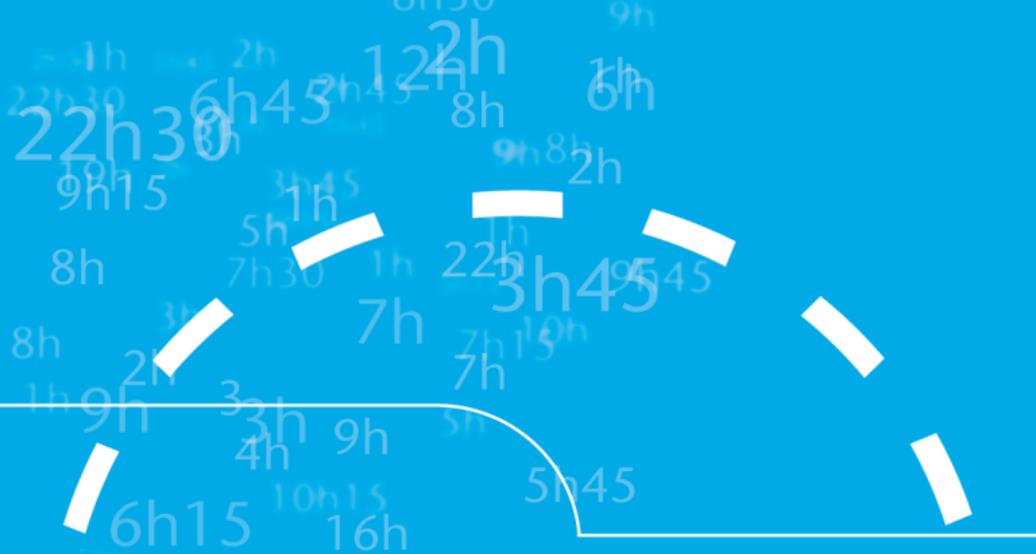




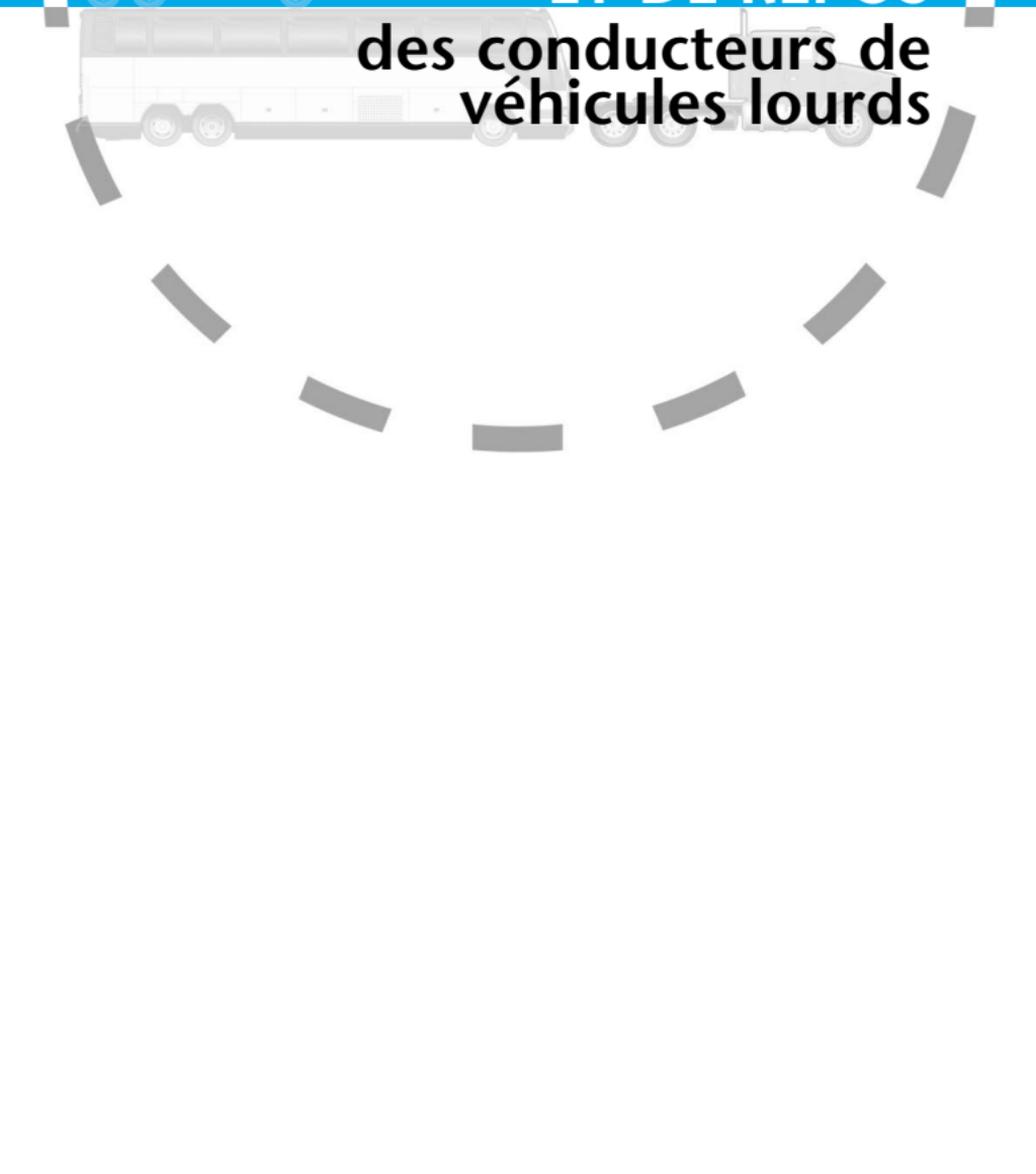
HEURES DE CONDUITE ET DE REPOS

des conducteurs de
véhicules lourds



HEURES DE CONDUITE ET DE REPOS

des conducteurs de
véhicules lourds



REMERCIEMENTS

La Société de l'assurance automobile tient à remercier les représentants du Centre de formation du transport routier de Saint-Jérôme, du Centre de formation en transport de Charlesbourg et de Via Prévention pour leurs commentaires lors de la rédaction de cette brochure.

Dépôt légal, Bibliothèque et Archives nationales du Québec,
2023

ISBN 978-2-550-94093-7 (version imprimée)

ISBN 978-2-550-94094-4 (version PDF)

© Société de l'assurance automobile du Québec, 2023

TABLE

des matières

L'objectif.....	5
La fatigue	5
Les personnes visées	6
Les véhicules visés	6
Les véhicules exemptés.....	7
Les définitions	11
Activité	11
Compartiment couchette (aussi appelé « couchette ») ..	11
Conducteur.....	12
Cycle	12
Cycle 1	12
Cycle 2.....	12
Défaillance.....	12
Dispositif de consignation électronique.....	12
Document justificatif.....	13
Établissement	14
Heures de conduite	14
Heures de repos	14
Heures de repos dans le compartiment couchette du véhicule	14
Heures de travail	15
Jour ou journée	16
Mauvaises conditions de circulation.....	17
Norme technique	17
Personne qui fournit les services d'un conducteur ...	17
Poste de travail	18
Rapport d'activités.....	18
Rayon de 160 km	18
Terminus d'attache	18
Les règles générales.....	19
Les 14 jours.....	19
Les cycles.....	20
Le poste de travail.....	22
Le jour ou la journée.....	25
Les situations particulières	29
Le report des heures de repos journalier	29
Le fractionnement des heures de repos dans le compartiment couchette	32
Les situations d'urgence.....	36
Les mauvaises conditions de circulation	36
Le dépannage.....	37

