

Projet de règlement

Code de la sécurité routière
(L.R.Q., c. C-24.2)

Normes de sécurité des véhicules routiers

Avis est donné par les présentes, conformément aux articles 10 et 11 de la Loi sur les règlements (L.R.Q., c. R-18.1) que le « Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers » dont le texte apparaît ci-dessous, pourra être édicté par le gouvernement à l'expiration d'un délai de 45 jours à compter de la présente publication.

Ce projet de règlement remplace le Règlement sur la vérification mécanique et sur les normes de sécurité des véhicules routiers 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. Il vise à mettre à jour les normes québécoises avec celles des autres administrations nord-américaines, à améliorer le programme de vérification mécanique par l'introduction d'un programme d'entretien préventif et à remédier à la désuétude de certaines des dispositions du règlement actuel. Il édicte également les normes d'installation des systèmes d'alimentation en gaz naturel comprimé et en propane des moteurs utilisés pour mouvoir des véhicules routiers.

La conformité des normes québécoises avec celles des autres administrations assurera aux transporteurs un traitement équitable partout en Amérique du Nord. Les entreprises qui adhéreront au programme d'entretien préventif seront exemptées des obligations de la vérification mécanique périodique et verront diminuer d'autant leur charge administrative.

Des renseignements additionnels peuvent être obtenus en s'adressant à monsieur Jean Desroches, Société de l'assurance automobile du Québec, 333, boulevard Jean-Lesage, C-4-21, C. P. 19600, Québec (Québec) G1K 8J6, téléphone: (418) 528-3411.

Toute personne intéressée ayant des commentaires à formuler à ce sujet est priée de les faire parvenir par écrit, avant l'expiration de ce délai, au ministre des Transports, 700, boulevard René-Lévesque Est, 29^e étage, Québec (Québec) G1R 5H1.

Le ministre des Transports,
JACQUES BRASSARD

Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers

Code de la sécurité routière
(L.R.Q., c. C-24.2, a. 621, par. 1^o, 6^o à 8^o, 11^o, 14^o, 24^o, 25^o, 28^o à 32^o, 32.1^o à 32.8^o, 37^o à 40^o, 42^o et 49^o et a. 631)

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.

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;

« fabricant »: un fabricant de véhicule routier, à moins d'indication contraire;

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

« poids nominal brut du véhicule » ou « PNBV »: la valeur spécifiée par le fabricant comme poids d'un seul véhicule routier en charge;

« remorque »: une remorque ou une semi-remorque dont la masse nette est de plus de 3 000 kg à l'exception d'une caravane, d'une remorque de chantiers ou d'une remorque de ferme;

« remorque de ferme »: un véhicule routier appartenant à un agriculteur, 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 produits agricoles, de la matière ou du matériel nécessaire à leur production;

« transporteur »: un transporteur au sens de l'article 519.2 du Code de la sécurité routière (L.R.Q., c. C-24.2);

« 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 une commission scolaire ou par une institution d'enseignement privé ou dans le cadre d'un contrat avec une commission scolaire qui exerce les fonctions et pouvoirs reliés au transport des élèves et prévus aux articles 291 à

299 de la Loi sur l'instruction publique (L.R.Q., c. 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 (L.R.Q., c. I-14), 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 (L.R.Q., c. E-9.1);

«véhicule d'urgence léger»: un véhicule d'urgence, autre qu'un véhicule routier de service d'incendie, dont la masse nette est d'au plus 3 000 kg;

«véhicule d'urgence de poids moyen»: un véhicule d'urgence, autre qu'un véhicule routier de service d'incendie, dont la masse nette est de plus de 3 000 kg et dont le poids nominal brut est de moins de 7 258 kg;

«véhicule d'urgence lourd»: un véhicule d'urgence, autre qu'un véhicule routier de service d'incendie, dont la masse nette est de plus de 3 000 kg et dont le poids nominal brut est d'au moins 7 258 kg;

«véhicule de poids moyen»: un véhicule routier motorisé dont la masse nette est de plus de 3 000 kg et dont le poids nominal brut est de moins de 7 258 kg;

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

«véhicule léger»: un véhicule routier motorisé dont la masse nette est d'au plus 3 000 kg;

«véhicule lourd»: un véhicule routier motorisé dont la masse nette est de plus de 3 000 kg et dont le poids nominal brut est d'au moins 7 258 kg, à l'exception d'une habitation motorisée;

«véhicule-outil»: un véhicule routier motorisé fabriqué uniquement pour accomplir un travail et construit pour circuler à une vitesse maximale de 70 km/h.

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 se sont retrouvés dans ces deux situations 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 édicté par le décret 1420-91 du 16 octobre 1991;

d) les véhicules usagés provenant de l'extérieur du Québec dont le propriétaire demande l'immatriculation pour circuler sur un chemin public.

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.

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. Les coussins gonflables peuvent être désactivés.

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 utilisées pour l'enseignement par une école de conduite;

2° les véhicules d'urgence;

3° les véhicules soumis à la vérification mécanique en vertu du paragraphe 5° de l'article 521 du Code à l'exception du véhicule-outil.

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

1° les véhicules utilisés pour l'enseignement par une école de conduite autres que les motocyclettes;

2° les taxis, les autobus, les minibus et les véhicules affectés au transport d'écoliers.

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

1° le numéro du certificat;

2° la marque, le modèle, l'année et le type de véhicule routier;

3° le numéro de la plaque d'immatriculation et le numéro d'identification du véhicule;

4° les noms et adresses du conducteur et du propriétaire du véhicule ainsi que le numéro d'identification du propriétaire;

5° le nom et le numéro de l'inspecteur, 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.

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.

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

SECTION III NORMES DE SÉCURITÉ ET DE VÉRIFICATION MÉCANIQUE DES VÉHICULES ROUTIERS

§1. Dispositions générales

10. Avant d'être autorisé 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 du présent règlement:

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

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 se sont retrouvés dans ces deux situations 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 à l'exception de ceux qui ne sont pas conçus pour circuler sur un chemin public;

6° les véhicules usagés provenant de l'extérieur du Québec dont le propriétaire demande l'immatriculation pour circuler sur un chemin public.

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

12. La présente section s'applique aux véhicules routiers soumis à la vérification mécanique sauf les cycloMOTEURS et les motocyclettes.

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

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

14. 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.

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

16. 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 plus, les câbles électriques non reliés à la masse doivent être recouverts d'une gaine protectrice et isolante.

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

18. Les phares de jour prévus par le fabricant doivent être présents et adéquats.

19. L'alignement des phares doit satisfaire aux normes du fabricant.

20. 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.

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

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

23. Aucun dispositif ou matière montée ou apposée 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.

24. Les semi-remorques d'un train double de type B d'une longueur de plus de 23 m sans excéder 25 m doivent être munies de bandes réfléchissantes conformément à la Loi sur la sécurité automobile (Lois du Canada, 1993, c. 16). Toutefois, les bandes ne sont pas requises à l'arrière de la première semi-remorque.

