

Contexte

Dans le cadre des démarches d'harmonisation de la réglementation québécoise avec la norme canadienne sur la ronde de sécurité¹ et de son mandat lié à la sécurité routière, la Société de l'assurance automobile du Québec a implanté de nouvelles règles de vérification mécanique périodique pour les autocars.

Étant donné la conception particulière de ces véhicules, certains éléments peuvent difficilement être vérifiés lors de la ronde de sécurité. La vérification spécifique de l'état mécanique d'un autocar permet, entre autres, la vérification de ces composantes inaccessibles.

Règles générales

Qu'est-ce qu'on entend par le terme « autocar »?

Un autocar est 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.

Quels sont les autocars qui sont visés par la vérification spécifique de l'état mécanique d'un autocar?

Tous les autocars sont visés par cette nouvelle vérification périodique, sauf ceux auxquels s'applique un programme d'entretien préventif (PEP) reconnu par la Société de l'assurance automobile du Québec².

Qu'est-ce que la vérification spécifique de l'état mécanique d'un autocar?

C'est une vérification mécanique obligatoire, à laquelle l'autocar visé doit être soumis tous les 30 jours ou tous les 12 000 km, selon la première éventualité.

Elle vise à identifier les défauts figurant sur la liste 4, qui se trouve en annexe. Cette vérification s'ajoute aux vérifications mécaniques périodiques ainsi qu'aux entretiens prévus tous les 6 mois pour ce type de véhicule. Elle doit être réalisée lorsque le véhicule est placé au-dessus d'un puits ou surélevé de façon à permettre l'examen sous le véhicule.

Qu'est-ce que la liste 4?

La liste 4 est un document officiel, tiré du Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers, qui énonce les neuf systèmes sur lesquels doit porter la vérification spécifique de l'état mécanique d'un autocar ainsi que les défauts mécaniques qui peuvent être décelés pour chacun des systèmes. Ces défauts sont identifiés par un code alphanumérique (ex. : 2B).

Cette liste est un aide-mémoire permettant de réaliser la vérification spécifique de l'état mécanique de l'autocar et doit être maintenue dans la forme prescrite par règlement.

Contrairement à la liste 3, qui est un aide-mémoire pour effectuer la ronde de sécurité d'un autocar et qui doit être conservée à bord du véhicule, l'exploitant n'est pas tenu de garder la liste 4 à bord de l'autocar.

1. Norme 13 du Code canadien de sécurité

2. Il est possible de consulter les exigences de la Société afin de faire reconnaître un programme d'entretien préventif, à saaq.gouv.qc.ca/contrôle-routier-quebec/programme-entretien-preventif.

Quels types de défauts peuvent être décelés lors de cette vérification?

Toutes les défauts mentionnées dans la liste 4, qui sont précédées d'un code alphanumérique, constituent des **défauts majeurs**.



Défaut majeur

Présente un risque immédiat pour la sécurité du conducteur et des autres usagers de la route : un véhicule ayant ce type de défaut ne peut pas circuler

La personne qui effectue la vérification spécifique de l'état mécanique de l'autocar peut consulter le **Guide de vérification mécanique** afin d'obtenir des précisions d'ordre général en lien avec les procédures de vérification et les pièces à vérifier³. Des informations ainsi que des illustrations peuvent aider à la compréhension de certaines défauts. Il est toutefois très important de garder à l'esprit que toutes les défauts mentionnées dans la liste 4 sont des défauts majeurs lorsqu'il est question de la vérification spécifique de l'état mécanique de l'autocar.

Rapport de vérification spécifique de l'état mécanique d'un autocar

Le propriétaire doit remplir ou faire remplir un rapport de vérification spécifique de l'état mécanique d'un autocar selon la fréquence prévue et le placer dans chaque véhicule sous sa responsabilité.

Ce rapport 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. la mesure des freins (épaisseur des garnitures);
7. les défauts décelés au cours de la vérification;
8. la nature de toute réparation effectuée à la suite de la vérification;
9. une déclaration selon laquelle le véhicule indiqué 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.

Le conducteur de l'autocar doit s'assurer que le rapport de vérification spécifique de l'état mécanique d'un autocar est à bord de son véhicule avant de prendre la route et il doit également le remettre pour examen à un agent de la paix qui lui en fait la demande. L'agent doit remettre ce rapport au conducteur après examen.

3. Le *Guide de vérification mécanique* peut être consulté sur le site Web de la Société, saaq.gouv.qc.ca. Des pièces à vérifier ainsi que des procédures de vérification y sont présentées pour plusieurs composantes.



La vérification spécifique de l'état mécanique d'un autocar

Le propriétaire et l'exploitant doivent conserver, pour chaque autocar, un dossier qui contient ce rapport, pour une période d'au moins 6 mois. En ce qui concerne les documents attestant la réparation des défauts constatés lors de la vérification spécifique de l'état mécanique d'un autocar, le propriétaire doit les conserver pour une période d'au moins 12 mois.

Un exemple du rapport de vérification spécifique de l'état mécanique d'un autocar se trouve en annexe.