L'entretien des routes l'hiver	38
Les traversiers	42
Le dispositif de consignation électronique	42
Les autres obligations (DCE)	44
La trousse de renseignements (DCE)	45
Le code de défaillance (DCE)	46
Le rapport d'activités.....	47
Les obligations	47
Le rapport d'activités produit à l'aide d'un DCE	49
Le rapport d'activités qui n'est pas produit à l'aide d'un DCE	51
Les exemptions de l'obligation de remplir le rapport d'activités	54
Les particularités du rapport d'activités	55
Le voyage à deux conducteurs	55
Le changement de journée.....	55
Les arrêts multiples	56
Les jours de repos ou de congé	58
Le conducteur qui sort occasionnellement du rayon de 160 km.....	59
Le conducteur qui ne revient pas au terminus d'attache	61
La production de plusieurs rapports d'activités	62
La fiche récapitulative, un outil utile	63
Les documents à conserver à bord du véhicule	67
La transmission des documents	68
La transmission des documents aux agents de la paix.....	69
La déclaration de mise hors service	70
Le dossier du conducteur	72
Annexe 1 – Le compartiment couchette	76
Annexe 2 – Les obligations, infractions et amendes.....	80
Notes	84

Les textes contenus dans le présent document ont une portée purement explicative. Aussi, en cas de nécessité d'appliquer ou d'interpréter la loi ou le règlement, le lecteur est tenu de se référer aux articles du Code de la sécurité routière et du Règlement sur les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds.

LES HEURES de conduite et de repos

L'objectif

Les règles concernant les heures de conduite, de travail et de repos contribuent à limiter la fatigue chez les conducteurs de véhicules lourds. Un conducteur fatigué présente un risque pour sa propre sécurité et celle des autres usagers de la route. Ces normes sont contenues dans le *Règlement sur les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds*. Les principes directeurs sont les suivants :

- permettre au conducteur de véhicules lourds de disposer d'un minimum d'heures de repos avant de prendre la route;
- établir un nombre maximal d'heures de conduite et de travail après lesquelles le conducteur doit cesser de conduire.

La fatigue

La réglementation ne peut pas, à elle seule, éliminer les risques d'accidents liés à la fatigue. Les facteurs susceptibles de contribuer à la fatigue du conducteur sont nombreux et peuvent varier d'un individu à l'autre. Parmi les plus importants, on trouve :

- le moment de la journée;
- le temps d'éveil;
- les horaires irréguliers;
- la présence d'un trouble du sommeil et l'accumulation d'une dette de sommeil;
- l'état de santé du conducteur;
- la charge et les pratiques de travail.

Le conducteur peut reconnaître les symptômes de la fatigue. Il doit être attentif aux premiers signes de fatigue (bâillements fréquents, clignotements des yeux, changements involontaires de voie, freinages tardifs, vitesse inconstante, etc.), éviter de prendre le volant ou s'arrêter dans un endroit sécuritaire pour se reposer dès qu'ils se manifestent.

Les personnes visées

Les personnes visées sont :

- le conducteur de véhicules lourds;
- l'exploitant de véhicules lourds;
- l'expéditeur, le consignataire ou toute autre personne à l'égard des dispositions applicables à l'exploitant de véhicules lourds.

Les véhicules visés

Les conducteurs des véhicules suivants dans cette section sont visés par le *Règlement*.

Les véhicules routiers de 4 500 kg ou plus (PNBV), par exemple :

- les camions (y compris, notamment, les tracteurs routiers);
- les remorques et semi-remorques;
- les véhicules de transport d'équipement (ex. : foreuses de puits, pompes à béton, compresseurs, grues montées sur un châssis de camion).

Les ensembles de véhicules routiers composés d'au moins un véhicule ayant un PNBV de 4 500 kg ou plus.

Les véhicules suivants, quel que soit leur PNBV :

- les autobus et les minibus (sauf ceux affectés au transport urbain);
- les dépanneuses;
- les véhicules transportant des matières dangereuses nécessitant l'apposition de plaques d'indication de danger.

Les véhicules exemptés

Le conducteur et l'exploitant d'un des véhicules lourds suivants sont exemptés de l'application des normes relatives aux heures de conduite et de repos.

Un véhicule lourd utilisé pendant toute une journée par une personne physique à des fins personnelles, c'est-à-dire autres que commerciales ou professionnelles, par exemple :

- un véhicule de 4 500 kg ou plus (camionnette, véhicule récréatif) qui est **toujours** utilisé à des fins personnelles;
- un véhicule de 4 500 kg ou plus utilisé à des fins personnelles durant toute une journée (n'est pas visé durant cette journée-là seulement).

Un véhicule lourd utilisé pendant une partie de la journée par une personne physique à des fins personnelles, c'est-à-dire autres que commerciales ou professionnelles, est exempté **pour les 75 premiers kilomètres parcourus** au cours d'une journée si les conditions suivantes sont réunies :

- le véhicule a été déchargé et les remorques ont été dételées;
- le conducteur a consigné, dans le rapport d'activités, le relevé de l'odomètre au début et à la fin de l'utilisation du véhicule à des fins personnelles;
- le conducteur ne fait pas l'objet d'une déclaration de mise hors service.

Ainsi, un conducteur, dont le terminus d'attache est à l'entreprise, utilise le tracteur pour retourner à la maison après sa journée de travail; ce temps de conduite est considéré comme du repos pour les 75 premiers kilomètres parcourus. Si la distance dépasse 75 kilomètres, le temps pour parcourir cette distance excédentaire sera alors considéré comme des heures de conduite.

Un véhicule d'urgence (ex. : ambulance, véhicule routier de service d'incendie, véhicule d'intervention).

Un véhicule lourd utilisé lorsqu'il est requis par un service d'urgence ou dans les cas de sinistre.

Un véhicule-outil, soit un véhicule routier, autre qu'un véhicule monté sur un châssis de camion, fabriqué pour effectuer un travail et dont le poste de travail est intégré au poste de conduite du véhicule (ex. : niveleuse, rouleau compresseur, chariot élévateur, rétrochargeuse).

Un tracteur de ferme et de la machinerie agricole au sens du *Règlement sur l'immatriculation des véhicules routiers*.

Une remorque de ferme au sens du *Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers* et appartenant à un agriculteur.

Un autobus ou un minibus affecté au transport urbain effectué par une société de transport en commun ou en vertu d'un contrat octroyé par un organisme public de transport en commun, un conseil intermunicipal, une régie intermunicipale, une municipalité ou un regroupement de municipalités.

Un ensemble de véhicules routiers dont chacun des véhicules a un PNBV de moins de 4 500 kg, sauf dans le cas où cet ensemble transporte des matières dangereuses exigeant l'apposition de plaques d'indication de danger.

Un véhicule d'un PNBV de moins de 4 500 kg et qui transporte des matières dangereuses ne nécessitant pas l'apposition de plaques d'indication de danger, sauf les minibus et les dépanneuses.

Un camion porteur de deux ou trois essieux, utilisé pour transporter des produits primaires provenant d'une ferme, d'une forêt ou d'un plan d'eau, à la condition que l'exploitant du camion en soit le producteur (ex. : un producteur de pommes de terre qui fait sa propre livraison). Cette exemption s'applique également au véhicule utilisé pour revenir chez l'exploitant à la suite d'un tel transport; dans ce dernier cas, le camion doit être vide ou transporter des produits servant à l'exploitation de la ferme, de la forêt ou du plan d'eau.

Voici, à titre d'exemples, des produits provenant d'une ferme, de la forêt ou d'un plan d'eau, selon qu'ils sont primaires ou non.

