

Contrôle de l'état mécanique d'un véhicule

OBJECTIF

Cette politique a pour objectif de préciser les exigences en matière de contrôle de l'état mécanique des véhicules. Plus précisément, elle vise à :

- définir les divers types de contrôles;
- déterminer les véhicules visés;
- indiquer quels sont les véhicules exemptés.

PRÉALABLE

Cadre légal

- Code de la sécurité routière (L.R.Q., c. C-24-2), articles 188, 189 et 214, ainsi que les titres IX et IX.1;
- Règlement sur l'immatriculation des véhicules routiers (L.R.Q., c. C-24.2, r. 29), article 43;
- Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers (L.R.Q., c. C-24.2, r. 32).

MODALITÉS D'APPLICATION

Le Code de la sécurité routière (CSR) prévoit certaines situations où un véhicule doit être soumis à la vérification mécanique. Essentiellement, celle-ci peut être requise pour deux motifs :

- certains véhicules sont soumis à une vérification périodique à cause de leur usage;
- d'autres sont soumis à une vérification ponctuelle imposée par les circonstances.

Dans le cas d'un véhicule gravement accidenté et reconstruit, celui-ci doit subir une expertise technique et une vérification mécanique avant de pouvoir être remis en circulation.

Quant au véhicule modifié et au véhicule de fabrication artisanale, le propriétaire doit obtenir de la Société une attestation de vérification, puis soumettre le véhicule à la vérification mécanique.

La Société a la compétence exclusive pour effectuer la vérification mécanique et pour réaliser l'expertise technique des véhicules routiers. Elle peut cependant mandater des personnes pour faire ces vérifications à sa place.

1. La vérification mécanique

La vérification mécanique permet l'évaluation des principaux composants du véhicule, conformément au CSR et au Règlement sur les normes de sécurité des véhicules, par un mécanicien qualifié et mandaté par la Société. La vérification se fait de manière visuelle et auditive, c'est-à-dire qu'aucune partie du véhicule n'est démontée.

Une fois que la vérification mécanique a été effectuée, la personne autorisée à procéder à cette vérification remet au propriétaire du véhicule un certificat de vérification mécanique (CVM) et le rapport qui l'accompagne.

Lorsque le véhicule répond aux normes de sécurité à la suite de la vérification, une vignette de conformité y est apposée. Par contre, lorsque le véhicule présente des défauts mineurs ou majeurs, la vignette n'est pas délivrée et le propriétaire du véhicule doit le faire réparer.

Dans le cas d'une défectuosité majeure, une interdiction de circuler s'applique sur-le-champ. Pour pouvoir remettre le véhicule en circulation, le propriétaire doit faire corriger la défectuosité à la satisfaction de la Société afin que le véhicule soit de nouveau conforme aux normes.

Dans le cas de défectuosités mineures, les réparations doivent être effectuées et une preuve de conformité doit être fournie à la Société dans les 48 heures suivant la délivrance du CVM¹ pour que le véhicule soit autorisé à circuler sur le réseau routier. Si une telle preuve n'est pas fournie, le véhicule est alors interdit de circuler.

La durée de validité de la vignette dépend de la périodicité des vérifications (6 ou 12 mois) à laquelle est soumis un véhicule. Dans le cas où une vérification mécanique ponctuelle est exigée sur un véhicule non soumis à la vérification périodique, une vignette de conformité y est apposée. Toutefois, lorsque la vignette arrive à échéance, le propriétaire n'a pas à soumettre de nouveau son véhicule à la vérification mécanique puisque ce véhicule n'est pas soumis à une quelconque périodicité.

1.1. Vérification mécanique périodique

La vérification mécanique périodique peut être exigée tous les 6 mois ou tous les 12 mois, selon le type de véhicule.

Les véhicules suivants sont soumis à une vérification annuelle :

- les motocyclettes utilisées pour l'enseignement par une école de conduite;
- les véhicules d'urgence;
- les véhicules dont le poids nominal brut est de 4 500 kg ou plus²;
- les dépanneuses dont le poids nominal brut est inférieur à 4 500 kg.

