



La majorité des accidents causés par des défauts mécaniques auraient pu être évités si une vérification avant départ avait été faite adéquatement. C'est la conclusion à laquelle est arrivée la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), dans une étude portant sur 195 accidents impliquant des camions lourds et des tracteurs routiers. Il en ressort que 13,2 % des accidents ont été causés par des défauts mécaniques et que 76 % de ces accidents auraient pu être évités grâce à une vérification faite avant le départ. Connaissez-vous vos obligations légales concernant la vérification avant départ? Savez-vous quels sont les éléments à vérifier? Qui a la responsabilité d'effectuer la vérification avant départ? Cette fiche technique répond à ces questions et vous propose une démarche qui vous permettra d'éviter qu'un véhicule en mauvais état circule et devienne un risque d'accident routier.

### Quels sont les véhicules municipaux visés par la vérification avant départ ?



Pour la vérification et l'entretien des véhicules lourds utilisés dans le secteur municipal, le champ d'application du *Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers* est le suivant :

#### Véhicules municipaux visés

- ◆ Véhicules routiers dont la masse nette est supérieure à 3 000 kg :
  - véhicule de transport d'équipement;
  - camion, remorque et semi-remorque;
  - véhicule d'urgence.
- ◆ Véhicules suivants sans égard à leur masse nette :
  - autobus et minibus;
  - véhicule transportant des matières dangereuses nécessitant l'apposition de plaques d'indication de danger.



- ◆ Ensemble de véhicules totalisant plus de 3 000 kg, mais dont chacun des véhicules pèse 3 000 kg et moins et dont la remorque ou la semi-remorque, incluant le système d'attache, mesure plus de 10 mètres.

#### Véhicules municipaux exemptés

- ◆ Véhicule-outil qui n'est pas monté sur un châssis de camion et dont le poste de travail est intégré au poste de conduite (exemple : niveleuse, chargeur, rétrocaveuse).
- ◆ Véhicule lourd utilisé en cas de sinistre.



- ◆ Véhicule de service d'incendie appartenant à une municipalité située à l'extérieur d'une communauté urbaine et dont la population est inférieure à 25 000 habitants.
- ◆ Véhicule de moins de 3 000 kg transportant des matières dangereuses ne nécessitant pas de plaques d'indication de danger.

## Qu'est-ce que la vérification avant départ et qui doit l'effectuer?

C'est la vérification visuelle et auditive des éléments accessibles du véhicule que doit effectuer tout conducteur afin de s'assurer que le véhicule est sécuritaire avant son utilisation. Toutefois, s'il s'agit d'un autobus, la vérification avant départ peut être effectuée par un préposé à l'entretien.

Les éléments à vérifier sont les suivants :

- ◆ Direction
- ◆ Essuie-glaces et lave-glace
- ◆ Éclairage et signalisation
- ◆ Avertisseur sonore
- ◆ Rétroviseurs
- ◆ Matériel de secours
- ◆ Pneus
- ◆ Roues
- ◆ Suspension
- ◆ Cadre de châssis
- ◆ Freins de service
- ◆ Frein de stationnement
- ◆ Dispositif d'attelage
- ◆ Appareils d'arrimage



## Quand faire la vérification avant départ?

- ◆ Autobus, minibus : dans les 24 heures précédant tout départ.
- ◆ Véhicule de service d'incendie visé : au retour de chaque sortie, sans être obligatoire plus d'une fois par 24 heures. Si le véhicule n'est pas appelé à sortir, elle devra être effectuée une fois par 7 jours au minimum.



- ◆ Autres véhicules lourds visés : chaque fois qu'un véhicule est utilisé. Ainsi, lorsque plusieurs chauffeurs conduisent le même véhicule au cours de la même journée, chacun devra effectuer la vérification de ce véhicule immédiatement avant de l'utiliser.



## Que doit contenir le rapport de vérification?

Tout véhicule visé par le règlement doit être muni d'un rapport de vérification, et ce, même lorsque le chauffeur est exempté de le compléter. Il n'existe pas de format obligatoire, mais nous vous en proposons un. Ce formulaire est un exemple que vous pouvez adapter. Cependant, toutes les informations y apparaissant sont des éléments que l'on doit obligatoirement retrouver dans un rapport de vérification avant départ.

## Obligations et responsabilités du propriétaire et de l'exploitant

Le propriétaire ou l'exploitant doit

- ◆ munir chaque véhicule lourd sous sa responsabilité d'un seul rapport de vérification;
- ◆ veiller à ce que le chauffeur ou, selon le cas, le préposé à l'entretien effectue la vérification avant départ, conserve le rapport de vérification à bord et y inscrive toutes les informations requises;
- ◆ lorsqu'une défectuosité est signalée, signer sans délai le rapport de vérification;
- ◆ lorsque l'exploitant n'est pas le propriétaire du véhicule, informer sans délai ce dernier de toute défectuosité et lui transmettre copie du rapport de vérification;
- ◆ faire réparer les défectuosités dans les délais prescrits, c'est-à-dire avant le départ lorsqu'il y a défectuosité majeure et dans les 48 heures pour une défectuosité mineure. Ne jamais laisser circuler un véhicule ayant une défectuosité majeure ou un véhicule présentant une défectuosité mineure qui n'a pas été réparée 48 heures après avoir été déclarée;
- ◆ conserver les rapports de vérification avant départ et les preuves de réparation pendant 12 mois.

