEXE VI

LISTE 4 – AUTOCAR (INSPECTION AU 30 JOURS OU AU 12 000 KM)

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1. Les renvois faits dans le présent règlement doivent, à moins d'indication contraire, être lus en tenant compte des modifications qui pourront être apportées au texte des dispositions législatives et réglementaires auxquelles on fait ainsi renvoi.

D. 1483-98, a. 1.

2. Pour l'application du présent règlement, on entend par:

«autobus affecté au transport d'écoliers» : un autobus ou un minibus affecté au transport d'écoliers;

«autocar» : un autobus de conception monocoque, fabriqué dans le but de fournir un service interurbain, de banlieue ou nolisé, qui est équipé d'un compartiment à bagages sous le plancher et muni d'une suspension pneumatique, de freins pneumatiques et de régleurs de jeu automatiques de freins;

«fabricant» : un fabricant de véhicules routiers, à moins d'indication contraire;

«habitation motorisée» : un véhicule automobile aménagé de façon permanente en logement;

«remorque de chantier» : une remorque fermée servant notamment de bureau, d'entrepôt, de dortoir ou de salle de repos munie d'un timon sans pivot d'attelage;

«remorque de ferme» : un véhicule routier muni d'un timon auquel est fixé un dispositif d'attelage pouvant s'attacher à celui du véhicule remorqueur avec l'aide d'une goupille et utilisé pour le transport de bois non ouvré, de produits agricoles, de la matière ou du matériel nécessaire à leur production;

«véhicule affecté au transport d'écoliers» : un véhicule routier, autre qu'un autobus affecté au transport d'écoliers, qui peut être utilisé, à l'occasion ou à plein temps, pour le transport d'écoliers et qui est exploité par un centre de services scolaire, par une commission scolaire ou par une institution d'enseignement privé ou dans le cadre d'un contrat soit avec un centre de services scolaire ou une commission scolaire qui exerce, selon les cas, les fonctions et pouvoirs reliés au transport des élèves et prévus aux articles 291 à 299 de la Loi sur l'instruction publique (chapitre I-13.3) ou aux articles 195 et 431 à 431.8 de la Loi sur l'instruction publique pour les autochtones Cris, Inuit et Naskapis (chapitre I-14), soit avec un établissement d'enseignement privé autorisé à organiser le transport d'élèves en vertu de l'article 62 de la Loi sur l'enseignement privé (chapitre E-9.1);

«véhicule routier de service d'incendie» : un véhicule d'urgence appartenant à un service d'incendie;

D. 1483-98, a. 2; D. 623-99, a. 1; D. 1049-2010, a. 1; D. 370-2016, a. 1; D. 816-2021, a. 23.

2.1. Pour l'application du présent règlement, le poids nominal brut d'un véhicule routier est la valeur spécifiée par le fabricant comme poids d'un seul véhicule en charge sous l'appellation «poids nominal brut du véhicule», «PNBV», «gross vehicle weight rating» ou «GVWR».

Dans les cas suivants, le poids nominal brut d'un véhicule routier est la valeur établie par un ingénieur:

1° lorsqu'aucun document du fabricant n'en spécifie le poids;

2° lorsque la valeur spécifiée par le fabricant est désuète en raison des modifications qui lui ont été apportées.

Dans le cas d'un véhicule de fabrication artisanale, son poids nominal brut est la valeur établie par un ingénieur. Cependant, son poids nominal brut peut également être établi, dans le cas d'une remorque artisanale, en multipliant par 1,1 la somme de la capacité de charge de ses pneus ou, dans le cas d'une semi-remorque artisanale, en multipliant par 1,25 la somme de la capacité de charge de ses pneus.

Pour l'application du présent article, la mention d'un ingénieur vise une personne membre de l'Ordre des ingénieurs du Québec.

D. 1049-2010, a. 2; D. 883-2024, a. 1.

3. Outre les véhicules routiers énumérés à l'article 521 du Code, les véhicules routiers suivants sont soumis à la vérification mécanique:

1° les véhicules affectés au transport d'écoliers;

2° lorsque le propriétaire désire obtenir une immatriculation permettant la circulation sur un chemin public:

a) les véhicules mis au rancart;

b) les véhicules qui, durant plus de 12 mois consécutifs, ont été remisés ou n'ont plus le droit de circuler ou qui se sont retrouvés dans ces 2 situations au cours de cette période sauf ceux auxquels s'applique un programme d'entretien préventif tenant lieu de vérification mécanique obligatoire reconnu par la Société de l'assurance automobile du Québec en vertu de l'article 543.2 du Code;

c) les véhicules immatriculés hors route en vertu du Règlement sur l'immatriculation des véhicules routiers (chapitre C-24.2, r. 29), à l'exception de ceux qui ne sont pas conçus pour circuler sur un chemin public et pour lesquels le propriétaire ne peut obtenir une immatriculation permettant la circulation sur un chemin public et de ceux auxquels s'applique un programme d'entretien préventif tenant lieu de vérification mécanique obligatoire reconnu par la Société en vertu de l'article 543.2 du Code;

d) les véhicules usagés provenant de l'extérieur du Québec, sauf ceux auxquels s'applique un programme d'entretien préventif tenant lieu de vérification mécanique obligatoire reconnu par la Société en vertu de l'article 543.2 du Code et ceux acquis par une personne titulaire d'un permis de commercer à des fins de revente;

3° les dépanneuses dont le poids nominal brut est inférieur à 4 500 kg;

4° les véhicules visés par le sous-paragraphe c du paragraphe 1 du premier alinéa de l'article 20 de la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile (chapitre T-11.2) et les véhicules visés par le troisième alinéa de l'article 73 de cette loi;

5° les véhicules routiers de type militaire.

D. 1483-98, a. 3; D. 623-99, a. 2; D. 1049-2010, a. 3; D. 370-2016, a. 2; D. 1046-2020, a. 111; D. 883-2024, a. 2.

CHAPITRE II

VÉRIFICATION MÉCANIQUE

SECTION I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

4. La marque, le modèle et l'année du modèle du véhicule routier ainsi que son numéro d'identification et, le cas échéant, le numéro de sa plaque d'immatriculation doivent concorder avec les renseignements contenus au certificat d'immatriculation.

D. 1483-98, a. 4.

5. Tout équipement ou élément visé au présent chapitre doit être adéquat, c'est-à-dire approprié à sa fonction et constamment tenu en bon état de fonctionnement.

D. 1483-98, a. 5; D. 370-2016, a. 3.

SECTION II

FRÉQUENCE ET MODALITÉS DE LA VÉRIFICATION MÉCANIQUE

6. Les véhicules routiers suivants doivent être soumis à la vérification mécanique à tous les ans:

- 1° les motocyclettes et les cyclomoteurs utilisés pour l'enseignement par une école de conduite;
- 2° les véhicules d'urgence, sauf les autobus et les minibus reconnus comme véhicules d'urgence par la Société qui sont soumis à la vérification mécanique tous les 6 mois;
- 3° les véhicules soumis à la vérification mécanique en vertu du paragraphe 5 de l'article 521 du Code;
- 4° les dépanneuses dont le poids nominal brut est inférieur à 4 500 kg;
- 5° (*paragraphe abrogé*);
- 6° (*paragraphe abrogé*).

D. 1483-98, a. 6; D. 623-99, a. 3; D. 1049-2010, a. 4; L.Q. 2016, c. 22, a. 51; D. 370-2016, a. 4; N.I. 2016-12-01; D. 1046-2020, a. 112

7. Les véhicules routiers suivants doivent être soumis à la vérification mécanique à tous les 6 mois:

- 1° les véhicules utilisés pour l'enseignement par une école de conduite autres que les motocyclettes et les cyclomoteurs;
- 2° les véhicules affectés au transport d'écoliers, les autobus et les minibus sauf le minibus qui est utilisé exclusivement à des fins personnelles et qui appartient à une personne membre d'une famille d'au moins 9 personnes résidant ensemble.

D. 1483-98, a. 7; D. 1220-2004, a. 1; L.Q. 2016, c. 22, a. 52; D. 370-2016, a. 5.

7.0.1. Dans les cas de transfert de propriété d'un véhicule routier jusque-là visé par un programme d'entretien préventif en vertu de l'article 543.2 du Code, un délai de 3 mois, à compter de la date d'enregistrement du changement de propriété, est accordé pour procéder à sa vérification mécanique si, à la suite de ce transfert, il cesse d'être visé par un tel programme.

Par la suite, cette vérification est effectuée à la fréquence prévue aux articles 6 ou 7 selon le cas.

D. 370-2016, a. 6.

7.0.2. Les véhicules visés par le troisième alinéa de l'article 73 de la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile (chapitre T-11.2) sont soumis à la vérification mécanique selon la périodicité prévue par le règlement pris en vertu de cet alinéa, lorsque le kilométrage indiqué à son odomètre ou son âge, déterminé en fonction de l'année du modèle, excède les limites prévues par ce règlement.

D. 1046-2020, a. 113.

7.1. Le minibus usagé qui est utilisé exclusivement à des fins personnelles et qui appartient à une personne membre d'une famille d'au moins 9 personnes résidant ensemble doit subir une vérification mécanique avant son immatriculation.

D. 1220-2004, a. 2.

8. Le certificat de vérification mécanique doit contenir notamment les renseignements suivants:

1° le numéro du certificat:

2° la marque, le modèle, l'année, le type de véhicule routier et son poids nominal brut, s'il est de 4 500 kg ou plus;

3° le numéro d'identification du véhicule et, le cas échéant, le numéro de plaque d'immatriculation;

4° le nom du propriétaire du véhicule et le numéro d'identification du propriétaire;

5° le nom et le numéro du contrôleur routier ou du mécanicien qui a effectué la vérification mécanique, le numéro du mandataire, le cas échéant, l'adresse ou le lieu de la vérification ainsi que sa date;

6° le résultat de la vérification mécanique ainsi que la signature de la personne qui a effectué cette vérification;

7° la nature des déficiences ainsi que leur classification comme déficiences mineures ou majeures;

8° l'avis au propriétaire dans le cas où le véhicule présente des déficiences mineures ou majeures;

9° l'attestation, le cas échéant, que le véhicule est conforme au Code à la suite de la vérification des documents ou de l'équipement du véhicule.

D. 1483-98, a. 8; D. 1049-2010, a. 5; D. 370-2016, a. 7.

9. Lorsque le certificat de vérification mécanique indique que le véhicule routier est conforme au Code, la vignette de conformité apposée conformément à l'article 529 du Code contient notamment les renseignements suivants:

1° le numéro de la vignette;

2° le début et la fin de la période de validité exprimés en mois et en année, le cas échéant.

D. 1483-98, a. 9.

10. La vignette de conformité est valide jusqu'au terme fixé pour la vérification mécanique du véhicule conformément aux articles 6 et 7.

D. 1483-98, a. 10.

SECTION III

NORMES DE SÉCURITÉ ET DE VÉRIFICATION MÉCANIQUE DES VÉHICULES ROUTIERS

§ 1. — *Dispositions générales*

11. Les dispositions de la présente section s'appliquent à tout véhicule routier autre qu'un cyclomoteur et une motocyclette, sous réserve des articles 12 à 14 qui leur sont applicables.

D. 1483-98, a. 11; D. 623-99, a. 4; D. 370-2016, a. 8.

12. Avant d'être autorisés à circuler sur un chemin public, les véhicules routiers suivants doivent être soumis à la vérification mécanique et être munis de la vignette de conformité suivant les dispositions du Code et celles du présent règlement:

1° les véhicules auxquels ont été apportées des modifications visées à l'article 214 du Code et ceux de fabrication artisanale;

2° les véhicules accidentés reconstruits visés au titre IX.1 du Code;

3° les véhicules mis au rancart;

4° les véhicules qui, durant plus de 12 mois consécutifs, ont été remisés ou n'ont plus le droit de circuler ou qui se sont retrouvés dans ces 2 situations au cours de cette période, sauf ceux auxquels s'applique un programme d'entretien préventif tenant lieu de vérification mécanique obligatoire reconnu par la Société en vertu de l'article 543.2 du Code;

5° les véhicules immatriculés hors route en vertu du Règlement sur l'immatriculation des véhicules routiers (chapitre C-24.2, r. 29) à l'exception de ceux qui ne sont pas conçus pour circuler sur un chemin public et de ceux auxquels s'applique un programme d'entretien préventif tenant lieu de vérification mécanique obligatoire reconnu par la Société en vertu de l'article 543.2 du Code;

6° les véhicules usagés provenant de l'extérieur du Québec dont le propriétaire demande l'immatriculation pour circuler sur un chemin public, sauf ceux auxquels s'applique un programme d'entretien préventif tenant lieu de vérification mécanique obligatoire reconnu par la Société en vertu de l'article 543.2 du Code et ceux acquis par une personne titulaire d'un permis de commercer à des fins de revente;

7° les véhicules routiers de type militaire.

D. 1483-98, a. 12; D. 370-2016, a. 9; D. 883-2024, a. 3.

13. L'expertise technique des véhicules routiers accidentés et reconstruits doit avoir été effectuée préalablement à la vérification mécanique et à leur utilisation.

D. 1483-98, a. 13.

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

D. 370-2016, a. 10; D. 883-2024, a. 4.

13.2. Les véhicules routiers de type militaire doivent avoir la même configuration que celle d'un véhicule destiné à circuler sur un chemin public.

Sans préjudice des autres dispositions du titre VI du Code et des dispositions du présent règlement, les véhicules routiers de type militaire sont exemptés de l'application des dispositions de l'article 212 du Code dans la mesure où ces dernières concernent l'obligation pour les véhicules routiers d'être munis de tout accessoire et équipement qu'une loi ou un règlement en vigueur au Québec oblige un fabricant à apposer.

D. 883-2024, a. 5.

14. La vérification mécanique d'un véhicule-outil s'effectue en utilisant les normes du fabricant.

D. 1483-98, a. 14.

§ 2. — *Dispositifs d'éclairage et signaux d'avertissement*

15. Tous les phares, feux, réflecteurs et matériaux réfléchissants requis par le Code doivent être présents, conformes aux normes du fabricant et être solidement fixés aux endroits prévus. Ces phares, feux de même que les lampes témoins doivent, lorsqu'ils sont sur un circuit électrique, s'allumer avec l'intensité prévue par le fabricant si l'interrupteur du circuit électrique est actionné. Toutefois, dans le cas d'un phare utilisant des diodes électroluminescentes, 100% de celles-ci doivent fonctionner et dans le cas d'un feu utilisant des diodes électroluminescentes, plus de 75% de celles-ci doivent fonctionner.

Malgré le premier alinéa, les phares, feux et réflecteurs d'un véhicule routier de type militaire n'ont pas à être conformes aux normes du fabricant. Cependant, ils doivent être conformes aux normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada prévues par la Loi sur la sécurité automobile (L.C. 1993, c. 16) applicables à la date de fabrication de ce véhicule ou à la norme J759 de la SAE International. Dans ce dernier cas, les phares et les feux doivent s'allumer avec l'intensité prévue par leur fabricant.

Les dispositions prévues au premier alinéa s'appliquent également aux feux jaunes d'avertissement alternatifs dont est équipé un autobus affecté au transport d'écoliers.

D. 1483-98, a. 15; D. 370-2016, a. 11; D. 883-2024, a. 6.

16. Le fonctionnement d'un circuit électrique ne doit pas perturber celui d'un autre circuit.

D. 1483-98, a. 16.

17. Aucun câble électrique, fiche, raccord, interrupteur ou prise de courant ne doit être cassé, éraillé, fissuré, corrodé ou usé au point de nuire au bon fonctionnement de l'élément qui y est rattaché. Chaque élément doit être solidement retenu à son point de fixation. De plus, les câbles électriques non reliés à la masse doivent être recouverts d'une gaine protectrice et isolante.

D. 1483-98, a. 17; D. 370-2016, a. 12.

18. Les réflecteurs ou les lentilles doivent être installés correctement aux endroits prévus et ils ne doivent pas manquer, être cassés, endommagés de façon à permettre l'infiltration d'eau, décolorés, peints ou de la mauvaise couleur.

D. 1483-98, a. 18; D. 370-2016, a. 13.

19. Les feux de jour prévus par le fabricant doivent être présents et adéquats.

D. 1483-98, a. 19; D. 370-2016, a. 14.

19.1. Un véhicule routier de type militaire fabriqué après le 1^{er} décembre 1989 doit être muni de feux de jour. Aux fins de l'application de l'article 19, ces feux de jour sont réputés avoir été prévus par le fabricant.

D. 883-2024, a. 7.

20. L'alignement des phares doit satisfaire aux normes du fabricant. Dans le cas d'un véhicule routier de type militaire, l'alignement des phares doit satisfaire aux normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada prévues par la Loi sur la sécurité automobile (L.C. 1993, c. 16).

D. 1483-98, a. 20; D. 883-2024, a. 8.

21. Les trappes de phares escamotables et les couvre-phares doivent s'effacer totalement en position d'ouverture et demeurer bloqués dans cette position lorsque les phares sont allumés.

D. 1483-98, a. 21.

22. Toutes les lumières d'éclairage du tableau de bord doivent pouvoir s'allumer en tout temps.

D. 1483-98, a. 22.

22.1. Un véhicule routier de type militaire doit être muni d'un dispositif d'éclairage du tableau de bord permettant un éclairage suffisant de l'indicateur de vitesse.

D. 883-2024, a. 9.

23. L'allée centrale, les marches de l'entrée et de la sortie et l'espace d'embarquement de tout autobus ou minibus doivent pouvoir être éclairés en tout temps.

D. 1483-98, a. 23.

24. Aucun dispositif ou matière monté ou apposé sur le véhicule routier, sur le phare, le feu ou la lentille ne doit masquer la lumière du phare ou du feu ou en réduire l'intensité.

D. 1483-98, a. 24.

25. Un véhicule routier de type militaire doit être muni d'une lampe témoin de feux de changement de direction.

D. 1483-98, a. 25; D. 370-2016, a. 15; D. 883-2024, a. 10.

25.1. Un véhicule routier de type militaire doit être muni d'un témoin lumineux du frein de stationnement. Il doit aussi être muni d'un témoin lumineux ou d'un avertisseur sonore, lumineux ou visuel, indiquant une anomalie du système de freinage.

D. 883-2024, a. 10.

§ 3. — *Systèmes de freinage et d'immobilisation*

26. Le système de freinage de service prévu par le fabricant sur l'essieu relié à la direction doit être présent et adéquat.

D. 1483-98, a. 26; D. 370-2016, a. 16.

27. Tout camion-tracteur fabriqué après le 7 mai 1993 doit être muni de freins de service sur l'essieu relié à la direction.

D. 1483-98, a. 27; D. 370-2016, a. 17.

28. *(Abrogé).*

D. 1483-98, a. 28; D. 370-2016, a. 18.

29. Les éléments suivants d'un système de freinage doivent être vérifiés: les freins de service, de stationnement et d'urgence ainsi que leurs éléments électriques, pneumatiques, hydrauliques ou à dépression et les circuits de commande de freinage.

De plus, l'examen de l'état de fonctionnement des réservoirs, des cylindres, des robinets, des raccords, des colliers, des fixations, du filtre à air et des canalisations doit être effectué.

D. 1483-98, a. 29; D. 370-2016, a. 19.

30. Les éléments suivants du système de freinage de service doivent être conformes aux normes suivantes:

1° toutes les pièces de chaque frein doivent être adéquates, solidement fixées et aucune ne doit manquer, ni être grippée ou présenter des signes de détérioration nuisant à leur efficacité;

2° toutes les pièces autres que celles visées au paragraphe 1 doivent être adéquates, solidement fixées et aucune ne doit manquer, ni être grippée ou présenter des signes de détérioration nuisant à leur efficacité;

3° avec ou sans application des freins, il ne doit y avoir aucune fuite de liquide de frein, ni perte de dépression quand la dépression est au maximum;

4° les canalisations et les raccords doivent être adéquats, ne pas être écrasés, vrillés, pincés, entamés ou fendillés au point d'exposer la toile de renforcement, usés ou corrodés excessivement, renflés, cassés ou soudés et les fixations doivent être serrées de façon à empêcher les canalisations de vibrer ou de frotter sur les parties adjacentes;

5° le maître-cylindre doit être solidement fixé, ne pas présenter de fuites internes ou externes et son réservoir doit être muni d'un couvercle; de plus, le niveau de liquide de frein ne doit jamais être sous le niveau minimal indiqué par le fabricant ou, à défaut d'indication, à plus de 12,5 mm au-dessous du col de l'orifice de remplissage;

6° le filtre du compresseur à air ou du système de dépression doit être présent et ne doit pas être encrassé au point de diminuer le rendement du système de freinage;

7° la pédale de frein doit être antidérapante, solidement fixée à son axe de rotation, correctement alignée et sans friction excessive dans son déplacement;

8° le système anti-blocage des freins dont est muni un véhicule routier lors de sa fabrication doit être présent et adéquat et le témoin lumineux doit s'éteindre dans le délai prévu par le fabricant;

9° les éléments externes du frein de stationnement ne doivent pas être usés au point de nuire à son bon fonctionnement, ni être manquants, désalignés, saisis, cassés ou fissurés;

10° le dispositif de commande d'un système de freinage électrique doit permettre le freinage sur le véhicule routier remorqué; les câbles et les raccords électriques ne doivent pas être usés au point de nuire au bon fonctionnement des freins ou de produire un court-circuit, ni être manquants, court-circuités, cassés, brisés, éraillés ou fissurés et ils doivent être solidement fixés à leur point d'attache ou de connexion; de plus, le circuit électrique des freins doit être indépendant de tout autre circuit et l'attelage ne doit pas servir de connexion à la masse;

11° le compresseur d'air d'un système à commande entièrement pneumatique ou à commande hydraulique assistée par air ou la pompe à dépression doit être solidement fixé et, s'il est entraîné par une courroie, cette dernière doit être exempte de coupure et maintenue à la tension déterminée par le fabricant;

12° si le véhicule routier est muni d'un manomètre indiquant la pression d'air ou la dépression, il doit être adéquat;

13° le réservoir d'air d'un système à commande entièrement pneumatique ou à commande hydraulique assistée par air doit être adéquat, solidement fixé et ne pas présenter de fissures, de corrosion excessive ou de soudures autres que celles effectuées par le fabricant.

D. 1483-98, a. 30; D. 370-2016, a. 20.

31. Les éléments internes des freins doivent satisfaire aux normes suivantes lors du démontage de la roue, du tambour ou du pare-poussière ou lors d'une vérification par les orifices d'inspection:

1° aucun élément mécanique du frein de service, du frein de stationnement ou d'urgence ne doit manquer, être usé au point de nuire à leur bon fonctionnement ou inopérant, désaligné, installé incorrectement, mal fixé, cassé, fissuré, grippé, détendu, affaibli, déformé, non-raccordé ou endommagé;

2° les garnitures de frein collées doivent avoir une épaisseur d'au moins 1,6 mm pour un système de freinage hydraulique ou électrique et d'au moins 5 mm pour un système de freinage pneumatique; de plus, les garnitures rivetées doivent avoir une épaisseur d'au moins 4,8 mm sur l'essieu relié à la direction et 8 mm sur les autres essieux ou 1 mm au-dessus des rivets, les garnitures boulonnées, d'au moins 8 mm ou 1 mm au-dessus des pièces de fixation, les garnitures du frein de stationnement, d'au moins 1,6 mm si elles sont distinctes de celles du frein de service et ces mesures sont prises à l'endroit le plus mince excluant la partie chanfreinée;

3° les garnitures ne doivent en aucun point être décollées de leur segment, cassées, contaminées par l'huile ou la graisse, fissurées d'une profondeur supérieure à la moitié de l'épaisseur résiduelle, usées d'une façon extrêmement inégale; de plus, les garnitures doivent être solidement fixées au segment et aucun boulon ou rivet ne doit manquer, être lâche ou en contact avec la surface de frottement du tambour ou du disque;

4° les garnitures de frein doivent être ajustées selon les normes du fabricant ou de façon à ce que le jeu entre les garnitures et le tambour, le cas échéant, soit réduit à son minimum sans créer de frottement lorsque les freins sont relâchés; dans le cas de freins à disque, les garnitures de frein doivent être ajustées selon les normes du fabricant ou de façon à ce que le jeu entre les garnitures et le disque, le cas échéant, soit réduit à son minimum sans créer de résistance anormale lorsque les freins sont relâchés;

5° l'indicateur d'usure ne doit pas être en contact avec le tambour ou le disque;

6° les pistons d'un système de freinage à commande hydraulique doivent se déplacer lorsqu'est appliquée une légère pression sur la pédale de frein et il ne doit y avoir aucune fuite de liquide autour des pistons, aux canalisations et aux raccords;

7° seules des fissures superficielles de surface causées par la chaleur peuvent être présentes et s'étendre jusqu'au bord extérieur de la surface de frottement du tambour ou du disque et il ne doit y avoir aucune fissure sur les autres parties du tambour ou du disque;

8° un tambour de frein ne doit avoir en aucun point un diamètre intérieur supérieur à la cote inscrite par le fabricant ou, à défaut de cette cote, à 1,5 mm au-dessus du diamètre original dans le cas d'un véhicule de promenade, à 2,3 mm au-dessus du diamètre original de 356 mm ou moins, à 3 mm au-dessus du diamètre original s'il est supérieur à 356 mm;

9° un tambour de frein ne doit pas présenter d'indication de surchauffe ou de contamination par l'huile ou la graisse sur la surface de frottement, de rainure dont la profondeur augmente le diamètre intérieur au-delà de la valeur maximale fixée au paragraphe 8, ni de surface de friction inégale ou ovalisée de plus de 0,25 mm pour un tambour d'un diamètre de 280 mm ou moins ou de plus de 0,63 mm pour tout autre diamètre;

10° un disque de frein ne doit pas avoir une épaisseur inférieure à la valeur inscrite sur le disque ou à celle du fabricant, de rainure dont la profondeur réduit l'épaisseur en-deçà de ces valeurs, ni de déviation latérale excédant 0,13 mm pour un disque d'un diamètre de 380 mm ou moins ou excédant 0,25 mm pour tout autre diamètre de plus, la surface de frottement ne doit pas être contaminée par l'huile ou la graisse;

11° l'étrier ne doit pas être saisi, fissuré, cassé, mal fixé, installé incorrectement ou présenter de fuites;

12° les électro-aimants d'un système de freinage électrique doivent être présents, adéquats et solidement fixés.

D. 1483-98, a. 31; D. 370-2016, a. 21.

32. Lorsqu'un essai dynamique est effectué pour vérifier l'efficacité du frein de service, cet essai doit avoir lieu sur une aire possédant un bon revêtement bitumineux ou en béton, sec, propre et sans huile ou graisse et en utilisant des pneus gonflés à la pression déterminée par le fabricant. Si cet essai dynamique s'effectue par la méthode de décélération ou de mesurage de la distance de freinage, le véhicule routier doit être conduit sans charge à une vitesse de 30 km/h et doit pouvoir freiner de façon à atteindre le maximum de décélération sans blocage des roues. Lors du freinage, le véhicule centré dans une voie de 3,7 m de large ne doit pas être

déporté vers la gauche ou la droite de façon à dépasser les limites de cette voie; cet essai doit s'effectuer sans apporter de correction de trajectoire par le volant.

Par la méthode de décélération, une décélération moyenne d'au moins 6 mètres par seconde carrée doit être mesurée pour un véhicule d'un poids nominal brut inférieur à 4 500 kg alors que par la méthode de mesurage de la distance de freinage, la distance mesurée ne doit pas excéder 5,8 m pour un véhicule d'un poids nominal brut inférieur à 4 500 kg.