Types de produits	Le produit est-il primaire?	
	Oui	Non
De la ferme		
• Bœuf vivant	X	
• Quartier de bœuf		X
• Œufs	X	
• Légumes	X	
• Lait homogénéisé		X
• Fleurs en caissettes	X	
De la forêt		
• Arbre ébranché		X
• Arbre coupé en billots		X
• Arbre scié en longueur		X
• Arbustes pour plantation	X	
• Arbres de Noël (sapins)	X	
De la pêche		
• Homard cuit		X
• Poisson coupé et éviscéré		X
• Poisson mort (entier non cuit)	X	
• Poisson vivant	X	

TRÈS IMPORTANT : Le conducteur qui conduit un véhicule exempté ou l'employé d'un exploitant de véhicules lourds, peu importe la tâche qu'il accomplit (sauf lorsqu'il l'utilise à des fins personnelles), doit comptabiliser les heures de travail qu'il a effectuées lorsqu'il conduit un véhicule lourd visé par le *Règlement*. Par exemple, le conducteur d'autobus affecté au transport urbain devra comptabiliser ses heures de travail afin de déterminer s'il peut effectuer un transport nolisé au cours de la fin de semaine.

Les définitions

Pour être en mesure de respecter le règlement, il est essentiel de connaître certaines notions de base.

Activité

La notion d'activité réfère à l'une des périodes suivantes :

- les heures de repos passées à l'extérieur d'un compartiment couchette;
- les heures de repos passées dans un compartiment couchette;
- les heures de travail, sauf les heures de conduite;
- les heures de conduite.

Compartiment couchette (aussi appelé « couchette »)

Une partie d'un véhicule lourd conçue pour être utilisée comme installation de couchage, située dans l'habitacle ou juste à côté de celui-ci et conforme aux exigences du *Règlement* (voir l'annexe 1).

Conducteur

La personne :

- qui conduit un véhicule lourd;
- que l'exploitant emploie pour conduire un véhicule lourd;
- dont les services ont été retenus à cette fin.

Cycle

Le cycle 1 ou le cycle 2.

Cycle 1

Le cycle pour lequel les heures de travail sont accumulées sur une période de 7 jours.

Cycle 2

Le cycle pour lequel les heures de travail sont accumulées sur une période de 14 jours.

Défaillance

Événement qui entraîne l'enregistrement automatique d'un code de défaillance dans un dispositif de consignation électronique.

Dispositif de consignation électronique

Dispositif ou technologie qui enregistre automatiquement les heures de conduite d'un conducteur et qui est certifié par un organisme de certification agréé en vertu du *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire* (DORS/2005-313).

Document justificatif

Document ou renseignement tel que décrit ci-dessous reçu ou établi par un conducteur dans le cours normal de ses activités ou reçu ou établi par un exploitant :

- tout enregistrement électronique des communications mobiles faisant état des communications entre un conducteur et un exploitant et transmises par le système d'appel du conducteur ou le système de gestion du parc;
- tout registre de paie, toute fiche de règlement ou tout autre document équivalent indiquant les paiements faits au conducteur;
- tout document délivré par un gouvernement indiquant l'endroit où se trouve le véhicule lourd;
- tout rapport, reçu, registre ou autre document concernant le chargement du véhicule lourd, notamment tout connaissance, itinéraire, horaire ou autre document équivalent indiquant la provenance et la destination pour chaque trajet;
- tout rapport, reçu, registre ou autre document concernant l'entretien, la réparation, la mise en état, le ravitaillement en carburant, l'inspection ou la location du véhicule lourd;
- tout rapport, note de répartition, registre de voyage, reçu ou autre document indiquant la date, l'heure ou l'endroit où se trouve le véhicule lourd durant un voyage, notamment l'heure et la date du début et de la fin de chaque voyage.

Établissement

Le ou les lieux désignés par l'exploitant où sont conservés les rapports d'activités, les documents justificatifs et les autres registres exigés par le *Règlement*.

Heures de conduite

Le nombre d'heures pendant lesquelles le conducteur est aux commandes d'un véhicule lourd dont le moteur est en marche.

Heures de repos

Toute période autre que les heures de travail du conducteur. Les pauses, le temps consacré aux repas, les congés, les vacances et le temps passé sur un traversier sont considérés comme des périodes de repos, pour autant qu'au cours de l'arrêt en question et pendant la durée de celui-ci, le conducteur soit libre de se livrer aux activités de son choix et de quitter les lieux où se trouve le véhicule.

L'exploitant n'est pas tenu de remettre au conducteur une lettre (aussi appelé lettre de dégagement) l'autorisant à inscrire le temps consacré aux repas ou autres pauses comme des heures de repos.

Heures de repos dans le compartiment couchette du véhicule

Le temps effectivement passé dans le compartiment couchette d'un véhicule lourd pour se reposer.

Heures de travail

La période qui débute au moment où le conducteur commence à travailler, y compris le temps où le conducteur est tenu par l'exploitant d'être en disponibilité sur les lieux de travail, et qui se termine au moment où il cesse de travailler ou est relevé de ses fonctions par l'exploitant. La période d'heures de travail inclut les heures de conduite et le temps consacré par le conducteur aux fonctions suivantes :

- l'inspection, l'entretien, la réparation, la mise en état, le démarrage ou le ravitaillement en carburant d'un véhicule lourd;
- la rédaction des rapports;
- l'occupation d'un véhicule lourd en mouvement en tant que conducteur de relève, sauf le temps passé dans le compartiment couchette;
- la participation au chargement ou au déchargement d'un véhicule lourd;
- l'inspection ou la vérification du chargement d'un véhicule lourd;
- l'attente avant et pendant l'entretien, le chargement ou le déchargement d'un véhicule lourd;
- l'attente de son affectation;
- l'attente avant et pendant l'inspection d'un véhicule lourd ou de son chargement et, le cas échéant, l'attente nécessaire à la prise des mesures correctives;
- l'attente avant et pendant que le conducteur fait l'objet d'un contrôle;
- l'attente au cours d'un trajet en raison

d'un accident ou de tout autre événement imprévu;

- les manœuvres d'un véhicule lourd effectuées hors d'un chemin public dans une gare, un dépôt ou un port;
- le repos à bord d'un véhicule lourd ou l'occupation d'un véhicule lourd à une autre fin, sauf :
 - si les heures passées à l'intérieur du véhicule sont considérées comme faisant partie des heures de repos en tant que passager,
 - si les heures sont passées dans le compartiment couchette du véhicule,
 - si les heures passées à l'intérieur du véhicule lourd arrêté font partie des heures de repos obligatoires qui sont exclues de la période de 8 h de repos consécutives,
 - si les heures passées à l'intérieur du véhicule lourd arrêté s'ajoutent aux heures de repos obligatoires qui sont exclues de la période de 8 h de repos consécutives;
- l'exercice de toute autre fonction à la demande d'un exploitant.

Le conducteur qui attend un voyage au terminus d'attache doit considérer cette période comme des heures de travail. Si cette attente a lieu à la maison, il s'agit d'une période de repos, même s'il y a rémunération.

Jour ou journée

Période de 24 heures qui commence à l'heure désignée par l'exploitant pour la durée du cycle du conducteur.

Mauvaises conditions de circulation

Des conditions de circulation routières ou météorologiques défavorables que ni le conducteur ni l'exploitant ne connaissent ou n'auraient pu vraisemblablement connaître avant que le conducteur ne commence à conduire.

Norme technique

La *Norme technique en matière de dispositifs de consignation électroniques* publiée par le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé telle que définie et interprétée par le *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire* (DORS/2005-313). Elle sert de document de référence pour la certification des dispositifs de consignation électroniques.