Principales obligations concernant la vérification spécifique de l'état mécanique d'un autocar⁴

Propriétaire :

- Maintenir ses véhicules en bon état mécanique;
- Effectuer la vérification spécifique de l'état mécanique d'un autocar;
- Remplir le rapport de vérification spécifique de l'état mécanique d'un autocar et placer ce rapport dans le véhicule;
- Constituer un dossier pour le véhicule et respecter le délai de conservation des documents;
- Ne pas laisser circuler un autocar qui présente une défectuosité majeure.

Exploitant

- S'assurer que la vérification spécifique de l'état mécanique d'un autocar a été effectuée;
- S'assurer que le rapport de vérification spécifique de l'état mécanique d'un autocar est à bord de l'autocar et que le conducteur le conserve à bord;
- Constituer un dossier pour le véhicule et respecter le délai de conservation des documents.

Conducteur

- S'assurer d'avoir à bord du véhicule un rapport de vérification spécifique de l'état mécanique d'un autocar démontrant que la vérification a été effectuée dans le délai prescrit;
- Remettre le rapport de vérification spécifique de l'état mécanique d'un autocar à un agent de la paix qui lui en fait la demande.

4. Une liste des infractions relatives à la vérification spécifique de l'état mécanique d'un autocar est présentée en annexe.

Liste 4 – Autocar (inspection tous les 30 jours ou tous les 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 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 Membrane de la plateforme absente, mal fixée, fissurée, cassée, déformée ou inadéquate

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 ayant atteint la limite d'usure

3.C Bande de roulement ou flanc de pneu endommagé ou matière étrangère pouvant causer une crevaison 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 qui ne s'ouvre pas adéquatement

4.B Fenêtre de secours qui ne s'ouvre pas ou ne se ferme pas sans difficulté ou avertisseur sonore ou lumineux inadéquat

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 qui 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, qui 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 qui 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 qui présente une fuite

9. Système de freins pneumatiques

- 9.A Fuite d'air audible
- 9.B Course de la tige de poussée qui dépasse la valeur maximale d'ajustement ou variation de la course des tiges de poussée sur un même essieu qui 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 qui ne fonctionne pas correctement

Vérifications spécifiques exigées par l'exploitant.



Exemple de rapport de vérification spécifique de l'état mécanique d'un autocar

(En référence à la liste 4 du Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers)

Exploitant

Nom : _____

Adresse : _____

Véhicule

N° de plaque* : _____

Kilométrage : _____

Vérification

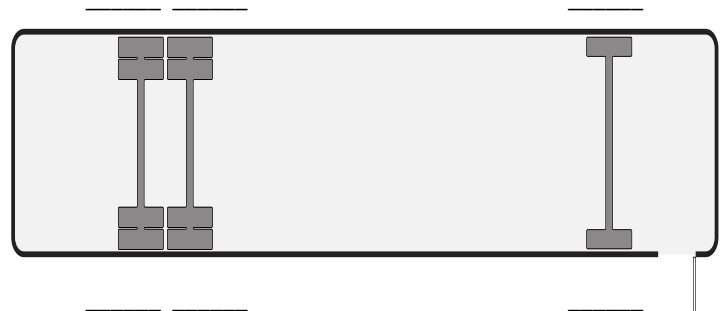
Date : _____

Lieu où la vérification a été effectuée :

**ou le numéro d'unité, s'il figure sur le certificat d'immatriculation*

Défectuosités décelées après avoir vérifié tous les éléments de la liste 4 :

Mesure des freins (épaisseur des garnitures en pouces, en millimètres ou en %) :



Nature des réparations effectuées à la suite de la vérification :

Remarques :

Personne qui a procédé à l'inspection

Nom : _____
 (en lettres moulées)

Prénom : _____
 (en lettres moulées)

J'ai personnellement inspecté le véhicule indiqué dans ce rapport et je confirme qu'il a été vérifié conformément aux exigences applicables.

Signature : _____

Infractions relatives à la vérification spécifique de l'état mécanique d'un autocar

	Article	Amende minimale
Conducteur		
A conduit un autocar alors que la vérification spécifique à un autocar n'avait pas été effectuée dans le délai prescrit	519.2.2	350 \$
N'a pas le rapport de vérification spécifique à un autocar à bord de son véhicule	519.4	350 \$
A refusé de remettre le rapport de vérification spécifique à un autocar à un agent de la paix	519.4	350 \$
A conduit un véhicule lourd sans avoir le rapport de vérification spécifique à un autocar	519.4.1	350 \$
Exploitant		
A laissé conduire un autocar alors que la vérification spécifique à un autocar n'avait pas été effectuée	519.15.2	700 \$
Ne s'est pas assuré que le conducteur conserve à bord du véhicule lourd le rapport de vérification spécifique à un autocar	519.16	350 \$
A laissé conduire un véhicule lourd alors que le rapport de vérification spécifique à un autocar n'était pas à bord	519.16	700 \$
Propriétaire		
N'a pas maintenu ses véhicules en bon état mécanique	519.15	700 \$
N'a pas effectué la vérification spécifique à un autocar	519.15	700 \$
N'a pas rempli le rapport de vérification spécifique à l'autocar	519.15	700 \$
N'a pas placé le rapport de vérification spécifique dans l'autocar	519.15	700 \$
A laissé circuler un véhicule lourd présentant une défectuosité majeure	519.17	700 \$