Lorsque le frein est relâché, chaque roue doit pouvoir tourner librement et aucun élément du système de freinage ne doit être endommagé.

D. 1483-98, a. 32; D. 1049-2010, a. 6; D. 370-2016, a. 22.

33. La vérification du frein de service à l'aide d'un dynamomètre ne doit révéler aucune défectuosité du système de freinage et l'écart entre les mesures obtenues aux roues d'un même essieu doit être inférieur à 20% de la mesure la plus élevée.

La somme des forces de freinage de l'ensemble des roues doit être supérieure à 60% de la masse nette du véhicule routier ayant un poids nominal brut inférieur à 4 500 kg et à 50% de la masse nette du véhicule ayant un poids nominal brut de 4 500 kg ou plus.

Lorsque le frein est relâché, chaque roue doit pouvoir tourner librement et aucun élément du système de freinage ne doit être endommagé.

D. 1483-98, a. 33; D. 1049-2010, a. 7.

34. Lors de l'application d'une force sur la pédale du frein de service, une résistance de rotation sur chaque roue doit être perçue.

D. 1483-98, a. 34.

35. Lorsqu'un dispositif de freinage de service est à commande hydraulique, le témoin lumineux doit s'allumer uniquement lorsque la clé de contact est à la position marche alors que le moteur est arrêté ou à la position démarrage et que le frein de stationnement est relâché s'il y est relié.

Lors de l'application d'une force sur la pédale de frein d'environ 550 newtons pendant une minute alors que le moteur est en marche, la pédale ne doit pas descendre, le témoin lumineux ne doit pas s'allumer et la course de la pédale ne doit pas excéder 65% de la course totale possible. Cependant, si le véhicule routier est muni d'un système d'assistance hydraulique, la force appliquée sur la pédale lors de cet essai ne doit pas excéder environ 265 newtons.

D. 1483-98, a. 35.

36. Lorsqu'un véhicule routier est muni d'un système de freinage de service hydraulique avec assistance hydraulique, pneumatique ou à dépression ou d'un système d'assistance hydraulique secondé d'une pompe hydraulique électrique, l'évacuation de la réserve de puissance doit pouvoir s'effectuer en appuyant plusieurs fois sur la pédale après avoir arrêté le moteur. Par la suite, la pédale doit descendre légèrement sous le pied après avoir appuyé modérément (environ 90 newtons) sur celle-ci en mettant le moteur en marche et, dans le cas d'un système d'assistance hydraulique, le moteur électrique doit se mettre en marche lorsque la clé de contact est à la position marche alors que le moteur est arrêté.

D. 1483-98, a. 36.

37. Un système d'assistance par dépression doit avoir une réserve suffisante pour permettre 3 applications assistées de frein de service lorsque le moteur est arrêté. Si ce système est muni d'un avertisseur lumineux ou sonore, celui-ci doit fonctionner lorsque la dépression est inférieure à 2 kPa.

En l'absence de manomètre, la dépression doit être suffisante pour permettre un freinage avec assistance lorsque l'avertisseur se déclenche.

Une pompe à dépression doit être en mesure de fournir et maintenir un minimum de 4,5 kPa de dépression.

D. 1483-98, a. 37.

38. Lorsqu'un véhicule routier est muni d'un système de freinage de service à commande entièrement pneumatique, ce système doit être conforme aux normes suivantes:

0.1° le système de freinage de service ne doit présenter aucune fuite d'air audible, que les freins soient ou non appliqués;

1° le compresseur doit être en mesure d'élever la pression d'air dans le système de 350 à 620 kPa en moins de 3 minutes lorsque le moteur tourne à un régime moyen n'excédant pas 1 200 révolutions par minute;

2° le régulateur de pression doit avoir enclenché le fonctionnement du compresseur avant que la pression d'air du système n'ait atteint 550 kPa et en arrêter le fonctionnement lorsque la pression d'air se situe entre 805 et 945 kPa;

3° l'avertisseur sonore, lumineux ou visuel de basse pression dont est muni le véhicule doit fonctionner lorsque la pression d'air du système est inférieure à 380 kPa; lorsqu'un véhicule est à la fois muni d'un avertisseur visuel et lumineux, l'un d'eux doit fonctionner pour indiquer cette pression d'air;

4° (*paragraphe abrogé*);

5° le robinet de purge ainsi que le clapet de non-retour de chaque réservoir d'air doivent être présents et adéquats;

6° les soupapes d'échappement rapide et de relais doivent être solidement fixées et évacuer l'air rapidement par les orifices prévus par le fabricant;

7° pour un camion-tracteur, la valve de protection et la valve d'alimentation d'air de la remorque ou de la semi-remorque doivent être présentes et fonctionner de manière à éviter la perte complète de l'air du système du camion-tracteur dans l'éventualité où les canalisations d'air entre le camion-tracteur et la remorque ou la semi-remorque se brisent ou se séparent; dans un tel cas, ces soupapes doivent maintenir un minimum de 420 kPa de pression d'air dans le système du camion-tracteur;

8° les cylindres de freins, les récepteurs de freinage ou les leviers de frein installés sur le même essieu doivent être du même type et de même dimension, être solidement fixés et aucun de leurs éléments ou pièces connexes ne doit être corrodé ou usé de façon à en réduire la résistance ou au point de nuire à leur bon fonctionnement, ni être manquante, endommagée, fissurée, cassée ou de capacité ou de qualité inférieure à celle prescrite par le fabricant;

9° la course de la tige de commande du récepteur de freinage ne doit pas excéder la valeur maximale d'ajustement prévue par le fabricant lorsque la pression d'air dans le récepteur est maintenue à environ 650 kPa et la variation de la course des tiges de commande sur un même essieu ne doit pas excéder 6,4 mm;

10° pour un véhicule d'une seule unité, la pression d'air ne doit pas baisser de plus de 20 kPa en une minute lorsque le frein de service est appliqué à fond alors que la pression d'air est au maximum, que le moteur est arrêté et que le frein de stationnement est relâché;

11° pour un ensemble de véhicules routiers, lorsque la pression d'air est à son maximum, que le moteur est arrêté et que le frein de stationnement est relâché, la pression d'air ne doit pas baisser, en une minute, de plus de 28 kPa pour un camion-tracteur attelé à une remorque ou à une semi-remorque et de plus de 35 kPa pour un camion-tracteur accouplé à 2 semi-remorques ou à une semi-remorque et une remorque avec le frein de service appliqué à fond;

12° le déplacement radial entre l'arbre à cames et ses coussinets ne doit pas excéder 2,1 mm et la position du centre du rouleau sur la came ne doit pas être à plus de 120 degrés de la partie la plus basse de la came lorsque les garnitures de frein touchent le tambour.

D. 1483-98, a. 38; D. 370-2016, a. 23.

39. Les freins de stationnement, d'urgence ou de travail d'un véhicule routier doivent être conformes aux normes suivantes:

1° le mécanisme d'application du frein de stationnement doit être serré et desserré afin d'assurer le libre fonctionnement des câbles et du mécanisme; de plus, le témoin lumineux doit s'allumer lorsque le frein est appliqué et s'éteindre lorsqu'il est relâché;

2° les freins de stationnement, d'urgence ou de travail doivent empêcher le véhicule de se déplacer lorsqu'ils sont appliqués à fond sur une surface plane, que le levier de vitesse est en position de marche avant pour une transmission automatique ou dans le rapport le plus élevé permettant un départ normal en position de marche avant pour une transmission manuelle et qu'une tentative délicate de faire avancer le véhicule est effectuée; de plus, les roues doivent être totalement libres de tourner lorsque le frein est relâché;

3° pour une remorque ou un diablo munis d'un système de freinage à commande entièrement pneumatique, les freins doivent s'appliquer à fond lorsque la pression du circuit d'alimentation est réduite à zéro et les freins doivent se relâcher complètement lorsque la pression normale dans le circuit est rétablie;

4° le frein de travail doit être muni d'un accumulateur de pression, d'un avertisseur sonore de basse pression et d'un limiteur de pression adéquats.

D. 1483-98, a. 39; D. 370-2016, a. 24.

40. Tout véhicule lourd construit après le 31 mai 1996 et toute semi-remorque d'une longueur supérieure à 15,5 m et d'au plus 16,2 m équipés d'un système de freinage pneumatique doivent être munis de leviers de freins à réglage automatique agissant sur chacune des roues.

D. 1483-98, a. 40; D. 370-2016, a. 25.

§ 4. — *Carrosserie*

41. Tous les éléments fixes de la carrosserie prévus par le fabricant doivent être présents et solidement fixés.

Tous les accessoires et les équipements auxiliaires doivent également être solidement fixés et, lorsqu'ils sont requis en vertu du Code, être présents et en bon état de fonctionnement.

Les garde-boue requis en vertu de l'article 272 du Code doivent être présents et conformes aux spécifications mentionnées à cet article et à l'article 273 de ce Code.

D. 1483-98, a. 41; D. 370-2016, a. 26.

42. Aucune partie du véhicule routier ne doit présenter d'arête vive ou de saillie pouvant constituer un risque.

D. 1483-98, a. 42.

43. Les pare-chocs et leurs supports prévus par le fabricant doivent être présents, avoir la même dimension et être du même matériel que ceux prévus par le fabricant.

D. 1483-98, a. 43.

44. Une semi-remorque d'une longueur supérieure à 15,5 m et d'au plus 16,2 m ainsi que la dernière semi-remorque, fabriquée après le 16 juin 1997, d'un train double de type B d'une longueur de plus de 23 m sans excéder 25 m ainsi que les remorques ou semi-remorques ayant un poids nominal brut (PNBV) de 4 536 kg ou plus et fabriquées depuis le 23 septembre 2005 doivent être munies de pare-chocs qui doivent:

1° être constitués d'une poutre rigide installée horizontalement et fixée solidement à la remorque de façon à empêcher un véhicule routier de glisser sous la remorque;

2° se prolonger à un maximum de 0,1 m à l'intérieur de chaque côté de la remorque;

3° se situer à au plus 0,3 m de l'arrière de la remorque et aussi près de l'arrière que possible;

4° se situer à au plus 0,56 m par rapport au sol.

Cependant, le pare-chocs n'est pas obligatoire à la condition que la distance entre les pneus de l'essieu arrière et l'extrémité arrière de la semi-remorque soit inférieure à 0,3 m ou que la hauteur du bas de la structure à l'arrière de la semi-remorque soit inférieure à 0,56 m par rapport au sol.

D. 1483-98, a. 44; D. 370-2016, a. 27.

45. Les portières de l'habitacle ou toute autre porte donnant accès à l'extérieur du véhicule routier doivent être solidement fixées, s'enclencher ou être maintenues fermées par un dispositif pneumatique lorsqu'elles sont fermées et s'ouvrir sans difficulté de l'intérieur et de l'extérieur lorsqu'un mécanisme a été prévu à cet effet; de plus, aucune charnière ne doit manquer, être fissurée, cassée ou grippée.

D. 1483-98, a. 45; D. 370-2016, a. 28.

46. La porte donnant accès à un espace de chargement ou à un compartiment auxiliaire doit être adéquate, solidement fixée au véhicule routier et munie d'un dispositif empêchant son ouverture lorsque le véhicule est en mouvement et empêchant sa fermeture lorsqu'elle doit demeurer ouverte, si un mécanisme est prévu à cet effet.

D. 1483-98, a. 46.

47. (*Abrogé*).

D. 1483-98, a. 47; D. 370-2016, a. 29.

48. Le dispositif de verrouillage et de retenue du capot et le crochet de sécurité doivent être adéquats et solidement fixés. Les charnières doivent être solidement fixées au véhicule routier et au capot et elles ne doivent pas être cassées, ni fissurées.

D. 1483-98, a. 48.

49. Le système de verrouillage et de retenue d'une cabine basculante doit être adéquat et aucun élément ne doit manquer, fonctionner incorrectement, ni être cassé ou fissuré.

D. 1483-98, a. 49.

50. Les sièges ou les banquettes doivent être adéquats, solidement fixés et, lorsqu'ils sont réglables, ils doivent pouvoir se déplacer et demeurer dans la position choisie. Le coussin et le dossier doivent être solidement fixés et l'appui-tête, si le véhicule routier en est muni lors de sa fabrication, doit être présent et adéquat. De plus, le recouvrement des coussins des sièges d'un autobus, d'un minibus ou d'un autocar ne doit pas être déchiré sur une longueur de plus de 75 mm, une superficie de plus de 6 400 mm² ou une profondeur de plus de 6,5 mm.

D. 1483-98, a. 50; D. 370-2016, a. 30.

51. Le plancher et les marches de l'habitacle doivent être sans fissure, gauchissement ou perforation et il ne doit y avoir aucune ouverture pouvant présenter un danger pour les occupants du véhicule routier.

De plus, ni le plancher, ni les parois de l'espace de chargement ne doivent permettre au chargement de s'échapper.

D. 1483-98, a. 51; D. 370-2016, a. 31.

52. Tout autobus ou minibus doit être conforme aux normes suivantes:

1° l'avertisseur sonore ou lumineux d'une porte doit être adéquat;

2° les joints d'étanchéité flexibles installés sur le rebord des portières par le fabricant ne doivent pas manquer, ni être déchirés ou détachés.

D. 1483-98, a. 52.

53. Tout autobus ou minibus équipé d'une porte de sortie à mécanisme d'ouverture automatique contrôlé par le conducteur doit être conforme aux normes suivantes:

1° un système automatique d'ouverture des portes commandé par un dispositif sensible incorporé à un portillon, un marche-pied, un rebord de porte sensible ou un système de détection de présence doit être adéquat;

2° si ce système est en position de fermeture, la porte de sortie doit demeurer fermée si quelqu'un tente de l'ouvrir en la poussant modérément et, dans un tel cas, l'avertisseur sonore ou lumineux doit se déclencher;

3° si ce système est en position d'ouverture, le mécanisme d'enclenchement du frein et de l'accélérateur doit automatiquement bloquer les freins arrière et simultanément empêcher le dispositif d'accélération d'excéder le régime au ralenti du moteur jusqu'à ce que le contrôle soit placé à la position de fermeture et que la porte se soit refermée;

4° lorsqu'un dispositif sensible est incorporé aux parties latérales de la porte de sortie, une pression manuelle exercée sur le bord de chacun des battants de la porte partiellement fermée doit ouvrir celle-ci, mettre en action le système d'enclenchement frein-accélérateur et déclencher l'avertisseur sonore ou lumineux jusqu'à ce que le contrôle de la porte soit en position de fermeture et que la porte se soit refermée.

D. 1483-98, a. 53.

54. Tout autobus ou minibus, autre que celui utilisé comme fourgon cellulaire, doit être conforme aux normes suivantes:

1° le passage vers les sorties de secours doit être libre de tout obstacle et, s'il s'agit d'un véhicule routier équipé de dispositifs d'immobilisation de fauteuils roulants, il doit permettre leur circulation;

2° la fenêtre de secours doit être solidement fixée sur ses charnières;

3° le mécanisme d'ouverture et de fermeture de la fenêtre de secours doit permettre d'ouvrir et de fermer la fenêtre sans difficulté de l'intérieur et, s'il est conçu à cet effet, de l'extérieur, et l'avertisseur sonore ou lumineux du mécanisme doit être adéquat;

4° le panneau de la sortie de secours par le toit doit s'ouvrir facilement et adéquatement vers l'extérieur;

5° la signalisation prévue par le fabricant relative aux sorties de secours doit être présente et lisible.

D. 1483-98, a. 54.

55. Tout autobus ou minibus qui transporte des personnes handicapées doit être conforme aux normes suivantes:

1° le dispositif d'immobilisation des fauteuils roulants doit être adéquat, ne présenter aucune détérioration et être solidement fixé au véhicule routier;

2° la plate-forme élévatrice doit être solidement fixée au véhicule routier, répondre adéquatement aux commandes du mécanisme de contrôle et fonctionner sans secousse;

3° la rampe d'accès doit être solidement fixée au véhicule routier en tout temps et être adéquate sauf si elle est désactivée;

4° les systèmes d'alarme et de verrouillage associés à un dispositif d'accessibilité doivent être présents et adéquats, sauf si la rampe d'accès est désactivée.

D. 1483-98, a. 55; D. 370-2016, a. 32.

56. Tout autobus ou minibus doit être conforme aux normes suivantes:

1° le recouvrement du plancher et des marches de l'entrée ne doit pas être fissuré, décollé ou usé au point de présenter un risque de trébucher;

2° les tiges verticales, les barres horizontales, les poignées d'appui et les panneaux protecteurs doivent être solidement fixés;

3° l'habitacle doit être exempt de toute saillie qui risque de blesser les occupants;

4° le matériau destiné à absorber les chocs prévu par le fabricant sur les tiges verticales, les barres horizontales, les panneaux protecteurs ou sur les banquettes doit être présent et adéquat;

5° le compartiment à bagages ou le porte-bagages doivent être solidement fixés et aucun de leurs éléments ne doit être manquant, être brisé ou détérioré.

D. 1483-98, a. 56; D. 370-2016, a. 33.

57. La suspension pneumatique des cabines de camion ne doit pas présenter de fuite ou permettre une dénivellation longitudinale ou transversale de la cabine. De plus, les amortisseurs prévus par le fabricant doivent être présents, adéquats, solidement fixés et ne pas présenter de fuite pouvant nuire à leur rendement.

D. 1483-98, a. 57.

§ 5. — *Vitrage*

58. Les vitres d'un véhicule automobile doivent être de verre de sécurité conforme aux normes prescrites au Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (C.R.C., c. 1038). De plus, une vitre ne doit pas présenter d'arête, être manquante ou mal fixée.

Toutefois, les vitres d'un véhicule routier de type militaire n'ont pas à porter la marque exigée en vertu de ce règlement.

D. 1483-98, a. 58; D. 370-2016, a. 34; D. 883-2024, a. 11.

59. Le pare-brise ne doit pas être terni, brouillé, brisé de façon à nuire à la visibilité de la route ou de la signalisation par le conducteur. De plus, aucun objet ou vignette pouvant nuire à la visibilité ne doit y être suspendu ou apposé.

D. 1483-98, a. 59.

60. Le pare-brise ne doit pas comporter d'intersection de fissures ou d'éclat de plus de 12 mm de diamètre sur la surface couverte par les essuie-glaces excluant la surface sous le miroir intérieur ainsi qu'une bande de 75 mm en haut et en bas du pare-brise.

D. 1483-98, a. 60.

61. S'il y a perte de transparence du pare-brise, elle ne doit pas excéder 10% de sa surface totale et elle ne doit pas se trouver dans la partie couverte par les essuie-glaces.

D. 1483-98, a. 61.

62. Les vitres latérales situées de chaque côté du poste de conduite et, dans le cas d'un autobus affecté au transport d'écoliers, celles situées immédiatement derrière ce poste, ainsi que la lunette arrière ne doivent pas être ternies, brouillées, craquelées, fissurées ou obstruées de façon à nuire à la visibilité de la route ou de la signalisation par le conducteur.

D. 1483-98, a. 62; D. 370-2016, a. 35.

62.1. Les 2 premières fenêtres situées de chaque côté de l'autobus affecté au transport d'écoliers ayant un poids nominal brut de 4 536 kg ou plus doivent être conformes au Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves (chapitre T-12, r. 17).

D. 370-2016, a. 36.

63. Aucune matière ayant la propriété d'un miroir ne doit être apposée ou vaporisée sur une vitre d'un véhicule routier.

D. 1483-98, a. 63.

64. Aucune matière assombrissante ou opaque ne doit être apposée ou vaporisée sur le pare-brise. Une bande d'au plus 15 cm de large peut cependant être placée sur la partie supérieure du pare-brise.

Les vitres latérales situées de chaque côté du poste de conduite doivent laisser passer la lumière à 70% ou plus lorsque mesurée à l'aide d'un photomètre.

L'attestation de vérification photométrique doit contenir notamment les renseignements suivants:

1° le numéro de l'attestation;

2° la marque, le modèle, l'année et le type de véhicule routier ainsi que sa masse nette et le kilométrage indiqué à l'odomètre;

3° le numéro d'identification du véhicule, le numéro de sa plaque d'immatriculation et le nom de l'autorité administrative qui a délivré l'immatriculation;

4° le nom du propriétaire du véhicule et le numéro d'identification du propriétaire ou du locataire à long terme inscrit au certificat d'immatriculation;

5° (*paragraphe abrogé*);

6° les nom et numéro du mandataire qui a effectué la vérification photométrique et l'adresse du lieu de la vérification;

7° la marque, le modèle et le numéro de série du photomètre ainsi que sa date de calibrage;

8° le résultat du test de fiabilité du photomètre;

9° le résultat de la vérification photométrique, sa date et son heure ainsi que le nom, le numéro et la signature de la personne qui a effectué cette vérification;

10° l'accusé de réception par le propriétaire ou le conducteur de l'attestation de vérification photométrique.

D. 1483-98, a. 64; D. 223-99, a. 1; D. 161-2008, a. 1; D. 370-2016, a. 37.

65. La vitre latérale à gauche du poste de conduite doit pouvoir s'ouvrir sans difficulté afin que le conducteur puisse effectuer le signallement des manoeuvres avec son bras.

D. 1483-98, a. 65.

§ 6. — *Rétroiseurs*

66. Tous les rétroiseurs présents sur le véhicule doivent être solidement fixés et ne présenter aucune arête vive. Ceux requis par le Code doivent également être adéquats et ne pas être manquants, cassés, fêlés ou ternis et leur tain ne doit pas être décollé, sauf sur la surface réfléchissante périphérique sans excéder 10% de la surface totale.

D. 1483-98, a. 66; D. 370-2016, a. 38.

67. Tous les rétroiseurs requis par le Code doivent être ajustables selon les axes vertical et horizontal et demeurer à la position désirée.

D. 1483-98, a. 67; D. 370-2016, a. 39.

§ 7. — *Accessoires*

68. Le pare-soleil du côté du conducteur doit être présent, adéquat et demeurer à la position désirée.

Le pare-soleil extérieur ne doit, à aucun endroit, excéder plus de 150 mm en dessous du rebord supérieur du pare-brise et couvrir la surface balayée par les essuie-glaces.

D. 1483-98, a. 68; D. 370-2016, a. 40.

68.1. Un véhicule routier de type militaire doit être muni d'un pare-soleil du côté du conducteur.

D. 883-2024, a. 12.

69. L'avertisseur sonore doit être adéquat et solidement fixé. Sa commande doit être facilement accessible, identifiable et solidement fixée.

D. 1483-98, a. 69.

70. Les essuie-glaces et le lave-glace du pare-brise doivent être adéquats. Aucun élément des essuie-glaces et du lave-glace ne doit manquer, être usé, mal ajusté ou détérioré de façon à les rendre inefficaces.

De plus, les balais doivent appuyer uniformément sur la vitre et balayer la surface prévue par le fabricant à une fréquence d'au moins 20 cycles à la minute pour la vitesse inférieure et d'au moins 45 cycles à la minute pour la vitesse supérieure. La différence entre les 2 vitesses doit être d'au moins 15 cycles à la minute.

D. 1483-98, a. 70; D. 370-2016, a. 41.

71. Le système de dégivrage et de chauffage doit être conforme aux normes suivantes:

1° le radiateur et le dispositif de la soufflerie et des tuyères conçus pour chauffer l'habitacle et dégivrer les vitres doivent être adéquats;

2° de l'air en quantité suffisante doit être soufflé sur le pare-brise aux endroits prévus par le fabricant ainsi que sur les vitres latérales si des tuyères ont été installées à cette fin; un ventilateur auxiliaire peut être utilisé;

3° si une portion de la canalisation du liquide de chauffage est visible à l'intérieur de l'habitacle, elle ne doit pas être entamée, fendillée, usée ou présenter des fuites.

D. 1483-98, a. 71.

71.1. Un véhicule routier de type militaire doit être muni d'un système de dégivrage et de chauffage. Malgré le paragraphe 2 de l'article 71, ce système n'a pas à souffler de l'air à un endroit spécifique sur le pare-brise.

D. 883-2024, a. 13.

72. Pour un véhicule routier muni lors de sa fabrication d'un dispositif de neutralisation du démarrage relié à la position de la pédale d'embrayage ou du levier de changement de vitesse, ce dispositif doit être présent et ne permettre le démarrage du moteur qu'à la position N (point mort) ou P (parking) pour une transmission automatique ou que si la pédale d'embrayage est enfoncée jusqu'au plancher dans le cas d'une transmission manuelle.

D. 1483-98, a. 72.

73. L'indicateur de vitesse et le totalisateur de distance doivent pouvoir fournir une lecture dont le pourcentage d'erreur est inférieur à 10%.

D. 1483-98, a. 73.

74. Pour un autobus affecté au transport d'écoliers, les indicateurs à cadran ou lumineux suivants, lorsque le véhicule routier en a été munis lors de sa fabrication doivent être adéquats:

1° l'indicateur de la température du liquide de refroidissement du moteur;

2° l'indicateur de la pression d'huile du moteur;

3° l'indicateur d'ampérage ou de voltage;

4° l'indicateur du niveau de carburant;

5° l'indicateur de vacuum ou de pression d'air du système de freinage.

D. 1483-98, a. 74.

75. Le panneau d'arrêt escamotable ou le bras d'arrêt escamotable avec panneau d'arrêt dont est muni un autobus affecté au transport d'écoliers doit s'ouvrir et se refermer lorsqu'il est actionné et demeurer dans la position désirée. Les feux clignotants dont est muni ce panneau doivent fonctionner correctement.

D. 1483-98, a. 75.

76. Lorsque l'autobus affecté au transport d'écoliers est équipé à l'avant d'un dispositif de sécurité pouvant être actionné par le conducteur pour éloigner les élèves du véhicule routier, le bras d'éloignement doit:

1° être conçu de telle façon qu'une force de 50 newtons, appliquée en son centre, soit suffisante pour le pousser ou le tirer;

2° après avoir été actionné, être entièrement déployé, à angle droit avec l'autobus, en au moins 2 secondes et en au plus 4 secondes;

3° ne comporter aucune arrête pointue ou tranchante.

D. 1483-98, a. 76.

77. La batterie doit être solidement fixée et les bornes ne doivent pas présenter un dépôt excessif de corrosion pouvant nuire à son bon fonctionnement. Le couvercle dont est muni la batterie lors de sa fabrication doit être adéquat et solidement fixé.

D. 1483-98, a. 77; D. 370-2016, a. 42.

78. Lorsqu'une trousse de premiers soins est requise par la loi, celle-ci doit être solidement fixée et accessible.

D. 1483-98, a. 78; D. 370-2016, a. 43.

79. Lorsqu'un extincteur chimique est requis par la loi, il doit être adéquat, solidement fixé et accessible.

D. 1483-98, a. 79.

80. La ceinture de sécurité ne doit pas être manquante, détériorée ou modifiée; ses ancrages doivent être solidement fixés et la boucle de la ceinture, le rétracteur et le mécanisme de blocage doivent être présents et adéquats.

Tous les sacs gonflables installés lors de la fabrication d'un véhicule routier doivent être présents ou remplacés au besoin et ne pas être détériorés ou modifiés. De plus, le témoin lumineux du système de sac gonflable doit s'allumer uniquement lorsque la clé de contact est à la position marche et s'éteindre dans le délai prévu par le fabricant.

D. 1483-98, a. 80; D. 370-2016, a. 44.

80.1. Un véhicule routier de type militaire doit être muni de ceintures de sécurité similaires à celles d'un véhicule routier du même type, au sens du Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (C.R.C., c. 1038), et de la même date de fabrication.

Le remplacement d'une ceinture de sécurité pour rendre un véhicule routier de type militaire conforme au premier alinéa ne constitue pas une modification au sens du premier alinéa de l'article 80.