§3. Systèmes de freinage et d'immobilisation

25. Le système de freinage prévu par le fabricant sur l'essieu directeur doit être présent et adéquat.

26. Tout camion-tracteur fabriqué après le 7 mai 1993 doit être muni de freins sur l'essieu directeur.

27. Lors d'une vérification des éléments externes d'un frein, les éléments internes du frein doivent également être vérifiés en démontant la roue et le tambour, le cas échéant, lorsqu'est détecté un mauvais fonctionnement dû présumément aux éléments internes.

28. 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, cylindres, robinets, raccords, colliers, fixations, filtre à air et des canalisations rigides et flexibles doit être effectué.

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

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

2° 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;

3° les canalisations rigides ou flexibles et les raccords doivent être adéquats, ne pas être écrasés, 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;

4° le maître-cylindre doit être solidement fixé, être muni d'un couvercle et ne pas présenter de fuites internes ou externes; de plus, le niveau du liquide de frein ne doit jamais être sous le niveau indiqué par le fabricant ou, à défaut d'indication, à moins de 10 mm au-dessous du col de l'orifice de remplissage;

5° le filtre du compresseur à air ou du système de dépression ne doit pas être encrassé au point de diminuer le rendement du système de freinage;

6° la pédale de frein doit être antidérapante, solidement fixée à son axe de rotation, correctement alignée et sans friction excessive dans son déplacement;

7° 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;

8° les éléments externes du frein de stationnement ne doivent pas être usés au point de nuire à son bon fonctionnement, manquants, désalignés, saisis, cassés ou fissurés;

9° 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;

10° 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 recommandée par le fabricant;

11° si le véhicule routier est muni d'un manomètre indiquant la pression d'air ou la dépression, il doit être adéquat;

12° 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.

30. 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, mal fixé, cassé, fissuré, grippé, détendu, affaibli, déformé, non-raccordé ou endommagé;

2° les garnitures collées des freins doivent avoir une épaisseur d'au moins 1,6 mm, les garnitures rivetées, d'au moins 4,8 mm sur l'essieu de direction et 8 mm sur les autres essieux ou 1 mm au-dessus des rivets, les garnitures boulonnées, d'au moins 8 mm, 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 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, les garnitures doivent être solidement fixées au support et aucun boulon ou rivet ne doit manquer ou être lâche;

4° les garnitures de freins 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;

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'on applique une légère pression sur la pédale de frein et il ne doit y avoir aucune fuite de liquide autour des pistons, au niveau des canalisations et des 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 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;

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 électriques doivent être présents, adéquats et solidement fixés.

31. 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 recommandée 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, on doit mesurer une décélération moyenne d'au moins 6 mètres par seconde carré pour un véhicule d'une masse nette de 3 000 kg ou moins 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'une masse nette de 3 000 kg ou moins.

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

32. 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 une masse nette de 3 000 kg ou moins et 50 % de la masse nette du véhicule ayant une masse nette de plus de 3 000 kg.

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

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

34. 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.

35. Lorsqu'un véhicule routier est muni d'un système de freinage hydraulique avec assistance hydraulique, pneumatique ou à dépression ou d'un système d'as-

sistance 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.

36. Un système d'assistance par dépression doit avoir une réserve suffisante pour permettre trois applications assistées de frein 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.

37. Lorsqu'un véhicule routier est muni d'un système de freinage à commande hydraulique avec assistance pneumatique ou est muni d'un système à commande entièrement pneumatique, ce système doit être conforme aux normes suivantes:

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 ou lumineux de basse pression doit fonctionner lorsque la pression d'air du système est inférieure à 380 kPa;

4° la réserve d'air comprimé doit permettre d'appliquer le frein de service sans abaisser la pression dans le réservoir de plus de 130 kPa lorsque la pression d'air est à son maximum et que le moteur vient d'être arrêté; cependant, lorsque cet essai est effectué sur un ensemble de véhicules routiers, la pression ne peut être abaissée de plus de 20 %;

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 du camion-tracteur et la valve d'alimentation d'air de la semi-remorque doivent 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 régulateurs de jeu installés sur le même essieu doivent être du même modèle 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 620 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 quand 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 semi-remorque et 35 kPa pour un camion-tracteur accouplé à deux 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.

38. 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 à quelques reprises afin d'assurer le libre fonctionnement des câbles et du mécanisme; de plus, l'indicateur 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 muni 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 rétabli;

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 en bon état de fonctionnement.

39. Une semi-remorque d'une longueur supérieure à 15,5 m et d'au plus 16,15 m doit être munie de leviers de freins autorégulateurs agissant sur chacune des roues.

§4. Carrosserie

40. Toutes les éléments fixes de la carrosserie, accessoires et équipements auxiliaires prévus par le fabricant doivent être présents, adéquats et solidement fixés.

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

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

43. 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 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.

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

45. La porte donnant accès à un espace de chargement ou 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.

46. Le porte-bagages doit être solidement fixé et aucun de ses éléments ne doit manquer, être brisé ou détérioré.

47. 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 ne doivent pas être cassées, ni fissurées.

48. 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.

49. 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. De plus, 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.

50. Le plancher de l'habitacle doit être sans fissure, gauchissement ou perforation et il ne doit y avoir aucune ouverture permettant aux gaz d'échappement de pénétrer dans l'habitacle ou 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.

51. 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.

52. 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 ou un rebord de porte sensible 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 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.

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

1^o 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^o la fenêtre de secours doit être solidement fixée sur ses charnières;

3^o 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^o le panneau de la sortie de secours par le toit doit s'ouvrir facilement et adéquatement vers l'extérieur;

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

54. Tout autobus ou minibus utilisé pour le transport des personnes handicapées doit être conforme aux normes suivantes:

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

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

3^o la rampe d'accès doit être adéquate et solidement fixée au véhicule.

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

1^o le recouvrement du plancher et du marche-pied de l'entrée ne doit pas être fissuré, décollé ou usé au point de présenter un risque de trébucher;

2^o les tiges verticales, les barres horizontales, les poignées d'appui et les panneaux protecteurs doivent être solidement fixés aux points d'appui;

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

4^o 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.

56. 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.

§5. *Vitrage*

57. 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., 1978, vol. XI, c. 1038). De plus, une vitre ne doit pas présenter d'arête, être manquante, mal fixée ou installée incorrectement.

58. 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.

59. 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.

60. 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.

61. Les vitres latérales situées de chaque côté du poste de conduite et, dans le cas d'un autobus d'écoliers, celles situées immédiatement derrière ce poste, ainsi que la lunette arrière doivent être présentes, ne pas être ternies, brouillées, craquelées ni fissurées.

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

63. Aucune matière assombrissante ne doit être apposée ou vaporisée sur le pare-brise et sur les vitres latérales situées de chaque côté du poste de conduite. Cependant, une bande d'au plus 15 cm de large peut être placée sur la partie supérieure du pare-brise. Les vitres des portières avant doivent laisser passer la lumière à 70 % ou plus lorsque mesurées à l'aide d'un photomètre.

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

§6. *Rétroviseurs*

65. Le rétroviseur doit être adéquat, solidement fixé, ne présenter aucune arête vive et n'être ni cassé, fêlé ou terni. De plus, son tain ne doit pas être décollé sauf sur la surface réfléchissante périphérique sans excéder 10 %; cependant, pour un autobus affecté au transport d'écoliers, il ne doit y avoir aucun décollement de tain.