Les véhicules suivants sont, quant à eux, soumis à une vérification mécanique tous les six mois :

- les véhicules utilisés pour l'enseignement par une école de conduite, sauf les motocyclettes;
- les taxis;
- 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 neuf personnes résidant ensemble).

1. CSR, articles 531 à 534. Toutefois, lorsqu'il s'agit de défauts mineurs et que le véhicule doit quitter le territoire du Québec pour un certain temps, le délai de 48 heures pour l'obtention d'une preuve de conformité est calculé à partir de la date de retour du véhicule au Québec si les réparations ont été effectuées dans les 48 heures suivant la délivrance du CVM. Cette mesure s'applique tant au résident qu'au non-résident.

2. Certains véhicules dont le poids nominal brut est de 4 500 kg ou moins sont exemptés de la vérification mécanique. Ils sont présentés au point 1.4 de la présente politique.

Le propriétaire d'un véhicule visé par la vérification mécanique périodique doit soumettre son véhicule à cette vérification avant la fin de la période de validité de la vignette de conformité. En cas de non-respect de cette obligation, le véhicule ne peut pas être remis en circulation.

Toutefois, le propriétaire d'un véhicule neuf est exempté de l'obligation de soumettre son véhicule à la vérification mécanique pour les 6 ou 12 premiers mois, selon la périodicité de la vérification à laquelle il est tenu, suivant la date de la première immatriculation avec droit de circuler.

La vérification mécanique périodique peut être effectuée chez un mandataire de la Société. En entreprise, elle peut être remplacée par un programme d'entretien préventif, préalablement reconnu par la Société.

1.1.1. Vérification mécanique effectuée chez un mandataire

Les véhicules peuvent être inspectés par des mandataires de la Société. Une fois la vérification mécanique effectuée, le mandataire remplit le rapport de vérification mécanique et le CVM³ où sont notées, le cas échéant, les déficiences mineures et majeures du véhicule. Une copie du CVM est ensuite expédiée à la Société par courrier ou par voie électronique.

De même, lorsque les correctifs nécessaires ont été apportés et que le véhicule est vérifié de nouveau par un mandataire, s'il est reconnu conforme, le mandataire transmet à la Société la confirmation que le véhicule répond aux normes.

Une vignette de conformité est apposée sur le véhicule une fois que celui-ci est conforme.

1.1.2. Programme d'entretien préventif

Le Programme d'entretien préventif (PEP) est une alternative à la vérification mécanique périodique. Le PEP consiste en une série de mesures préventives qu'une entreprise applique afin de maintenir ses véhicules en bon état mécanique. Une entreprise dont le PEP est reconnu par la Société n'est pas obligée de soumettre les véhicules couverts par son programme à la vérification mécanique périodique faite par un mandataire en vérification mécanique. Une vignette annuelle PEP est apposée par l'entreprise sur les véhicules concernés.

Pour adhérer au PEP, le propriétaire doit faire une demande écrite à Contrôle routier Québec afin de faire approuver son programme d'entretien préventif. Lorsque le programme présenté est reconnu, le propriétaire doit appliquer correctement son programme d'entretien préventif et maintenir ses véhicules en bon état mécanique.

1.2. Vérification mécanique ponctuelle

Les véhicules non visés par la vérification périodique peuvent toutefois être soumis de manière ponctuelle à une vérification mécanique. C'est notamment le cas :

- lorsque le véhicule a subi des modifications visées à l'article 214 du CSR;
- lorsque la Société est d'avis que le véhicule est dans un état tel qu'il constitue un danger;