D. 883-2024, a. 14.

80.2. Les ancrages des ceintures de sécurité et des sièges d'un véhicule routier de type militaire doivent être conformes aux normes du fabricant.

À défaut de normes du fabricant, les ancrages des ceintures de sécurité doivent être conformes à la norme J800 de la SAE International et les ancrages des sièges doivent être conformes à l'article 5.2.3.8 de cette norme.

D. 883-2024, a. 14.

§ 8. — *Système d'alimentation en carburant*

81. Le réservoir, ses supports et ses attaches, les raccords, les colliers, les fixations, les canalisations et les récipients du système d'alimentation en carburant d'un véhicule routier doivent être conformes aux normes suivantes:

- 1° il ne doit y avoir aucune fuite de carburant le long du système d'alimentation;
- 2° le réservoir ne doit pas présenter de fuite, être fissuré ou mal fixé;
- 3° les supports du réservoir, les bandes de retenue et tout autre élément de fixation ou de protection doivent être présents, sans fissure ou cassure, solidement fixés et conformes aux normes du fabricant;
- 4° les canalisations et les raccords doivent être adéquats et ils ne doivent pas être entamés, écrasés, pincés, fendillés au point d'exposer la toile, cassés, corrodés ou usés excessivement; les fixations doivent être adéquates, aux endroits prévus et serrées de façon à empêcher les canalisations de vibrer ou de frotter sur les parties adjacentes;
- 5° un réservoir à essence ou à diesel doit être muni d'un bouchon conçu pour ce réservoir et pouvant prévenir un déversement;
- 6° le système d'alimentation doit être muni d'une jauge visible du poste de conduite indiquant le niveau de carburant.

D. 1483-98, a. 81; D. 370-2016, a. 45.

82. La conception, l'installation, le remplacement, l'enlèvement et la mise à l'essai du système d'alimentation en gaz naturel d'un véhicule routier doivent être faits conformément au Code d'installation du gaz naturel pour les véhicules (CSA-B109-F14) et au Natural gas for vehicles installation code (CSA-B109-14) publiés par l'Association canadienne de normalisation (CSA), à l'exclusion uniquement de l'exigence relative à l'obtention d'une approbation auprès d'une autorité compétente ou de l'organisme d'inspection de chaudières et d'appareils sous pression dans une province ou un territoire.

La réparation, l'entretien et l'inspection du système d'alimentation en gaz naturel doivent être faits conformément aux codes d'installation prévus par le premier alinéa ou, lorsque ces codes ne trouvent pas application, être faits conformément aux codes d'installation en vigueur au moment de l'installation du système d'alimentation.

D. 1483-98, a. 82; D. 370-2016, a. 46.

83. La conception, l'installation, le remplacement, l'enlèvement et la mise à l'essai du système d'alimentation en propane d'un véhicule routier doivent être faits conformément au Code d'installation des réservoirs et des systèmes d'alimentation en propane sur les véhicules routiers (CSA-B149.5-F15) et au Installation code for propane fuel systems and containers on motor vehicles (CSA-B149.5-15) publiés par l'Association canadienne de normalisation (CSA), à l'exclusion uniquement de l'exigence relative à l'obtention d'une approbation auprès d'une autorité compétente ou de l'organisme d'inspection de chaudières et d'appareils sous pression dans une province ou un territoire.

La réparation, l'entretien et l'inspection du système d'alimentation en propane doivent être faits conformément aux codes d'installation prévus par le premier alinéa ou, lorsque ces codes ne trouvent pas application, être faits conformément aux codes d'installation en vigueur au moment de l'installation du système d'alimentation.

D. 1483-98, a. 83; D. 370-2016, a. 46.

84. Les articles 82 et 83 ne s'appliquent pas aux véhicules routiers munis d'un système d'alimentation en gaz naturel ou en propane depuis leur fabrication et qui portent la marque nationale de sécurité au sens de la Loi sur la sécurité automobile (L.C. 1993, c. 16) ou l'étiquette de conformité prévue par cette loi.

La réparation et l'entretien du système d'alimentation prévu au premier alinéa doivent être faits conformément aux normes en vigueur lors de la fabrication du véhicule muni d'un tel système.

D. 1483-98, a. 84; D. 370-2016, a. 46.

85. Lorsque le système d'alimentation d'un véhicule routier immatriculé au Québec est modifié pour utiliser du gaz naturel comme carburant, la vignette visée à l'annexe I doit être apposée à l'intérieur de la lunette arrière ou de la glace latérale arrière du véhicule et à proximité du bouchon de remplissage de façon à ce qu'elle soit visible par la personne qui procède au remplissage. Le mécanicien qui a effectué la modification doit inscrire sur la vignette le numéro de son certificat de qualification délivré conformément au Règlement sur les certificats de qualification et sur l'apprentissage en matière de gaz, de machines fixes et d'appareils sous pression (chapitre F-5, r. 2).

D. 1483-98, a. 85; D. 370-2016, a. 46.

86. Le système d'alimentation en gaz naturel dont est muni un véhicule routier immatriculé au Québec doit faire l'objet d'une inspection tous les 3 ans par un mécanicien titulaire du certificat de qualification approprié en matière de gaz naturel.

Lorsque le système d'alimentation est conforme aux normes en vigueur lors de sa modification pour utiliser du gaz naturel ou aux normes en vigueur lors de la fabrication du véhicule muni d'un tel système d'alimentation, la vignette visée à l'annexe I doit être apposée à l'intérieur de la lunette arrière ou de la glace latérale arrière du véhicule et à proximité du bouchon de remplissage de façon à ce qu'elle soit visible par la personne qui procède au remplissage. Le mécanicien qui a effectué l'inspection doit inscrire sur la vignette le numéro de son certificat de qualification.

D. 1483-98, a. 86; D. 370-2016, a. 46.

86.1. Aux fins de l'application des articles 85 et 86, la vignette visée à l'annexe I est valide pour une période de 3 ans.

D. 370-2016, a. 46.

87. Lorsque le système d'alimentation d'un véhicule routier immatriculé au Québec est modifié pour utiliser du propane comme carburant, la vignette visée à l'annexe C du Code d'installation des réservoirs et des systèmes d'alimentation en propane sur les véhicules routiers (CSA-B149.5-F15) doit être apposée à l'intérieur de la lunette arrière ou de la glace latérale arrière du véhicule et à proximité du bouchon de remplissage de façon à ce qu'elle soit visible par la personne qui procède au remplissage. Le mécanicien qui a effectué la modification doit inscrire sur la vignette le numéro de son certificat de qualification.

D. 1483-98, a. 87; D. 370-2016, a. 46.

88. Le système d'alimentation en propane dont est muni un véhicule routier immatriculé au Québec doit faire l'objet d'une inspection tous les 5 ans par un mécanicien titulaire du certificat de qualification approprié en matière de propane.

Lorsque le système d'alimentation est conforme aux normes en vigueur lors de sa modification pour utiliser du propane ou aux normes en vigueur lors de la fabrication du véhicule muni d'un tel système d'alimentation, la vignette visée à l'annexe C du Code d'installation des réservoirs et des systèmes d'alimentation en propane sur les véhicules routiers (CSA-B149.5-F15) doit être apposée à l'intérieur de la lunette arrière ou de la glace latérale arrière du véhicule et à proximité du bouchon de remplissage de façon à ce qu'elle soit visible par la personne qui procède au remplissage. Le mécanicien qui a effectué l'inspection doit inscrire sur la vignette le numéro de son certificat de qualification. Cette vignette est valide pour une période de 5 ans.

D. 1483-98, a. 88; D. 370-2016, a. 46.

88.1. Aux fins de l'application des articles 87 et 88, la vignette visée à l'annexe C du Code d'installation des réservoirs et des systèmes d'alimentation en propane sur les véhicules routiers (CSA-B149.5-F15) est valide pour une période de 5 ans.

D. 370-2016, a. 46.

89. À l'exception du fabricant, l'installateur du système d'alimentation en gaz naturel comprimé ou en propane d'un véhicule routier doit aviser la Société du nouveau type de carburant utilisé par le véhicule.

D. 1483-98, a. 89.

90. (*Abrogé*).

D. 1483-98, a. 90; D. 370-2016, a. 47.

§ 9. — *Système d'échappement*

91. Le système d'échappement doit comporter tous les éléments prévus par le fabricant notamment le collecteur, les tuyaux, le silencieux, les supports et les attaches.

Les éléments du système d'échappement doivent être solidement retenus aux points de fixation et aucun élément ne doit présenter de fuite de gaz aux raccords ou provenant de fissures ou de trous autres que ceux prévus lors de la fabrication du système d'échappement pour l'évacuation de la condensation par le fabricant du système d'échappement.

Toute réparation sur l'un de ces éléments doit lui conserver les mêmes caractéristiques que celles existant lors de sa fabrication.

D. 1483-98, a. 91; D. 370-2016, a. 48.

92. Sauf pour l'injecteur et sa canalisation au point d'entrée du carburant servant à la régénération du filtre à particules du système d'échappement, aucun élément du système d'échappement ne doit passer à moins de 50 mm d'un autre élément, tels une pièce en matériau combustible, un fil électrique, le système d'alimentation en carburant ou de freinage.

Dans le cas d'un réservoir de diesel protégé par un écran approprié contre la chaleur, aucun des éléments du système d'échappement ne doit passer à moins de 25 mm de celui-ci. Dans le cas des canalisations de carburant sous pression, de types GNC et GPL, cette distance minimale doit être de 150 mm.

De plus, aucune matière inflammable ne doit dégoutter sur un élément du système d'échappement.

D. 1483-98, a. 92; D. 370-2016, a. 49.

93. Lorsqu'un élément du système d'échappement est localisé à proximité d'une porte d'accès de l'habitacle, cet élément doit être recouvert d'une structure protectrice s'il y a un risque de brûlure pour la personne qui y a accès.

D. 1483-98, a. 93.

94. Aucun élément du système d'échappement ne doit être remplacé, modifié ou enlevé de manière à rendre le système plus bruyant que celui installé lors de la fabrication du véhicule routier par le fabricant.

D. 1483-98, a. 94.

95. Aucun des éléments du système d'échappement ne doit traverser l'habitacle. La sortie du tuyau d'échappement du véhicule ne doit pas être située sous l'espace réservé aux occupants et aux bagages ou sous la porte d'urgence. De plus, le tuyau d'échappement ne doit pas excéder horizontalement le véhicule routier de plus de 15 cm. Pour l'autobus affecté au transport d'écoliers, la sortie du tuyau d'échappement du véhicule doit être située derrière toute vitre latérale pouvant s'ouvrir.

D. 1483-98, a. 95; D. 370-2016, a. 50.

§ 10. — *Système des commandes du moteur*

96. Le système des commandes du moteur doit être conforme aux normes suivantes alors que le véhicule routier est stationnaire, le moteur en marche et la transmission au point mort:

1° aucun élément ne doit manquer, être usé, inadéquat, grippé, mal fixé, détérioré ou déréglé au point d'empêcher le moteur d'accélérer, de s'arrêter ou de retomber au ralenti dès que l'accélérateur est relâché;

2° si le mécanisme de commande du moteur est actionné à l'air, il ne doit y avoir aucune fuite dans le système.

D. 1483-98, a. 96.

97. Le mécanisme de commande d'embrayage entre le moteur et la transmission doit être conforme aux normes suivantes:

1° la pédale d'embrayage doit être antidérapante;

2° aucun élément prévu par le fabricant ne doit manquer, ni être usé au point de nuire à son bon fonctionnement;

3° il ne doit pas permettre de glissement lorsque la pédale est complètement relâchée;

4° il doit pouvoir interrompre la transmission du couple moteur à l'arbre de la boîte de vitesse.

D. 1483-98, a. 97.

§ 11. — *Cadre, dessous de caisse, espace de chargement et dispositif d'attelage*

D. 1483-98, ss. 11; D. 370-2016, a. 51.

98. Tous les éléments du cadre ou les membrures de la plate-forme si la caisse est autoporteuse doivent être présents, solidement fixés et assemblés selon les normes du fabricant et ils ne doivent pas présenter de perforations causées par la rouille, de fissures, de cassures, de déformations, ni avoir d'attache ou de boulon manquant ou desserré.

Une réparation ou une modification effectuée sur ces composantes ne doit pas affaiblir la structure du véhicule routier.

D. 1483-98, a. 98.

99. Les pièces du cadre servant à fixer la carrosserie, le chargement, l'espace de chargement, le dispositif d'attelage, un équipement, un accessoire, la direction, la suspension, le moteur, la boîte de vitesse et le différentiel ne doivent pas être manquantes, inopérantes, mal fixées, détériorées, fissurées, cassées ou déformées.

D. 1483-98, a. 99; D. 370-2016, a. 52.

100. L'arbre de transmission doit être adéquat et ne pas être tordu, mal fixé, faussé ou fissuré. Le joint coulissant, le palier intermédiaire et son support doivent être adéquats.

Les joints universels de l'arbre de transmission ne doivent pas présenter de jeu, être mal fixés et, si le fabricant a prévu un protège arbre, celui-ci doit être présent et solidement fixé.

D. 1483-98, a. 100; D. 370-2016, a. 53.

101. Toute remorque, semi-remorque, diabolo ou véhicule routier équipé d'une caisse, d'une plate-forme, d'une benne-basculante ou d'un équipement et tout camion ou ensemble de véhicules routiers doivent être conformes aux normes suivantes:

1° les éléments structuraux du cadre et les éléments délimitant l'espace de chargement tels que les panneaux, les ridelles, les poteaux, les potelets, les arceaux de toit et les plates-formes doivent être solidement fixés et suffisamment solides pour supporter les charges maximales déterminées par le Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers (chapitre C-24.2, r. 31);

2° lorsque la plate-forme, la caisse, la benne ou l'équipement ne fait pas partie intégrante du cadre, les éléments de fixation tels que les supports, les attaches, les boulons et les butées, doivent être solidement fixés et aucun ne doit être usé ou corrodé au point d'affaiblir sa capacité, être manquant, fissuré, brisé ou lâche;

3° tout mécanisme de levage ou de soutien de la remorque ou de la semi-remorque dont le poids nominal brut est de 4 500 kg ou plus doit être adéquat et ne présenter aucune usure excessive; de plus, les mécanismes et les pièces de réglage doivent assurer un blocage adéquat des éléments;

4° aucun élément, attache ou dispositif de sûreté qui fixent un train roulant coulissant installé sous une semi-remorque ne doit manquer, être inopérant, mal fixé, endommagé, fissuré, cassé, grippé ou coincé;

5° la plaque et le pivot d'attelage doivent être respectivement à angle droit dans toutes les directions, solidement fixés entre eux et sur le châssis et ils ne doivent pas être fissurés; de plus, la plaque d'attelage ne doit pas être courbée vers le bas de plus de 6,4 mm ou vers le haut de plus de 1,6 mm à l'intérieur d'un rayon de 483 mm mesuré à partir du pivot d'attelage; s'ils sont fixés à une plate-forme tournante, celle-ci doit être solidement fixée au châssis, pouvoir tourner librement, sans grippage sur ses roulements et ne pas excéder un jeu vertical de 6,4 mm; de plus, le pivot d'attelage ne doit pas présenter de signe de réparation par soudure ou une réduction du diamètre de plus de 3,2 mm par rapport au diamètre lors de sa fabrication lorsqu'il est mesuré sur toute les circonférences du pivot et la plaque d'attelage ne doit pas présenter de corrosion ou d'usure au point d'affaiblir sa résistance ou de nuire à sa fixation au véhicule;

6° la sellette d'attelage doit être solidement fixée au véhicule conformément aux normes du fabricant et aucune pièce d'assemblage ou de fixation ne doit être manquante, fissurée, cassée, déformée, desserrée, mal fixée ou inopérante; tout élément du mécanisme de serrage des mâchoires ou de verrouillage et de déverrouillage doit être adéquat et aucun élément ne doit être usé ou mal ajusté au point de nuire à son bon fonctionnement ni être manquant, grippé, fissuré, cassé, mal fixé ou réparé par soudage de plus, si des boulons sont utilisés pour fixer la sellette d'attelage au véhicule, ils doivent être au moins de la classe 8 conformément à la norme SAE J429 publiée par la Society of Automotive Engineers ou l'équivalent pour tirer des semi-remorques d'un poids nominal brut de 4 500 kg ou plus;

7° le jeu horizontal entre les mâchoires et le pivot d'attelage ne doit pas excéder 6,4 mm et le plateau d'accouplement ne doit pas être fissuré, cassé, déformé ou réparé par soudage;

8° le support du plateau d'accouplement ne doit pas être fissuré, cassé, mal fixé, réparé par soudage non prévu par le fabricant; le jeu horizontal entre l'axe et la bague d'acier ne doit pas excéder 9,5 mm et le jeu vertical entre la goupille et la bague flexible ne doit pas excéder 12,8 mm;

9° si la sellette d'attelage est installée sur un support à glissière, ce dernier doit être muni de butées avant et arrière solidement fixées et le mécanisme de verrouillage des glissières doit être adéquat sans permettre un déplacement latéral, vertical ou longitudinal de plus de 6,4 mm en position barrée.

D. 1483-98, a. 101; D. 370-2016, a. 54.

102. Tout dispositif d'attelage, autre que ceux prévus à l'article 101, doit être conforme aux normes suivantes:

1° le dispositif d'attelage doit être solidement fixé à la structure du véhicule remorqueur et du véhicule remorqué selon les normes du fabricant et, si des boulons sont utilisés pour sa fixation, ils doivent être au moins de la classe 8 conformément à la norme SAE J429 publiée par la Society of Automotive Engineers ou l'équivalent pour tirer des remorques d'un poids nominal brut de 4 500 kg ou plus;

2° aucun élément d'assemblage ou de fixation ne doit être usé au point de nuire à son bon fonctionnement, ni être fissuré, cassé, déformé, desserré, manquant ou grippé;

3° le mécanisme de verrouillage doit être adéquat et conçu spécifiquement pour relier les dispositifs d'attelage du véhicule remorqueur et du véhicule remorqué; dans le cas d'un dispositif à crochet et anneau, le mécanisme de verrouillage doit être muni d'une double barrure;

4° tout assemblage ou réparation effectué sur un dispositif d'attelage doit assurer les mêmes conditions de sécurité que celles prévues par le fabricant du dispositif et aucune réparation par soudage ne doit avoir été effectuée sur des pièces coulées ou forgées;

5° l'usure d'un crochet et d'un anneau d'attelage à leur point de contact ne doit pas excéder 4,8 mm pour chacun;

6° si le crochet ou l'anneau d'attelage est muni d'un dispositif compensateur de jeu pneumatique, il ne doit y avoir aucune fuite d'air dans le système;

7° le timon d'attelage monté sur un véhicule remorqué ou sur un diablo convertisseur ne doit pas être plié, brisé ou fissuré et aucun élément ne doit manquer, être mal fixé ou usé de façon à ne plus offrir la résistance mécanique nécessaire;

8° les attaches de sûreté et leurs raccords tels que les câbles d'acier, les chaînes, les chaînons, les crochets, les douilles, les manilles, les étriers, les anneaux, les cosses, les colliers ou les bagues de serrage doivent être adéquats, solidement retenus à leur point de fixation et ils ne doivent pas manquer, ni être éraillés, fissurés, cassés, brisés, lâches, corrodés ou usés.

D. 1483-98, a. 102; D. 1049-2010, a. 8; D. 370-2016, a. 55.

§ 12. — *Direction*

103. Tous les éléments de la direction ou les pièces de l'essieu autovireur permettant aux roues de s'orienter doivent être adéquats et solidement fixés. Aucun élément ne doit être fissuré, cassé, mal fixé, déplacé, déformé, manquant, modifié, ni comporter de soudure autre que celle effectuée par le fabricant. De plus, aucun élément ne doit présenter de signe de détérioration, de dommage ou d'usure au point de nuire à la conduite du véhicule routier.

Lorsque le volant du véhicule est ajustable, il doit demeurer dans la position choisie.

D. 1483-98, a. 103; D. 370-2016, a. 56.

104. Toute réparation à la direction doit assurer au véhicule routier les mêmes conditions de sécurité que celles prévues par le fabricant. De plus, l'injection dans les rotules d'un produit visant à en réduire le jeu est interdit.

D. 1483-98, a. 104.

105. La colonne, l'arbre, le boîtier de direction, la crémaillère et le cylindre auxiliaire d'une direction assistée doivent être conformes aux normes suivantes:

1° ils doivent être solidement fixés au véhicule automobile;

2° aucun boulon ne doit manquer ou être relâché;

3° les articulations de l'arbre de direction ne doivent pas présenter de jeu, de détérioration ou de réparation par soudure;

4° le joint coulissant ou les cannelures de l'arbre de direction ne doivent pas présenter un jeu de rotation excédant 1,2 mm entre les cannelures ou un jeu horizontal ou vertical de plus de 6,4 mm;

5° le dispositif d'absorption d'énergie dont est équipée la colonne de direction ne doit pas être endommagé ou modifié;

6° la colonne de direction ne doit pas se déplacer par rapport à sa position normale.

D. 1483-98, a. 105; D. 370-2016, a. 57.

106. Le jeu dans les articulations et les raccords de direction doivent être vérifiés avec les roues au sol en position droite et, s'il s'agit d'une direction assistée, le moteur doit être en marche.

Il ne doit y avoir aucun jeu dans le sens du mouvement ou de la force appliquée sur les articulations ou les raccords lorsque le volant est tourné alternativement de gauche à droite de manière à faire tourner les roues.

D. 1483-98, a. 106; D. 370-2016, a. 58.

107. Le jeu dans le volant doit être vérifié avec les roues au sol en position droite et, s'il s'agit d'une direction assistée, le moteur doit être en marche.

Après avoir tourné le volant d'un côté et de l'autre jusqu'à ce qu'il y ait mouvement des roues, le jeu dans le volant ne doit pas être supérieur à la valeur déterminée par le fabricant et, si cette valeur n'est pas disponible, le jeu ne doit pas excéder:

1° pour un véhicule routier d'un poids nominal brut inférieur à 4 500 kg:

- a) 51 mm pour une direction assistée;
- b) 75 mm pour une direction non assistée;
- c) 10 mm pour une direction à crémaillère assistée ou non;

2° dans le cas d'un véhicule d'un poids nominal brut de 4 500 kg ou plus:

a) pour une direction assistée, 75 mm pour un volant ayant un diamètre de 500 mm ou moins et 87 mm pour un volant ayant un diamètre de plus de 500 mm;

b) pour une direction non assistée, 87 mm pour un volant ayant un diamètre de 500 mm ou moins et 100 mm pour un volant ayant un diamètre de plus de 500 mm.

D. 1483-98, a. 107; D. 1049-2010, a. 9; D. 370-2016, a. 59.

108. S'il s'agit d'une direction assistée, la courroie de la pompe doit être présente, exempte de coupure, à la tension déterminée par le fabricant et le liquide dans le réservoir doit atteindre le niveau déterminé par le fabricant.

De plus, la pompe, les conduits et les raccords doivent être solidement fixés. Ces éléments ainsi que le boîtier de direction, la crémaillère et le cylindre auxiliaire ne doivent pas présenter de fuites de liquide autre qu'un léger suintement. Par ailleurs, aucun conduit ne doit être en contact avec une pièce mobile.

D. 1483-98, a. 108; D. 370-2016, a. 60.

109. Aucun coincement ou interférence ne doit être ressenti lorsque les roues sont braquées à fonds dans un sens et dans l'autre alors qu'elles touchent le sol et que le moteur est en marche si la direction est assistée et que, s'il s'agit d'un camion, celui-ci est sans chargement.

Le nombre de tours du volant du centre à chaque butée ne doit pas avoir plus d'un demi-tour de différence et il doit y avoir un dégagement d'au moins 25 mm entre le pneu et le châssis, la carrosserie ou la timonerie de direction lors de tout mouvement de la direction. De plus, le volant ne doit pas être modifié, déformé ou mal fixé. Si le volant a été remplacé, il doit posséder les mêmes caractéristiques que celui d'origine.

De plus, les butées de direction sont présentes et il n'y a pas de jeu de plus de 6,4 mm entre chaque butée de direction et son point de contact lorsque le volant est tourné au maximum.

D. 1483-98, a. 109; D. 370-2016, a. 61.

110. Lorsque les roues avant sont au sol et en position vers l'avant, elles ne doivent pas présenter de défaut de parallélisme visible à l'œil.

D. 1483-98, a. 110.

111. (*Abrogé*).

D. 1483-98, a. 111; D. 370-2016, a. 62.

112. La vérification des rotules, avec ou sans rôle porteur, reliées à des éléments de suspension, doit s'effectuer en soulevant l'avant du véhicule routier de façon à enlever la charge sur les rotules à vérifier. Les rotules ne doivent pas présenter de jeu autre que celui déterminé par le fabricant.

Dans le cas des rotules avec indicateur d'usure, la vérification s'effectue avec les roues au sol et la position de l'indicateur doit être dans les limites déterminées par le fabricant.

D. 1483-98, a. 112.

113. Le jeu horizontal des pivots de fusées se vérifie en soulevant l'essieu, en déplaçant le haut et le bas de la roue vers l'intérieur et l'extérieur et en mesurant son déplacement à la circonférence extérieure du pneu. Le jeu ne doit pas excéder les normes du fabricant ou les valeurs suivantes à défaut de celles-ci:

1° 3,2 mm pour un diamètre de jante inférieur à 510 mm;

2° 4,8 mm pour un diamètre de jante de 510 mm et plus.

Le jeu vertical mesuré entre le support de fusée et l'essieu ne doit pas excéder les normes du fabricant ou, à défaut de celles-ci, 2,5 mm.

D. 1483-98, a. 113.

114. (*Abrogé*).

D. 1483-98, a. 114; D. 370-2016, a. 63.

§ 13. — *Suspension*

115. Les éléments de la suspension doivent être conformes aux normes suivantes:

1° tout élément doit être présent, adéquat, solidement fixé et aucun ne doit présenter de signe de détérioration, de dommage ou d'usure au point de nuire au bon fonctionnement de la suspension;

2° aucun élément de fixation de l'essieu au véhicule routier ou élément de localisation de l'essieu ou de la roue au véhicule routier ne doit être fissuré, cassé, mal fixé, déplacé, déformé, manquant ni ne comporter de soudure autre que celle effectuée par le fabricant;

3° (*paragraphe abrogé*);

4° toute réparation doit assurer le même degré de sécurité que lors de la fabrication du véhicule;

5° les essieux doivent être exempts de fissure, de déformation ou de réparation par soudage, solidement fixés, correctement alignés et être perpendiculaires à l'axe longitudinal du véhicule;

6° la suspension ne doit pas permettre le contact entre un pneu et la carrosserie ou le châssis lors d'une utilisation normale.

D. 1483-98, a. 115; D. 370-2016, a. 64.

116. Une suspension à ressort à lames, à ressort hélicoïdal ou à barre de torsion ne doit pas être fissurée ou cassée. Une telle suspension ne doit pas non plus être affaissée de façon à abaisser la hauteur d'un côté du véhicule routier de plus de 5 cm par rapport à l'autre côté ou à permettre le contact avec la butée de débattement. L'utilisation de cales d'espacement entre les spirales d'un ressort hélicoïdal est interdite.

De plus, pour une suspension à ressorts à lames, le jeu entre la bague d'ancrage et l'axe ne doit pas excéder les normes du fabricant ou, à défaut de celles-ci, 2 mm pour un axe d'un diamètre inférieur ou égal à 24 mm et 3,2 mm pour un diamètre supérieur.