66. Le rétroviseur doit être ajustable selon les axes vertical et horizontal et demeurer à la position désirée.

§7. *Accessoires*

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

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

69. Les essuie-glaces et le lave-glace du pare-brise doivent être adéquats. Aucune élément ne doit manquer, être usé, mal ajusté ou détérioré de façon à les rendre inefficaces. 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 deux vitesses doit être d'au moins 15 cycles à la minute.

70. 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.

71. 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) et 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.

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

73. 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.

74. 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.

75. 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 activé, 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.

76. 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.

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

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

79. La ceinture de sécurité ou ses ancrages ne doivent pas être détériorés et ceux-ci doivent être solidement fixés. La boucle de la ceinture, le rétracteur et le mécanisme de blocage doivent être présents et adéquats.

Tous les coussins gonflables installés lors de la fabrication d'un véhicule routier doivent être présents ou remplacés au besoin.

§8. Système d'alimentation en carburant

80. Le réservoir, ses supports et ses attaches, les raccords, les colliers, les fixations et les canalisations rigides et flexibles 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 de réservoir, les bandes de retenue et 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 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 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.

81. La conception, l'installation, le remplacement, l'enlèvement et la mise à l'essai du système d'alimentation en gaz naturel comprimé d'un véhicule routier ainsi que l'usage du gaz naturel comprimé comme carburant d'un tel véhicule doivent être faits conformément au Code d'installation au gaz naturel pour véhicules (CAN/CGA-B149.4-M91) et au Natural Gas for Vehicles Ins-

tallation Code (CAN/CGA-B149.4-M91) publiés par l'Association canadienne du gaz.

La réparation, l'entretien et l'inspection du système d'alimentation en gaz naturel comprimé doivent être faits conformément au Code d'installation du gaz naturel (CAN/CGA-B149.1) et au Natural Gas Code (CAN/CGA-B149.1) publiés par l'Association canadienne du gaz, en vigueur au moment de l'installation de ce système, pour une installation faite avant l'entrée en vigueur du présent règlement et, pour une installation faite ultérieurement, conformément au Code d'installation au gaz naturel pour véhicules et au Natural Gas for Vehicles Installation Code en vigueur au moment de l'installation de ce système.

82. La conception, l'installation, le remplacement, l'enlèvement et la mise à l'essai du système d'alimentation en propane d'un véhicule routier, l'usage du propane comme carburant d'un tel véhicule ainsi que le stationnement d'un tel véhicule pouvant utiliser du propane comme carburant doivent être faits conformément au Code d'installation des réservoirs et des systèmes d'alimentation en propane sur les véhicules routiers (CAN/CGA-B149.5-M95) et au Installation Code for Propane Fuel Systems and Tanks on Highway Vehicles (CAN/CGA-B149.5-M95) publiés par l'Association canadienne du gaz.

La réparation, l'entretien et l'inspection du système d'alimentation en propane doivent être faits conformément au Code d'installation du propane (CAN/CGA-B149.2) et au Propane Installation Code (CAN/CGA-B149.2) publiés par l'Association canadienne du gaz, en vigueur au moment de l'installation de ce système, pour une installation faite avant l'entrée en vigueur du présent règlement et, pour une installation faite ultérieurement, conformément au Code d'installation des réservoirs et des systèmes d'alimentation en propane sur les véhicules routiers et au Installation Code for Propane Fuel Systems and Tanks on Highway Vehicles en vigueur au moment de l'installation de ce système.

83. Les articles 81 et 82 ne s'appliquent pas aux véhicules routiers mûs au gaz naturel comprimé ou au propane depuis leur fabrication et qui portent la marque nationale de sécurité au sens de la Loi sur la sécurité automobile ou l'étiquette de conformité prévue par cette loi.

84. Lorsque le système d'alimentation d'un véhicule routier est modifié pour utiliser du gaz naturel comprimé comme carburant ou lorsqu'un véhicule mû au gaz naturel comprimé depuis sa fabrication porte la marque nationale de sécurité au sens de la Loi sur la sécurité automobile ou l'étiquette de conformité prévue

par cette loi, le véhicule doit être muni de la vignette visée à l'annexe I à l'intérieur de la lunette arrière ou de la glace latérale arrière du véhicule et à proximité du bouchon de remplissage de façon qu'elle soit visible pour la personne qui procède au remplissage. La vignette doit être apposée par un mécanicien titulaire du certificat de compétence approprié délivré par le ministre de l'Emploi et de la Solidarité.

Lorsque la modification ou la fabrication d'un véhicule visé au premier alinéa a eu lieu avant l'entrée en vigueur du présent règlement, ce véhicule doit être muni, dans les six mois de cette entrée en vigueur, de la vignette visée à l'annexe I conformément au premier alinéa.

85. Un véhicule routier mû au gaz naturel comprimé doit faire l'objet d'une inspection de son système d'alimentation en gaz naturel comprimé au plus rapproché des termes suivants par un mécanicien titulaire du certificat de compétence approprié en matière de gaz naturel comprimé délivré par le ministre de l'Emploi et de la Solidarité:

1° à tous les 5 ans;

2° au terme fixé pour la requalification du réservoir sous pression.

Lorsque le système d'alimentation est conforme aux normes en vigueur lors de sa modification pour utiliser du gaz naturel comprimé ou aux normes en vigueur lors de sa fabrication, dans le cas d'un véhicule mû au gaz naturel comprimé depuis sa fabrication, le véhicule doit être muni de la vignette visée à l'annexe I à l'intérieur de la lunette arrière ou de la glace latérale arrière du véhicule et à proximité du bouchon de remplissage de façon qu'elle soit visible pour la personne qui procède au remplissage. Cette vignette doit être apposée par le mécanicien. Elle est valide jusqu'au terme fixé pour l'inspection du système d'alimentation conformément au premier alinéa.

86. Lorsque le système d'alimentation d'un véhicule routier est modifié pour utiliser du propane comme carburant ou lorsqu'un véhicule mû au propane depuis sa fabrication porte la marque nationale de sécurité au sens de la Loi sur la sécurité automobile ou l'étiquette de conformité prévue par cette loi, ce véhicule doit être muni de la vignette visée à l'annexe C du Code d'installation des réservoirs et des systèmes d'alimentation en propane sur les véhicules routiers à l'intérieur de la lunette arrière ou de la glace latérale arrière du véhicule et à proximité du bouchon de remplissage de façon qu'elle soit visible pour la personne qui procède au remplissage. La vignette doit être apposée par un méca-

nicien titulaire du certificat de compétence approprié délivré par le ministre de l'Emploi et de la Solidarité.

Lorsque la modification ou la fabrication d'un véhicule visé au premier alinéa a eu lieu avant l'entrée en vigueur du présent règlement, ce véhicule doit être muni, dans les six mois de cette entrée en vigueur, de la vignette visée à l'annexe I conformément au premier alinéa.