Personne qui fournit les services d'un conducteur

Cette notion s'applique lorsque l'exploitant fait appel aux services d'un conducteur qui n'est pas directement à son service, soit un conducteur fourni par une agence de conducteurs ou un autre exploitant.

Un voiturier-remorqueur à tirage exclusif qui offre ses propres services de conducteur à un exploitant n'est pas considéré comme une personne qui fournit les services d'un conducteur. Par ailleurs, le voiturier-remorqueur qui offre les services d'un autre conducteur que lui-même devient une personne qui offre les services d'un conducteur au sens du *Code de la sécurité routière*.

Poste de travail

Le temps compris entre deux périodes d'au moins 8 heures de repos consécutives.

Rapport d'activités

Rapport dans lequel le conducteur consigne ses activités et les renseignements exigés par le *Règlement*.



Rayon de 160 km

La distance de 160 km à vol d'oiseau calculée à partir du terminus d'attache du conducteur. Ce rayon se calcule à l'aide d'une carte géographique.

Terminus d'attache

Le lieu où le conducteur se présente habituellement pour travailler et tout lieu de travail temporaire désigné par l'exploitant.

Les règles générales

Dans l'aménagement de son horaire, le conducteur doit respecter les exigences des périodes de référence suivantes :

Les 14 jours

Peu importe le cycle suivi, pour pouvoir conduire, le conducteur doit avoir pris au moins **24 heures de repos consécutives dans les 14 jours qui précèdent la journée en cours.**

Janvier 2024						
DIM	LUN	MAR	MER	JEU	VEN	SAM
	1 	2 ✓	3 ✓	4 ✓	5 ✓	6 ✓
7 ✓	8 ✓	9 ✓	10 ✓	11 ✓	12 ✓	13 ✓
14 ✓	15 ✓	16 	17 ✓	18 ✓	19 ✓	20 ✓
21 ✓	22 ✓	23 ✓	24 ✓	25 ✓	26 ✓	27 ✓
28 ✓	29 ✓	30 ✓	31  Aujourd'hui			

Les cycles

Le conducteur suit le cycle 1 ou le cycle 2.

Lorsque le conducteur suit le cycle 1

Interdiction de conduire après avoir accumulé **70 heures** de travail au cours d'une période de **7 jours consécutifs**.

En voici un exemple sur trois jours :

DIM	LUN	MAR	MER	JEU	VEN	SAM
0 heure	1 ^{er} 13 heures	2 ^e 8 heures	3 ^e 12 heures	4 ^e 10 heures	5 ^e 11 heures	6 ^e 0 heure
7 ^e ? heures						

Accumulées
Jour 1-6:
54 heures
Disponibles:
70-54 =
16 heures

DIM	LUN	MAR	MER	JEU	VEN	SAM
0 heure	13 heures	1 ^{er} 8 heures	2 ^e 12 heures	3 ^e 10 heures	4 ^e 11 heures	5 ^e 0 heure
6 ^e 3 heures	7 ^e ? heures					

Accumulées
Jour 1-6:
44 heures
Disponibles:
70-44 =
26 heures

DIM	LUN	MAR	MER	JEU	VEN	SAM
0 heure	13 heures	8 heures	1 ^{er} 12 heures	2 ^e 10 heures	3 ^e 11 heures	4 ^e 0 heure
5 ^e 3 heures	6 ^e 10 heures	7 ^e ? heures				

Accumulées
Jour 1-6:
46 heures
Disponibles:
70-46 =
24 heures

Lorsque le conducteur suit le cycle 2

Interdiction de conduire après avoir accumulé :

- **120 heures** de travail au cours d'une période de **14 jours consécutifs**;
- **70 heures** de travail, sans avoir pris au moins **24 heures de repos consécutives**.

En voici un exemple :

DIM	LUN	MAR	MER	JEU	VEN	SAM
	1 ^{er}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	5 ^e	6 ^e
0 heure	10 heures	10 heures	10 heures	10 heures	10 heures	10 heures
7 ^e	8 ^e	9 ^e	10 ^e	11 ^e	12 ^e	13 ^e
0 heure	8 heures	9 heures	8 heures	8 heures	8 heures	8 heures
14 ^e						
7 heure						

Condition 1 – Interdiction de conduire après 120 heures de travail au cours d'une période de 14 jours consécutifs.

Heures de travail accumulées :

109 heures (jours 1 à 13)

Heures de conduite disponibles : 120-109

11 heures (jour 14)

Condition 2 – Interdiction de conduire après 70 heures de travail sans avoir pris 24 heures de repos consécutives.

Heures de travail accumulées :

49 heures (jours 8 à 13)

Heures de conduite disponibles : 70-49

21 heures (jour 14)

Pour respecter les deux conditions, le conducteur ne peut pas conduire plus de **11 heures** le 14^e jour.

Commencer un cycle ou changer de cycle

Le conducteur **PEUT terminer** un cycle en cours, **commencer** un nouveau cycle ou **passer** d'un cycle à l'autre s'il prend les heures de repos suivantes :

- au moins **36 heures** de repos consécutives lorsqu'il suit le cycle 1;
- au moins **72 heures** de repos consécutives lorsqu'il suit le cycle 2.

Après avoir pris les heures de repos, le conducteur commence un nouveau cycle; ses heures de travail sont alors remises à zéro et il recommence à les accumuler.

Le poste de travail

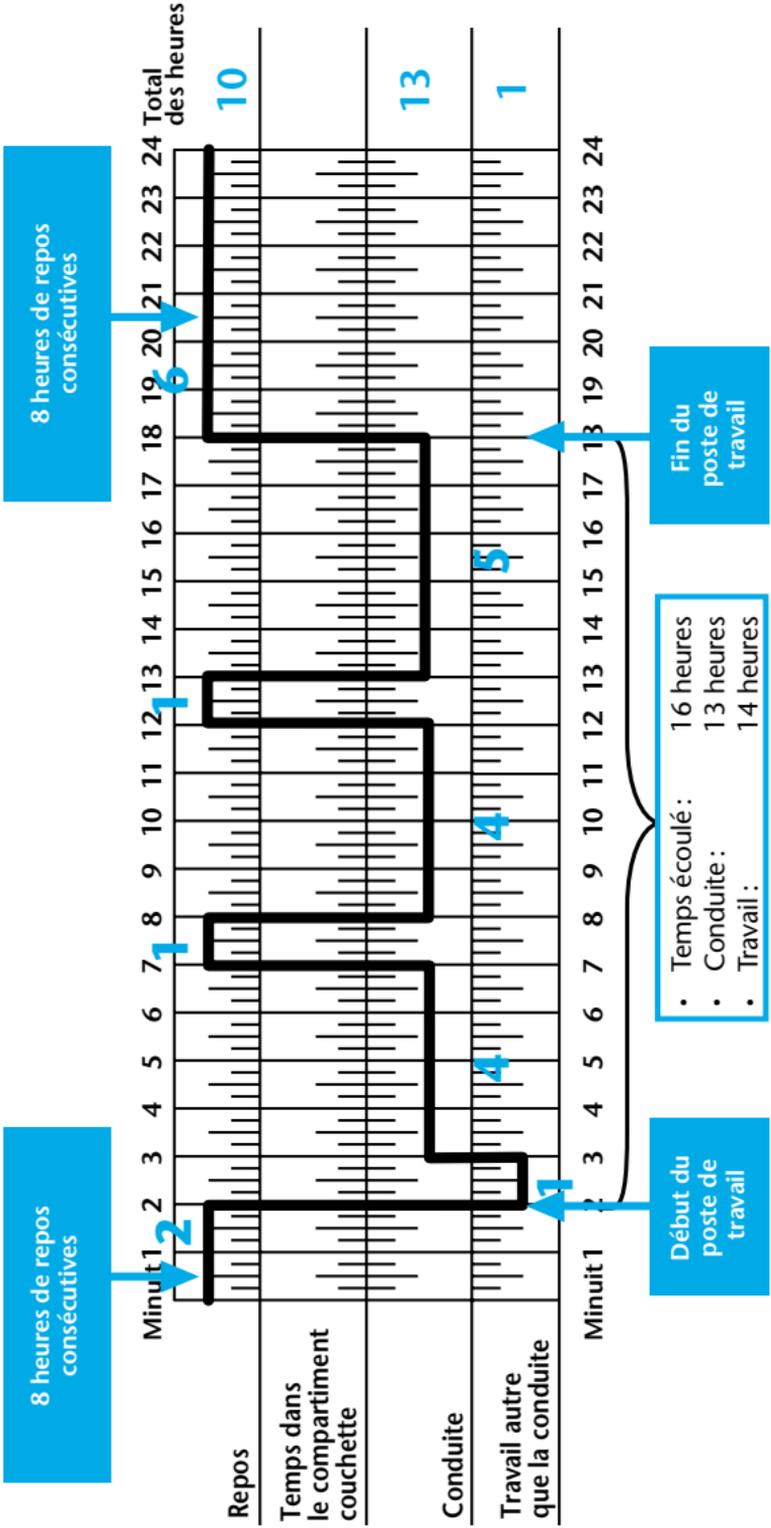
Le poste de travail est le temps **compris entre deux périodes d'au moins 8 heures de repos consécutives**. Un nouveau poste de travail commence après une période d'au moins 8 heures de repos consécutives. Ces heures de repos ne peuvent pas être prises à bord du véhicule lourd arrêté, sauf si le conducteur les passe dans le compartiment couchette.