D. 1483-98, a. 116; D. 370-2016, a. 65.

117. Pour une suspension pneumatique, le système doit être alimenté en air seulement lorsque la pression d'air dans le circuit de freinage a atteint 450 kPa. Aucune fuite d'air ne doit être constatée dans les canalisations et les éléments du système. Les canalisations et les raccords doivent être adéquats, ne pas être entamés ou fendillés au point d'exposer la toile de renforcement, ni être écrasés, pincés, vrillés, usés ou corrodés excessivement, renflés, cassés ou soudés et les canalisations doivent être fixées de façon à les empêcher de vibrer ou de frotter sur les parties adjacentes. Les ballons doivent être solidement fixés à la structure et ne pas être endommagés au point d'exposer la toile ni présenter de réparation.

D. 1483-98, a. 117; D. 370-2016, a. 66.

118. Les amortisseurs et les ancrages dont un véhicule routier est muni lors de sa fabrication doivent être adéquats, solidement fixés, ne présenter aucune fissure ou cassure et aucun ne doit manquer. De plus, les amortisseurs ne doivent présenter aucune fuite pouvant nuire à leur rendement.

D. 1483-98, a. 118.

119. Lorsqu'une bague de suspension est composée de matière flexible, cette dernière doit être adéquate et exempte de coupures pouvant nuire à son rendement.

D. 1483-98, a. 119.

§ 14. — *Pneus et roues*

120. Les pneus doivent être conformes aux normes suivantes:

1° aucun pneu ne doit avoir atteint un degré d'usure tel qu'un indicateur d'usure touche la chaussée ou que la profondeur de la bande de roulement mesurée dans une rainure ou une sculpture principale, sauf au niveau de l'indicateur d'usure, soit inférieure à 3,2 mm sur un pneu relié à la direction d'un véhicule motorisé ayant un poids nominal brut de 4 500 kg ou plus et 1,6 mm dans tous les autres cas;

2° en aucun point du pneu il ne doit y avoir d'usure, de coupure ou tout autre dommage exposant la toile de renforcement ou la ceinture d'acier. De plus, une fissure dans le flanc d'un pneu ne doit pas excéder 3,2 mm de profondeur;

3° un pneu ne doit pas présenter de renflement ou de déformation anormale et aucune matière étrangère pouvant causer une crevaison ne doit être logée dans la bande de roulement ou dans le flanc;

4° un pneu ne doit pas avoir été refaçonné au-delà de la profondeur des rainures gravées lors de sa fabrication à moins que le modèle n'ait été prévu à cet effet, auquel cas cette caractéristique doit être indiquée sur le flanc;

5° aucun pneu dont la bande de roulement a été rechapée ne doit être installé sur l'essieu relié à la direction d'un véhicule d'urgence, d'un minibus ou d'un véhicule ayant un poids nominal brut de 4 500 kg ou plus, sauf si le véhicule est muni de 2 essieux reliés à la direction;

6° en aucun endroit, la bande de roulement ou le composé caoutchouté du flanc ne doit être séparé de la carcasse du pneu sauf dans le cas d'un pneu dont la bande de roulement a été rechapée à la condition que cette séparation n'excède pas 6 mm de largeur;

7° des pneus de dimension, de type de construction ou de série différent ne peuvent être installés sur un même essieu ou sur une combinaison d'essieux à moins qu'ils ne soient reconnus par le fabricant des pneus comme étant équivalents;

8° le montage de pneus radiaux à l'avant et de pneus diagonaux à l'arrière est prohibé sauf sur un véhicule à roues arrière jumelées;

9° les pneus avant d'un véhicule de promenade ne peuvent être d'une série moindre ou avoir une bande de roulement plus large que les pneus arrière;

10° les pneus jumelés ne doivent pas se toucher, ni avoir une différence de diamètre de plus de 13 mm;

11° un pneu ne doit pas être d'une dimension inférieure à la dimension minimale indiquée par le fabricant du véhicule à moins qu'il ne soit reconnu comme équivalent par le fabricant du pneu; il peut cependant être d'une dimension supérieure à celle indiquée par le fabricant du véhicule à la condition que le pneu ne touche pas à la carrosserie ou à un autre élément du véhicule pour tous les déplacements de la suspension et de la direction;

12° la réparation d'un pneu doit avoir été effectuée selon les normes du fabricant du pneu;

13° la variation de la pression d'air des pneus d'un même essieu ne doit pas excéder 10% et la pression d'air ne doit pas excéder celle inscrite sur le flanc du pneu ou être inférieure à la valeur déterminée par le fabricant du véhicule ou du pneu;

14° les valves ne doivent pas être usées, endommagées, écorchées ou coupées et la partie en saillie doit être suffisamment longue et accessible pour permettre un gonflement aisé des pneus et les lectures des pressions;

15° aucun des pneus ne doit être identifié ou porter de mention par son fabricant indiquant qu'il est destiné à un usage spécial ou qu'il n'est pas conçu pour rouler sur un chemin public sauf s'il est installé sur un camion spécialement adapté pour un usage agricole ou sur une remorque de ferme;

16° les pneus doivent être installés sur la roue selon les normes de leur fabricant.

D. 1483-98, a. 120; D. 1049-2010, a. 10; D. 370-2016, a. 67.

121. Les roues et les pièces de fixation doivent être adéquates et conformes aux normes suivantes:

1° aucun goujon, écrou, boulon ou autre pièce de fixation ne doit manquer, être fissuré, cassé, endommagé, réparé par soudage et chaque pièce doit être solidement fixée et de la dimension et du type déterminés par le fabricant de la roue;

2° un minimum d'une spire et demie du filetage des boulons doit déborder les écrous de fixation, sauf indication contraire du fabricant;

3° la roue ne doit pas être faussée, cassée, mal alignée, déformée, endommagée ou corrodée au point d'affaiblir sa capacité; elle ne doit présenter aucune fissure ou trou de boulon ovalisé, ni porter de marque de réparation ou de soudage autre que l'installation de bandes de renforcement pour la roue à rayons ou les soudures originales du fabricant;

4° lorsque la roue est formée de 2 ou 3 pièces, cette roue ne doit pas être endommagée et le cerceau de fixation ne doit pas être faussé, mal fixé, fissuré, déformé, cassé, soudé, avoir moins de 3 mm de dégagement à ses extrémités et il doit correspondre à la jante sur laquelle il est monté;

5° la roue moulée ne doit pas être usée à ses points de fixation;

6° la roue à rayons doit avoir tous ses rayons qui ne doivent pas être cassés, déformés ou détendus;

7° l'entretoise séparant les roues jumelées ne doit pas être endommagée, manquante, déformée, fissurée ou cassée;

8° la roue doit être de la dimension et de la capacité déterminées par le fabricant de la roue pour le pneu qui y est installé.

D. 1483-98, a. 121; D. 370-2016, a. 68.

121.1. Les roulements des roues doivent être vérifiés de manière à ce que le jeu mesuré à la circonférence extérieure du pneu n'excède pas la norme du fabricant ou, à défaut de celle-ci, il ne peut y avoir aucun jeu perceptible.

Le roulement doit être correctement lubrifié et son lubrifiant ne doit pas être sous le niveau minimal lorsque visible par une fenêtre d'inspection. Le roulement ne doit présenter aucun signe de détérioration ni fuite, autre qu'un suintement, et ne produire aucun bruit anormal.

Le bouchon de remplissage, le bouchon de vidange ou le chapeau de moyeu ne doit pas être endommagé au point d'exposer l'intérieur du moyeu, mal fixé ou manquant.

D. 370-2016, a. 69.

122. Les éléments d'un porte-pneus ou d'un montage fixant la roue de secours doivent être solidement fixés afin que cette roue soit bien maintenue. De plus, la roue et le pneu de secours doivent être prêts à être utilisés.

D. 1483-98, a. 122.

§ 15. — *Dispositif de sécurité pour enfants de moins de 5 ans*

123. *(Abrogé).*

D. 1483-98, a. 123; D. 370-2016, a. 70.

§ 16. — *Fusée éclairante, réflecteur et panneau avertisseur de circulation lente*

124. Pour l'application de la présente sous-section, on entend par:

«fusée éclairante» : un tube contenant un mélange inflammable qui, par combustion, émet un feu rouge et qui doit être muni d'un dispositif d'allumage par friction, permettre un temps de combustion d'au moins 15 minutes et indiquer le mode d'emploi, le nom du fabricant et sa date de fabrication;

«lampe» : appareil d'éclairage mobile de couleur jaune ou rouge ayant un rayon d'action de 360 degrés et qui est visible jusqu'à une distance de 300 m dans toutes les directions;

«réflecteur» : un dispositif triangulaire conforme à la norme SAE J774 janvier 2000 ou à une version ultérieure publiée par la Society of Automotive Engineers.

D. 1483-98, a. 124; D. 370-2016, a. 71; D. 883-2024, a. 15.

125. Si un véhicule routier dont la largeur excède 2 m doit s'immobiliser sur la chaussée ou sur l'acotement d'un chemin public, le conducteur doit en signaler la présence à l'aide des feux de détresse. Le conducteur doit en plus disposer des fusées éclairantes, des réflecteurs ou des lampes de la manière suivante:

1° un dispositif de signalisation doit être placé au sol, à environ 3 m de l'arrière du véhicule, dans le même axe que le côté gauche du véhicule;

2° un deuxième dispositif de signalisation doit être placé au sol, à environ 30 m de l'arrière du véhicule et en ligne avec le premier dispositif;

3° un troisième dispositif de signalisation doit être placé au sol, à environ 30 m de l'avant du véhicule, dans le même axe que le côté gauche du véhicule.

Sur la chaussée d'une autoroute, d'un chemin à sens unique ou d'autres chemins publics où il est impossible aux véhicules de se croiser, le conducteur doit alors disposer des fusées éclairantes, des réflecteurs ou des lampes de la manière suivante:

1° un dispositif de signalisation doit être placé au sol, à environ 3 m de l'arrière du véhicule, dans le même axe que le côté gauche du véhicule;

2° un deuxième dispositif de signalisation doit être placé au sol à environ 30 m de l'arrière du véhicule et en ligne avec le premier dispositif;

3° un troisième dispositif de signalisation doit être placé au sol, à environ 60 m de l'arrière du véhicule et en ligne avec les autres dispositifs.

Les fusées éclairantes doivent être remplacées au besoin de sorte que le signal de danger puisse demeurer constant.

Les fusées éclairantes ne doivent pas être utilisées comme appareils de signalisation d'urgence dans le cas de véhicules affectés au transport de matières inflammables ou explosives.

D. 1483-98, a. 125; D. 370-2016, a. 72.

126. Tout véhicule routier construit pour circuler à une vitesse inférieure à 40 km/h ainsi que tout véhicule à traction animale doivent être munis d'un panneau avertisseur triangulaire de couleur orange, avec bordure réfléchissante de couleur rouge foncé, conforme à la norme ANSI/ASAE S276.5 ou à une version ultérieure publiée par l'American Society of Agricultural Engineers.

Ce panneau doit être fixé avec une pointe du triangle vers le haut, verticalement et selon le plan perpendiculaire à la direction du déplacement du véhicule, le plus près possible de l'arrière, au centre du véhicule ou aussi près que possible par la gauche, à une hauteur de 60 à 180 cm mesurée à partir du sol jusqu'à la base du panneau.

Dans le cas d'un ensemble de véhicules routiers, le panneau peut être installé sur l'un ou l'autre des véhicules à la condition qu'il soit visible en entier et parfaitement identifiable vu de l'arrière.

Ce panneau doit être adéquat, solidement fixé au véhicule et libre de tout objet ou de toute matière pouvant nuire à sa visibilité jusqu'à une distance de 180 m.

D. 1483-98, a. 126; D. 370-2016, a. 73.

SECTION IV

NORMES DE SÉCURITÉ ET DE VÉRIFICATION MÉCANIQUE POUR MOTOCYCLETTE ET CYCLOMOTEUR

§ 1. — *Garde-boue, appui-pied, pare-brise*

127. Le garde-chaîne ou le garde-courroie ainsi que le siège et le garde-boue doivent être solidement fixés et ne pas être endommagés.

D. 1483-98, a. 127; D. 883-2024, a. 16.

128. Le véhicule routier doit être muni d'appuis-pieds pour le conducteur et le passager.

D. 1483-98, a. 128.

129. Si le véhicule routier est équipé d'un pare-brise, ce dernier doit être solidement fixé et il ne doit pas être fissuré, cassé ou présenter de défaut nuisant à la visibilité.

D. 1483-98, a. 129.

§ 2. — *Système d'échappement*

130. Le système d'échappement doit comporter tous ses éléments notamment le collecteur, les tuyaux, le silencieux, les supports et les attaches. Les éléments du système d'échappement doivent être adéquats, solidement retenus aux points de fixation et aucun ne doit présenter de fuites de gaz aux raccords ou à un orifice externe autre que celui du tuyau de sortie des gaz et celui pour l'évacuation du liquide de condensation prévus par le fabricant du silencieux.

Aucun des éléments de ce système ne doit avoir été remplacé, enlevé, ajouté ou altéré de façon à augmenter le niveau sonore ou les risques de brûlure par rapport au système installé par le fabricant de la motocyclette. Le système d'échappement ne doit pas être muni d'un mécanisme permettant aux gaz d'échappement de ne pas passer par le silencieux.

Aucune matière inflammable ne doit dégoutter sur un élément du système d'échappement.

Pour l'application de la présente sous-section, on entend par «silencieux» un élément qui a les caractéristiques suivantes:

1° il est composé d'une chambre d'expansion, d'un déflecteur ou de tout autre dispositif mécanique, électronique, électrique ou acoustique ou d'une combinaison de ceux-ci, qui sont fixés de façon permanente et qui sont particulièrement conçus par le fabricant du silencieux pour réduire le niveau sonore des gaz d'échappement du moteur;

2° son diamètre extérieur est plus grand que celui du collecteur;

3° il a été conçu par son fabricant pour la motocyclette sur laquelle il est installé;

4° il ne doit pas porter de mention ou être identifié par son fabricant ou le fabricant de la motocyclette comme étant destiné à un usage spécial ou comme n'étant pas conçu pour être utilisé sur un chemin public, sauf s'il a été installé à l'origine par le fabricant sur un véhicule routier de type militaire.

D. 1483-98, a. 130; D. 370-2016, a. 74; D. 883-2024, a. 17.

§ 3. — *Système des commandes du moteur*

131. Les éléments constituant le système des commandes du moteur doivent être adéquats.

D. 1483-98, a. 131.

132. Les commandes du moteur doivent être conformes aux normes suivantes lorsque le véhicule routier est stationnaire, le moteur en marche et la transmission au point mort:

1° aucun élément prévu par le fabricant ne doit manquer, être détérioré ou dérégulé au point d'empêcher le moteur d'accélérer ou de retomber au ralenti dès que l'accélérateur est relâché ou être usé au point de nuire à son bon fonctionnement, inadéquat, mal fixé ou grippé;

2° lorsque le moteur est muni d'un dispositif d'arrêt d'urgence, il doit s'arrêter lorsqu'il est au ralenti et que le dispositif est actionné.

D. 1483-98, a. 132; D. 370-2016, a. 75.

133. Le mécanisme de commande d'embrayage doit être conforme aux normes suivantes:

1° aucun élément prévu par le fabricant ne doit manquer;

2° l'usure d'un élément ne doit pas nuire à son bon fonctionnement;

3° l'embrayage ne doit pas permettre de glissement lorsque la commande est complètement relâchée;

4° l'embrayage doit pouvoir interrompre la transmission du couple moteur à l'arbre de la boîte de vitesse.

D. 1483-98, a. 133.

§ 4. — *Système d'alimentation du carburant*

134. Les éléments du système d'alimentation du carburant, tels le réservoir, ses supports et ses attaches, les raccords, les colliers, les fixations et les canalisations rigides et flexibles, doivent être conformes aux normes suivantes:

1° il ne doit y avoir aucune fuite de carburant le long du système d'alimentation;

2° le réservoir ne doit pas présenter de fuite, être fissuré ou mal fixé;

3° les supports de réservoir ou tout autre élément de fixation doivent être présents, sans fissure ou cassure et solidement fixés;

4° les canalisations rigides ou flexibles et les raccords doivent être adéquats et ne doivent pas être entamés, écrasés, pincés, fendillés au point d'exposer la toile de renforcement, cassés, corrodés ou usés excessivement; de plus, les fixations doivent être adéquates, aux endroits prévus par le fabricant et serrées de façon à empêcher la canalisation de vibrer ou de frotter sur les parties adjacentes;

5° le réservoir à essence doit être muni d'un bouchon hermétique prévenant le déversement.

D. 1483-98, a. 134.

§ 5. — *Système de freinage et d'immobilisation*

135. Les éléments mécaniques et hydrauliques du système de freinage doivent être conformes aux normes suivantes:

1° tous les éléments doivent être adéquats, solidement fixés et aucun ne doit manquer, ni être grippé ou présenter des signes de détérioration ou d'usure au point de nuire au bon fonctionnement du système de freinage;

2° les canalisations ainsi que les raccords doivent être adéquats, ne pas être écrasés, pincés, entamés ou fendillés au point d'exposer la toile de renforcement, renflés, cassés, soudés, usés ou corrodés excessivement; de plus, les fixations doivent être adéquates, aux endroits prévus et serrées de façon à empêcher les canalisations de frotter ou de vibrer sur les parties adjacentes;

3° le dispositif hydraulique de freinage ne doit présenter aucune fuite visible de liquide lorsque la manette ou la pédale de frein est actionnée à fond;

4° le maître-cylindre doit être solidement fixé, être muni d'un couvercle étanche, ne pas présenter de fuite interne ou externe et le liquide de frein ne doit pas être sous le niveau indiqué par le fabricant;

5° l'ajustement et la localisation de la manette et de la pédale de frein doivent être conformes aux normes du fabricant;

6° le témoin lumineux doit être adéquat;

7° la pédale de frein doit être antidérapante, solidement fixée à son axe de rotation, alignée correctement et se déplacer sans friction excessive;

8° le système anti-blocage de frein doit être adéquat et le témoin lumineux doit s'éteindre dans le délai prévu par le fabricant;

9° les éléments internes de frein doivent être conformes aux normes suivantes:

a) les garnitures de frein collées doivent avoir une épaisseur d'au moins 1,6 mm alors que celles des garnitures rivetées doit être d'au moins 3,2 mm ou 1 mm au-dessus des rivets; cette mesure doit être prise à l'endroit le plus mince en excluant la partie chanfreinée;

b) les garnitures ne doivent en aucun point être décollées de leur support, cassées, contaminées par l'huile ou la graisse, fissurées d'une profondeur supérieure à la moitié de l'épaisseur résiduelle, usées d'une façon extrêmement inégale; de plus, elles doivent être solidement fixées au support et aucun rivet ne doit manquer ou être lâche;

c) les garnitures de frein doivent être ajustées selon les normes du fabricant ou de manière à ce que le jeu entre les garnitures et le tambour soit réduit à son minimum sans créer de frottement lorsque le frein est relâché;

d) l'indicateur d'usure ne doit pas venir en contact avec le tambour ou le disque ou excéder les normes du fabricant;

e) les pistons d'un système de freins à commande hydraulique doivent se déplacer lorsqu'une légère pression est appliquée sur la commande de frein; de plus, aucune fuite de liquide autour des pistons, aux canalisations et aux raccords ne doit être constatée;

f) aucune fissure ne doit s'étendre jusqu'au bord extérieur de la surface de frottement des tambours ou des disques autres que des fissures superficielles de surface causées par la chaleur; de plus, aucune fissure ou cassure ne doit se trouver sur les autres parties du tambour ou du disque;

g) un disque de frein ne doit pas avoir une épaisseur inférieure à la valeur inscrite ou à celle du fabricant, ni avoir une rainure dont la profondeur réduit l'épaisseur en-deçà de cette valeur ni de déviation latérale excédant 0,130 mm;

10° l'étrier ne doit pas être saisi, fissuré, cassé, installé incorrectement ou présenter de fuites;

11° il doit y avoir une résistance de rotation sur la roue sur laquelle le frein est appliqué; lorsque le frein est relâché, la roue doit être totalement libre de tourner et aucun élément du système de freins ne doit avoir subi de rupture ou être endommagé à la suite de l'essai;

12° la commande de frein hydraulique ne doit pas s'enfoncer lorsqu'une force modérée est appliquée pendant une minute et la course de la commande ne doit pas excéder 65% de la course totale possible;

13° le frein de stationnement d'une motocyclette à 3 roues doit être conforme aux normes suivantes:

a) le mécanisme d'application du frein de stationnement doit être serré et desserré à quelques reprises afin d'assurer le libre fonctionnement des câbles et du mécanisme;

b) le frein de stationnement doit empêcher la motocyclette de se déplacer lorsqu'il est appliqué à fond sur une surface plane, que la transmission est en position de marche avant pour une transmission automatique ou dans le rapport le plus élevé permettant un départ normal en position de marche avant pour une transmission manuelle et qu'une tentative délicate de faire avancer le véhicule est effectuée; de plus les roues doivent être totalement libres de tourner lorsque le frein est relâché;

c) aucun élément mécanique du frein de stationnement ne doit manquer, être usé au point de nuire à son bon fonctionnement ou inopérant, désaligné, mal fixé, cassé, fissuré, grippé, détendu, affaibli, déformé, non raccordé ou endommagé.

D. 1483-98, a. 135; D. 370-2016, a. 76.

§ 6. — *Dispositifs d'éclairage, signaux d'avertissement et système électrique*

136. Tous les phares, feux et réflecteurs requis par le Code doivent être présents, conformes aux normes du fabricant et solidement fixés aux endroits prévus. De plus, tous les phares, feux et lampes témoins sur un circuit électrique doivent s'allumer avec l'intensité prévue par le fabricant lorsque l'interrupteur du circuit électrique est actionné.

Malgré le premier alinéa, les phares, feux et réflecteurs d'un véhicule routier de type militaire n'ont pas à être conformes aux normes du fabricant. Cependant, ils doivent être conformes aux normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada prévues par la Loi sur la sécurité automobile (L.C. 1993, c. 16) applicables à la date de fabrication de ce véhicule ou à la norme J759 de la SAE International. Dans ce dernier cas, les phares et les feux doivent s'allumer avec l'intensité prévue par leur fabricant.

D. 1483-98, a. 136; D. 883-2024, a. 18.

137. Le fonctionnement d'un circuit électrique ne doit pas perturber celui d'un autre circuit.

D. 1483-98, a. 137.

138. Aucun câble électrique, fiche, raccord ou prise de courant ne doit être cassé, éraillé, fissuré, corrodé ou usé au point de nuire au bon fonctionnement de l'élément qui y est rattaché.

Chaque élément doit être solidement retenu à son point de fixation de manière à empêcher tout contact avec des pièces en mouvement. De plus, les fils électriques non reliés à la masse doivent être recouverts d'une gaine protectrice et isolante.

D. 1483-98, a. 138.

139. Les réflecteurs ou les lentilles doivent être installés correctement aux endroits prévus au Code et ne doivent pas manquer, être cassés, fissurés de façon à permettre l'infiltration d'eau, décolorés, peints ou de la mauvaise couleur.

D. 1483-98, a. 139.

140. L'alignement du phare doit satisfaire aux normes du fabricant.

D. 1483-98, a. 140.

141. La batterie doit être solidement fixée au véhicule routier et les bornes ne doivent pas présenter de dépôt excessif de corrosion pouvant nuire à son utilisation. Si la batterie était, lors de la fabrication du véhicule, munie d'un couvercle, ce dernier doit être adéquat et solidement fixé. De plus, la conduite de drainage doit être raccordée et localisée aux endroits prévus par le fabricant.

D. 1483-98, a. 141.

142. L'avertisseur sonore doit être adéquat et solidement fixé. Sa commande doit être facilement accessible, identifiable et solidement fixée.

D. 1483-98, a. 142.

143. Aucun dispositif ou matière monté ou apposé sur le véhicule routier, sur le phare, le feu ou la lentille ne doit masquer la lumière du phare ou du feu ou en réduire l'intensité.

D. 1483-98, a. 143.

143.1. Un véhicule routier de type militaire fabriqué après le 1^{er} janvier 1975 doit être muni d'un phare de jour, d'un feu de plaque d'immatriculation et d'un feu de position arrière qui s'allument lorsque la clé de contact est à la position marche.

D. 883-2024, a. 19.

143.2. Un véhicule routier de type militaire doit être muni d'un dispositif d'éclairage permettant un éclairage suffisant de l'indicateur de vitesse.

D. 883-2024, a. 19.

143.3. Un véhicule routier de type militaire doit être muni d'un témoin de feux de changement de direction.

D. 883-2024, a. 19.

§ 7. — Carrosserie, équipements et accessoires

144. Aucune partie du véhicule routier ne doit présenter d'arête vive ou de saillie pouvant constituer un danger.

D. 1483-98, a. 144.

145. Tous les éléments de la carrosserie et tous les accessoires et équipements auxiliaires doivent être solidement fixés.

D. 1483-98, a. 145.

146. Le plancher de la caisse adjacente doit être sans fissure, gauchissement ou perforation. De plus, le plancher ou la carrosserie ne doivent comporter aucune ouverture pouvant constituer un danger.

D. 1483-98, a. 146.

147. Les rétroviseurs doivent être solidement fixés aux endroits prévus par le fabricant, réglables selon les axes vertical et horizontal; ils doivent rester à la position désirée et ils ne doivent présenter aucune arête vive. Aucun des rétroviseurs prévus à l'article 263 du Code ne doit être manquant et ils doivent être placés et fixés conformément à cet article. La surface réfléchissante doit être d'au moins 81 cm² pour un rétroviseur plan ou 64,5 cm² pour un rétroviseur convexe. De plus, ils ne doivent pas être cassés, fêlés ou ternis. Le tain ne doit pas être décollé sauf sur la surface réfléchissante périphérique sans excéder 10% de la surface totale.

D. 1483-98, a. 147; D. 370-2016, a. 77.

148. L'indicateur de vitesse et le totalisateur de distance doivent être adéquats et fournir une lecture dont la marge d'erreur est inférieure à 10%.

D. 1483-98, a. 148.

§ 8. — *Direction*

149. Tous les éléments de la direction doivent être adéquats et solidement fixés.

Aucun élément ne doit être fissuré, cassé, mal fixé, déplacé, déformé, manquant, modifié ni comporter de soudure autre que celle effectuée par le fabricant. De plus, aucun élément ne doit présenter de signe de détérioration, de dommage ou d'usure au point de nuire à son bon fonctionnement.

Toute réparation doit avoir pour effet d'assurer au véhicule routier les mêmes conditions de sécurité que celles prévues par le fabricant.

D. 1483-98, a. 149.

150. Le guidon doit être solidement fixé à la hauteur indiquée par le fabricant et il ne doit pas présenter de jeu, de détérioration ou de réparation par soudage.

D. 1483-98, a. 150.

151. L'axe de la fourche doit être assemblé correctement sur ses roulements et lorsque la fourche est braquée de gauche à droite, les roulements sur lesquels la fourche pivote ne doivent montrer aucun jeu, signe d'usure ou de détérioration et aucun coincement ne doit être perçu.

D. 1483-98, a. 151.

§ 9. — *Suspension*

152. Tous les éléments de la suspension doivent être adéquats et solidement fixés.

Aucun élément de localisation ou de fixation de l'essieu ou de la roue au véhicule routier ou le supportant ne doit être fissuré, cassé, mal fixé, déplacé, déformé, manquant ni comporter de soudure autre que celle effectuée par le fabricant. De plus, aucun élément ne doit présenter de signe de détérioration, de dommage ou d'usure au point de nuire à son bon fonctionnement.