87. Un véhicule routier mû au propane doit faire l'objet d'une inspection de son système d'alimentation en propane au plus rapproché des termes suivants par un mécanicien titulaire du certificat de compétence approprié en matière de propane délivré par le ministre de l'Emploi et de la Solidarité:

1° à tous les 5 ans;

2° au terme fixé pour la requalification du réservoir sous pression.

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 sa fabrication, dans le cas d'un véhicule mû au propane depuis sa fabrication, le véhicule doit être muni de la vignette visée à l'annexe C du Code d'installation des réservoirs et des systèmes d'alimentation en propane sur les véhicules routiers à l'intérieur de la lunette arrière ou de la glace latérale arrière du véhicule et à proximité du bouchon de remplissage de façon qu'elle soit visible pour la personne qui procède au remplissage. Cette vignette doit être apposée par le mécanicien. Elle est valide jusqu'au terme fixé pour l'inspection du système d'alimentation conformément au premier alinéa.

88. 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.

89. Toute référence dans le code CAN/CGA-B149.4-M91 et le code CAN/CGA-B149.5-M95 au code B51 de l'ACNOR est une référence au code B51-M1997 de l'ACNOR intitulé «Code des chaudières, appareils et tuyauteries sous pression» et au code B51-M1997 de l'ACNOR intitulé «Boiler, Pressure Vessel, and Pressure Piping Code».

§9. Système d'échappement

90. Le système d'échappement doit comporter ses éléments 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 lors de sa fabrication.

91. 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, une canalisation de carburant ou de frein ou un réservoir de carburant, qui n'est pas protégé par un écran approprié contre la chaleur. 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.

92. 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.

93. 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.

94. Aucun des éléments du système d'échappement ne doit traverser l'habitacle. La sortie du tuyau d'échappement doit être en dehors du périmètre occupé par les occupants et les bagages, derrière toute vitre latérale pouvant s'ouvrir et le tuyau ne doit pas excéder horizontalement le véhicule routier de plus de 15 cm.

§10. Système des commandes du moteur

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

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

1^o la pédale d'embrayage doit être antidérapante;

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

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

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

§11. Cadre, dessous de caisse et dispositif d'attelage

97. 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.

98. Les pièces du cadre servant à fixer la carrosserie, le chargement, l'espace de chargement, le dispositif d'attelage, 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.

99. 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.

S'il s'agit d'un arbre de transmission à relais, il ne doit pas être tordu ou faussé et le palier intermédiaire, son support et le joint coulissant doivent être adéquats.

100. Toute remorque, diablo 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, ridelles et plates-formes doivent être solidement fixés et suffisamment solides pour supporter les charges maximales autorisées par le Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers édicté par le décret 1299-91 du 18 septembre 1991;

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, attaches, boulons et butées, doivent être solidement fixés et aucun ne doit manquer, être usé ou corrodé au point d'affaiblir sa capacité, fissuré, brisé ou lâche;

3° tout mécanisme de levage ou de soutien de la semi-remorque 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 et 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 d'une sellette doivent être respectivement à angle droit dans toutes les directions, solidement fixés entre eux et sur le châssis et 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 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, 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;

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 autorisé par le fabricant; le jeu horizontal entre la goupille 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.

101. Tout dispositif d'attelage, autres que ceux prévus à l'article 100, 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 août 1993 publié par la Society of Automotive Engineers ou l'équivalent pour tirer des remorques d'une masse nette supérieure à 3 000 kg;

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

3° le système 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 système 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 à l'air, il ne doit y avoir aucune fuite d'air dans le système;

7° le timon d'attelage rigide ou télescopique, articulé ou non, monté sur un véhicule remorqué ou sur un diabolos convertisseur ne doit pas être plié, brisé, 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 câbles d'acier, chaînes, chaînons, crochets, douilles, manilles, étriers, anneaux, cosses, colliers ou 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.

§12. Direction

102. 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 la conduite du véhicule routier.

103. 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.

104. La colonne, l'arbre, le boîtier de direction 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 vertical de plus de 6,4 mm;

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

105. Le jeu dans le volant, 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.

106. 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 recommandée par le fabricant et si cette valeur n'est pas disponible, le jeu ne doit pas excéder:

1° pour un véhicule routier d'une masse nette de 3 000 kg ou moins:

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° pour un véhicule d'une masse nette de plus de 3 000 kg:

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

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

107. S'il s'agit d'une direction assistée, la courroie de la pompe doit être présente, exempte de coupure, à la tension recommandée par le fabricant et le liquide dans le réservoir au niveau recommandé par le fabricant.

De plus, la pompe, les conduits, les raccords et le cylindre auxiliaire doivent être solidement fixés et ne pas présenter de fuites de liquide autre qu'un léger suintement.

108. 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 de plus de 25 mm entre le pneu et le châssis ou la carrosserie 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 existant lors de la fabrication du véhicule routier.

109. 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'oeil.

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

111. 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 spécifié 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 spécifiées par le fabricant.

112. 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.

113. Pour un véhicule routier muni d'un essieu à direction autoréglée, les éléments constituant le mécanisme de la direction tels que les articulations, les stabilisateurs pneumatiques ou mécaniques, les câbles, les tables tournantes et les pivots ne doivent pas manquer, être endommagés, usés ou mal ajustés et doivent être conformes aux normes prévues à la présente sous-section.

§13. Suspension

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

1° tout élément doit être adéquat, solidement fixé et aucun ne doit manquer;

2° 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 ne comporter de soudure autre que celle effectuée par le fabricant;

3° tous les éléments de la suspension doivent être présents et adéquats et aucun ne doit présenter de signe de détérioration, de dommage ou d'usure au point de nuire au bon fonctionnement de la suspension;

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.

115. Une suspension à ressort à lames, à ressort hélicoïdal ou à barre de torsion ne doit pas être fissurée, cassée ou 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 à 24 mm et 3,2 mm pour un diamètre supérieur.

116. Pour une suspension pneumatique, le système ne doit être alimenté en air que 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. Le ballon doit être solidement fixé à la structure et ne pas présenter de fissure exposant la toile.

117. 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.

118. Lorsqu'une bague de suspension est composée de matière flexible, celle-ci doit être adéquate et exempte de coupures pouvant nuire à son rendement.

§14. Pneus et roues

119. 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 routier ayant une masse nette supérieure à 3 000 kg et 1,6 mm dans tous les autres cas;

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

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 le flanc;

4° un pneu ne doit pas avoir été refaçoné 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 avant d'un véhicule d'urgence, d'un minibus ou d'un véhicule ayant une masse nette supérieure à 3 000 kg, sauf si le véhicule est muni à l'avant de deux essieux directionnels;

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 recommandée 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 pour permettre un gonflement aisé des pneus et la lecture 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;

16° les pneus de conception unidirectionnelle doivent être installés selon les normes du fabricant du pneu.

120. 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 modèle recommandé 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 s'il y a indication contraire du fabricant du véhicule routier;

3° la roue ne doit pas être faussée, cassée, mal alignée, déformée, endommagée ou corrodée au point d'affaiblir sa capacité, 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 deux ou trois pièces, cette roue ne doit pas être endommagée et le cerceau de fixation ne doit pas être faussé, mal fixé, fissuré, dé-

formé, 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 recommandées par le fabricant de la roue pour le pneu qui y est installé.