3. Règlement sur les normes de sécurité, article 8, pour la liste des renseignements que doit contenir le CVM.

- lorsqu'un agent de la paix a des motifs de croire que le véhicule est dans un état tel qu'il constitue un danger;
- lorsque le véhicule fait l'objet d'un transfert de propriété et qu'il est d'une année de fabrication déterminée par le ministre des Transports;
- lorsque le ministre des Transports ordonne la vérification de véhicules d'un même modèle, d'une même marque, série ou année;
- lorsque l'un des véhicules suivants est mis en circulation sur un chemin public :
 - véhicule de fabrication artisanale ou assemblé par un recycleur;
 - véhicule gravement accidenté et reconstruit – la vérification mécanique doit alors être précédée d'une expertise technique;
 - camion usagé sur lequel la cabine, le capot, l'essieu avant et le châssis ont été remplacés sous la forme d'un châssis-cabine de remplacement (*glider kit*);
 - véhicule mis au rancart;
 - véhicule autorisé à circuler exclusivement sur un terrain ou un chemin privé;
 - véhicule non immatriculé, véhicule remisé ou sans autorisation de circuler depuis plus de 12 mois consécutifs (à l'exception de celui vendu ou immatriculé par un commerçant);
 - véhicule usagé provenant de l'extérieur du Québec ou dont la dernière immatriculation n'a pas été effectuée au Québec – toutefois, si le propriétaire présente le contrat d'achat sur lequel il est mentionné qu'il s'agit d'un véhicule neuf et que le certificat d'immatriculation de ce véhicule porte la mention « *unplated* », « *invalid* » ou toute autre mention qui indique que le véhicule n'était pas autorisé à circuler, la vérification mécanique n'est pas exigible puisqu'en réalité il s'agit d'un véhicule neuf et non d'un véhicule usagé⁴;
 - véhicule lourd usagé provenant de l'extérieur du Québec ou dont la dernière immatriculation n'a pas été effectuée au Québec⁵;
 - minibus utilisé exclusivement à des fins personnelles et qui appartient à une personne membre d'une famille d'au moins neuf personnes résidant ensemble, s'il n'est pas acheté à l'état neuf par cette personne.

1.3. Réciprocité avec les autres administrations

Si un véhicule lourd (c'est-à-dire tout véhicule dont le poids nominal brut [PNBV] est de 4 500 kg ou plus, tout ensemble de véhicules dont le PNBV combiné est de 4 500 kg ou plus, un autobus, un minibus ou une dépanneuse) est immatriculé à l'extérieur du Québec, le CVM ou son équivalent ainsi que la vignette de conformité délivrés en vertu d'un programme obligatoire régi par l'une des législations canadiennes ou par la législation fédérale américaine sont reconnus valides au Québec, selon les modalités décrites aux articles 203 et 204 du Règlement sur les normes de sécurité.

4. Au Québec, on considère qu'un véhicule est neuf lorsqu'il n'a jamais été immatriculé, alors que certaines provinces et États américains exigent que les véhicules neufs soient immatriculés sans plaque ou sans droit de circuler (par exemple, par les concessionnaires qui les acquièrent du fabricant pour les vendre). Il est donc nécessaire de tenir compte de cette différence dans la manière de gérer l'immatriculation afin de ne pas exiger la vérification mécanique lorsque la preuve est faite que le véhicule est neuf.

5. Néanmoins, la vérification mécanique pour immatriculer au Québec un véhicule usagé provenant de l'extérieur de la province n'est pas exigible si une vérification mécanique a été effectuée à l'extérieur du Québec conformément au programme de vérification mécanique périodique obligatoire prévu par l'un des règlements énoncés à l'article 203 du Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers, et qu'elle est toujours valide (la vignette de conformité et le CVM en faisant foi).

La vérification mécanique d'un véhicule lourd immatriculé au Québec, qui a été effectuée dans une administration canadienne ou aux États-Unis, peut être reconnue par la Société si le propriétaire remplit les conditions mentionnées à l'article 205 du Règlement sur les normes de sécurité. Cette réciprocité ne s'applique toutefois pas dans le cas des véhicules accidentés et reconstruits.