Exigences du poste de travail

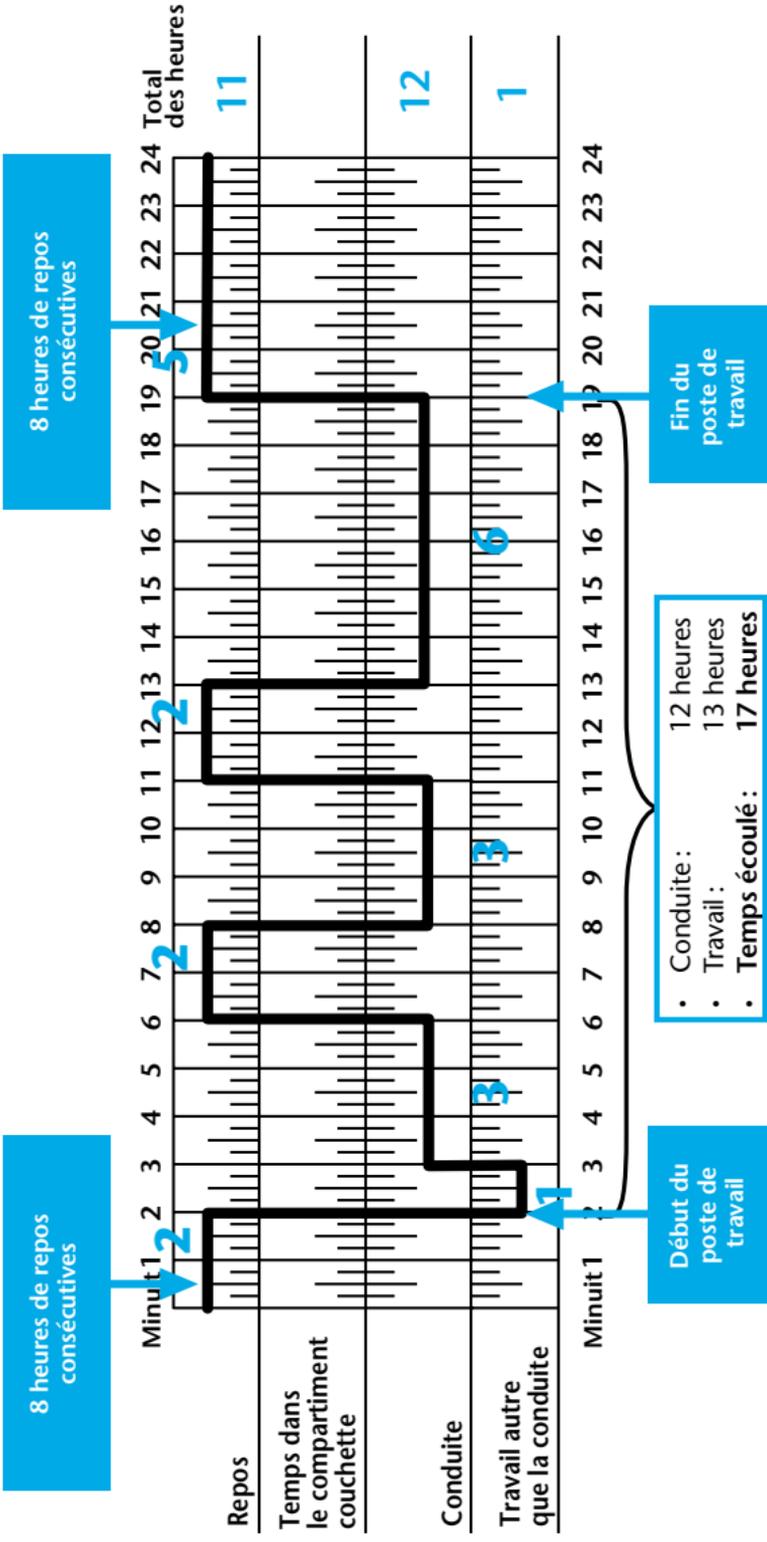
Interdiction de conduire lorsque, depuis le début du poste de travail :

- **13 heures de conduite** sont accumulées;
- **14 heures de travail** sont accumulées;
- **16 heures se sont écoulées**.

Voici un exemple de poste de travail conforme au *Règlement* :



Voici un exemple de poste de travail non conforme au *Règlement* :



Infraction :

A conduit après 16 heures de temps écoulé.

Le jour ou la journée

Le jour ou la journée est une période de 24 heures correspondant à la période couverte par un rapport d'activités. Au cours d'un même cycle, la journée commence toujours à la même heure. Pour changer l'heure du début de la journée, le conducteur doit commencer un nouveau cycle.

L'heure du début de la journée est indépendante de l'heure à laquelle le conducteur commence son poste de travail. Par exemple, la journée peut commencer à minuit alors que le poste de travail commence à 7 h.

Exigences journalières

Le conducteur doit avoir pris au moins 10 heures de repos au cours de chacun des 14 jours précédant la conduite d'un véhicule lourd. De ces 10 heures de repos, au moins **2 heures** de repos ne font pas partie des 8 heures de repos consécutives exigées pour commencer un poste de travail et peuvent être réparties en pauses d'une durée minimale de 30 minutes.

Au cours d'une journée, le conducteur **doit cesser de conduire** s'il a accumulé :

- **13 heures** de conduite;
- ou **14 heures** de travail.