121. 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.

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

122. Tout dispositif de sécurité pour enfants de moins de 5 ans doit être conforme aux normes prévues aux articles 213, 213.1 et 213.2 de l'annexe IV du Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles et être installé selon les normes du fabricant du dispositif.

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

123. 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;

«Réflecteur»: un dispositif triangulaire conforme à la norme SAE J 774 décembre 89 publié par la Society of Automotive Engineers.

124. Si un véhicule routier dont la largeur excède 2 mètres 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 ou des réflecteurs de la manière suivante:

1° un dispositif de signalisation doit être placé au sol, à environ 3 mètres 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 mètres 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 mètres 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 ou des réflecteurs de la manière suivante:

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

2° un deuxième dispositif de signalisation doit être placé au sol à environ 30 mètres 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 mètres 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.

125. Un 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 réflectorisée de couleur rouge foncé, conforme à la norme SAE J943 juin 1988 publié par la Society of Automotive 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.

SECTION IV NORMES DE SÉCURITÉ ET DE VÉRIFICATION MÉCANIQUE POUR MOTOCYCLETTES ET CYCLOMOTEUR

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

126. Le siège, le garde-boue et le garde-chaîne doivent être solidement fixés et ne pas être endommagés.

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

128. 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.

§2. Système d'échappement

129. 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 par un orifice externe autre que ceux du tuyau de sortie des gaz et pour l'évacuation du liquide de condensation prévus par le fabricant du silencieux.

Aucun de ses éléments 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 système de dérivation des gaz d'échappement ou de déflecteurs à ajustement variable.

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 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.

§3. Système des commandes du moteur

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

131. 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 déréglé au point d'empêcher le moteur d'accélérer ou de retomber au ralenti dès que l'accélérateur est relâché ou être usé, 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.

132. 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.

§4. Système d'alimentation du carburant

133. 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 et serrés 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.

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

134. 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 rigides ou flexibles 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 collées de frein doivent avoir une épaisseur d'au moins 1,6 mm alors que celle 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, au niveau des canalisations et des 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.

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

135. 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.

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

137. 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.

138. 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, peinturés ou de la mauvaise couleur.

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

140. 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.

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

142. 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.

§7. Carrosserie, équipements et accessoires

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

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

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

146. 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. La surface réfléchissante doit être d'au moins 80 cm² pour un rétroviseur plan ou 64.5 cm² pour un rétroviseur convexe. De plus, ils ne doivent pas être cassés, fêlés, ternis. Le tain ne doit pas être décollé sauf sur la surface réfléchissante périphérique sans excéder 10 %.

147. 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 %.

§8. Direction

148. 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.

149. 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.

150. 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.

§9. Suspension

151. 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.

152. 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.

153. 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.

154. 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.

155. 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.

§10. Cadre

156. 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 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.

157. 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 manquant, inopérantes, mal fixées, détériorées, fissurées, cassées ou déformées.

§11. Pneus et roues

158. 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;

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 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 recommandations 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 recommandée 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.

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

160. 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, écrous et boulons ne doivent pas manquer, bouger, être détériorés et incorrectement vissés et aucune roue ne doit avoir de rayon manquant, cassé ou détendu.

SECTION V DÉFECTUOSITÉS MINEURES ET MAJEURES

§1. Défectuosités mineures

161. Sous réserve des articles 162 à 170, toute dérogation aux normes prévues à la section III du présent chapitre à l'exception de celles des articles 81, 82 et 88, constitue une défectuosité mineure.

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

162. 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, un feu de position arrière et un feu de freinage adéquat;

2° une portière 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 dont l'avertisseur sonore ou lumineux 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 ou de l'entrée des gaz d'échappement d'un moteur à essence;

6° une partie de la carrosserie, un équipement ou un accessoire qui est mal fixé et qui risque de se détacher du véhicule;

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 du côté du conducteur qui est inadéquat.

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

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

1° l'absence de freinage ou une réduction importante de la capacité de freinage sur une roue ou un ensemble de roues pour un véhicule routier à deux essieux ou sur deux roues simples ou deux ensembles de roues pour un véhicule à trois essieux ou plus, en raison de l'absence ou du fonctionnement inadéquat d'un élément du système de freinage;

2° une absence de freinage sur une roue de l'essieu directeur unique lorsque celui-ci est muni de freins;

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 support 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.

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

1° une canalisation flexible qui est renflée quand elle est sous pression;

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

3° une fuite du liquide de frein le long du système, autre qu'un suintement, lorsque le frein de service est appliqué;

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 ou qui n'est pas en mesure d'assister le conducteur pour une application des freins lorsque le moteur est arrêté.

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

1° une canalisation flexible qui est renflée quand elle est sous pression;

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 et que le frein de service est appliqué à fond;

5° une perte de pression d'air, après avoir appuyé à fond pendant un minute sur la pédale de frein de service, qui est supérieure à:

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

b) 48 kPa pour deux véhicules;

c) 62 kPa pour trois véhicules;

6° la valve de protection du camion-tracteur qui est inadéquate;

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

8° des récepteurs de freinage ou des régulateurs de jeu installés sur l'essieu directeur qui ne sont pas du même modèle ou de même dimension;

9° la course de la tige de commande d'un récepteur de freinage d'un véhicule à deux essieux ou de deux récepteurs de freinage pour un véhicule à trois essieux ou plus qui excède de 6,5 mm ou plus la valeur maximale d'ajustement prévue par le fabricant.

§4. Défauts majeurs: Direction

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

1° un élément de fixation de la direction qui est manquant, fissuré, cassé ou un déplacement de la colonne de direction, du boîtier 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 croillon de la colonne 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 qui est susceptible 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, mal fixé, réparé par soudage ou endommagé 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'une masse nette de 3 000 kg ou moins, 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'une masse nette de plus de 3 000 kg, 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, 133 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;

9° un jeu horizontal du pivot de fusée mesuré à la circonférence extérieure du pneu qui excède de plus du double la norme du fabricant ou la valeur prévue à l'article 112.

§5. *Défectuosités majeures: Suspension*

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

1° un élément de fixation ou de localisation de l'essieu ou de la roue au véhicule routier qui est manquant, mal fixé, fissuré, cassé, endommagé de façon à modifier le parallélisme des roues ou qui permet à l'essieu ou à la roue de se déplacer par rapport à sa position normale;

2° une lame maîtresse, un coussin de caoutchouc ou 25 % et plus des lames de ressort de l'assemblage qui sont cassées ou manquantes;

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

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

168. 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 37 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° une plaque ou un pivot d'attelage qui est fissuré, mal fixé ou déformé de façon à nuire à l'attelage;

6° alors que le camion-tracteur 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 le châssis du camion-tracteur ou de la semi-remorque;

7° 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;

8° une fissure, une soudure ou une cassure sur la partie d'un élément d'un dispositif d'attelage qui porte une charge ou qui est soumise à des contraintes en tension ou en cisaillement;

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

10° un élément du dispositif d'attelage qui est mal fixé, fissuré, cassé, déformé, manquant, détérioré, mal ajusté au point qu'il y a un risque de rupture ou de séparation ou dont plus de 20 % des éléments de fixation sont manquants ou inefficaces.