Toute réparation doit avoir pour effet d'assurer au véhicule les mêmes conditions de sécurité que celles prévues par le fabricant.

D. 1483-98, a. 152.

153. Les essieux doivent être solidement fixés, exempts de fissure ou de réparation par soudage, correctement alignés et être perpendiculaires à l'axe longitudinal du véhicule routier.

D. 1483-98, a. 153.

154. Lors d'une utilisation normale, la suspension du véhicule routier ne doit pas permettre de contact entre un pneu et la carrosserie ou le châssis.

D. 1483-98, a. 154.

155. Les amortisseurs et les ancrages doivent être présents, adéquats, solidement fixés et ne pas présenter de fissures ou de cassures. De plus, les amortisseurs ne doivent pas présenter de fuites influençant leur rendement.

D. 1483-98, a. 155.

156. Le jeu entre les différentes bagues de fixation et les axes de retenue doit être conforme aux normes du fabricant. De plus, lorsqu'une bague est composée d'une matière flexible, cette dernière doit être adéquate et exempte de coupures pouvant influencer son rendement.

D. 1483-98, a. 156.

§ 10. — *Cadre*

157. Tous les éléments du cadre doivent être présents, solidement fixés, assemblés selon les normes du fabricant et ne doivent pas présenter de fissures, cassures, déformation, ni avoir d'attache ou de boulon manquant ou desserré.

Toute réparation ou modification doit avoir pour effet d'assurer au véhicule routier les mêmes conditions de sécurité que celles prévues par le fabricant et en aucun cas elle ne doit affaiblir la structure du véhicule.

D. 1483-98, a. 157; D. 370-2016, a. 78.

158. Les pièces du cadre servant à fixer la carrosserie, l'espace de chargement, la direction, la suspension, le moteur et la boîte de vitesse ne doivent pas être manquantes, inopérantes, mal fixées, détériorées, fissurées, cassées ou déformées.

D. 1483-98, a. 158.

§ 11. — *Pneus et roues*

159. Les pneus doivent être conformes aux normes suivantes:

1° aucun pneu ne doit avoir atteint un degré d'usure tel qu'un indicateur d'usure touche la chaussée ou que la profondeur de la bande de roulement mesurée dans une rainure ou une sculpture principale, sauf au niveau de l'indicateur d'usure, soit inférieure à 1,6 mm;

2° en aucun point du pneu, il ne doit y avoir d'usure, de fissure, de coupure ou de déchirure exposant la toile de renforcement;

3° un pneu ne doit pas présenter de renflement ou de déformation anormale et aucune matière étrangère pouvant causer une crevaillon ne doit être logée dans la bande de roulement ou le flanc;

4° le pneu ne doit pas avoir été refaçoné au-delà de la profondeur des rainures gravées lors de la fabrication du pneu;

5° en aucun endroit, la bande de roulement ou le composé caoutchouté du flanc ne doit être séparé de la carcasse du pneu;

6° un pneu ne doit pas être d'une dimension inférieure à celle indiquée par le fabricant; il peut cependant être d'une dimension supérieure à celle indiquée par ce fabricant à la condition que le pneu ne touche pas à un élément quelconque du véhicule routier pour tous les déplacements de la suspension;

7° la réparation d'un pneu doit avoir été effectuée selon les normes de son fabricant;

8° la pression d'air ne doit pas être supérieure à la valeur inscrite sur le flanc du pneu ou inférieure à la valeur déterminée par le fabricant du véhicule ou du pneu;

9° les valves ne doivent pas être usées, endommagées, écorchées ou coupées et la partie en saillie doit être suffisamment longue pour permettre un gonflement aisé des pneus et la lecture des pressions;

10° aucun des pneus ne doit être identifié ou porter de mention par son fabricant indiquant qu'il est destiné à un usage spécial ou n'est pas conçu pour rouler sur un chemin public;

11° un pneu de conception unidirectionnelle doit être installé selon les normes de son fabricant.

D. 1483-98, a. 159.

160. Les jantes ne doivent pas être voilées, fissurées, déformées ou endommagées.

D. 1483-98, a. 160.

161. Les roues ne doivent pas présenter de fissure, de trou de boulon ovalisé, être corrodées au point d'affaiblir leur capacité, être faussées, cassées, mal alignées, déformées, endommagées, porter de marque de réparation ni comporter de soudure autre que celle effectuée par le fabricant. De plus, les éléments de fixation des roues tels que les goujons, les écrous et les boulons ne doivent pas manquer, bouger, être détériorés et incorrectement vissés et aucune roue ne doit avoir de rayon manquant, cassé ou détendu.

D. 1483-98, a. 161.

SECTION V

DÉFECTUOSITÉS MINEURES ET MAJEURES

§ 1. — *Défectuosités mineures*

162. Sous réserve des articles 163 à 171, toute dérogation aux normes prévues à la section III du présent chapitre, à l'exception de celles des articles 82, 83 et 89, constitue également une défectuosité mineure.

D. 1483-98, a. 162.

§ 2. — *Défectuosités majeures: Éclairage, signaux d'avertissement, carrosserie, vitrage, équipement, aménagement, accessoires*

163. Constitue une défectuosité majeure l'une ou l'autre des situations suivantes:

1° un véhicule routier qui n'est pas muni d'au moins un phare de croisement en bon état de fonctionnement;

1.1° un véhicule routier d'une seule unité ou le dernier véhicule d'un ensemble de véhicules, qui n'est pas muni d'au moins un feu de position arrière et d'un feu de freinage en bon état de fonctionnement;

1.2° un véhicule routier d'une seule unité ou le dernier véhicule d'un ensemble de véhicules, lorsqu'un tel véhicule a un poids nominal brut de 4 500 kg ou plus qui n'est pas muni d'au moins un feu de changement de direction situé à l'arrière droit ou à l'arrière gauche en bon état de fonctionnement;

2° une portière de l'habitacle ou un capot avant qui ne s'enclenche pas complètement à la fermeture;

3° un système de protection contre l'ouverture accidentelle des portes qui est défectueux, dans le cas d'un autobus muni d'un système d'ouverture automatique;

4° une sortie de secours qui est obstruée ou inadéquate ou l'avertisseur sonore ou lumineux d'une porte de secours qui est inopérant;

5° un plancher de l'habitacle qui est perforé au point de constituer un danger pour les occupants à cause d'une solidité insuffisante;

6° une partie de la carrosserie, un équipement ou un accessoire qui est mal fixé et qui risque de se détacher du véhicule ou le dispositif d'accès des passagers qui ne se rétracte pas complètement;

7° un pare-brise qui est endommagé à un point tel que la visibilité de la route et de la signalisation par le conducteur est réduite de façon importante;

8° un essuie-glace manquant ou inadéquat du côté du conducteur;

9° la ceinture de sécurité du siège du conducteur qui est manquante, inadéquate ou modifiée;

10° un sac gonflable pour le conducteur qui est manquant, modifié ou inadéquat.

D. 1483-98, a. 163; D. 370-2016, a. 79.

§ 3. — *Défectuosités majeures: Système de freinage et d'immobilisation*

164. Constitue une défectuosité majeure pour un système de freinage de service l'une ou l'autre des situations suivantes:

1° l'absence de freinage ou une réduction importante de la capacité de freinage sur 20% ou plus des roues ou ensemble de roues pour un véhicule routier, en raison de l'absence ou du fonctionnement inadéquat d'un ou de plusieurs éléments du système de freinage;

2° une absence de freinage sur une roue de l'essieu unique relié à la direction lorsque le fabricant a prévu un système de freinage sur cet essieu ou lorsque le véhicule routier visé est un camion-tracteur fabriqué après le 7 mai 1993;

3° une fissure qui s'étend jusqu'au bord extérieur de la surface de frottement ou sur une autre partie d'un tambour ou d'un disque;

4° lors de l'application des freins, un segment, un boulon ou un rivet de la garniture de frein qui vient en contact avec la surface de frottement du tambour ou du disque;

5° un des éléments du système qui est mal fixé, manquant, grippé, endommagé, détérioré ou usé au point de nuire de façon importante au bon fonctionnement des freins;

6° 20% ou plus des roues ou ensemble de roues d'un véhicule routier sont contaminés par l'huile ou la graisse sur la surface de frottement d'un tambour, d'un disque ou des garnitures de frein ou sont profondément corrodés sur les 2 côtés de la surface de frottement d'un disque.

D. 1483-98, a. 164; D. 370-2016, a. 80; D. 883-2024, a. 20.

165. Constitue une défectuosité majeure pour un système de freinage hydraulique l'une ou l'autre des situations suivantes:

1° une canalisation flexible qui est usée jusqu'à la deuxième tresse ou qui est renflée quand elle est sous pression;

2° un niveau du liquide dans le réservoir du maître-cylindre qui est inférieur au quart du niveau maximal indiqué par le fabricant;

3° une fuite du liquide de frein le long du système, autre qu'un suintement, qu'il y ait ou non application du frein de service;

4° une pédale qu'il faut actionner à plusieurs reprises pour obtenir une pression dans le circuit;

5° une pédale de frein qui descend au plancher en moins de 10 secondes lors de l'application d'une force d'environ 550 newtons;

6° une course de la pédale de frein qui excède 80% de la course totale possible;

7° un servofrein qui ne fonctionne pas. Lorsque le moteur est arrêté, le servofrein n'est pas en mesure d'assister le conducteur pour une application des freins.

D. 1483-98, a. 165; D. 370-2016, a. 81.

166. Constitue une défectuosité majeure pour un système de freinage pneumatique l'une ou l'autre des situations suivantes:

1° une canalisation flexible qui est renflée quand elle est sous pression ou une canalisation thermoplastique qui est usée jusqu'à la deuxième couche de couleur ou la deuxième tresse;

2° un raccord de canalisation qui n'est pas conforme aux normes du fabricant pour son application;

3° une courroie d'entraînement du compresseur d'air qui présente une coupure alors qu'un bris apparaît imminent;

4° un compresseur d'air mal fixé ou dont la poulie est fissurée ou cassée ou un compresseur qui ne permet pas d'atteindre ou de maintenir la pression minimale de 620 kPa alors que le moteur tourne au ralenti, que le frein de service est appliqué à fond et que le frein de stationnement est relâché;

5° une perte de pression d'air, après avoir appuyé à fond pendant une minute sur la pédale de frein de service alors que la pression d'air est au maximum, que le moteur est arrêté et que le frein de stationnement est relâché, qui est supérieure à:

a) 40 kPa pour un véhicule routier d'une seule unité;

b) 48 kPa pour 2 véhicules;

c) 62 kPa pour 3 véhicules;

6° la valve de protection du camion-tracteur est absente ou ne maintient pas un minimum de 138 kPa alors qu'il tire une remorque ou une semi-remorque équipée de freins pneumatiques;

7° l'angle entre le centre du rouleau et la position la plus basse de la came qui est supérieur à 120 degrés lorsque les garnitures de frein touchent le tambour;

8° des récepteurs de freinage ou des leviers de frein installés sur un essieu relié à la direction qui ne sont pas de la même dimension;

9° la course de la tige de commande de 20% ou plus des récepteurs de freinage d'un véhicule routier excède de 6,4 mm ou plus la valeur maximale d'ajustement prévue par le fabricant;

10° aucun des avertisseurs sonores, lumineux et visuels de basse pression signalant une pression inférieure à 380 kPa ne fonctionnent.

D. 1483-98, a. 166; D. 370-2016, a. 82.

§ 4. — *Défectuosités majeures: Direction*

167. Constitue une défectuosité majeure l'une ou l'autre des situations suivantes:

1° un élément de fixation de la direction qui est manquant, fissuré ou cassé. Un déplacement de la colonne de direction, du boîtier, de la crémaillère ou du volant par rapport à leur position normale alors qu'il y a un risque de séparation;

2° une articulation ou un joint coulissant ou à croisillon de l'arbre de direction qui présente un risque de rupture imminente;

3° une servodirection qui ne fonctionne plus;

4° un conduit ou une courroie qui comporte une coupure ou des fissures qui sont susceptibles de causer une rupture imminente ou un cylindre auxiliaire ou la pompe qui est mal fixé alors qu'il y a un risque de rupture;

5° un élément de la timonerie de la direction qui est fissuré, cassé ou réparé par soudage. De plus, un élément de la timonerie de la direction est endommagé ou mal fixé de façon à modifier le parallélisme des roues;

6° une articulation à rotule de la timonerie de direction qui présente un jeu excédant 3,2 mm;

7° un jeu du volant qui excède les valeurs suivantes:

a) dans le cas d'un véhicule routier d'un poids nominal brut inférieur à 4 500 kg, 15 mm pour une direction à crémaillère et, pour les autres types de direction, 60 mm pour une direction assistée et 87 mm pour une direction non assistée;

b) dans le cas d'un véhicule d'un poids nominal brut de 4 500 kg ou plus, pour une direction assistée, 87 mm pour un volant ayant un diamètre de 500 mm et moins et 100 mm si le diamètre est de plus de 500 mm, pour une direction non assistée, 140 mm pour un volant ayant un diamètre de 500 mm et moins et 196 mm si le diamètre est de plus de 500 mm;

8° un jeu d'une rotule reliée à un élément de suspension qui excède de 50% la norme du fabricant ou la rotule qui est susceptible de sortir de son logement à la suite d'un choc.

D. 1483-98, a. 167; D. 1049-2010, a. 11; D. 370-2016, a. 83.

§ 5. — *Défectuosités majeures: Suspension*

168. Constitue une défectuosité majeure l'une ou l'autre des situations suivantes:

1° un élément de fixation de l'essieu au véhicule routier qui est manquant, mal fixé, fissuré ou cassé;

1.1° un élément de localisation de l'essieu ou de la roue au véhicule routier qui est manquant, mal fixé, fissuré, cassé ou endommagé de façon à modifier le parallélisme des roues ou à permettre à l'essieu ou à la roue de se déplacer par rapport à sa position normale;

2° une lame maîtresse, un coussin de caoutchouc autre qu'une butée ou 25% et plus des lames de ressort de l'assemblage qui sont cassés ou manquants;

3° une lame de ressort ou un ressort hélicoïdal qui s'est déplacé de façon à être en contact avec une pièce en mouvement;

3.1° une lame en composite qui est fissurée sur plus de 75% de sa longueur ou comporte une intersection de fissures;

4° un essieu ou une barre de torsion qui est fissuré ou cassé ou un ressort hélicoïdal qui est fissuré ou cassé au point que le véhicule est affaissé complètement;

5° une fuite d'air dans le système d'une suspension pneumatique qui ne peut être compensée par le compresseur lorsque le moteur tourne au ralenti;

6° un ballon d'une suspension pneumatique qui est absent ou dégonflé;

7° pour une suspension pneumatique, un amortisseur qui est absent, cassé ou non fixé à l'une de ses extrémités;

8° plus de 25% des éléments fixant une citerne à son groupe d'essieux qui sont manquants ou inefficaces sur un élément d'ancrage.

D. 1483-98, a. 168; D. 370-2016, a. 84.

§ 6. — *Défectuosités majeures: Cadre, dessous de caisse et dispositif d'attelage*

169. Constitue une défectuosité majeure l'une ou l'autre des situations suivantes:

1° un élément du cadre cassé, fissuré ou affaissé qui provoque le contact d'une pièce mobile avec la carrosserie ou toute autre condition risquant de causer une rupture imminente d'un longeron;

2° un élément du cadre qui est fissuré ou cassé nuisant au bon fonctionnement ou à la solidité d'un élément de la direction, de la suspension, du dispositif d'attelage, du moteur ou de la transmission;

3° une fissure de 38 mm ou plus dans la partie verticale du longeron (âme) ou une fissure de 25 mm ou plus dans la partie horizontale inférieure du longeron (semelle) ou toute autre fissure qui commence dans la partie horizontale inférieure du longeron et qui se prolonge dans la partie verticale du longeron;

4° plus de 25 % des goupilles de blocage qui ne sont pas en prise ou présentes s'il s'agit d'un train roulant coulissant de semi-remorque;

5° un pivot d'attelage ou une plaque qui est déformé de façon à nuire à l'attelage, qui est fissuré ou mal fixé;

6° alors que le véhicule routier est accouplé à une semi-remorque, un jeu horizontal qui est supérieur à 12,8 mm entre le pivot d'attelage et les mâchoires ainsi que le pivot d'attelage qui est mal enclenché ou un déplacement entre un élément d'assemblage du dispositif d'attelage et du châssis du véhicule routier;

7° alors que le véhicule routier est accouplé à une remorque ou à une semi-remorque :

a) 25% ou plus des goupilles de blocage qui sont manquantes ou inopérantes ou un jeu longitudinal qui est de plus de 9,5 mm dans le mécanisme de verrouillage des glissières, s'il s'agit d'une sellette d'attelage coulissante;

b) une fissure, une soudure ou une cassure sur la partie d'un élément d'un dispositif d'attelage qui porte une charge ou qui est soumise à des contraintes en tension ou en cisaillement;

c) une usure au point de contact du crochet et de l'anneau d'attelage qui excède 9,5 mm pour le crochet ou pour l'anneau;

d) un élément du dispositif d'attelage qui est mal fixé, fissuré, cassé, usé, déformé, manquant, détérioré, mal ajusté au point qu'il y a un risque de rupture ou de séparation;

e) plus de 20% des éléments de fixation qui sont manquants, cassés ou desserrés sur un élément du dispositif d'attelage;

7.1° l'arbre de transmission est mal fixé, faussé ou fissuré au point qu'il risque de se détacher du véhicule;

8° (*paragraphe abrogé*);

9° (*paragraphe abrogé*);

10° (*paragraphe abrogé*).

D. 1483-98, a. 169; D. 370-2016, a. 85.

§ 7. — *Défectuosités majeures: Pneus et roues*

170. Constitue une défectuosité majeure l'une ou l'autre des situations suivantes:

1° un pneu simple ou des pneus jumelés du même assemblage de roues qui présentent une coupure, de l'usure ou tout autre dommage exposant la toile de renforcement ou la ceinture d'acier ou qui sont conçus pour un usage hors route et installés sur un véhicule routier autre qu'un camion spécialement adapté pour un usage agricole ou qu'une remorque de ferme;

2° un pneu simple ou des pneus jumelés du même assemblage de roues dont la profondeur de 2 rainures adjacentes est inférieure à 0,8 mm ou 1,6 mm pour un pneu installé sur l'essieu relié à la direction d'un véhicule motorisé d'un poids nominal brut de 4 500 kg ou plus;

3° un pneu qui présente un renflement relié à un défaut de la carcasse, une fuite d'air, qui est à plat, qui n'est gonflé qu'à 50% ou moins de la pression maximale indiquée sur son flanc ou un pneu simple ou les pneus jumelés du même assemblage de roues sur un véhicule routier qui présentent une matière étrangère qui est logée dans la bande de roulement ou le flanc et pouvant causer une crevaision;

4° un pneu qui est en contact avec une partie fixe du véhicule;

5° un cerceau de fixation d'une roue multipièces qui est faussé, fissuré, mal ajusté, déformé, cassé, mal fixé, soudé ou non adapté à la jante sur laquelle il est installé;

6° une pièce de fixation de la roue qui est manquante, fissurée, cassée ou mal fixée;

7° une roue qui présente une marque de réparation par soudage, une fissure, une cassure ou un trou de boulon ovalisé;

8° le lubrifiant du roulement de roue qui est absent ou, lorsqu'il y a une fenêtre d'inspection, il n'y a aucune quantité visible de lubrifiant.

D. 1483-98, a. 170; D. 1049-2010, a. 12; D. 370-2016, a. 86; D. 883-2024, a. 21.

§ 8. — *Défectuosités majeures: Systèmes d'alimentation en carburant, des commandes du moteur et d'échappement*

171. Constitue une défectuosité majeure l'une ou l'autre des situations suivantes:

1° un moteur qui ne revient pas au ralenti après le relâchement de l'accélérateur;

2° une fuite de carburant autre qu'un suintement le long du système d'alimentation;

3° un réservoir qui présente une fuite autre qu'un suintement, qui est mal fixé au point qu'il y a risque de séparation ou qui n'est pas muni d'un bouchon;

4° une fuite des gaz d'échappement d'un moteur sous l'habitacle lorsque le plancher est perforé ou dans le compartiment du moteur.

D. 1483-98, a. 171; D. 370-2016, a. 87.

SECTION VI

DÉFECTUOSITÉS MINEURES ET MAJEURES POUR MOTOCYCLETTE ET CYCLOMOTEUR

§ 1. — *Défectuosités mineures*

172. Sous réserve des articles 173 à 178, toute dérogation aux normes établies à la section IV du présent chapitre constitue également une défectuosité mineure.

D. 1483-98, a. 172.

§ 2. — *Défectuosités majeures: Systèmes d'alimentation du carburant et des commandes du moteur*

173. Constitue une défectuosité majeure l'une ou l'autre des situations suivantes:

1° un moteur qui ne revient pas au ralenti après le relâchement de l'accélérateur pour toutes les positions du guidon;

2° une fuite de carburant autre qu'un suintement le long du système d'alimentation;

3° un réservoir qui présente une fuite autre qu'un suintement, qui est mal fixé au point qu'il y a risque de séparation ou qui n'est pas muni d'un bouchon.

D. 1483-98, a. 173.

§ 3. — *Défectuosités majeures: Système de freinage et d'immobilisation*

174. Constitue une défectuosité majeure l'une ou l'autre des situations suivantes:

1° l'absence de freinage sur une roue à cause du mauvais état de fonctionnement d'un élément d'un système de freinage mécanique ou hydraulique;

2° une fissure qui s'étend jusqu'au bord extérieur de la surface de frottement ou sur une autre partie du tambour ou du disque;

3° lors de l'application des freins, un support ou un rivet de la garniture de frein qui vient en contact avec la surface de frottement du tambour ou du disque;

4° une canalisation flexible qui est renflée quand elle est sous pression;

5° un niveau du liquide dans le maître-cylindre qui est inférieur au quart du niveau normal;

6° une fuite de liquide de frein le long du système, autre qu'un suintement, lorsque les freins sont appliqués;

7° une commande de frein hydraulique qui doit être actionnée à plusieurs reprises pour obtenir une pression dans le circuit;

8° une commande de frein hydraulique qui s'enfonce au bout de sa course en moins de 10 secondes lors de l'application d'une force modérée;

9° une course de la commande de frein qui excède 80% de la course totale possible;

10° un élément du système qui est mal fixé, manquant, grippé, endommagé, détérioré ou usé au point de nuire au bon fonctionnement des freins.

D. 1483-98, a. 174.

§ 4. — *Défectuosités majeures: Éclairage, signalisation et système électrique*

175. Constitue une défectuosité majeure, une motocyclette ou un cyclomoteur qui n'a pas au moins un phare de croisement, un feu de position arrière et un feu de freinage adéquats.

D. 1483-98, a. 175.

§ 5. — *Défectuosités majeures: Carrosserie, équipements et accessoires*

176. Constitue une défectuosité majeure l'une ou l'autre des situations suivantes:

1° un plancher de la caisse adjacente qui est perforé au point de constituer un danger pour l'occupant à cause d'une solidité insuffisante;

2° une partie de la carrosserie, un équipement ou un accessoire qui est mal fixé et qui risque de se détacher du véhicule routier.

D. 1483-98, a. 176.

§ 6. — *Défectuosités majeures: Direction, suspension et cadre*

177. Constitue une défectuosité majeure l'une ou l'autre des situations suivantes:

1° un guidon qui est mal fixé, fissuré, tordu ou déformé;

2° un élément de fixation ou de localisation de l'essieu ou de la roue au véhicule routier qui est manquant, mal fixé, fissuré, cassé ou qui permet à l'essieu ou à la roue de se déplacer par rapport à sa position normale;

3° un essieu ou un ressort hélicoïdal qui est fissuré ou cassé;

4° un élément du cadre qui est cassé, fissuré ou déformé au point de nuire à la conduite du véhicule, la solidité d'un élément de la direction, de la suspension, du moteur, de la transmission ou toute autre condition risquant de causer une rupture imminente du cadre.

D. 1483-98, a. 177.

§ 7. — *Défectuosités majeures: Pneus et roues*

178. Constitue une défectuosité majeure l'une ou l'autre des situations suivantes:

1° un pneu qui présente une coupure ou de l'usure exposant la toile de renforcement ou un renflement relié à un défaut de la carcasse;

2° un pneu dont la profondeur de la bande de roulement mesurée dans une rainure ou une sculpture principale, sauf au niveau de l'indicateur d'usure, est inférieure à 0,8 mm;

3° un pneu qui présente une fuite d'air ou une matière étrangère qui est logée profondément dans la bande de roulement ou le flanc et pouvant causer une crevaision;

4° un pneu qui est ou peut venir en contact avec une partie fixe du véhicule routier;

5° une pièce de fixation de la roue sur l'essieu qui est manquante, fissurée, cassée ou insuffisamment serrée;

6° une roue qui présente une fissure, une cassure ou un trou de boulon ovalisé.

D. 1483-98, a. 178.

CHAPITRE II.1

(Abrogé).

D. 161-2008, a. 2; L.Q. 2018, c. 7, a. 191.

178.1. *(Abrogé).*

D. 161-2008, a. 2; L.Q. 2018, c. 7, a. 191.

178.2. *(Abrogé).*

D. 161-2008, a. 2; L.Q. 2018, c. 7, a. 191.

CHAPITRE III

EXPERTISE TECHNIQUE EN VERTU DU TITRE IX.1 DU CODE

SECTION I

CHAMP D'APPLICATION

179. Le présent chapitre s'applique aux véhicules routiers accidentés et reconstruits visés au titre IX.1 du Code.

Les véhicules routiers suivants sont exemptés du titre IX.1 du Code:

- 1° un véhicule-outil;
- 2° une remorque d'une masse nette de 900 kg ou moins;
- 3° un tracteur de ferme;
- 4° une souffleuse à neige.

D. 1483-98, a. 179; D. 370-2016, a. 88.

SECTION II

MODALITÉS DE L'EXPERTISE TECHNIQUE

180. Un certificat de conformité technique contient notamment les renseignements suivants:

- 1° le numéro du certificat;
- 2° la marque, le modèle, l'année et le numéro d'identification du véhicule routier;
- 3° les nom et adresse du propriétaire du véhicule et le numéro d'identification inscrit au certificat d'immatriculation du véhicule;

4° les nom et adresse de la personne qui a reconstruit le véhicule et le numéro d'identification inscrit au certificat d'immatriculation du véhicule;

5° le nom et la signature de la personne qui a procédé à l'expertise technique, le numéro qui lui a été attribué par la Société, le numéro du mandataire, le cas échéant, l'adresse du lieu de l'expertise technique ainsi que sa date;

6° l'attestation que le véhicule est conforme aux normes prévues à l'article 546.5 du Code et aux articles 181 à 187 du présent règlement.

D. 1483-98, a. 180.

SECTION III

NORMES SUR L'EXPERTISE TECHNIQUE

181. L'expertise technique prévue à l'article 546.5 du Code doit être effectuée selon les normes prévues par la présente section.

D. 1483-98, a. 181.

182. La géométrie du châssis ou de la caisse autoporteuse doit être conforme aux normes de construction reconnues dans l'industrie de l'automobile relatives à la sécurité d'utilisation du véhicule routier, notamment en ce qui a trait à la position des éléments de suspension et de direction.

D. 1483-98, a. 182; D. 370-2016, a. 89.

183. Les roues doivent être alignées selon les normes de construction reconnues dans l'industrie de l'automobile.

D. 1483-98, a. 183; D. 370-2016, a. 90.

184. La réparation du véhicule routier doit être exécutée de façon à assurer une protection des occupants comparable à celle existant lors de la fabrication du véhicule.