## Obligations et responsabilités du chauffeur qui circule à l'intérieur d'un rayon de 160 km

Le chauffeur doit

- ◆ dans le cas d'un autobus, minibus ou véhicule d'urgence, prendre connaissance du rapport précédent et le signer, pourvu que la vérification ait été faite dans les 24 heures précédant le départ;
- ◆ pour tout autre véhicule visé par le règlement, effectuer la vérification immédiatement avant le départ;

- ◆ compléter le rapport de vérification lorsqu'il y a défaut. Même si dans un rayon de 160 km, le chauffeur est exempté de compléter le rapport lorsqu'il ne détecte aucune défaut, il est recommandé que le rapport soit complété à chaque vérification;
- ◆ lorsqu'une défaut est notée, remettre sans délai copie du rapport à l'exploitant;
- ◆ toujours conserver à bord et tenir à jour le rapport de vérification;
- ◆ ne jamais circuler avec un véhicule présentant une défaut majeure.

## Défauts majeurs et infractions

### Les défauts majeurs

Selon la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), une défaut majeure est une défaut qui présente des risques sérieux pour la sécurité des usagers de la route et qui, par le fait même, entraîne une interdiction de conduire ou de laisser conduire un véhicule.

Lors de la vérification avant départ, le conducteur doit s'assurer que son véhicule n'a aucune des défauts majeurs suivantes :

#### Direction

- ◆ la colonne de direction risque de sortir de son ancrage
- ◆ le volant risque de se séparer de la colonne de direction
- ◆ la servodirection ne fonctionne pas



#### Essuie-glaces et lave-glace

- ◆ l'essuie-glace du côté du conducteur est manquant, inopérant ou ne fonctionne pas de façon adéquate



## RAPPORT DE VÉRIFICATION

Date de la vérification

Numéro d'immatriculation ou d'unité du véhicule

Éléments à vérifier	Correct	Défectueux
Direction		
Essuie-glaces et lave-glace		
Éclairage et signalisation		
Avertisseur sonore		
Rétroviseurs		
Matériel d'urgence		
Pneus		
Roues		
Suspension		
Cadre de châssis		
Freins de service		
Frein de stationnement		
Dispositif d'attelage		
Appareils d'arrimage		

Aucune défaut n'a été observée

Commentaires (nature de la défaut)

### Chauffeur

Nom (en lettres moulées)

Signature

### Exploitant

Signature

### Préposé à l'entretien

Signature

### Éclairage et signalisation

- ◆ aucun des feux de position arrière ne s'allume
- ◆ aucun des phares de croisement ne s'allume



### Pneus

- ◆ un pneu est dégonflé ou présente une fuite d'air
- ◆ une matière étrangère est logée dans la bande de roulement ou le flanc d'un pneu et peut causer une crevaison
- ◆ un pneu touche à une partie fixe du véhicule ou au pneu de la roue jumelée
- ◆ un pneu sur roue simple est coupé ou usé au point où l'on peut voir la toile de renforcement ou la ceinture d'acier, ou renflé à cause d'un défaut de la carcasse; des pneus sur roues jumelées ont tous les deux une de ces déficiences



### Roues

- ◆ une des roues est cassée, fissurée ou réparée par soudage
- ◆ une des ouvertures pour le passage des boulons est ovalisée ou agrandie
- ◆ une pièce de fixation est fissurée, cassée, mal fixée ou manquante



### Suspension

- ◆ les roues ne sont pas parallèles ou l'un des essieux ou une roue est déplacé par rapport à sa position normale
- ◆ une lame de ressort ou un ressort hélicoïdal s'est déplacé et vient en contact avec une pièce en rotation
- ◆ une lame maîtresse ou 25 % et plus des lames d'un ressort sont cassées ou manquantes
- ◆ pour une suspension pneumatique, une fuite d'air est décelée dans le circuit et ne peut être compensée par le compresseur lorsque le moteur tourne au ralenti



### Cadre de châssis

- ◆ un des longerons risque de casser
- ◆ un élément du cadre est brisé et met en contact une pièce mobile avec la carrosserie



## Freins

*Système pneumatique :*

- ◆ le compresseur ne permet pas d'atteindre et de maintenir la pression d'air à au moins 620 kPa (90 lb/po<sup>2</sup>)
- ◆ pour un camion porteur, la perte de pression en une minute dépasse 40 kPa (6 lb/po<sup>2</sup>)



## Les manquements qui constituent une infraction

Même s'ils ne font pas partie des déficiences majeures décrites dans le *Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers*, les manquements suivants sont considérés comme une infraction au *Code de la sécurité routière*. Cela signifie que le conducteur qui circule avec un véhicule présentant un de ces manquements est passible d'une amende.