§7. *Défectuosités majeures: Pneus et roues*

169. 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 ou de l'usure laissant paraître la toile de renforcement, la ceinture d'acier ou un renflement relié à un défaut de la carcasse ou qui sont conçus pour un usage hors route;

2° un pneu simple ou des pneus jumelés du même assemblage de roues dont la profondeur de deux rainures adjacentes est inférieure à 0,8 mm ou 1,6 mm pour un pneu avant d'un véhicule routier d'une masse nette supérieure à 3 000 kg;

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

4° un pneu qui est en contact avec une partie fixe du véhicule ou le pneu jumelé, le cas échéant;

5° un cerceau de fixation d'une roue multi pièces qui est faussé, fissuré, 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 réparation par soudage, une fissure, une cassure ou un trou de boulon ovalisé.

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

170. 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 à essence sous l'habitacle lorsque le plancher est perforé ou dans le compartiment du moteur.

SECTION VI DÉFECTUOSITÉS MINEURES ET MAJEURES POUR MOTOCYCLETTES ET CYCLOMOTEUR

§1. Défectuosités mineures

171. Sous réserve des articles 172 à 177, toute dérogation aux normes établies à la section IV du présent chapitre constitue une défectuosité mineure.

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

172. 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.

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

173. 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.

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

174. 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.

§5. Défectuosités majeures: Carrosserie, équipements et accessoires

175. 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.

§6. Défectuosités majeures: Direction, suspension et cadre

176. 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 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.

§7. Défectuosités majeures: Pneus et roues

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

1° un pneu qui présente une coupure ou de l'usure laissant paraître 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 crevaisson;

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.

**CHAPITRE III
EXPERTISE TECHNIQUE**

**SECTION I
CHAMP D'APPLICATION**

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

**SECTION II
MODALITÉS DE L'EXPERTISE TECHNIQUE**

179. 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 180 à 186 du présent règlement.

**SECTION III
NORMES DE L'EXPERTISE TECHNIQUE**

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

181. La géométrie du châssis ou de la caisse autoporteuse doit être conforme aux normes du fabricant 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.

182. Les roues doivent être alignées selon les normes du fabricant.

183. 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.

184. Les éléments de la structure qui ne peuvent être réparés doivent être remplacés à l'exception du tablier 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.

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

Ces joints doivent être accessibles 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.

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

SECTION IV VÉHICULES ROUTIERS NE POUVANT ÊTRE RECONSTRUITS

187. 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.

SECTION V DOSSIER DE RECONSTRUCTION

188. Le dossier de reconstruction doit contenir, en plus de ce qui est prévu à l'article 546.4 du Code, une attestation qui fait foi que l'alignement des roues est conforme aux normes du fabricant.

SECTION VI EXEMPTIONS

189. Les propriétaires des véhicules routiers suivants qui ont été accidentés et reconstruits sont exemp-

tés de l'obligation de fournir un certificat de conformité technique et un certificat de vérification mécanique pour les remettre en circulation:

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

CHAPITRE IV VÉRIFICATION ET ENTRETIEN EN VERTU DU TITRE VIII.1 DU CODE

SECTION I VÉRIFICATION PAR LE CONDUCTEUR

190. La vérification de l'état mécanique du véhicule automobile effectuée en vertu de l'article 519.6 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 4° de l'article 29 en ce qui concerne le niveau du liquide de frein, à l'article 34, aux paragraphes 2° à 4°, 10° et 11° de l'article 37, aux paragraphes 2°, 4°, 5° et 7° de l'article 164 et aux paragraphes 4° en ce qui concerne la pression minimale et 5° de l'article 165;

2° le frein de stationnement ou d'urgence prévu aux paragraphes 1° et 2° de l'article 38;

3° le mécanisme de direction prévu à l'article 102 en ce qui concerne le volant, aux paragraphes 1° et 2° de l'article 104 en ce qui concerne la colonne de direction, à l'article 107 en ce qui concerne la courroie et le niveau du liquide, aux paragraphes 1° en ce qui concerne le volant et la colonne de direction et 3° de l'article 166;

4° l'éclairage et la signalisation prévus à l'article 74 et à l'article 14 et au paragraphe 1° de l'article 162 en ce qui concerne les feux de direction, de détresse, de position et les phares de croisement;

5° les pneus prévus aux paragraphes 1° en ce qui concerne l'indicateur d'usure, 2°, 3°, 6° et 14° de l'article 119 et aux paragraphes 1°, 3° et 4° de l'article 169;

6° l'avertisseur sonore prévu à l'article 68;

7° les essuie-glaces et le lave-glace prévus à l'article 69 et au paragraphe 8° de l'article 162;

8° les rétroviseurs prévus aux articles 65 et 66;

9° le dispositif d'attelage prévu aux paragraphes 5° et 6° en ce qui concerne l'enclenchement du pivot d'attelage, 7° en ce qui concerne les goupilles de blocage et 10° de l'article 168;

10° les roues prévues à l'article 121 en ce qui concerne la fixation et aux paragraphes 6° et 7° de l'article 169;

11° le matériel d'urgence prévu aux articles 77 et 78 du présent règlement et 225 du Code;

12° la suspension prévue à l'article 116 en ce qui concerne la fuite d'air et aux paragraphes 1° à 5° de l'article 167;

13° les longerons et les traverses de châssis prévus à l'article 97 en ce qui concerne les fissures et au paragraphe 1° de l'article 168;

14° les appareils d'arrimage prévus aux articles 13 à 19 du Règlement sur les normes d'arrimage édicté par le décret 284-86 du 12 mars 1986.

Cette vérification se limite à un examen visuel ou auditif, selon le cas, des éléments accessibles.

191. Tout conducteur doit, chaque jour, avant d'utiliser un véhicule automobile, effectuer sa vérification.

Dans le cas d'un autobus, la vérification doit être faite à toutes les 24 heures. Si l'autobus a été immobilisé pendant une période de plus de 24 heures, la vérification doit avoir lieu avant son utilisation.

192. Tout conducteur doit inscrire dans le registre de vérification dont est muni le véhicule automobile qu'il conduit les informations suivantes:

1° la date à laquelle la vérification a été effectuée;

2° le numéro de la plaque d'immatriculation du véhicule automobile ou le numéro d'unité inscrit au certificat d'immatriculation;

3° l'énumération des défauts découverts lors de la vérification ou pendant le voyage et, s'il n'y en a pas, une mention à cet effet;

4° la signature du conducteur.

193. Le conducteur est exempté de remplir et de tenir à jour le registre de vérification s'il circule à l'intérieur d'un rayon de 160 km de son port d'attache et si aucune défécuosité n'est découverte lors de la vérification ou pendant le voyage.

On entend par « port d'attache »:

1° soit le lieu ou l'établissement où le conducteur se présente habituellement pour travailler;

2° soit tout autre lieu où le conducteur se présente pour travailler pour une période minimale de quatre jours consécutifs.