D. 1483-98, a. 184.

185. Les éléments de la structure qui ne peuvent être réparés doivent être remplacés à l'exception du tablier d'un véhicule à caisse autoporteuse qui ne doit pas être changé.

Les éléments de la caisse qui peuvent être réparés doivent l'être selon des méthodes ou des techniques qui n'altèrent pas leurs propriétés d'origine conformément aux normes du fabricant.

D. 1483-98, a. 185; D. 370-2016, a. 91.

186. Les joints d'assemblage de la caisse doivent être localisés aux endroits déterminés par le fabricant.

Ces joints doivent être accessibles et clairement visibles au moment où l'expertise technique est effectuée. Aucun composé d'étanchéité, d'insonorisation ou de protection contre la corrosion ne doit notamment avoir été appliqué sur le dessous de la caisse du véhicule routier.

D. 1483-98, a. 186; D. 370-2016, a. 92.

187. Les éléments du châssis ou de la caisse autoporteuse doivent être réparés et assemblés selon des méthodes qui ne changent pas les propriétés mécaniques et physiques des matériaux constitutants.

D. 1483-98, a. 187; D. 370-2016, a. 93.

SECTION IV

VÉHICULES ROUTIERS NE POUVANT ÊTRE RECONSTRUITS

188. Aux fins du titre IX.1 du Code, ne peuvent être reconstruits les véhicules routiers accidentés à caisse autoporteuse dont le plancher de l'habitacle ou le tablier avant ne peut être réparé à la suite d'une collision, d'un incendie ou d'une immersion ainsi qu'une motocyclette ou un cyclomoteur dont le cadre ne peut être réparé à la suite d'une collision, d'un incendie ou d'une immersion.

D. 1483-98, a. 188.

SECTION V

DOSSIER DE RECONSTRUCTION

189. Le dossier de reconstruction doit contenir, en plus de ce qui est prévu à l'article 546.4 du Code, le rapport du banc d'alignement démontrant que l'alignement des roues du véhicule est conforme aux normes du fabricant. Ce rapport doit être daté et signé par le mécanicien ayant effectué l'alignement et comporter les informations suivantes: l'année, la marque, le modèle du véhicule, son numéro de série, les normes de son fabricant et les résultats de l'alignement.

D. 1483-98, a. 189; D. 370-2016, a. 94.

En vig.: 2025-01-01

189.1. Le dossier de reconstruction doit contenir, en plus de ce qui est prévu à l'article 546.4 du Code, le rapport de l'outil de diagnostic démontrant que les systèmes d'aide à la conduite du véhicule reconstruit ont été recalibrés avec succès, ainsi que la facture de recalibrage.

Ce rapport doit comporter les informations suivantes: la date et l'heure du recalibrage, l'année, la marque, le modèle du véhicule recalibré, son numéro de série, son kilométrage, la liste des systèmes dont est équipé le véhicule, ceux qui ont été recalibrés et les résultats du recalibrage.

La facture de recalibrage accompagnant le rapport doit indiquer le nom et l'adresse de l'atelier ayant effectué le recalibrage ainsi que l'année, la marque, le modèle du véhicule sur lequel les travaux ont été effectués, son numéro de série, la nature des travaux réalisés et être datée et signée par le technicien ayant effectué le recalibrage.

D. 883-2024, a. 22.

CHAPITRE IV

VÉRIFICATION ET ENTRETIEN DES VÉHICULES LOURDS ET CONSERVATION DES DOCUMENTS EN VERTU DU TITRE VIII.1 DU CODE

D. 1483-98, c. IV; D. 623-99, a. 5.

SECTION I

(Abrogée)

D. 1483-98, sec. I; D. 623-99, a. 6.

190. *(Abrogé).*

D. 1483-98, a. 190; D. 623-99, a. 6.

SECTION II

VÉRIFICATION PAR LE CONDUCTEUR

D. 1483-98, sec. II; D. 370-2016, a. 95.

191. Les véhicules lourds suivants sont exemptés de l'application des dispositions de la présente section:

1° un véhicule lourd utilisé lorsque requis par un service d'urgence ou dans les cas de sinistre au sens de la Loi sur la sécurité civile visant à favoriser la résilience aux sinistres (chapitre S-2.4);

2° un véhicule lourd utilisé par une personne physique qui agit autrement que dans l'exploitation d'une entreprise ayant une activité économique organisée, qu'elle soit ou non à caractère commercial, consistant dans la production ou la réalisation de biens, leur administration ou leur aliénation, ou dans la prestation de services;

3° un camion porteur de 2 ou 3 essieux lorsqu'il est utilisé dans l'une des circonstances suivantes:

a) lors du transport de produits primaires provenant d'une ferme, d'une forêt ou d'un plan d'eau si le conducteur ou l'exploitant du camion en est le producteur;

b) lors du retour après ce transport si le camion est vide ou transporte des produits servant à l'exploitation principale d'une ferme, d'une forêt ou d'un plan d'eau;

4° un ensemble de véhicules routiers dont chacun des véhicules formant l'ensemble a un poids nominal brut inférieur à 4 500 kg, sauf celui qui nécessite l'application de plaques d'indication de danger suivant les dispositions de la section IV du Règlement sur le transport des matières dangereuses (chapitre C-24.2, r. 43);

5° un véhicule-outil;

6° un véhicule routier assujéti au Règlement sur le transport des matières dangereuses dont le poids nominal brut est inférieur à 4 500 kg et qui ne nécessite pas l'application de plaques d'indication de danger suivant la section IV de ce règlement, sauf les minibus et les dépanneuses;

7° un tracteur de ferme et une machine agricole au sens du Règlement sur l'immatriculation des véhicules routiers (chapitre C-24.2, r. 29);

8° une remorque de ferme appartenant à un agriculteur qui présente les caractéristiques prévues à l'article 2.

D. 1483-98, a. 191; D. 623-99, a. 7; D. 370-2016, a. 95.

192. La ronde de sécurité de l'état mécanique d'un véhicule lourd vise à identifier les défauts du véhicule apparaissant sur les listes de défauts applicables prévues aux annexes III à V.

L'exploitant est tenu de fournir ces listes dans la forme prescrite par ces annexes, tous les éléments devant y apparaître dans l'ordre prévu. L'exploitant peut ajouter des éléments à cette liste uniquement dans la section «Vérifications spécifiques exigées par l'exploitant».

D. 1483-98, a. 192; D. 623-99, a. 8; D. 370-2016, a. 95.

193. La ronde de sécurité effectuée en vertu de la présente section se limite à un examen visuel ou auditif, selon le cas, des éléments accessibles.

D. 1483-98, a. 193; D. 623-99, a. 9; D. 370-2016, a. 95.

193.1. *(Abrogé).*

D. 623-99, a. 9; D. 370-2016, a. 95.

194. La ronde de sécurité de l'état mécanique d'un véhicule lourd effectuée en vertu de l'article 519.2 du Code doit porter sur les éléments suivants, conformément aux normes de sécurité applicables mentionnées ci-dessous:

1° les freins de service prévus au paragraphe 5 en ce qui concerne le niveau du liquide de frein et au paragraphe 10 en ce qui concerne la fixation des câbles et des raccords à leur point d'attache ou de connexion de l'article 30, à l'article 35 sauf en ce qui concerne la course de la pédale, aux paragraphes 0.1, 2, 3, 10 et 11 de l'article 38, au paragraphe 1 de l'article 164, aux paragraphes 2, 4, 5 et 7 de l'article 165 et aux paragraphes 4 en ce qui concerne la pression minimale, 5 et 10 de l'article 166;

2° le frein de stationnement ou d'urgence prévu aux paragraphes 1 et 2 de l'article 39;

3° le mécanisme de direction prévu au deuxième alinéa de l'article 103, au paragraphe 6 de l'article 105, à l'article 108 en ce qui concerne une coupure de la courroie et le niveau du liquide, au paragraphe 1 en ce qui concerne le volant et la colonne de direction et au paragraphe 3 de l'article 167;

4° la suspension prévue à l'article 116 en ce qui concerne les cassures, à l'article 117 en ce qui concerne la fuite d'air et les ballons qui ne doivent pas être endommagés ou présenter de réparation, aux paragraphes 1 à 3, 4 sauf en ce qui concerne la fissure de la barre de torsion et de l'essieu, 5 et 6 de l'article 168;

5° l'éclairage et la signalisation prévues à l'article 15 en ce qui concerne le fonctionnement du phare de croisement, des feux de position, de freinage, de changement de direction et de plaque et aux paragraphes 1, 1.1 et 1.2 de l'article 163;

6° les pneus prévus au paragraphe 1 en ce qui concerne l'indicateur d'usure d'un pneu qui touche la chaussée ou la profondeur d'une rainure qui est égale ou inférieure à 1,6 mm, paragraphe 2 sauf en ce qui concerne la fissure de 3,2 mm, paragraphe 3 en ce qui concerne la déformation et la crevaison, paragraphes 6 et 14 sauf en ce qui concerne la partie en saillie de l'article 120, et au paragraphe 1 sauf en ce qui concerne les pneus conçus pour un usage hors route, paragraphe 2 en ce qui concerne le pneu installé sur l'essieu relié à la direction, paragraphe 3 sauf en ce qui concerne la pression et paragraphe 4 de l'article 170;

7° les roues prévues au deuxième alinéa de l'article 121.1 en ce qui concerne une fuite du roulement ou le niveau minimal de lubrifiant du roulement, à l'article 122 en ce qui concerne la fixation et aux paragraphes 6, 7 et 8 de l'article 170;

8° les éléments du système d'échappement prévus au deuxième alinéa de l'article 91 en ce qui concerne une fuite de gaz et au paragraphe 4 de l'article 171 en ce qui concerne une fuite de gaz sous l'habitacle;

9° les longerons et les traverses de châssis prévus à l'article 98 en ce qui concerne les fissures et les cassures, ceux prévus au paragraphe 1 de l'article 169 ainsi que les goupilles de blocage prévues au paragraphe 4 de l'article 169;

10° les éléments fixes de la carrosserie qui doivent être conformes à l'article 41;

11° le système d'alimentation en carburant prévu aux paragraphes 2 et 3 de l'article 171;

12° le système des commandes du moteur prévu au paragraphe 1 de l'article 96 et au paragraphe 1 de l'article 171;

13° le mécanisme de commande d'embrayage prévu aux paragraphes 2 et 4 de l'article 97;

14° le dispositif de la soufflerie conçu pour dégivrer le pare-brise prévu au paragraphe 1 de l'article 71;

15° l'avertisseur sonore prévu à l'article 69 qui doit être adéquat;

16° les essuie-glaces, le lave-glace et leurs éléments prévus au premier alinéa de l'article 70 et au paragraphe 8 de l'article 163;

17° le matériel d'urgence prévu aux articles 78 et 79;

18° le vitrage prévu à l'article 59 en ce qui concerne le pare-brise et à l'article 62 sauf en ce qui concerne la lunette arrière;

19° les rétroviseurs extérieurs prévus à l'article 66 sauf en ce qui concerne leur tain et à l'article 67;

20° le siège du conducteur prévu à l'article 50 qui doit être adéquat et, lorsqu'il est réglable, doit se déplacer et demeurer à la position choisie;

21° la ceinture de sécurité prévue au paragraphe 9 de l'article 163;

22° le dispositif d'attelage prévu au paragraphe 6 de l'article 101 en ce qui concerne une fixation manquante, cassée ou desserrée de la sellette, au paragraphe 1 en ce qui concerne sa fixation autre que la classe des boulons et aux paragraphes 2 en ce qui concerne une fixation manquante, cassée ou desserrée et 8 de l'article 102, aux paragraphes 5 et 6 en ce qui concerne l'enclenchement et le déplacement du dispositif d'attelage, au sous-paragraphe *a* en ce qui concerne les goupilles et aux sous-paragraphes *d* et *e* du paragraphe 7 de l'article 169;

23° les portières de l'habitacle visées à l'article 45, en ce qui concerne l'ouverture de la porte du conducteur, et au paragraphe 2 de l'article 163.

D. 1483-98, a. 194; D. 623-99, a. 9; D. 370-2016, a. 95.

195. La ronde de sécurité de l'état mécanique d'un autobus, d'un minibus ou d'un autocar effectuée en vertu de l'article 519.2 du Code porte sur les éléments prévus à l'article 194, conformément aux normes de sécurité applicables et sur les éléments suivants:

1° l'éclairage des lieux prévus à l'article 23;

2° la porte extérieure donnant accès à un espace de chargement ou à un compartiment auxiliaire prévue à l'article 46 sauf en ce qui concerne le dispositif empêchant sa fermeture;

3° le porte-bagages supérieur et le compartiment à bagages supérieur prévus au paragraphe 5 de l'article 56 en ce qui concerne sa fixation ou lorsqu'il est endommagé au point de ne pouvoir retenir les bagages;

4° les sièges, autres que celui du conducteur, ou les banquettes prévus à l'article 50 qui doivent être adéquats;

5° le plancher et les marches de l'habitacle prévus au premier alinéa de l'article 51 qui doivent être sans fissure, gauchissement ou perforation;

6° la sortie de secours prévue au paragraphe 4 de l'article 163 en ce qui concerne l'obstruction; de plus, lorsqu'il s'agit d'une porte, elle doit être adéquate et son avertisseur doit être en bon état de fonctionnement;

7° les équipements de retenue des passagers prévus au paragraphe 2 de l'article 56 et le matériau destiné à absorber les chocs sur les tiges verticales prévu au paragraphe 4 de cet article.

Pour un autobus affecté au transport d'écoliers, la ronde de sécurité doit également porter sur l'éclairage et la signalisation prévus à l'article 15 en ce qui concerne le fonctionnement des feux intermittents et des feux jaunes d'avertissement alternatifs ainsi que sur les éléments prévus à l'article 75.

D. 1483-98, a. 195; D. 623-99, a. 9; D. 370-2016, a. 95.

196. Sauf les cas prévus aux articles 197 et 197.01, le conducteur d'un véhicule lourd doit s'assurer que la ronde de sécurité du véhicule qu'il conduit ait été effectuée dans les 24 dernières heures. À défaut, le conducteur ou la personne désignée par l'exploitant à cette fin doit effectuer cette ronde.

Malgré le premier alinéa, lorsque plus d'un conducteur est assigné à un véhicule, chacun d'eux doit effectuer la ronde de sécurité du véhicule, laquelle est valide pour 24 h, à moins que la dernière ronde de sécurité ait été faite par une personne désignée par l'exploitant et que chaque conducteur contresigne le rapport afin d'attester qu'il en a pris connaissance.

D. 1483-98, a. 196; D. 623-99, a. 9; D. 370-2016, a. 95.

197. La ronde de sécurité d'un autobus, d'un minibus, d'une dépanneuse ou d'un véhicule d'urgence, à l'exception d'un véhicule de service d'incendie, effectuée par un conducteur ou par une personne désignée par l'exploitant, est valide pour 24 heures même si plus d'un conducteur est assigné au véhicule durant cette période, à condition que chaque conducteur contresigne le rapport afin d'attester qu'il en a pris connaissance.

Malgré les dispositions du premier alinéa, lorsque la ronde de sécurité est effectuée par une personne désignée par l'exploitant à cette fin à l'égard d'un autobus ou d'un minibus exploité par une société de transport en commun et affecté au transport urbain, celle-ci est valide pour l'une ou l'autre des périodes suivantes selon la première éventualité:

- 1° 48 heures à condition que le véhicule demeure immobilisé à l'intérieur durant cette période;
- 2° 24 heures à partir de sa mise en service.

Sauf pour la dépanneuse, les samedis, les dimanches et les jours fériés ne sont pas comptés dans le délai de 24 heures s'écoulant à compter du moment où la ronde de sécurité a été faite, à condition que le véhicule demeure immobilisé durant ces journées. Il en est de même aux fins du calcul du délai de 48 heures prévu au deuxième alinéa à la condition que le véhicule demeure immobilisé à l'intérieur durant ces journées.

D. 1483-98, a. 197; D. 623-99, a. 10; D. 370-2016, a. 95.

197.0.1. La ronde de sécurité d'un véhicule de service d'incendie doit avoir été effectuée dans les 24 dernières heures ou au retour de la sortie. Lorsque le véhicule n'est pas sorti, elle doit être effectuée au moins une fois par 7 jours.

D. 370-2016, a. 95.

197.0.2. La ronde de sécurité d'un véhicule lourd n'est pas requise dans le cas d'un essai routier aux conditions suivantes:

- 1° il est effectué dans un rayon de 15 km du lieu où le véhicule est réparé;
- 2° le véhicule ne transporte aucun bien, autre que l'équipement dont il est muni en permanence;
- 3° le véhicule ne transporte aucun passager sauf ceux concernés par l'essai routier.

De plus, le dernier rapport de la ronde de sécurité effectuée sur le véhicule ou le bon de travail doit être à bord du véhicule.

D. 370-2016, a. 95.

197.0.3. Le rapport de ronde d'un véhicule lourd doit contenir les renseignements suivants:

1° le numéro de la plaque d'immatriculation du véhicule ou le numéro d'unité inscrit au certificat d'immatriculation;

- 2° le nom de l'exploitant;
- 3° la date et l'heure auxquelles la ronde a été effectuée;
- 4° la municipalité ou le lieu sur la route où la ronde a été effectuée;
- 5° les défauts constatés lors de la ronde de sécurité du véhicule ou les défauts constatés durant le voyage et, s'il n'y en a pas, une mention à cet effet;
- 6° une déclaration signée par le conducteur ou, le cas échéant, par la personne qui a procédé à cette ronde, selon laquelle le véhicule a été inspecté conformément aux exigences applicables;
- 7° une déclaration signée par le conducteur selon laquelle il a pris connaissance du rapport lorsque cette ronde a été effectuée par une personne désignée par l'exploitant;
- 8° le nom en lettres moulées et lisibles de la personne qui a procédé à l'inspection;
- 9° la lecture de l'odomètre si le véhicule en est équipé.

D. 370-2016, a. 95.

197.0.4. Le conducteur qui constate une défectuosité majeure apparaissant sur une liste des défectuosités applicables doit l'inscrire dans le rapport de ronde et en remettre sans délai une copie à l'exploitant du véhicule.

S'il s'agit d'une défectuosité mineure apparaissant sur la liste des défectuosités applicables, il doit l'inscrire dans le rapport de ronde et en transmettre une copie à l'exploitant du véhicule au plus tard à l'échéance de la ronde en cours ou avant la prochaine ronde selon la première des éventualités.

L'exploitant du véhicule doit en signer la copie.

D. 370-2016, a. 95.

197.0.5. Le conducteur doit faire parvenir l'original du rapport de ronde de sécurité à l'exploitant dans les 20 jours suivant sa rédaction.

D. 370-2016, a. 95.

SECTION III

VÉRIFICATION ET ENTRETIEN PAR LE PROPRIÉTAIRE DU VÉHICULE LOURD

D. 623-99, a. 11.

197.0.6. Sauf les autocars auxquels s'applique un programme d'entretien préventif en vertu de l'article 543.2 du Code, la vérification spécifique de l'état mécanique d'un autocar aux 30 jours ou aux 12 000 km effectuée en vertu de l'article 519.15 du Code doit porter sur les éléments suivants, conformément aux normes de sécurité applicables mentionnées ci-dessous:

- 1° les freins de service prévus aux paragraphes 1 et 4, aux paragraphes 11 en ce qui concerne la courroie et 13 de l'article 30, au paragraphe 4 de l'article 31, aux paragraphes 0.1, 5 en ce qui concerne le robinet de purge et 9 de l'article 38 et au paragraphe 4 en ce qui concerne le compresseur d'air mal fixé ou la poulie qui est fissurée ou cassée de l'article 166;
- 2° le frein de stationnement ou d'urgence prévu au paragraphe 2 de l'article 39;

3° le mécanisme de direction prévu à l'article 103 en ce qui concerne tous les éléments de la direction et les pièces de l'essieu autovireur qui doivent être adéquats et solidement fixés et au deuxième alinéa de l'article 108 sauf en ce qui concerne le contact d'un conduit avec une pièce mobile;

4° le système d'échappement prévu au deuxième alinéa de l'article 91;

5° les pneus prévus aux paragraphes 1, 2, 3, 5, 6 et 13 de l'article 120;

6° les roues prévues aux paragraphes 1 et 3 de l'article 121 et le roulement prévu au deuxième alinéa de l'article 121.1;

7° la suspension prévue aux paragraphes 1, 2 et 5 de l'article 115, à l'article 117 sauf en ce qui concerne la pression d'air dans le circuit et à l'article 118;

8° la ceinture de sécurité prévue à l'article 80;

9° les sièges ou les banquettes prévus à l'article 50 qui doivent être solidement fixés;

10° le mécanisme d'ouverture et de fermeture de la fenêtre de secours et son avertisseur prévus au paragraphe 3 de l'article 54 ainsi que le panneau de la sortie de secours par le toit prévu au paragraphe 4 de cet article;

11° les membrures prévues à l'article 98;

12° le système d'alimentation en carburant prévu aux paragraphes 1, 2, 3 et 4 de l'article 81.

La vérification spécifique de l'état mécanique d'un autocar vise à identifier les défauts apparaissant sur la liste de défauts applicables prévue à l'annexe VI. Cette liste doit être conforme aux exigences prévues au deuxième alinéa de l'article 192. Toutefois, l'exploitant n'est pas tenu de la placer à bord du véhicule.

Toute défectuosité résultant d'un élément de non-conformité constaté au cours de cette vérification constitue une défectuosité majeure.

D. 370-2016, a. 96.

197.0.7. Le rapport de vérification spécifique à un autocar effectuée en vertu de l'article 197.0.6 doit contenir les renseignements suivants:

1° le numéro de la plaque d'immatriculation du véhicule ou le numéro d'unité inscrit au certificat d'immatriculation;

2° le nom de l'exploitant;

3° la date de la vérification;

4° le lieu où elle a été effectuée;

5° la lecture de l'odomètre;

6° les lectures de régleurs de freins;

7° les défectuosités décelées au cours de la vérification;

8° la nature de toute réparation effectuée à la suite de cette vérification;

9° une déclaration selon laquelle le véhicule identifié dans le rapport a été vérifié conformément aux exigences applicables;

10° le nom en lettres moulées et lisibles de la personne qui a procédé à l'inspection et sa signature.

D. 370-2016, a. 96.

197.1. Sont exemptés de l'application de l'article 519.15 du Code, en ce qui concerne les normes et la fréquence d'entretien ainsi que des dispositions de la présente section, les véhicules routiers suivants:

1° un véhicule routier dont le poids nominal brut est de moins de 4 500 kg;

2° un véhicule routier dont le poids nominal brut est de moins de 4 500 kg qui fait partie d'un ensemble de véhicules routiers dont le poids nominal brut est de 4 500 kg ou plus;

3° un tracteur de ferme au sens du Règlement sur l'immatriculation des véhicules routiers (chapitre C-24.2, r. 29);

4° un véhicule exempté de la vérification mécanique en vertu du paragraphe 5 de l'article 521 du Code.

D. 623-99, a. 12; D. 1049-2010, a. 13; D. 1349-2011, a. 41; D. 370-2016, a. 97.

198. L'entretien regroupe toutes les interventions planifiées qui ont pour but de maintenir le véhicule lourd en bon état de fonctionnement. Il doit notamment porter sur les éléments visés aux sous-sections 2 à 14 de la section III du chapitre II afin de rendre ou de maintenir ce véhicule conforme aux dispositions de cette section.

Lors d'un entretien, le mécanicien procède à des actions prédéterminées, soit des vérifications, des ajustements ou des changements. De plus, lorsque le mécanicien constate une anomalie laissant présager un mauvais fonctionnement d'un élément du véhicule avant le prochain entretien, il doit le réparer, le changer ou l'ajuster immédiatement ou en planifier la réparation, le changement ou l'ajustement avant cet entretien.

D. 1483-98, a. 198; D. 623-99, a. 13.

199. La vérification du véhicule lourd doit être effectuée au moins une fois à tous les 6 mois. La vérification mécanique prévue aux articles 6 et 7 ne peut servir de vérification visée à la présente section.

D. 1483-98, a. 199; D. 623-99, a. 14.

200. Pour chacun de ses véhicules lourds, le propriétaire doit tenir un dossier d'entretien contenant les renseignements et documents suivants:

1° le numéro d'identification du véhicule et de la plaque d'immatriculation, la marque, l'année, le nom du propriétaire et, le cas échéant, le nom du locateur à long terme;

2° le calendrier des vérifications à venir selon le critère de rappel utilisé par le propriétaire et le contenu de chaque entretien;

3° la fiche visée à l'article 201 pour chaque entretien effectué;

4° la preuve que les réparations ont été effectuées à la suite de l'entretien;

5° les dates de début et de fin de remisage, s'il y a lieu;

6° pour un véhicule lourd dont le poids nominal brut est d'au moins 7 258 kg, un registre des mesures des garnitures de frein ou de la rotation de l'arbre à cames si les mesures ne sont pas fournies sur les fiches d'entretien.

Lors de chaque entretien du véhicule, le propriétaire doit faire remplir et signer la fiche visée à l'article 201 par la personne qui l'a effectué.

D. 1483-98, a. 200; D. 623-99, a. 15.

201. Les fiches d'entretien doivent contenir les renseignements suivants:

1° le numéro d'identification du véhicule lourd, le numéro de la plaque d'immatriculation ou le numéro d'unité apparaissant sur le certificat d'immatriculation;

2° le nombre de kilomètres indiqués au totalisateur;

3° la date à laquelle l'entretien a été effectué;

4° la liste de tous les éléments à vérifier à chaque entretien selon la catégorie de véhicule conformément aux sous-sections 2 à 14 de la section III du chapitre II et un espace vis-à-vis chaque élément de la liste pour inscrire la conformité ou la non-conformité de cet élément;

5° les réparations à effectuer, le cas échéant;

6° pour les véhicules lourds dont le poids nominal brut est d'au moins 7 258 kg, les mesures des garnitures de frein ou les mesures de la rotation de l'arbre à cames lorsqu'il est impossible de mesurer les garnitures si les mesures ne sont pas fournies sur un autre document.

D. 1483-98, a. 201; D. 623-99, a. 16.

202. *(Abrogé).*

D. 1483-98, a. 202; D. 623-99, a. 17.

SECTION IV

CONSERVATION DE RENSEIGNEMENTS ET DE DOCUMENTS PAR LE PROPRIÉTAIRE OU L'EXPLOITANT DE VÉHICULES LOURDS

D. 623-99, a. 18.

202.1. Le propriétaire doit conserver, pour chaque véhicule lourd, un dossier qui contient les renseignements et les documents suivants:

1° une copie du certificat d'immatriculation du véhicule;

2° une copie du contrat de location du véhicule, le cas échéant;

3° le document attestant la conformité du véhicule lorsque celui-ci a fait l'objet d'une campagne de rappel;

4° chaque rapport d'échange de véhicules, le cas échéant;

5° une copie des documents relatifs à la ronde de sécurité prévue aux articles 194 et 195 et à la vérification spécifique applicable à un autocar prévue à l'article 197.0.6;

6° les renseignements et les documents relatifs à l'entretien du véhicule visé à l'article 198;

7° le document attestant la réparation des défauts constatés lors de la ronde de sécurité, de la vérification spécifique à l'autocar ou lors d'un entretien visé à l'article 198.

Une copie des documents mentionnés aux paragraphes 2 et 5 du premier alinéa doit également être conservée par l'exploitant.