Voici un exemple conforme au Règlement :

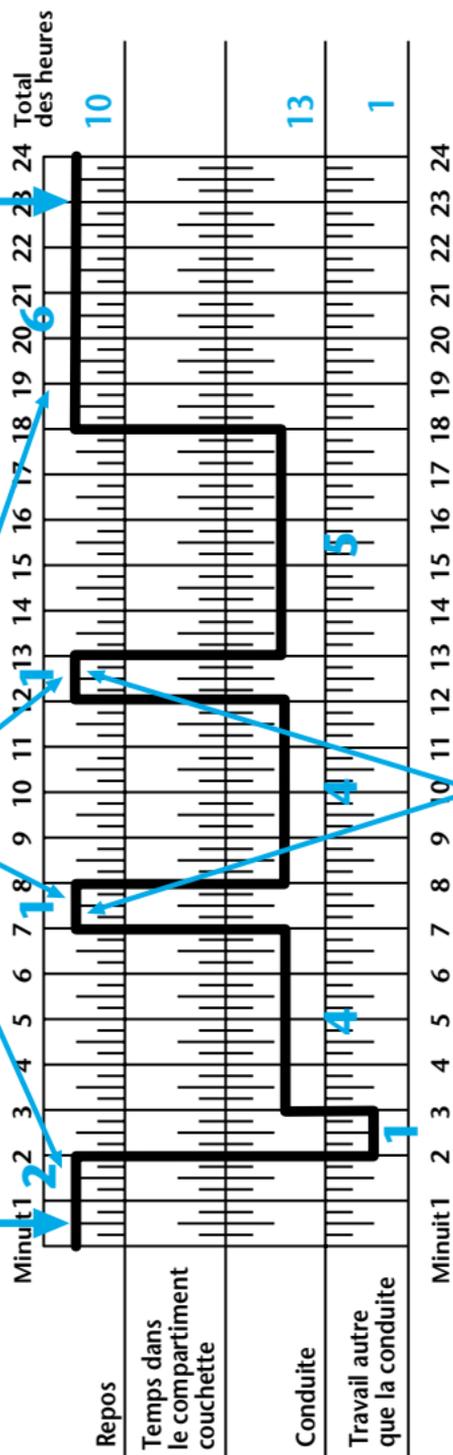
10 heures de repos

Il n'est pas nécessaire que les 8 heures consécutives soient dans la même journée.

Exemple : $2 + 1 + 1 + 6 = 10$

8 heures de repos consécutives

8 heures de repos consécutives



2 heures de repos qui ne font pas partie des 8 heures consécutives obligatoires ont été prises.

Voici un exemple non conforme au *Règlement* :

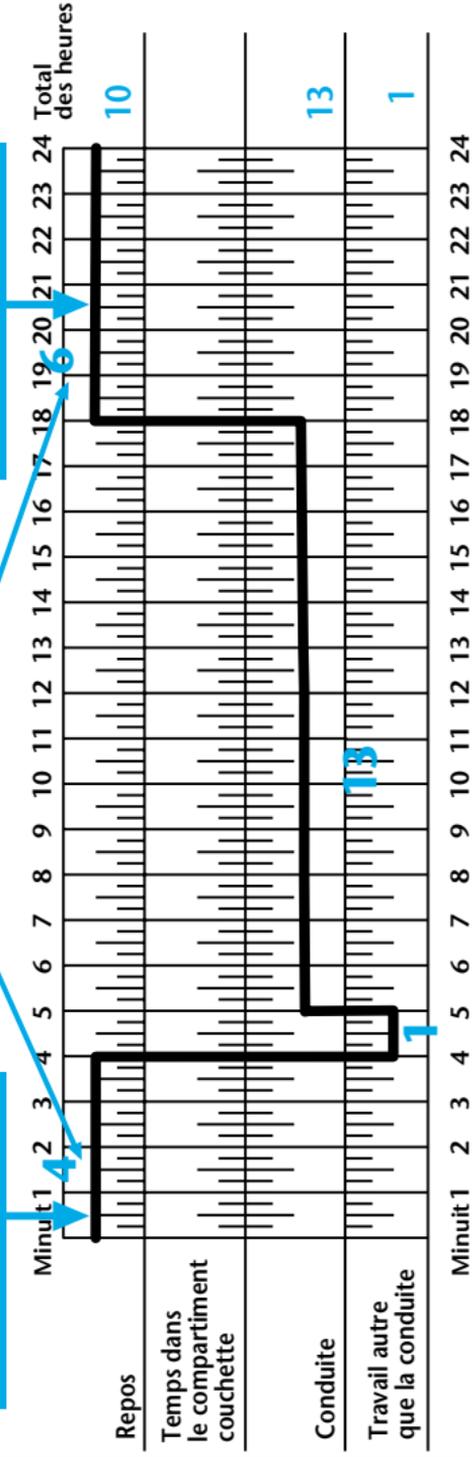
10 heures de repos

Il n'est pas nécessaire que les 8 heures consécutives soient dans la même journée.

Exemple: $4 + 6 = 10$

8 heures de repos consécutives

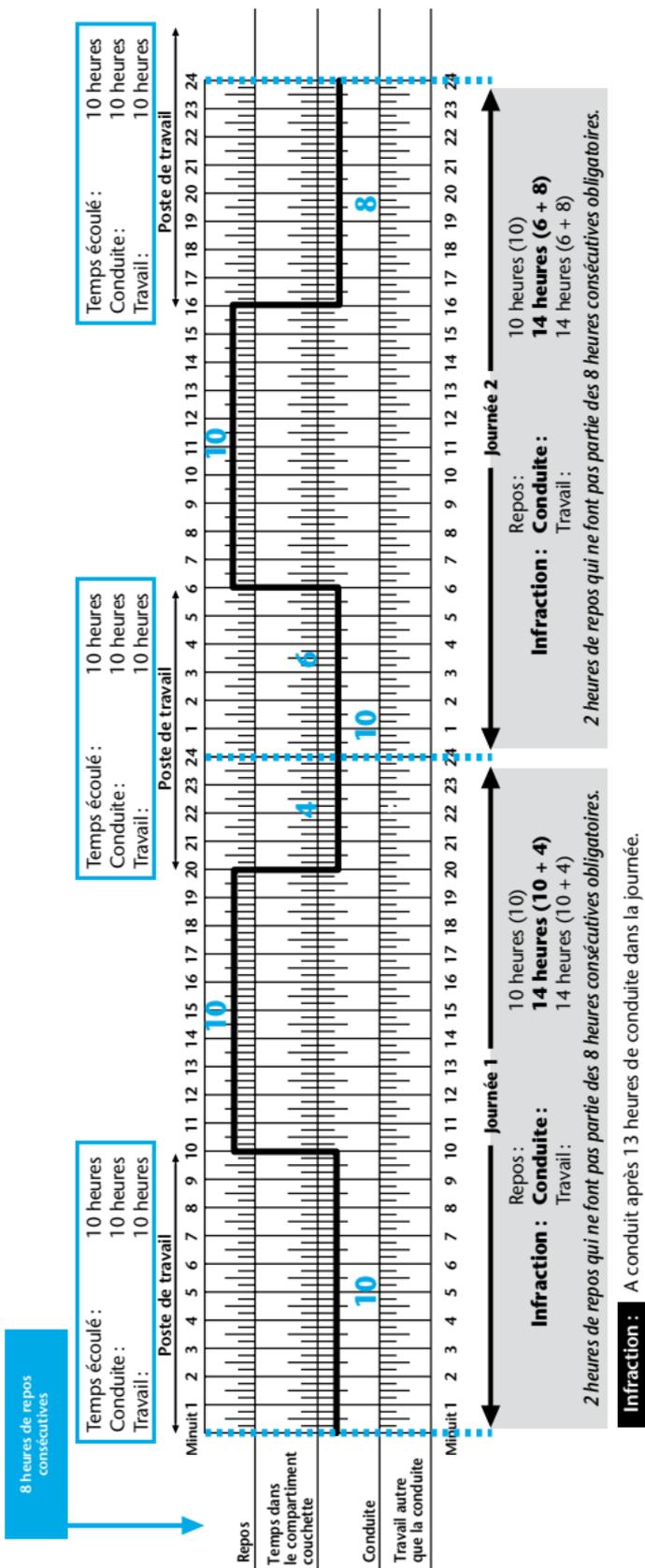
8 heures de repos consécutives



Infraction : N'a pas pris 2 heures de repos qui ne font pas partie des 8 heures consécutives obligatoires.