194. Le registre de vérification dûment rempli tient lieu de rapport visé à l'article 519.7 du Code.

195. La présente section ne s'applique pas à:

1° un camion porteur de deux ou trois essieux utilisé principalement pour le transport de produits non transformés de la ferme, de la forêt ou de la pêche à la condition que le transporteur en soit le producteur;

2° un véhicule routier utilisé en cas de sinistre au sens du paragraphe *d* de l'article 1 de la Loi sur la protection des personnes et des biens en cas de sinistre (L.R.Q., c. P-38.1).

196. Si le conducteur découvre une défécuosité, il doit remettre sans délai le registre de vérification du véhicule au transporteur qui doit le signer.

SECTION II VÉRIFICATION ET ENTRETIEN PAR LE TRANSPORTEUR

197. L'entretien regroupe toutes les interventions planifiées qui ont pour but de maintenir le véhicule automobile en bon état de fonctionnement. Il doit notamment porter sur les éléments visés à la section III du chapitre II afin de rendre ou de maintenir le véhicule conforme aux dispositions de ces sections.

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.

198. La vérification du véhicule automobile doit être effectuée au moins une fois à tous les six mois.

199. Pour chacun des véhicules automobiles sous sa responsabilité, le transporteur 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 transporteur et le contenu de chaque entretien;

3° la fiche visée à l'article 200 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.

Lors de chaque entretien du véhicule, le transporteur doit faire remplir et signer la fiche visée à l'article 200 par la personne qui l'a effectué.

200. Les fiches d'entretien doivent contenir les espaces et les renseignements suivants:

1° un espace pour inscrire le numéro d'identification du véhicule automobile, 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 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 à 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° un espace pour inscrire les réparations à effectuer, le cas échéant.

201. Le transporteur doit conserver le dossier d'entretien de tout véhicule automobile sous sa responsabilité pour les deux dernières années d'utilisation d'un tel véhicule. En outre, il doit conserver ce dossier pour une période d'au moins six mois après avoir fait cession du véhicule.

CHAPITRE V VÉRIFICATIONS MÉCANIQUES EFFECTUÉES À L'EXTÉRIEUR DU QUÉBEC

202. Sont réputés valides au sens du Code, le rapport de vérification mécanique et la vignette de conformité délivrés pour un véhicule routier ou un ensemble de véhicules routiers dont la masse nette est de plus de 3 000 kg ainsi qu'un minibus ou un autobus autre qu'un minibus et un autobus utilisés pour un usage personnel, lorsque ces véhicules sont immatriculés à l'extérieur du Québec et que cette vérification mécanique a été effectuée conformément au programme de vérification mécanique périodique obligatoire prévu par l'un des règlements suivants:

1° Alberta: Bus Safety Regulation, AR 235/82; Commercial Vehicle Inspection Regulation, AR 414/91; Commercial Bus Inspection, Equipment and Safety Regulation AR 428/91;

2° Colombie-Britannique: Inspection Standards (Safety and Repair) Regulation, B.C. Reg. 40/93;

3° Île-du-Prince-Édouard: Motor Vehicle Inspection Regulations, EC 509/82;

4° Manitoba: Periodic Mandatory Vehicle Inspection Regulation, Man. Reg. 76/94;

5° Nouveau-Brunswick: Règlement sur l'inspection des véhicules à moteur, N.B. Reg. 83-185;

6° Nouvelle-Écosse: Motor Vehicle Inspection Regulations, O.I.C. 80-925, N.S. Reg. 108/80;

7° Ontario: Safety Inspections, R.R.O., 1990, Reg. 611;

8° Saskatchewan: The Vehicle Inspection Regulations, Chapter V-2.1, Reg. 12 and The Vehicle Inspection Procedures Regulations, Chapter V-2.1, Reg. 13;

9° Terre-Neuve: Official Inspection Station Regulation, Nfld. Reg. 1002-96;

10° États-Unis: Federal Motor Carrier Safety Regulations, Title 49, United States Code of Federal Regulations, sections 396.17 to 396.23.

203. Un rapport de vérification mécanique et une vignette de conformité délivrés en vertu d'un programme visé à l'article 202 sont réputés 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 un véhicule routier ou un ensemble de véhicules routiers dont la masse nette est de plus de 3 000 kg.

204. Un véhicule routier visé à l'article 202 et immatriculé au Québec peut faire l'objet d'une vérification mécanique conformément à l'un des programmes prévu à cet article 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 réputés valides au sens du Code pour la période prévue à l'article 203, à la condition que le propriétaire ou le locataire du véhicule ou le transporteur visé au titre VIII.1 de ce Code qui en est responsable transmette sans délai à la Société une copie du rapport de vérification mécanique et que la vignette de conformité soit apposée sur le véhicule.

CHAPITRE VI IDENTIFICATION DE CERTAINS VÉHICULES ROUTIERS

205. 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.

206. Lorsqu'une plaquette portant le numéro d'identification a été perdue, détruite ou volée, la Société délivre un nouveau numéro si la preuve en est faite.

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

207. Tout programme d'entretien préventif regroupe les interventions planifiées qui visent à maintenir le véhicule routier soumis à la vérification mécanique en vertu de l'article 521 du Code en bon état de fonctionnement. Il doit notamment porter sur les éléments prévus aux sections III et IV du chapitre II afin de rendre ou de maintenir le véhicule conforme aux dispositions 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.

SECTION II RECONNAISSANCE D'UN PROGRAMME D'ENTRETIEN PRÉVENTIF

208. La Société reconnaît conformément à l'article 543.4 du Code un 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 sections III et IV du chapitre II;

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 légers et des véhicules de poids moyen 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 en mécanique automobile et posséder deux années d'expérience pertinente dans la réparation des mécanismes des véhicules routiers notamment la suspension, la direction et le système de freinage;

b) posséder cinq années d'expérience pertinente dans la réparation des mécanismes des véhicules routiers notamment la suspension, la direction et le système de freinage;

4° 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 210 par le mécanicien qui a effectué l'entretien sur le véhicule pour chaque entretien effectué depuis le début du programme ou les deux dernières années d'utilisation du véhicule, selon la durée la plus courte;

d) pour un véhicule lourd, un registre des mesures des garnitures de frein 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.

209. 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^o la résolution ou la procuration qui autorise le représentant du demandeur à signer les documents en son nom;

2^o le numéro de dossier apparaissant sur le certificat d'immatriculation du véhicule routier ou son numéro d'entreprise du Québec apparaissant au Centre informatique du registre des entreprises du Québec;

3^o 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^o un exemplaire vierge de chacune des fiches d'entretien utilisées dans son programme;

5^o un document précisant la fréquence à laquelle les entretiens sont effectués;

6^o pour les véhicules lourds, un exemplaire du registre des mesures de freins si celles-ci ne sont pas fournies sur les fiches d'entretien;

7^o 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^o l'adresse des lieux d'entretien, le nombre de véhicules routiers entretenus dans chacun de ces lieux et la liste des mécaniciens visés au paragraphe 3^o de l'article 208 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^o une preuve de compétence selon laquelle les mécaniciens identifiés dans la liste mentionnée au paragraphe 8^o satisfont aux conditions mentionnées au paragraphe 3^o de l'article 208;

10^o 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 leur utilisation.

La demande de reconnaissance est présentée sur le formulaire fourni à cette fin par la Société.