D. 623-99, a. 18; D. 370-2016, a. 98.

202.2. Les documents exigés aux paragraphes 1 à 4 et 7 du premier alinéa de l'article 202.1 doivent être conservés pour une période d'au moins 12 mois et ceux exigés au paragraphe 5 pour une période d'au moins 6 mois à compter de l'une des dates suivantes:

1° celle de la cession du droit de propriété du véhicule lourd ou celle de la fin du contrat de location dans le cas des paragraphes 1 à 3;

2° celle du rapport d'échange du véhicule, des documents relatifs à la ronde de sécurité ou à la vérification spécifique à l'autocar ou du document attestant la réparation dans le cas des paragraphes 4, 5 ou 7.

Les renseignements et les documents visés au paragraphe 6 du premier alinéa de l'article 202.1 doivent être conservés pendant les 2 dernières années d'utilisation du véhicule et pendant une période de 12 mois après la date de cession du droit de propriété du véhicule.

D. 623-99, a. 18; D. 370-2016, a. 99.

CHAPITRE V

VÉRIFICATIONS MÉCANIQUES EFFECTUÉES À L'EXTÉRIEUR DU QUÉBEC

203. Sont présumés valides au sens du Code, le certificat de vérification mécanique et la vignette de conformité délivrés pour un véhicule lourd immatriculé à l'extérieur du Québec et dont la vérification mécanique a été effectuée conformément au programme de vérification mécanique périodique obligatoire prévu par l'un des règlements suivants:

1° Alberta: Vehicle Inspection Regulation, AR 211/2006;

2° Colombie-Britannique: Vehicle Inspection Regulation, B.C. Reg. 256/2010;

3° Île-du-Prince-Édouard: Motor Vehicle Inspection Regulations, EC 441/91;

4° Manitoba: Periodic Mandatory Vehicle Inspection Regulation, Man. Reg. 76/94;

5° Nouveau-Brunswick: Règlement sur l'inspection des véhicules, N.B. Reg. 83-185;

6° Nouvelle-Écosse: Vehicle Inspection Regulations, N.S. Reg. 214/2006;

7° Ontario: Safety Inspections, R.R.O., 1990, Reg. 611;

8° Saskatchewan: The Vehicle Inspection Regulations, 2001, c. V-2.1, Reg. 18 et The Vehicle Inspection Procedures Regulations, 2007, c. T-18.1, Reg. 6;

9° Terre-Neuve: Official Inspection Station Regulations, Nfld. C.N.L.R. 1002-96;

10° États-Unis: Federal Motor Carrier Safety Regulations, Title 49, United States Code of Federal Regulations, sections 396.17 to 396.23.

D. 1483-98, a. 203; D. 623-99, a. 19.

204. Un rapport de vérification mécanique et une vignette de conformité délivrés en vertu d'un programme visé à l'article 203 sont présumés valides, à compter de leur date de délivrance, pour une période de 6 mois

pour un minibus ou un autobus autre qu'un minibus et un autobus utilisés pour un usage personnel et pour une période de 12 mois pour tout autre véhicule lourd.

D. 1483-98, a. 204; D. 623-99, a. 20.

205. Un véhicule lourd immatriculé au Québec peut faire l'objet d'une vérification mécanique conformément à l'un des programmes prévus à l'article 203 lorsque ce véhicule se trouve à l'extérieur du Québec.

Le rapport de vérification mécanique et la vignette de conformité qui en font foi sont présumés valides au sens du Code pour la période prévue à l'article 204, à la condition que le propriétaire du véhicule transmette sans délai à la Société une copie du rapport de vérification mécanique et que la vignette de conformité soit apposée sur le véhicule.

D. 1483-98, a. 205; D. 623-99, a. 21; D. 370-2016, a. 100.

CHAPITRE VI

IDENTIFICATION DE CERTAINS VÉHICULES ROUTIERS

206. Pour être muni d'un numéro d'identification, le véhicule routier visé à l'article 210.1 du Code doit être soumis à la vérification mécanique et être muni d'une vignette de conformité.

D. 1483-98, a. 206.

207. Lorsqu'une plaquette portant le numéro d'identification a été perdue, détruite ou volée, la Société délivre une nouvelle plaquette si la preuve lui en est faite.

D. 1483-98, a. 207; D. 370-2016, a. 101.

CHAPITRE VII

PROGRAMME D'ENTRETIEN PRÉVENTIF TENANT LIEU DE VÉRIFICATION MÉCANIQUE EN VERTU DU CHAPITRE I.1 DU TITRE IX DU CODE

SECTION I

DISPOSITION GÉNÉRALE

208. Tout programme d'entretien préventif regroupe les interventions planifiées qui visent à maintenir le véhicule routier soumis à la vérification mécanique périodique en vertu de l'article 521 du Code en bon état de fonctionnement. Il doit notamment porter sur les éléments prévus aux sous-sections 2 à 14 de la section III ou à la section IV du chapitre II du présent règlement afin de rendre ou de maintenir ce véhicule conforme aux dispositions de l'une de ces sections.

Lors d'un entretien, le mécanicien procède à des actions prédéterminées, soit des inspections, des ajustements ou des changements. De plus, lorsque le mécanicien constate une anomalie laissant présager un mauvais fonctionnement d'un élément du véhicule avant le prochain entretien, il doit le réparer, le changer ou l'ajuster immédiatement ou en planifier la réparation, le changement ou l'ajustement avant cet entretien.

D. 1483-98, a. 208; D. 623-99, a. 22.

SECTION II

RECONNAISSANCE D'UN PROGRAMME D'ENTRETIEN PRÉVENTIF

209. La Société reconnaît conformément à l'article 543.4 du Code tout programme d'entretien préventif tenant lieu de vérification mécanique périodique obligatoire qui satisfait aux normes minimales suivantes:

1° les véhicules routiers soumis au programme doivent être conformes aux dispositions des sous-sections 2 à 14 de la section III ou de la section IV du chapitre II du présent règlement;

2° le propriétaire qui demande la reconnaissance de son programme doit disposer d'un lieu à l'abri du gel et des intempéries et qui assure l'accès aux différentes parties du véhicule;

3° les mécaniciens affectés à l'entretien préventif des véhicules lourds d'un poids nominal brut de 7 258 kg ou plus doivent être titulaires de l'attestation de compétence délivrée par la Société en vertu de l'article 543.3.1 du Code;

4° les mécaniciens affectés à l'entretien préventif des véhicules lourds dont le poids nominal brut est inférieur à 7 258 kg doivent satisfaire à l'une ou l'autre des conditions suivantes:

a) avoir obtenu un diplôme d'études professionnelles reconnu par le ministre de l'Éducation, du Loisir et du Sport en mécanique automobile et posséder 2 années d'expérience pertinente dans la réparation des mécanismes des véhicules routiers notamment la suspension, la direction et le système de freinage;

b) posséder 5 années d'expérience pertinente dans la réparation des mécanismes des véhicules routiers notamment la suspension, la direction et le système de freinage;

c) être titulaire de l'attestation de compétence délivrée par la Société en vertu de l'article 543.3.1 du Code;

5° les dossiers contiennent, pour chaque véhicule auquel s'applique le programme, les renseignements et les documents suivants:

a) le numéro d'identification du véhicule et de la plaque d'immatriculation, la marque, l'année, le nom du propriétaire et, le cas échéant, le nom du locateur à long terme;

b) le calendrier des entretiens à venir selon le critère de rappel utilisé par le propriétaire et le contenu de chaque entretien;

c) la fiche d'entretien remplie et signée telle que décrite à l'article 211 par le mécanicien qui a effectué l'entretien sur le véhicule pour chaque entretien effectué depuis le début du programme ou les 2 dernières années d'utilisation du véhicule, selon la durée la plus courte;

d) pour un véhicule lourd d'un poids nominal brut de 7 258 kg ou plus, un registre des mesures des garnitures de frein ou de la rotation de l'arbre à cames si les mesures ne sont pas fournies sur les fiches d'entretien;

e) la preuve des réparations effectuées à la suite de l'entretien;

f) les dates de début et de fin de remisage du véhicule, s'il y a lieu.

D. 1483-98, a. 209; D. 623-99, a. 23; D. 1049-2010, a. 14; D. 370-2016, a. 102.

210. Les renseignements et les documents que le propriétaire doit fournir lors d'une demande de reconnaissance d'un programme d'entretien préventif sont les suivants:

1° la résolution ou la procuration qui autorise le représentant du demandeur à signer les documents en son nom;

2° le numéro de dossier apparaissant sur le certificat d'immatriculation du véhicule routier ou son numéro d'entreprise du Québec apparaissant au registre des entreprises immatriculés en vertu de la Loi sur la publicité légale des entreprises (chapitre P-44.1);

3° le cas échéant, le numéro que la Société lui a attribué à titre de personne autorisée à effectuer la vérification mécanique des véhicules routiers pour le compte de la Société;

4° un exemplaire vierge de chacune des fiches d'entretien utilisées dans son programme;

5° un document précisant la fréquence à laquelle les entretiens sont effectués;

6° pour les véhicules lourds d'un poids nominal brut de 7 258 kg ou plus, un exemplaire du registre des mesures de frein si celles-ci ne sont pas fournies sur les fiches d'entretien;

7° la description du parc de véhicules routiers comprenant les catégories de véhicules, le nombre de véhicules par catégorie, leur poids nominal brut et, s'il y a lieu, la liste des véhicules que le propriétaire entend exclure du programme;

8° l'adresse des lieux d'entretien, le nombre de véhicules routiers entretenus dans chacun de ces lieux et la liste des mécaniciens visés aux paragraphes 3 et 4 de l'article 209 pour chacun de ces lieux et, si le propriétaire fait exécuter son programme d'entretien préventif par un tiers, le nom et l'adresse de cette personne;

9° l'attestation de compétence mentionnée au paragraphe 3 de l'article 209 pour chacun des mécaniciens visés à ce paragraphe et, pour chacun de ceux visés au paragraphe 4 de l'article 209: soit l'attestation de compétence mentionnée au sous-paragraphe *c* du paragraphe 4 de l'article 209, soit une déclaration sur leur expérience de travail sur le formulaire fourni par la Société, soit cette déclaration et le diplôme mentionné au sous-paragraphe *a* du paragraphe 4 de l'article 209;

10° une autorisation écrite permettant à la Société de consulter tout dossier et document qu'elle détient concernant les véhicules soumis au programme d'entretien préventif et l'utilisation de ces véhicules.

La demande de reconnaissance est présentée sur le formulaire fourni à cette fin par la Société.

D. 1483-98, a. 210; D. 623-99, a. 24; D. 1049-2010, a. 15; D. 370-2016, a. 103.

211. Les fiches d'entretien prévues au paragraphe 4 du premier alinéa de l'article 210 doivent contenir les espaces et les renseignements suivants:

1° un espace pour inscrire le numéro d'identification du véhicule routier, le numéro de la plaque d'immatriculation ou le numéro d'unité apparaissant sur le certificat d'immatriculation;

2° un espace pour le nombre de kilomètres indiqués au totalisateur;

3° un espace pour inscrire la date de l'entretien effectué;

4° la liste de tous les éléments à vérifier à chaque entretien selon la catégorie de véhicule routier conformément aux sous-sections 2 à 14 de la section III ou à la section IV du chapitre II et un espace vis-à-vis chaque élément de la liste pour inscrire la conformité ou la non-conformité de l'élément;

5° un espace pour inscrire les réparations à effectuer, le cas échéant;

6° un espace pour la signature du mécanicien;

7° pour les véhicules lourds d'un poids nominal brut de 7 258 kg ou plus, un espace pour inscrire les mesures des garnitures de frein ou les mesures de la rotation de l'arbre à cames lorsqu'il est impossible de mesurer les garnitures si les mesures ne sont pas fournies sur un autre document.

D. 1483-98, a. 211; D. 623-99, a. 25; D. 1049-2010, a. 16; D. 370-2016, a. 104.

212. Le certificat de reconnaissance doit contenir la mention que le programme d'entretien préventif pour les véhicules routiers mentionnés en annexe au certificat satisfait aux normes établies par le Code et ses règlements et que le propriétaire est exempté de la vérification mécanique périodique obligatoire pour les véhicules mentionnés à cette annexe.

D. 1483-98, a. 212.

213. La vignette du programme d'entretien préventif contient les mentions «Société de l'assurance automobile du Québec» et «vignette d'entretien préventif». De plus, elle contient un numéro séquentiel déterminé par la Société précédé de la lettre «P», le logo de celle-ci ainsi que les dates de son entrée en vigueur et de son expiration.

D. 1483-98, a. 213.

214. La vignette du programme d'entretien préventif est valide pour une période d'un an à partir de sa date d'apposition sur le véhicule visé par le programme d'entretien préventif reconnu.

D. 1483-98, a. 214.

SECTION III

OBLIGATIONS DU PROPRIÉTAIRE ASSUJETTI À UN PROGRAMME RECONNU

215. Le propriétaire des véhicules routiers auxquels s'applique un programme d'entretien préventif reconnu doit:

1° faire ou faire faire l'entretien de ses véhicules de façon à les rendre conformes aux dispositions des sous-sections 2 à 14 de la section III ou à la section IV du chapitre II;

2° faire ou faire faire l'entretien préventif de ses véhicules aux fréquences minimales déterminées à l'annexe II; cependant si le véhicule est remis au moment où l'entretien est prévu, il doit être effectué dans le mois précédant l'obtention du droit de le remettre en circulation;

3° remplir ou faire remplir les espaces prévus à cette fin sur les fiches d'entretien conformément à l'article 211 et, si ces fiches n'indiquent pas les mesures des garnitures de frein ou les mesures de la rotation de l'arbre à cames, sur le registre des mesures de frein;

4° faire ou faire faire l'entretien de ses véhicules dans un lieu conforme aux normes prévues au paragraphe 2 de l'article 209;

5° faire ou faire faire l'entretien de ses véhicules par un mécanicien dont les qualifications satisfont aux conditions mentionnées aux paragraphes 3 et 4 de l'article 209 selon la catégorie de véhicules à entretenir.

D. 1483-98, a. 215.

216. Le propriétaire doit tenir, pour chaque véhicule routier auquel s'applique un programme d'entretien préventif reconnu, un dossier qui contient les renseignements et les documents suivants:

1° le numéro d'identification du véhicule et de la plaque d'immatriculation, la marque, l'année, le nom du propriétaire et, le cas échéant, le nom du locateur à long terme;

2° le calendrier des entretiens à venir selon le critère de rappel utilisé par le propriétaire et le contenu de chaque entretien;

3° la fiche d'entretien visée à l'article 211 pour chaque entretien effectué;

4° pour un véhicule lourd d'un poids nominal brut de 7 258 kg ou plus, un registre des mesures des garnitures de frein ou de la rotation de l'arbre à cames si les mesures ne sont pas fournies sur les fiches d'entretien;

5° la preuve des réparations effectuées à la suite de l'entretien;

6° les dates de début et de fin de remisage du véhicule, s'il y a lieu.

Lors de chaque entretien du véhicule, le propriétaire doit faire remplir et signer la fiche visée à l'article 211 par le mécanicien qui l'a effectué.

D. 1483-98, a. 216; D. 623-99, a. 26; D. 1049-2010, a. 17; D. 370-2016, a. 105.

217. Le propriétaire d'un véhicule routier auquel s'applique un programme d'entretien préventif reconnu doit conserver ou faire conserver le dossier visé à l'article 216 durant les 2 dernières années d'utilisation du véhicule routier et, s'il cède le véhicule, il doit conserver ce dossier pour une période d'au moins 6 mois après la date de cession du véhicule.

D. 1483-98, a. 217.

SECTION IV

INFRACTIONS ET RÉVOCATION

218. Le propriétaire qui contrevient à l'un des paragraphes 4 ou 5 de l'article 215, inscrit des renseignements faux ou inexacts dans les dossiers visés à l'article 216 ou vend ou donne une vignette du programme d'entretien préventif commet une infraction et est passible d'une amende de 300 \$ à 600 \$ ou, si ce propriétaire est régi par le titre VIII.1 du Code, d'une amende de 700 \$ à 2 100 \$.

D. 1483-98, a. 218; D. 623-99, a. 27.

219. Le propriétaire qui contrevient au paragraphe 3 de l'article 215 ou à l'article 217 commet une infraction et est passible d'une amende de 100 \$ à 200 \$ ou, si ce propriétaire est régi par le titre VIII.1 du Code, d'une amende de 350 \$ à 1 050 \$.

D. 1483-98, a. 219; D. 623-99, a. 28.

220. La Société peut révoquer le certificat de reconnaissance du propriétaire de véhicules routiers auxquels s'applique un programme d'entretien préventif dans les cas suivants:

a) il fait défaut de remplir l'un ou l'autre des termes, conditions ou obligations qui lui incombent prévus à la section III;

b) il cesse ses opérations de quelque façon que ce soit, y compris en raison de faillite, de liquidation ou de cession de biens ou il n'est plus propriétaire du véhicule visé par la vérification mécanique périodique;

c) il a fourni des renseignements faux ou inexacts ou a fait de fausses représentations;

d) il néglige ou refuse de fournir à la Société un renseignement qu'elle lui demande en vue de vérifier si les termes, conditions et obligations qui lui incombent sont respectés.

Avant de révoquer un certificat de reconnaissance, la Société transmet un avis de révocation au propriétaire des véhicules.

D. 1483-98, a. 220; D. 370-2016, a. 106.

221. Le présent règlement remplace le Règlement sur la vérification mécanique et sur les normes de sécurité des véhicules routiers (D. 2069-82, 82-09-15) et le Règlement d'application concernant une entente

de réciprocité en matière de vérification mécanique entre le gouvernement du Québec et certaines administrations nord-américaines (D. 313-99, 99-03-09).

D. 1483-98, a. 221.

222. (*Omis*).


D. 1483-98, a. 222.

ANNEXE I

(a. 85)

D. 1483-98, ann. I; D. 370-2016, a. 107.

Date d'expiration	
Mois	Année
1	2018
2	2019
3	2020
4	2021
5	2022
6	2023
7	2024
8	2025
9	2026
10	2027
11	2028
12	2029



Québec

Numéro de certificat de l'installateur
ou de l'inspecteur

ANNEXE II

(a. 215)

CALENDRIER D'ENTRETIEN

Dans le calendrier, «E» signifie entretien à effectuer

Catégorie de véhicules routiers	Intervalle d'entretien							
	Mois	3	4	6	6	6	6	12
L'entretien doit être effectué au kilométrage annuel ou au nombre de mois ci-contre selon la première éventualité	Kilométrage				10 000	20 000	22 000	5 000
Autobus et autres véhicules affectés au transport d'écoliers, à l'exception de l'autobus affecté au transport urbain effectué par une société de transport en commun		E						
Autobus, à l'exception de l'autobus affecté au transport d'écoliers ou affecté au transport urbain effectué par une société de transport en commun		E(1)						
Autobus affecté au transport urbain effectué par une société de transport en commun							E(3)	
Dépanneuse		E(1)						
Motocyclette								E
Remorque			E(1, 2)					
Véhicule d'urgence dont le PNBV est inférieur à 7 258 kg, à l'exception du véhicule routier de service d'incendie					E			

Véhicule d'urgence dont le PNBV est égal ou supérieur à 7 258 kg, à l'exception du véhicule routier de service d'incendie						E		
Véhicule routier de service d'incendie				E				
Véhicule routier motorisé d'un PNBV de 4 500 kg ou plus, à l'exception du véhicule d'urgence		E(1)						
Véhicule routier utilisé par une école de conduite		E(1)						

Notes:

1. Si le kilométrage annuel est de moins de 20 000 km, l'entretien peut être effectué à tous les 6 mois.

2. La fréquence d'entretien d'une remorque est de 6 mois au lieu de 4 mois si le propriétaire fournit à la Société copie de la consigne qu'il a adoptée sur l'application de la vérification prévue à la section II du chapitre IV et s'il respecte cette consigne.

Outre les normes prévues à la section II du chapitre IV, cette consigne doit prévoir les éléments suivants:

1° une formation pratique de ses conducteurs sur la vérification, notamment sur les éléments énumérés à l'article 194;

2° une période de 10 minutes par jour accordée aux conducteurs pour effectuer la vérification;

3° des moyens de contrôle par le propriétaire pour s'assurer que la vérification est effectuée.

3. L'inspection des freins et des pneus est requise aux 10 000 km ou selon le système prédictif de la société de transport en commun. Dans le cas où la société de transport possède un système prédictif, celui-ci prévaut sur l'exigence d'inspection aux 10 000 km.

D. 1483-98, ann. II; D. 623-99, a. 29; D. 1049-2010, a. 18; D. 370-2016, a. 108; D. 1046-2020, a. 114.

ANNEXE III

LISTE 1 - VÉHICULE LOURD

Application:

La présente liste s'applique aux véhicules lourds autres qu'un autobus, un minibus ou un autocar.

Toute remorque que tire un autobus, un minibus ou un autocar doit faire l'objet d'une inspection conformément à la liste 2.

Défectuosités mineures	Défectuosités majeures
1. Attelage	
Les défauts prévus aux points 1.B à 1.F s'appliquent lorsque les véhicules sont accouplés.	
1.1 Élément(s) de fixation du dispositif d'attelage manquant(s), cassé(s) ou desserré(s)	1.A Plaque d'attelage ou pivot d'attelage déformé de façon à nuire à l'attelage, fissuré ou mal fixé
1.2 Attache de sûreté ou raccord manquant, détérioré ou mal fixé	1.B Mouvement entre la sellette et le cadre
	1.C Plus de 20% des éléments de fixation du mécanisme d'attelage endommagés ou manquants
	1.D 25% ou plus des goupilles de blocage sont manquantes ou inopérantes
	1.E Mécanisme d'attelage mal fermé ou mal verrouillé
	1.F Élément du mécanisme d'attelage manquant, mal fixé, mal ajusté ou endommagé au point qu'il y a risque de rupture ou de séparation
2. Châssis et carrosserie	
2.1 Longeron fissuré ou traverse fissurée ou cassée	2.A Longeron risque de casser
2.2 Élément fixe de la carrosserie absent ou mal fixé	2.B Longeron ou traverse affaissé et qui provoque le contact d'une pièce mobile avec la carrosserie
	2.C Plus de 25% des goupilles de blocage du train roulant coulissant absentes ou non en prise
3. Chauffage et dégivrage	
3.1 Soufflerie du pare-brise ne fonctionne pas	
4. Commandes du conducteur	
4.1 Accélérateur ou embrayage ne fonctionne pas correctement	4.A Moteur ne revient pas au ralenti après le relâchement de l'accélérateur
4.2 Klaxon ne fonctionne pas correctement	
5. Direction	
5.1 Colonne de direction se déplace par rapport à sa position normale ou volant ajustable ne demeure pas à la position choisie	5.A Colonne de direction ou volant se déplace par rapport à leur position normale alors qu'il y a un risque de séparation

- 5.2** Niveau de liquide de la servodirection n'est pas celui prescrit par le fabricant
- 5.3** Courroie de la pompe présente une coupure
- 5.B** Servodirection ne fonctionne pas
- 6. Essuie-glaces et lave-glace**
- 6.1** Essuie-glace du côté passager manquant ou inadéquat
- 6.2** Système de lave-glace inefficace
- 6.A** Essuie-glace du côté conducteur manquant ou inadéquat
- 7. Matériel d'urgence**
- 7.1** Trousse de premiers soins requise par la Loi mal fixée ou difficilement accessible
- 7.2** Extincteur chimique requis par la Loi mal fixé, inadéquat ou difficilement accessible
- 8. Phares et feux**
- 8.1** Phare de croisement, feu de position, feu de changement de direction, feu de freinage ou feu de la plaque d'immatriculation qui ne s'allume pas
- 8.A** Aucun phare de croisement ne s'allume
- 8.B** À l'arrière d'un véhicule d'une seule unité ou du dernier véhicule d'un ensemble de véhicules:
- Aucun feu de changement de direction, situé du côté droit ou gauche, ne s'allume
 - Aucun feu de freinage ne s'allume
 - Aucun des feux de position ne s'allume
- 9. Pneus**
- 9.1** Indicateur d'usure d'un pneu touche la chaussée ou profondeur d'une rainure est égale ou inférieure à l'indicateur d'usure
- 9.2** Un pneu, d'un même assemblage de roues, présente une matière étrangère logée dans la bande de roulement ou dans le flanc et qui peut causer une crevaison
- 9.3** Un pneu, d'un même assemblage de roues, endommagé au point de voir la toile de renforcement ou la ceinture d'acier
- 9.4** Pneu déformé, bande de roulement ou flanc séparé de la carcasse du pneu
- 9.5** Valve usée, endommagée, écorchée ou coupée
- 9.A** Pour un pneu installé sur l'essieu relié à la direction d'un véhicule motorisé ayant un PNBV de 4 500 kg ou plus, la profondeur de deux rainures adjacentes est égale ou inférieure à l'indicateur d'usure
- 9.B** Pneu simple ou les pneus jumelés du même assemblage de roues présentent une matière étrangère logée dans la bande de roulement ou le flanc et qui peut causer une crevaison
- 9.C** Pneu simple ou les pneus jumelés du même assemblage de roues endommagés au point de voir la toile de renforcement ou la ceinture d'acier
- 9.D** Pneu en contact avec une partie fixe du véhicule, qui est à plat ou présente une fuite d'air ou un renflement

10. Portières et autres issues

- | | |
|--|--|
| 10.1 Portière du conducteur s'ouvre avec difficulté ou ne s'ouvre pas | 10.A Portière de l'habitacle ne se ferme pas de façon sécuritaire |
|--|--|

11. Rétroviseurs et vitrage

- 11.1** Pare-brise ou vitre latérale située d'un côté ou de l'autre du poste de conduite n'offre pas la visibilité requise au conducteur parce que endommagé
- 11.2** Rétroviseur extérieur requis par le Code manquant, endommagé ou ne peut être ajusté et demeurer à la position choisie
- 11.3** Rétroviseur extérieur mal fixé ou présente une arête vive

12. Roues, moyeux et pièces de fixation

- | | |
|--|--|
| 12.1 Lubrifiant sous le niveau minimal ou fuite de lubrifiant du roulement de roue autre qu'un suintement | 12.A Lubrifiant du roulement de roue qui est absent ou qui n'est pas visible par une fenêtre d'inspection |
| 12.2 Support ou le montage fixant la roue de secours est non solidement fixé pour la maintenir | 12.B Pièce de fixation manquante, fissurée, cassée ou mal fixée |
| | 12.C Roue endommagée ou porte une marque de réparation par soudage |

13. Siège

- | | |
|--|---|
| 13.1 Siège du conducteur inadéquat ou ne demeure pas dans la position choisie | 13.A Ceinture de sécurité du siège du conducteur manquante, modifiée ou inadéquate |
|--|---|

14. Suspension

- | | |
|--|---|
| 14.1 lame de ressort autre qu'une lame maîtresse ou ressort hélicoïdal cassé | 14.A lame maîtresse, coussin de caoutchouc ou 25% et plus des lames d'un ressort de l'assemblage cassés ou manquants |
| 14.2 Fuite d'air dans la suspension, ballon endommagé au point d'exposer la toile ou réparé | 14.B Fuite d'air dans le système non compensée par le compresseur ou ballon absent ou dégonflé |
| | 14.C Élément de fixation de l'essieu manquant, mal fixé, fissuré ou cassé |
| | 14.D lame en composite fissurée sur plus de 75% de sa longueur ou comporte une intersection de fissures |
| | 14.E lame de ressort ou ressort hélicoïdal déplacé vient en contact avec une pièce en mouvement |
| | 14.F Ressort hélicoïdal cassé au point que le véhicule est affaissé complètement ou barre de torsion cassée |

- 14.G** Essieu cassé ou élément de localisation de l'essieu ou de la roue manquant, mal fixé, fissuré, cassé ou endommagé affectant le parallélisme ou causant le déplacement d'un essieu ou d'une roue par rapport à sa position
- 15. Système d'alimentation en carburant**
- 15.A** Réservoir mal fixé et il y a risque de séparation
- 15.B** Bouchon absent
- 15.C** Fuite de carburant autre qu'un suintement
- 16. Système d'échappement**
- 16.1** Fuite de gaz d'échappement ailleurs qu'aux endroits prévus lors de la fabrication
- 16.A** Fuite de gaz d'échappement qui s'infiltré dans l'habitacle lorsque le plancher est perforé
- 17. Système de freins électriques**
- 17.1** Raccord ou câble électrique mal fixé à un point d'attache ou de connexion
- 17.A** Réduction importante de la capacité de freinage du frein de service
- 18. Système de freins hydrauliques**
- 18.1** Niveau de liquide dans le réservoir du maître-cylindre est sous le niveau minimal requis
- 18.A** Niveau du liquide dans le réservoir du maître-cylindre inférieur au quart du niveau maximal indiqué par le fabricant
- 18.2** Pédale de frein descend au plancher
- 18.B** Pédale de frein descend au plancher en moins de 10 secondes ou il faut appuyer à plusieurs reprises avant d'avoir une pression
- 18.3** Témoin lumineux allumé pendant que le moteur est en marche ou ne s'allume pas lorsque la clé de contact est à la position «marche» ou «démarrage»
- 18.C** Freins assistés ou servofrein non fonctionnels
- 18.4** Témoin lumineux ne s'allume pas lorsque le frein de stationnement est serré ou ne s'éteint pas lorsqu'il est desserré
- 18.D** Réduction importante de la capacité de freinage du frein de service
- 18.5** Frein de stationnement ne fonctionne pas correctement
- 19. Système de freins pneumatiques**
- 19.1** Avertisseur sonore de basse pression ne fonctionne pas correctement
- 19.A** Aucun avertisseur sonore, lumineux et visuel de basse pression ne fonctionne
- 19.2** Les avertisseurs lumineux et visuels de basse pression ne fonctionnent pas correctement
- 19.B** Compresseur d'air ne fonctionne pas correctement
- 19.3** Régulateur de pression ne fonctionne pas correctement
- 19.C** Fuite d'air dont le taux en une minute dépasse 40 kPa (6 lb/po²) pour un véhicule d'une seule

- 19.4 Fuite d'air audible ou dont le taux en une minute dépasse 20 kPa (3 lb/po²) pour un véhicule d'une seule unité, 28 kPa (4 lb/po²) pour un véhicule de deux unités et 35 kPa (5 lb/po²) pour un véhicule de trois unités
- 19.5 Frein de stationnement ou d'urgence ne fonctionne pas correctement
- 19.D Réduction importante de la capacité de freinage du frein de service
- unité, 48 kPa (7 lb/po²) pour un véhicule de deux unités et 62 kPa (9 lb/po²) pour un véhicule de trois unités

Vérifications spécifiques exigées par l'exploitant

D. 370-2016, a. 109.

ANNEXE IV

LISTE 2 - AUTOBUS

Application:

La présente liste s'applique aux autobus (autre qu'un autocar), aux minibus ainsi qu'à toute remorque tirée par un autobus, un minibus ou un autocar.