1.4. Véhicules routiers dont le poids nominal brut (PNBV) est de 4 500 kg ou plus qui sont exemptés de la vérification mécanique

Certains véhicules dont le PNBV est de 4 500 kg ou plus sont exemptés de la vérification mécanique par l'article 521, paragraphe 5, du CSR, soit :

- les essieux amovibles;
- les véhicules d'une masse nette de 4 000 kg ou moins possédant à l'origine une caisse découverte et un hayon qui sont immatriculés comme véhicule de promenade au sens de la réglementation sur l'immatriculation (*pick-up*);
- les véhicules utilitaires sport d'une masse nette de 4 000 kg ou moins;
- les habitations motorisées;
- les caravanes;
- les véhicules-outils;
- les machines agricoles;
- les remorques de ferme;
- les remorques de chantier.

Toutefois, il est possible qu'en vertu d'autres dispositions prévues par la législation, notamment l'une des raisons énoncées à la section 1.2, ces véhicules puissent être soumis à une vérification mécanique ponctuelle. Pour les véhicules-outils, si une telle vérification est exigée, elle est effectuée en appliquant les normes du fabricant.

2. Expertise technique

La Société a instauré en 1991 un programme pour contrôler le processus de remise en circulation des véhicules déclarés « perte totale ».

Dès qu'un véhicule est déclaré « perte totale », la Société doit en être avisée par l'assureur ou par le propriétaire. Le véhicule peut alors recevoir le statut « gravement accidenté » ou « irrécupérable ». Seuls les véhicules gravement accidentés peuvent être reconstruits et remis en circulation.

Tout véhicule gravement accidenté qui est reconstruit, tant au Québec qu'à l'extérieur de la province, doit obligatoirement être soumis à une expertise technique puis à une vérification mécanique avant d'être remis en circulation. Afin de procéder à l'expertise technique, un dossier de reconstruction est exigé, sauf si le véhicule a été accidenté et reconstruit à l'extérieur du Québec et qu'il a été spécifiquement immatriculé avec le statut « véhicule reconstruit » par la province ou le pays d'où il est importé. Toutefois, dans un tel cas, si un dossier existe, la Société doit en exiger la production.

2.1. Obtenir le statut « reconstruit »

Pour obtenir de la Société le statut « reconstruit » :

- le véhicule doit avoir le statut « gravement accidenté » au Québec ou avoir été reconnu comme « accidenté » ou « reconstruit » à l'extérieur du Québec;
- le propriétaire du véhicule doit soumettre au mandataire accrédité en expertise technique :
 - le dossier de reconstruction, à moins que le véhicule n'ait été accidenté et reconstruit à l'extérieur du Québec, et immatriculé avec le statut « reconstruit » avant son arrivée au Québec;
 - le véhicule pour procéder à l'expertise technique;
- le propriétaire doit obtenir du mandataire accrédité en expertise technique le certificat de conformité technique (CCT), aussi appelé « Rapport d'expertise technique » (voir le Règlement sur les normes de sécurité, article 180, pour connaître les éléments qui apparaissent sur le certificat);
- le propriétaire doit soumettre son véhicule à une vérification mécanique auprès d'un mandataire accrédité en vérification mécanique et obtenir un CVM conforme afin d'avoir le droit de le faire circuler sur les chemins publics.

Le dossier de reconstruction doit contenir les documents et les renseignements suivants :

- les noms et adresse de la personne qui reconstruit, ceux du propriétaire du véhicule et de l'assureur avec le numéro du dossier de réclamation;
- l'identification du véhicule;
- la liste des pièces majeures utilisées, incluant le nom du fournisseur, la date d'achat et le numéro d'identification du véhicule d'origine;
- l'estimation des réparations produites par l'assureur;
- la facture d'achat de la carcasse du véhicule et celles des pièces majeures nécessaires à la reconstruction;
- des photographies en couleurs illustrant l'avant, l'arrière et les côtés du véhicule prises avant la reconstruction et une photographie en couleurs prise sur le banc de contrôle et de redressage;
- l'attestation que les documents et les renseignements sont véridiques;
- une attestation qui fait foi que l'alignement des roues est conforme aux normes du fabricant.