210. Les fiches d'entretien prévues au paragraphe 4^o de l'article 209 doivent contenir les espaces et les renseignements suivants:

1^o 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^o un espace pour le nombre de kilomètres indiqués au totalisateur;

3^o un espace pour inscrire la date de l'entretien effectué;

4^o la liste de tous les éléments à vérifier à chaque entretien selon la catégorie de véhicule routier conformément aux sections III et 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^o un espace pour inscrire les réparations à effectuer, le cas échéant;

6^o un espace pour la signature du mécanicien et pour son numéro matricule;

7^o pour les véhicules lourds, un espace pour inscrire les mesures des garnitures de frein si elles ne sont pas fournies sur un autre document.

211. Le certificat de reconnaissance doit contenir la mention que le programme d'entretien préventif pour les véhicules routiers apparaissant 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 apparaissant à cette annexe.

212. 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.

213. 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.

SECTION III OBLIGATIONS DU PROPRIÉTAIRE ASSUJETTI À UN PROGRAMME RECONNU

214. Le propriétaire des véhicules routiers auquel 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 sections III et 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, l'entretien doit être effectué dans le mois précédant l'obtention du droit de remettre ce véhicule en circulation;

3° remplir ou faire remplir les espaces prévus à cette fin sur les fiches d'entretien conformément à l'article 210 et, si ces fiches n'indiquent pas les mesures de freins, sur le registre des mesures de freins;

4° faire ou faire faire l'entretien de ses véhicules dans un lieu conforme aux normes prévues au paragraphe 2° de l'article 208;

5° faire ou faire faire l'entretien de ses véhicules par un mécanicien dont les qualifications satisfont aux conditions mentionnées au paragraphe 3° de l'article 208 selon la catégorie de véhicules à entretenir.

215. 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 210 par le mécanicien qui a effectué l'entretien sur le véhicule pour chaque entretien effectué;

4° pour un véhicule lourd, un registre des mesures des garnitures de frein 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 210 par le mécanicien qui l'a effectué.

216. 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 215 durant les deux dernières années d'utilisation du véhicule routier et, s'il cède le véhicule, il doit conserver ce dossier durant les six mois suivant la cession.

SECTION IV INFRACTIONS ET RÉVOCATION

217. Le propriétaire qui contrevient à l'un des paragraphes 4° ou 5° de l'article 214, inscrit des renseignements faux ou inexacts dans les dossiers visés à l'article 215 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 un transporteur, d'une amende de 600 \$ à 2 000 \$.

218. Le propriétaire qui contrevient au paragraphe 3° de l'article 214 ou à l'article 216 commet une infraction et est passible d'une amende de 100 \$ à 200 \$ ou, si ce propriétaire est un transporteur, d'une amende de 300 \$ à 600 \$.

219. La Société révoque le certificat de reconnaissance du propriétaire en vertu de l'article 543.10 du Code lorsque le propriétaire contrevient à l'un des paragraphes 1° ou 2° de l'article 214 pour la troisième fois au cours des trois années qui précèdent cette révocation.

220. Le présent règlement remplace le Règlement sur la vérification mécanique et sur les normes de sécurité des véhicules routiers édicté par le décret 2069-82 du 15 septembre 1982 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 édicté par le décret 313-88 du 9 mars 1988.

221. Le présent règlement entre en vigueur le quinzième jour qui suit la date de sa publication à la *Gazette officielle du Québec*.

ANNEXE I

(a. 84)

Date d'expiration	
Mois	Année
1	1998
2	1999
3	2000
4	2001
5	2002
6	2003
7	2004
8	2005
9	2006
10	2007
11	2008
12	2009



Québec

Numéro de certificat de l'installateur

ANNEXE II

(a. 214)

CALENDRIER D'ENTRETIEN

Dans le calendrier, « E » signifie entretien à effectuer

Catégorie de véhicules routiers	Intervalle d'entretien					
	Mois	3	4	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	5 000
Autobus et autre véhicule affectés au transport d'écoliers		E				
Autobus à l'exception de l'autobus affecté au transport d'écoliers		E(1)				
Motocyclette						E
Remorque			E(1, 2)			
Taxi		E				
Véhicule d'urgence léger et de poids moyen				E		
Véhicule d'urgence lourd					E	
Véhicule de service d'incendie						E
Véhicule lourd et de poids moyen		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 I du chapitre IV et s'il respecte cette consigne.

Outre les normes prévues à la section I du chapitre IV, cette consigne doit prévoir les éléments suivants:

1^o une formation pratique de ses conducteurs sur la vérification, notamment sur les éléments énumérés à l'article 190;

2^o une période de 10 minutes par jour accordée aux conducteurs pour effectuer la vérification;

3^o des moyens de contrôle par le propriétaire pour s'assurer que la vérification est effectuée.

30170

Projet de règlement

Loi sur le régime de rentes du Québec
(L.R.Q., c. R-9; 1997, c. 73)

Prestations**— Modifications**

Avis est donné par les présentes, conformément aux articles 10 et 11 de la Loi sur les règlements (L.R.Q., c. R-18.1), que le Règlement modifiant le Règlement sur les prestations, dont le texte apparaît ci-dessous, pourra être soumis au gouvernement pour approbation à l'expiration d'un délai de 45 jours à compter de la présente publication.

Le présent règlement découle de la Loi portant réforme du régime de rentes du Québec et modifiant diverses dispositions législatives (1997, c. 73) sanctionnée le 17 décembre 1997

Les dispositions réglementaires ont principalement pour objet de préciser les circonstances où une preuve de l'état civil doit être produite à la Régie, de prévoir les documents et renseignements qui devront être produits par les conjoints de fait qui désireront, à compter du 1^{er} juillet 1999, soit demander le partage de leur rente de retraite soit le partage de leurs gains admissibles. Le règlement définit la notion d'occupation véritablement rémunératrice pour vérifier le maintien de l'admissibilité à la rente d'invalidité. Enfin, il prévoit les documents qui devront accompagner une demande de cession de la rétroactivité de la rente d'invalidité à l'administrateur d'un programme d'assurance invalidité. Ces dispositions auront, en conséquence, une incidence sur les cotisants et les bénéficiaires du Régime de rentes du Québec.

Des renseignements additionnels peuvent être obtenus en s'adressant à M^e Jean-Luc Boisjoli, à la Régie des rentes du Québec, Place de la Cité, 2600, boulevard Laurier, Sainte-Foy (Québec) G1V 4T3 (tél.: (418) 643-7890, fax: 643-9590).

Toute personne qui a des commentaires à formuler à ce sujet est priée de les faire parvenir par écrit avant l'expiration de ce délai à M. Claude Legault, président-directeur général de la Régie des rentes du Québec, Place de la Cité, 2600, boulevard Laurier, 5^e étage, Sainte-Foy (Québec) G1V 4T3. Ces commentaires seront communiqués à la ministre de l'Emploi et de la Solidarité chargée de l'application de la Loi sur le régime de rentes du Québec.

*La ministre d'État de l'Emploi et de la Solidarité
et ministre de l'Emploi et de la Solidarité,*
LOUISE HAREL