Défectuosités mineures	Défectuosités majeures
1. Attelage	
Les défauts prévus aux points 1.C et 1.F s'appliquent lorsque les véhicules sont accouplés.	
1.1 Élément(s) de fixation du dispositif d'attelage manquant(s), cassé(s) ou desserré(s)	1.C Plus de 20% des éléments de fixation du mécanisme d'attelage endommagés ou manquants
1.2 Attache de sûreté ou raccord manquant, détérioré ou mal fixé	1.F Élément du mécanisme d'attelage manquant, mal fixé, mal ajusté ou endommagé au point qu'il y a un risque de rupture ou de séparation
2. Châssis et carrosserie	
2.1 Longeron fissuré ou traverse fissurée ou cassée	2.A Longeron risque de casser
2.2 Élément fixe de la carrosserie absent ou mal fixé	2.B Longeron ou traverse affaissé et qui provoque le contact d'une pièce mobile avec la carrosserie
2.3 Porte extérieure d'un compartiment à bagages ou d'un compartiment auxiliaire inadéquate ou mal fixée au véhicule routier	
3. Chauffage et dégivrage	
3.1 Soufflerie du pare-brise ne fonctionne pas	
4. Commandes du conducteur	
4.1 Accélérateur ou embrayage ne fonctionne pas correctement	4.A Moteur ne revient pas au ralenti après le relâchement de l'accélérateur
4.2 Klaxon ne fonctionne pas correctement	
5. Direction	
5.1 Colonne de direction se déplace par rapport à sa position normale ou volant ajustable ne demeure pas à la position choisie	5.A Colonne de direction ou volant se déplace par rapport à leur position normale alors qu'il y a un risque de séparation
5.2 Niveau de liquide de la servodirection n'est pas celui prescrit par le fabricant	5.B Servodirection ne fonctionne pas
5.3 Courroie de la pompe présente une coupure	
6. Essuie-glaces et lave-glace	

- | | |
|---|---|
| <p>6.1 Essuie-glace du côté passager manquant ou inadéquat</p> <p>6.2 Système de lave-glace inefficace</p> | <p>6.A Essuie-glace du côté conducteur manquant ou inadéquat</p> |
| <p>7. Matériel d'urgence</p> | |
| <p>7.1 Trousse de premiers soins requise par la Loi mal fixée ou difficilement accessible</p> <p>7.2 Extincteur chimique requis par la Loi mal fixé, inadéquat ou difficilement accessible</p> | |
| <p>8. Phares et feux</p> | |
| <p>8.1 Phare de croisement, feu de position, feu de changement de direction, feu de freinage ou feu de la plaque d'immatriculation qui ne s'allume pas</p> | <p>8.A Aucun phare de croisement ne s'allume</p> <p>8.B À l'arrière d'un véhicule d'une seule unité ou du dernier véhicule d'un ensemble de véhicules:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aucun feu de changement de direction, situé du côté droit ou gauche, ne s'allume • Aucun feu de freinage ne s'allume • Aucun des feux de position ne s'allume |
| <p>9. Pneus</p> | |
| <p>9.1 Indicateur d'usure d'un pneu touche la chaussée ou profondeur d'une rainure est égale ou inférieure à l'indicateur d'usure</p> <p>9.2 Un pneu, d'un même assemblage de roues, présente une matière étrangère logée dans la bande de roulement ou dans le flanc et qui peut causer une crevaison</p> <p>9.3 Un pneu, d'un même assemblage de roues, endommagé au point de voir la toile de renforcement ou la ceinture d'acier</p> <p>9.4 Pneu déformé, bande de roulement ou flanc séparé de la carcasse du pneu</p> <p>9.5 Valve usée, endommagée, écorchée ou coupée</p> | <p>9.A Pour un pneu installé sur l'essieu relié à la direction d'un véhicule motorisé ayant un PNBV de 4 500 kg ou plus, la profondeur de deux rainures adjacentes est égale ou inférieure à l'indicateur d'usure</p> <p>9.B Pneu simple ou les pneus jumelés du même assemblage de roues présentent une matière étrangère logée dans la bande de roulement ou le flanc et qui peut causer une crevaison</p> <p>9.C Pneu simple ou les pneus jumelés du même assemblage de roues endommagés au point de voir la toile de renforcement ou la ceinture d'acier</p> <p>9.D Pneu en contact avec une partie fixe du véhicule, qui est à plat ou présente une fuite d'air ou un renflement</p> |
| <p>10. Portières et autres issues</p> | |
| <p>10.1 Portière du conducteur s'ouvre avec difficulté ou ne s'ouvre pas</p> | <p>10.A Portière de l'habitacle ne se ferme pas de façon sécuritaire</p> <p>10.B Sortie de secours obstruée</p> |

- 10.C** Porte de secours inadéquate ou son avertisseur sonore ou lumineux n'est pas en bon état de fonctionnement
- 11. Rétroviseurs et vitrage**
- 11.1** Pare-brise ou vitre latérale situées d'un côté ou de l'autre du poste de conduite n'offre pas la visibilité requise au conducteur parce que endommagé
- 11.2** Rétroviseur extérieur requis par le Code manquant, endommagé ou ne peut être ajusté et demeurer à la position choisie
- 11.3** Rétroviseur extérieur mal fixé ou présente une arête vive
- 11.4** Vitre latérale d'un autobus affecté au transport d'écoliers située de chaque côté et immédiatement derrière le poste de conduite n'offre pas la visibilité requise au conducteur parce qu'endommagée
- 12. Roues, moyeux et pièces de fixation**
- 12.1** Lubrifiant sous le niveau minimal ou fuite de lubrifiant du roulement de roue autre qu'un suintement
- 12.2** Support ou le montage fixant la roue de secours est non solidement fixé pour la maintenir
- 12.A** Lubrifiant du roulement de roue qui est absent ou qui n'est pas visible par une fenêtre d'inspection
- 12.B** Pièce de fixation manquante, fissurée, cassée ou mal fixée
- 12.C** Roue endommagée ou porte une marque de réparation par soudage
- 13. Siège**
- 13.1** Siège du conducteur inadéquat ou ne demeure pas dans la position choisie
- 13.A** Ceinture de sécurité du siège du conducteur manquante, modifiée ou inadéquate
- 14. Suspension**
- 14.1** Lame de ressort autre qu'une lame maîtresse ou ressort hélicoïdal cassé
- 14.2** Fuite d'air dans la suspension, ballon endommagé au point d'exposer la toile ou réparé
- 14.A** Lame maîtresse, coussin de caoutchouc ou 25% et plus des lames d'un ressort de l'assemblage cassés ou manquants
- 14.B** Fuite d'air dans le système non compensée par le compresseur ou ballon absent ou dégonflé
- 14.C** Élément de fixation de l'essieu manquant, mal fixé, fissuré ou cassé
- 14.D** Lame en composite fissurée sur plus de 75% de sa longueur ou comporte une intersection de fissures

- | | | | |
|-------------|---|-------------|---|
| | | 14.E | Lame de ressort ou ressort hélicoïdal déplacé vient en contact avec une pièce en mouvement |
| | | 14.F | Ressort hélicoïdal cassé au point que le véhicule est affaissé complètement ou barre de torsion cassée |
| | | 14.G | Essieu cassé ou élément de localisation de l'essieu ou de la roue manquant, mal fixé, fissuré, cassé ou endommagé affectant le parallélisme ou causant le déplacement d'un essieu ou d'une roue par rapport à sa position |
| 15. | Système d'alimentation en carburant | | |
| | | 15.A | Réservoir mal fixé et il y a risque de séparation |
| | | 15.B | Bouchon absent |
| | | 15.C | Fuite de carburant autre qu'un suintement |
| 16. | Système d'échappement | | |
| 16.1 | Fuite de gaz d'échappement ailleurs qu'aux endroits prévus lors de la fabrication | 16.A | Fuite de gaz d'échappement qui s'infiltré dans l'habitacle lorsque le plancher est perforé |
| 17. | Système de freins électriques | | |
| 17.1 | Raccord ou câble électrique mal fixé à un point d'attache ou de connexion | 17.A | Réduction importante de la capacité de freinage du frein de service |
| 18. | Système de freins hydrauliques | | |
| 18.1 | Niveau de liquide dans le réservoir du maître-cylindre est sous le niveau minimal requis | 18.A | Niveau du liquide dans le réservoir du maître-cylindre inférieur au quart du niveau maximal indiqué par le fabricant |
| 18.2 | Pédale de frein descend au plancher | 18.B | Pédale de frein descend au plancher en moins de 10 secondes ou il faut appuyer à plusieurs reprises avant d'avoir une pression |
| 18.3 | Témoin lumineux allumé pendant que le moteur est en marche ou ne s'allume pas lorsque la clé de contact est à la position «marche» ou «démarrage» | 18.C | Freins assistés ou servofrein non fonctionnels |
| 18.4 | Témoin lumineux ne s'allume pas lorsque le frein de stationnement est serré ou ne s'éteint pas lorsqu'il est desserré | 18.D | Réduction importante de la capacité de freinage du frein de service |
| 18.5 | Frein de stationnement ne fonctionne pas correctement | | |
| 19. | Système de freins pneumatiques | | |
| 19.1 | Avertisseur sonore de basse pression ne fonctionne pas correctement | 19.A | Aucun avertisseur sonore, lumineux et visuel de basse pression ne fonctionne |

- | | |
|--|---|
| 19.2 Les avertisseurs lumineux et visuels de basse pression ne fonctionnent pas correctement | 19.B Compresseur d'air ne fonctionne pas correctement |
| 19.3 Régulateur de pression ne fonctionne pas correctement | 19.C Fuite d'air dont le taux en une minute dépasse 40 kPa (6 lb/po ²) pour un véhicule d'une seule unité, 48 kPa (7 lb/po ²) pour un véhicule de deux unités et 62 kPa (9 lb/po ²) pour un véhicule de trois unités |
| 19.4 Fuite d'air audible ou dont le taux en une minute dépasse 20 kPa (3 lb/po ²) pour un véhicule d'une seule unité, 28 kPa (4 lb/po ²) pour un véhicule de deux unités et 35 kPa (5 lb/po ²) pour un véhicule de trois unités | 19.D Réduction importante de la capacité de freinage du frein de service |
| 19.5 Frein de stationnement ou d'urgence ne fonctionne pas correctement | |

20. Transport de passagers

- 20.1** Tige verticale, barre horizontale, poignée d'appui ou panneau protecteur mal fixé
- 20.2** Matériau d'absorption de chocs prévu par le fabricant sur les tiges verticales absent ou inadéquat
- 20.3** Plancher ou marche de l'habitacle endommagé
- 20.4** Éclairage d'accès des passagers ou de l'allée ne fonctionne pas
- 20.5** Porte-bagages supérieur ou compartiment à bagages supérieur mal fixé ou ne peut retenir les bagages
- 20.6** Siège ou banquette des passagers inadéquat
- 20.7** Panneau d'arrêt ne fonctionne pas correctement ou l'un de ses feux clignotants ne s'allume pas
- 20.8** L'un des feux intermittents ou l'un ou des feux jaunes d'avertissement alternatif d'un autobus scolaire ne s'allume pas

Vérifications spécifiques exigées par l'exploitant

D. 370-2016, a. 109.

ANNEXE V

LISTE 3 - AUTOCAR

Application :

La présente liste s'applique à un autocar. Toute remorque que tire l'autocar doit faire l'objet d'une inspection conformément à la liste 2.

Défectuosités mineures	Défectuosités majeures
1. Attelage	
Les défectuosités prévues aux points 1.C et 1.F s'appliquent lorsque les véhicules sont accouplés.	
1.1 Élément(s) de fixation du dispositif d'attelage manquant(s), cassé(s) ou desserré(s)	1.C Plus de 20% des éléments de fixation du mécanisme d'attelage endommagés ou manquants
1.2 Attache de sûreté ou raccord manquant, détérioré ou mal fixé	1.F Élément du mécanisme d'attelage manquant, mal fixé, mal ajusté ou endommagé au point qu'il y a risque de rupture ou de séparation
2. Châssis et carrosserie	
2.2 Élément fixe de la carrosserie absent ou mal fixé	
2.3 Porte extérieure d'un compartiment à bagages ou d'un compartiment auxiliaire inadéquate ou mal fixée au véhicule routier	
3. Chauffage et dégivrage	
3.1 Soufflerie du pare-brise ne fonctionne pas	
4. Commandes du conducteur	
4.1 Accélérateur ou embrayage ne fonctionne pas correctement	4.A Moteur ne revient pas au ralenti après le relâchement de l'accélérateur
4.2 Klaxon ne fonctionne pas correctement	
5. Direction	
5.1 Colonne de direction se déplace par rapport à sa position normale ou volant ajustable ne demeure pas à la position choisie	5.A Colonne de direction ou volant se déplace par rapport à leur position normale alors qu'il y a un risque de séparation
5.2 Niveau de liquide de la servodirection n'est pas celui prescrit par le fabricant	5.B Servodirection ne fonctionne pas
5.3 Courroie de la pompe présente une coupure	
6. Essuie-glaces et lave-glace	
6.1 Essuie-glace du côté passager manquant ou inadéquat	6.A Essuie-glace du côté conducteur manquant ou inadéquat

6.2 Système de lave-glace inefficace

7. Matériel d'urgence

7.1 Trousse de premiers soins requise par la Loi mal fixée ou difficilement accessible

7.2 Extincteur chimique requis par la Loi mal fixé, inadéquat ou difficilement accessible

8. Phares et feux

8.1 Phare de croisement, feu de position, feu de changement de direction, feu de freinage ou feu de la plaque d'immatriculation qui ne s'allume pas

8.A Aucun phare de croisement ne s'allume

8.B À l'arrière d'un véhicule d'une seule unité ou du dernier véhicule d'un ensemble de véhicules:

- Aucun feu de changement de direction, situé du côté droit ou gauche, ne s'allume
- Aucun feu de freinage ne s'allume
- Aucun des feux de position ne s'allume

9. Pneus

9.1 Indicateur d'usure d'un pneu touche la chaussée ou profondeur d'une rainure est égale ou inférieure à l'indicateur d'usure

9.A Pour un pneu installé sur l'essieu relié à la direction d'un véhicule motorisé ayant un PNBV de 4 500 kg ou plus, la profondeur de deux rainures adjacentes est égale ou inférieure à l'indicateur d'usure

9.2 Un pneu, d'un même assemblage de roues, présente une matière étrangère logée dans la bande de roulement ou dans le flanc et qui peut causer une crevaison

9.B Pneu simple ou les pneus jumelés du même assemblage de roues présentent une matière étrangère logée dans la bande de roulement ou le flanc et qui peut causer une crevaison

9.3 Un pneu, d'un même assemblage de roues, endommagé au point de voir la toile de renforcement ou la ceinture d'acier

9.C Pneu simple ou les pneus jumelés du même assemblage de roues endommagés au point de voir la toile de renforcement ou la ceinture d'acier

9.4 Pneu déformé, bande de roulement ou flanc séparé de la carcasse du pneu

9.D Pneu en contact avec une partie fixe du véhicule, qui est à plat ou présente une fuite d'air ou un renflement

9.5 Valve usée, endommagée, écorchée ou coupée

10. Portières et autres issues

10.1 Portière du conducteur s'ouvre avec difficulté ou ne s'ouvre pas

10.A Portière de l'habitacle ne se ferme pas de façon sécuritaire

10.B Sortie de secours obstruée

11. Rétroviseurs et vitrage

- 11.1** Pare-brise ou vitre latérale située d'un côté ou de l'autre du poste de conduite n'offre pas la visibilité requise au conducteur parce que endommagé
- 11.2** Rétroviseur extérieur requis par le Code manquant, endommagé ou ne peut être ajusté et demeurer à la position choisie
- 11.3** Rétroviseur extérieur mal fixé ou présente une arête vive
- 12. Roues, moyeux et pièces de fixation**
- 12.1** Lubrifiant sous le niveau minimal ou fuite de lubrifiant du roulement de roue autre qu'un suintement
- 12.2** Support ou le montage fixant la roue de secours est non solidement fixé pour la maintenir
- 12.A** Lubrifiant du roulement de roue qui est absent ou qui n'est pas visible par une fenêtre d'inspection
- 12.B** Pièce de fixation manquante, fissurée, cassée ou mal fixée
- 12.C** Roue endommagée ou porte une marque de réparation par soudage
- 13. Siège**
- 13.1** Siège du conducteur inadéquat ou ne demeure pas dans la position choisie
- 13.A** Ceinture de sécurité du siège du conducteur manquante, modifiée ou inadéquate
- 14. Suspension**
- 14.2** Fuite d'air dans la suspension, ballon endommagé au point d'exposer la toile ou réparé
- 14.B** Fuite d'air dans le système non compensée par le compresseur ou ballon absent ou dégonflé
- 14.G** Essieu cassé ou élément de localisation de l'essieu ou de la roue manquant, mal fixé, fissuré, cassé ou endommagé affectant le parallélisme ou causant le déplacement d'un essieu ou d'une roue par rapport à sa position
- 15. Système d'alimentation en carburant**
- 15.A** Réservoir mal fixé et il y a risque de séparation
- 15.B** Bouchon absent
- 15.C** Fuite de carburant autre qu'un suintement
- 16. Système d'échappement**
- 16.1** Fuite de gaz d'échappement ailleurs qu'aux endroits prévus lors de la fabrication
- 16.A** Fuite de gaz d'échappement qui s'infiltré dans l'habitacle lorsque le plancher est perforé

17. Système de freins électriques (non visé)

18. Système de freins hydrauliques (non visé)

19. Système de freins pneumatiques

- | | |
|--|---|
| 19.1 Avertisseur sonore de basse pression ne fonctionne pas correctement | 19.A Aucun avertisseur sonore, lumineux et visuel de basse pression ne fonctionne |
| 19.2 Les avertisseurs lumineux et visuels de basse pression ne fonctionnent pas correctement | 19.B Compresseur d'air ne fonctionne pas correctement |
| 19.3 Régulateur de pression ne fonctionne pas correctement | 19.C Fuite d'air dont le taux en une minute dépasse 40 kPa (6 lb/po ²) pour un véhicule d'une seule unité, 48 kPa (7 lb/po ²) pour un véhicule de deux unités et 62 kPa (9 lb/po ²) pour un véhicule de trois unités |
| 19.4 Fuite d'air audible ou dont le taux en une minute dépasse 20 kPa (3 lb/po ²) pour un véhicule d'une seule unité, 28 kPa (4 lb/po ²) pour un véhicule de deux unités et 35 kPa (5 lb/po ²) pour un véhicule de trois unités | 19.D Réduction importante de la capacité de freinage du frein de service |
| 19.5 Frein de stationnement ou d'urgence ne fonctionne pas correctement | |

20. Transport de passagers

- 20.1** Tige verticale, barre horizontale, poignée d'appui ou panneau protecteur mal fixé
- 20.2** Matériau d'absorption de chocs prévu par le fabricant sur les tiges verticales absent ou inadéquat
- 20.3** Plancher ou marche de l'habitacle endommagé
- 20.4** Éclairage d'accès des passagers ou de l'allée ne fonctionne pas
- 20.5** Porte-bagages supérieur ou compartiment à bagages supérieur mal fixé ou ne peut retenir les bagages
- 20.6** Siège ou banquette des passagers inadéquat

Vérifications spécifiques exigées par l'exploitant

D. 370-2016, a. 109.

ANNEXE VI

LISTE 4 – AUTOCAR (INSPECTION AU 30 JOURS OU AU 12 000 KM)

Application :

La présente liste s'applique à un autocar.

Note :

- Toutes les déficiences décrites dans la présente liste constituent des déficiences majeures qui doivent être réparées avant que le véhicule ne reprenne la route.
- Les inspections en vertu de la liste 4 doivent être faites lorsque le véhicule est positionné au-dessus d'un puits ou surélevé de façon à en permettre l'examen.

1. Châssis et carrosserie

- 1.A Membres de la plate-forme absente, mal fixés, fissurés, cassés, déformés, ou inadéquats

2. Direction

- 2.A Élément de la direction ou de l'essieu autovireur mal fixé ou inadéquat
2.B Fuite de liquide autre qu'un léger suintement

3. Pneus

- 3.A Pression d'air inadéquate
3.B Rainure d'un pneu a atteint la limite d'usure
3.C Bande de roulement ou flanc de pneu endommagé ou matière étrangère pouvant causer une crevasse logée dans la bande de roulement ou dans le flanc
3.D Pneu dont la bande de roulement a été rechapée installé sur l'essieu relié à la direction

4. Sorties de secours, ceintures et sièges

- 4.A Sortie de secours par le toit ne s'ouvre pas adéquatement
4.B Fenêtre de secours ne s'ouvre pas ou ne se ferme pas sans difficulté ou l'avertisseur sonore ou lumineux n'est pas adéquat
4.C Ceinture de sécurité manquante, détériorée, modifiée, mal fixée ou inadéquate
4.D Siège ou banquette mal fixé

5. Roues et pièces de fixation

- 5.A Pièce de fixation manquante, mal fixée, fissurée, cassée, endommagée, réparée par soudage ou inadéquate
5.B Roue endommagée, fissurée, cassée, réparée ou soudée
5.C Roulement de roue produit un bruit anormal, présente un signe de détérioration, une fuite de lubrifiant autre qu'un suintement ou dont le lubrifiant est sous le niveau minimal

6. Suspension

- 6.A Élément de la suspension manquant, mal fixé, détérioré ou inadéquat ou fuite d'air dans les canalisations et les éléments du système
 - 6.B Élément de fixation de l'essieu ou élément de localisation de l'essieu ou de la roue manquant, fissuré, cassé, mal fixé, déplacé, déformé ou réparé par soudage
 - 6.C Essieu fissuré, déformé, réparé par soudage, mal aligné ou non perpendiculaire à l'axe longitudinal du véhicule
 - 6.D Canalisation ou raccord mal fixé, endommagé ou inadéquat
 - 6.E Ballon mal fixé à la structure, présente une réparation ou endommagé au point d'exposer la toile
 - 6.F Amortisseur ou son ancrage manquant, inadéquat, mal fixé, fissuré ou cassé
 - 6.G Amortisseurs présentent une fuite pouvant nuire à leur rendement
7. **Système d'alimentation en carburant**
- 7.A Fuite de carburant
 - 7.B Réservoir fissuré ou élément de fixation du réservoir manquant, mal fixé, fissuré, cassé ou inadéquat
 - 7.C Canalisation ou raccord mal fixé, endommagé ou inadéquat
8. **Système d'échappement**
- 8.A Élément du système d'échappement mal fixé ou présente une fuite
9. **Système de freins pneumatiques**
- 9.A Fuite d'air audible
 - 9.B Course de la tige de poussée dépasse la valeur maximale d'ajustement ou variation de la course des tiges de poussée sur un même essieu excède 6,4 mm
 - 9.C Garniture de frein mal ajustée
 - 9.D Compresseur d'air mal fixé ou dont la poulie est fissurée ou cassée
 - 9.E Courroie du compresseur d'air qui présente une coupure ou dont la tension est inadéquate
 - 9.F Canalisation ou raccord mal fixé, endommagé ou inadéquat
 - 9.G Réservoir d'air mal fixé, endommagé ou inadéquat
 - 9.H Robinet de purge manquant ou inadéquat
 - 9.I Frein de service, de stationnement ou d'urgence ne fonctionne pas correctement

Vérifications spécifiques exigées par l'exploitant

D. 370-2016, a. 109.

MISES À JOUR

D. 1483-98, 1998 G.O. 2, 6221

D. 223-99, 1999 G.O. 2, 647

D. 623-99, 1999 G.O. 2, 2395

D. 1220-2004, 2005 G.O. 2, 117

D. 161-2008, 2008 G.O. 2, 1369

D. 187-2008, 2008 G.O. 2, 1370

D. 1049-2010, 2010 G.O. 2, 5489
L.Q. 2010, c. 7, a. 282
L.Q. 2010, c. 40, a. 92
D. 1349-2011, 2011 G.O. 2, 5738
L.Q. 2016, c. 22, a. 51 et 52
D. 370-2016, 2016 G.O. 2, 2595
L.Q. 2018, c. 7, a. 191
D. 1046-2020, 2020 G.O. 2, 4223B
D. 816-2021, 2021 G.O. 2, 3289
L.Q. 2024, c. 18, a. 66
D. 883-2024, 2024 G.O. 2, 3334