La combinaison « poste de travail » et « journée »

Il peut arriver que le poste de travail chevauche deux journées; dans ce cas vous devez respecter les règles qui touchent la journée ET celles qui touchent le poste de travail.



Les situations particulières

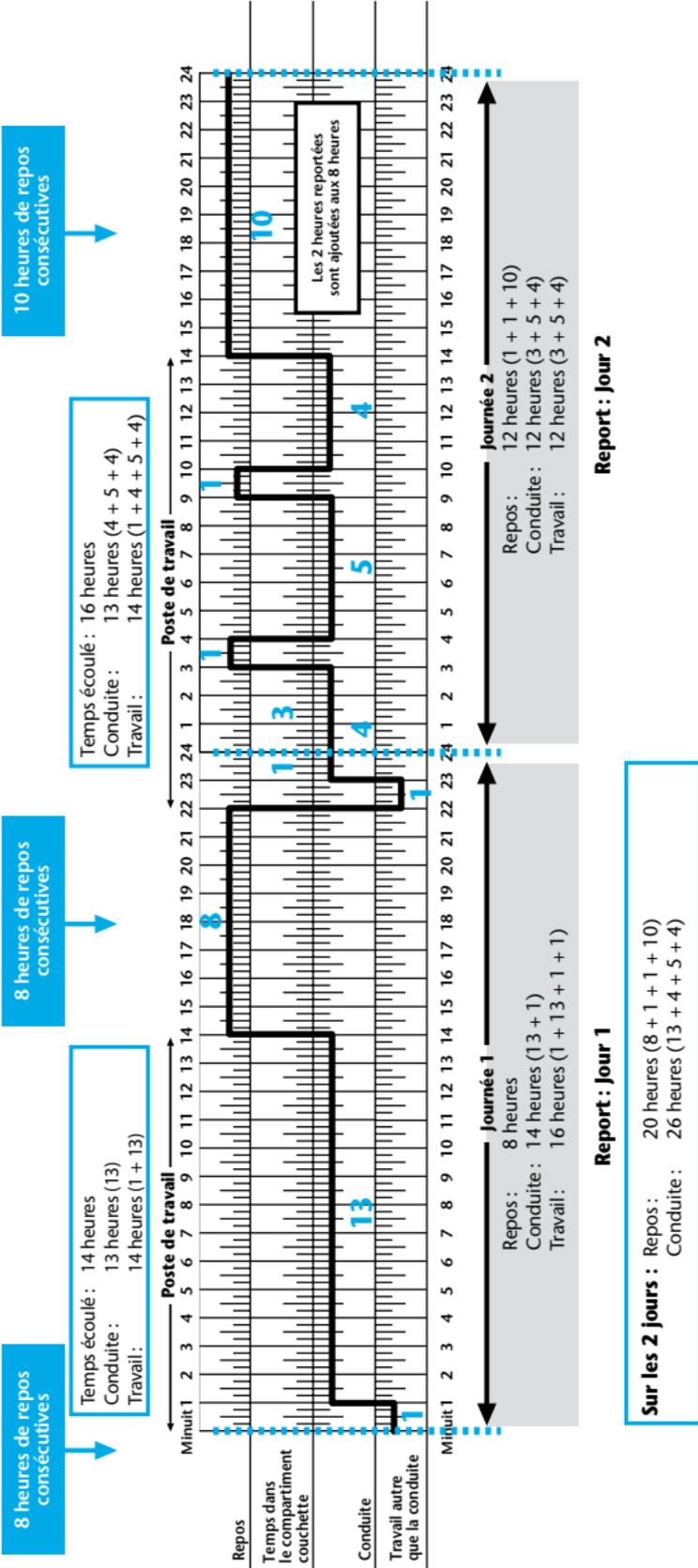
Le report des heures de repos journalier

Le conducteur peut prolonger ses heures de conduite ou de travail d'au plus **2 heures** pour une journée s'il reporte **2 heures** de repos journalier à la journée suivante et respecte les conditions suivantes :

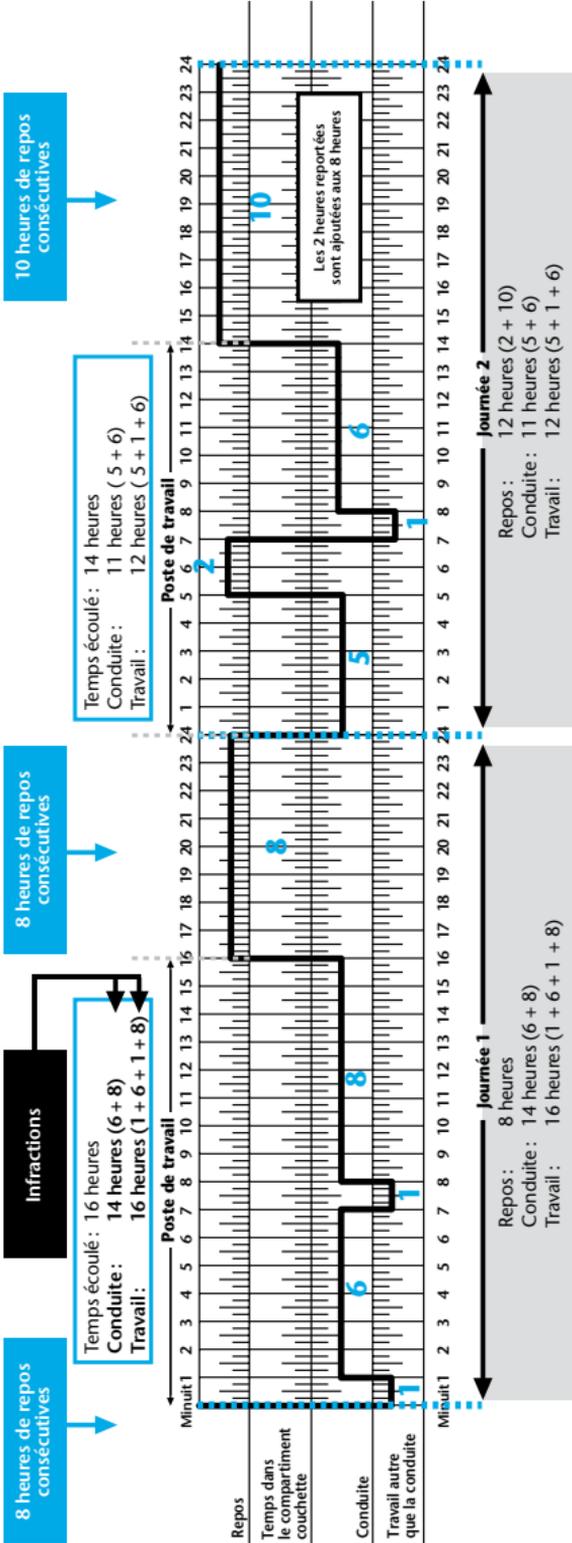
- il ne fractionne pas ses heures de repos journalier dans le compartiment couchette;
- les heures de repos reportées ne font pas partie des 8 heures de repos consécutives;
- les heures de repos reportées s'ajoutent aux 8 heures de repos consécutives de la deuxième journée;
- la durée totale des heures de repos prises pendant les deux journées est d'au moins 20 heures;
- la durée totale des heures de conduite au cours des deux journées ne dépasse pas 26 heures;
- la durée totale des heures de conduite au cours d'une journée ne dépasse pas 15 heures;
- il mentionne, dans le rapport d'activités, qu'il reporte ses heures de repos journalier en indiquant s'il s'agit de la première ou de la deuxième journée.