### Matériel de secours dans les véhicules municipaux

- ◆ le véhicule n'est pas équipé d'au moins trois réflecteurs ou fusées éclairantes



*Système hydraulique :*

- ◆ le niveau du liquide dans le maître-cylindre est inférieur au quart du niveau recommandé
- ◆ il faut appuyer sur la pédale de frein à plusieurs reprises avant d'obtenir une pression dans le circuit, ou la pédale de frein descend au plancher en moins de 10 secondes
- ◆ la pédale de frein ne descend pas légèrement après avoir démarré le moteur
- ◆ la pompe électrique ne fonctionne pas lorsque le moteur est arrêté

### Dispositif d'attelage d'un porteur-remorqueur\*

- ◆ le timon ou le crochet est mal fixé, fissuré ou détérioré au point où la remorque risque de se dételer
- ◆ le mécanisme de verrouillage du crochet est absent ou inopérant



### Appareils d'arrimage

- ◆ le panneau, le poteau, la porte ou la ridelle n'est pas solidement fixé au véhicule
- ◆ le chargement n'est pas solidement retenu ou suffisamment recouvert de sorte qu'il peut se déplacer ou se détacher du véhicule
- ◆ le chargement est placé, retenu ou recouvert de manière à réduire le champ de vision du conducteur, à compromettre la stabilité ou la conduite du véhicule ou encore à obstruer les feux ou les phares



**N'oubliez pas qu'il est interdit en tout temps de circuler avec un véhicule qui présente une déficience majeure.**

**Rappelez-vous également que toute déficience mineure doit être réparée dans un délai de 48 heures après sa déclaration.**

\* Les déficiences majeures pour le dispositif d'attelage d'un tracteur et d'une semi-remorque ne sont pas décrites dans cette fiche puisqu'on ne retrouve pas ce type de véhicule dans les municipalités.

## DÉMARCHE POUR L'IMPLANTATION D'UNE PROCÉDURE DE VÉRIFICATION AVANT DÉPART

1. Pour s'assurer que la vérification avant départ est faite comme il se doit, il est important de se donner un mode de fonctionnement clair. Nous vous suggérons une démarche qui pourra vous servir de guide pour établir une façon de faire adaptée à votre milieu de travail.
2. En considérant les éléments obligatoires à inspecter lors de la vérification avant départ, établir un modèle de rapport de vérification.
3. Déterminer qui doit recevoir une copie du rapport. Par exemple, si vous voulez qu'une copie soit remise au supérieur immédiat, une copie demeure dans le véhicule et une copie soit envoyée à l'atelier d'entretien mécanique, planifier que les livrets soient conçus de façon à vous faciliter la tâche pour le suivi.
4. S'assurer que chaque véhicule visé soit muni d'un livret de rapport de vérification.
5. Déterminer qui signera les rapports de vérification. Puisque la responsabilité revient à l'exploitant, il appartient à ce dernier d'établir une façon de faire. Il doit donc désigner la ou les personnes qui devront signer les rapports s'il n'est pas sur les lieux lorsqu'une déféctuosité est signalée.
6. Établir une façon de procéder afin de s'assurer que les rapports de vérification avant départ soient conservés pour une période de 12 mois.
7. Lorsque le modèle du rapport de vérification est prêt et que la procédure a été établie, les travailleurs, travailleuses et gestionnaires concernés devront être informés et formés sur les dispositions réglementaires et le mode de fonctionnement interne.

### Pour en savoir davantage

Vous pouvez consulter les documents suivants :

Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers, (1998) 130 G.O. II, 6221 [R.R.Q., c. C-24.2, r. 1.03].

*Guide de vérification mécanique*, publié par la SAAQ.

*Vérification avant départ : guide*, publié par l'Association sectorielle transport entreposage (ASTE) et la SAAQ.

Pour la formation, l'ASTE offre un cours complet sur la vérification avant départ. Contactez cette association au (514) 955-0454 ou au 1 800 361-8906.



Association  
Sectorielle  
Transport  
Entreposage

### Remerciements

L'APSAM remercie grandement Langis Lafrance, conseiller à l'Association sectorielle transport entreposage, qui nous a fourni les informations nécessaires à la production de cette fiche technique et la Direction du développement en sécurité routière de la SAAQ pour ses commentaires.

### Réalisation

Sylvie Poulin, conseillère, APSAM  
spoulin@apsam.com  
Nouvelle édition 2004

*Nota : Bien que cette fiche ait été élaborée avec soin, à partir de sources reconnues comme fiables et crédibles, l'APSAM, ses administrateurs, son personnel ainsi que les personnes et organismes qui ont contribué à son élaboration n'assument aucune responsabilité quant à l'utilisation du contenu ou des produits ou services mentionnés. Il y a des circonstances de lieu et de temps, de même que des conditions générales ou spécifiques, qui peuvent amener à adapter le contenu. Toute reproduction d'un extrait de cette fiche doit être autorisée par écrit par l'APSAM et porter la mention de sa source.*

Pour communiquer avec l'Association paritaire pour la santé et la sécurité du travail secteur « affaires municipales » : Région de Montréal : (514) 849-8373  
De partout au Québec : 1 800 465-1754  
<http://www.apsam.com>