Lorsqu'une expertise technique ne peut pas être réalisée ou qu'un certificat de conformité technique ne peut pas être délivré par le mandataire, le propriétaire doit, le cas échéant :

- apporter les correctifs nécessaires en faisant réparer le véhicule et le soumettre à une nouvelle expertise technique;
- présenter au même mandataire les éléments qui complètent le dossier de reconstruction;
- présenter au même mandataire une confirmation écrite de la vérification des pièces d'identification du véhicule, effectuée par un agent de la paix et attestant la légitimité du véhicule reconstruit.

À défaut d'être présenté devant le même mandataire, le dossier de reconstruction devra être soumis à un nouveau mandataire et l'expertise technique devra être recommencée.

Lorsqu'un propriétaire remet à la Société un CCT et un CVM attestant la conformité du véhicule, le véhicule obtient le statut « reconstruit » et il peut être remis en circulation. La mention « reconstruit » apparaît de façon permanente dans le dossier et sur le certificat d'immatriculation.

2.2. Véhicules reconstruits exemptés de l'expertise technique et de la vérification mécanique

À moins d'avoir été déclarés irrécupérables, certains véhicules accidentés peuvent être reconstruits et obtenir le droit de circuler tout en étant exemptés de l'expertise technique et de la vérification mécanique⁶. Ces véhicules obtiennent le statut « reconstruit » au moment de leur remise en circulation. Les véhicules ainsi visés sont :

- les véhicules-outils;
- les remorques d'une masse nette de moins de 900 kg;
- les tracteurs de ferme;
- les souffleuses à neige;
- les motoneiges⁷;
- les véhicules tout-terrains⁷;
- les motocyclettes hors route⁷.

Dans le cas des véhicules exemptés, aucune inscription selon laquelle le véhicule a été déclaré « gravement accidenté » n'apparaît sur le certificat d'immatriculation.

3. Véhicule modifié et véhicule de fabrication artisanale

Un véhicule modifié par une personne autre qu'un fabricant ou un véhicule de fabrication artisanale ne peut être mis en circulation sans l'attestation de vérification délivrée par le Service de la sécurité des véhicules et du transport de la Vice-présidence à la sécurité routière.

Pour obtenir cette attestation :

- le véhicule artisanal doit être muni d'une plaquette d'identification (NIV) avant que la vérification mécanique soit effectuée chez un mandataire;
- le véhicule modifié ou artisanal doit être inspecté par un mandataire accrédité par la Société, qui voit :
 - à compléter le dossier (rapport de conformité aux normes, certificat de pesée, annexes, photos, etc.);
 - à transmettre les documents à la Société.

Le dossier est ensuite évalué au Service de la sécurité des véhicules et du transport qui délivre l'attestation de vérification lorsque le véhicule est conforme.

De plus, avant toute mise en circulation, le véhicule modifié ou artisanal doit être soumis à une vérification mécanique et le CVM doit établir que le véhicule est conforme.

Le propriétaire d'un véhicule modifié ou de fabrication artisanale qui ne circulera pas sur les chemins publics n'a pas à obtenir une attestation de vérification.

6. Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers, article 179, et CSR.

7. Les motoneiges, les véhicules tout-terrains et les motocyclettes hors route ne sont pas visés par le CSR et, par le fait même, par la vérification mécanique ainsi que par le titre IX.1 sur la reconstruction des véhicules accidentés. De plus, il n'existe pas de normes de reconstruction pour ces véhicules, sur lesquelles la Société et ses mandataires pourraient se baser pour effectuer l'expertise technique.

RESPONSABILITÉS ADMINISTRATIVES

La Direction du développement en permis-immatriculation et du soutien administratif, en collaboration avec le Service de la sécurité des véhicule et du transport, est responsable de l'élaboration, du suivi et de l'évaluation de cette politique.