TRÈS IMPORTANT : Les heures reportées ont pour effet de prolonger les heures de conduite à un maximum de 15 heures ou les heures de travail à 16 heures, au cours d'une journée. Cependant, ces heures reportées ne peuvent avoir pour effet de prolonger les heures de conduite et de travail sur le poste de travail.

Voici un exemple de report des heures de repos journalier conforme au Règlement :



Voici un exemple de report des heures de repos journalier non conforme au Règlement :



Sur les 2 jours : Repos : 20 heures (8 + 2 + 10)
Conduite : 25 heures (6 + 8 + 5 + 6)

Infractions : A conduit après 13 heures de conduite depuis le début du poste de travail.
A conduit après 14 heures de travail depuis le début du poste de travail.

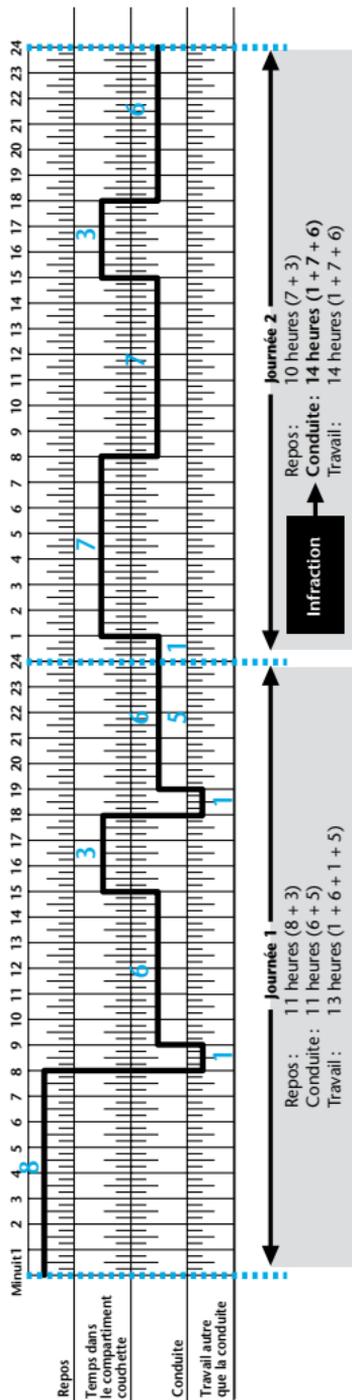
Le fractionnement des heures de repos dans le compartiment couchette

Le **conducteur voyageant seul** peut utiliser le compartiment couchette de son véhicule pour fractionner ses heures de repos **en deux périodes** s'il respecte les conditions suivantes :

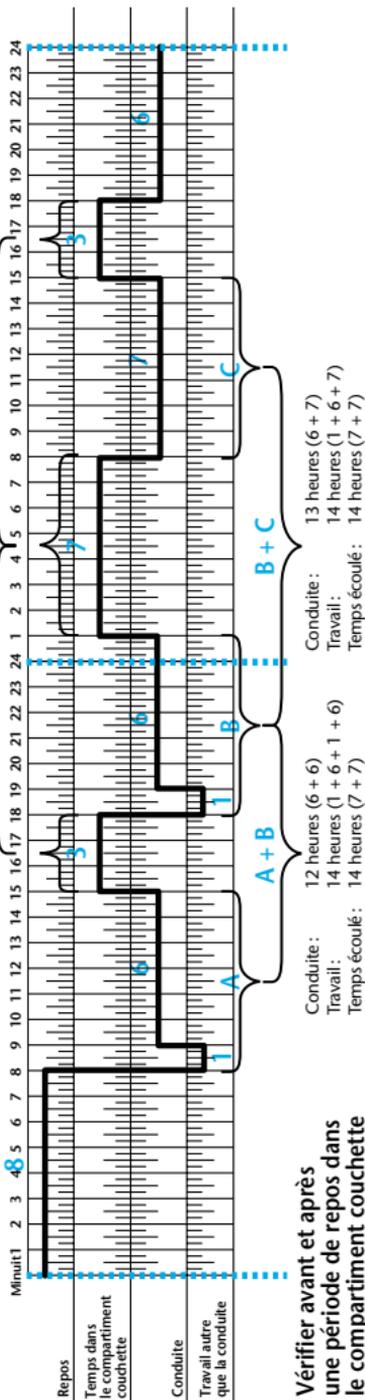
- les heures de repos ne sont pas reportées à la journée suivante;
- les périodes de repos sont d'au moins **2 heures**;
- le total des deux périodes est d'au moins **10 heures**;
- les heures de repos sont prises dans le compartiment couchette;
- il doit, au cours d'une journée, prendre au moins **10 heures** de repos et **cesser de conduire** après avoir accumulé **13 heures** de conduite ou **14 heures** de travail;
- il **doit cesser de conduire** après avoir accumulé, avant et après chaque période de repos utilisée pour le fractionnement :
 - **13 heures** de conduite;
 - **14 heures** de travail;
 - ou lorsque **16 heures** se sont écoulées.

Voici un exemple de fractionnement des heures de repos dans la couchette pour un conducteur seul non conforme au *Règlement* :

Exigences journalières :



Répartition du repos dans le compartiment couchette :



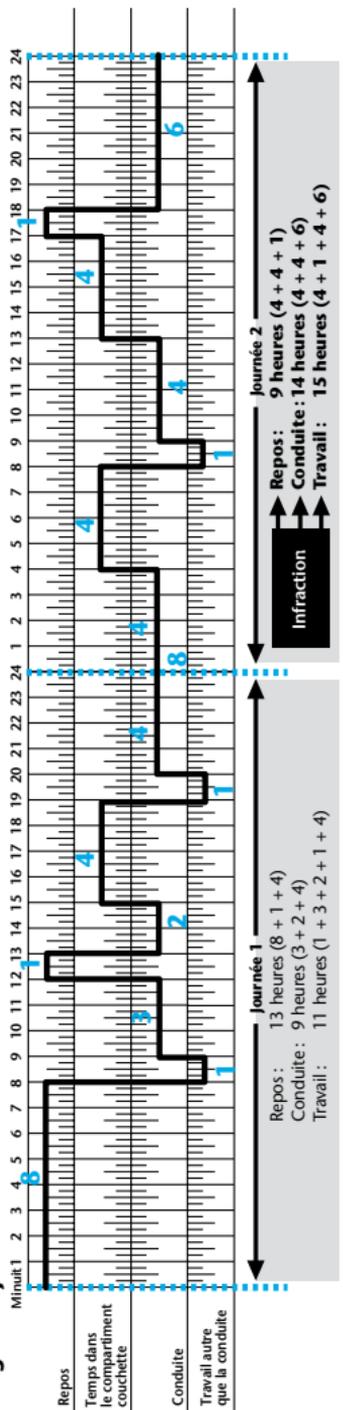
Vérifier avant et après une période de repos dans le compartiment couchette

Le **conducteur voyageant en équipe** peut utiliser le compartiment couchette de son véhicule pour fractionner ses heures de repos **en deux périodes** s'il respecte les conditions suivantes :

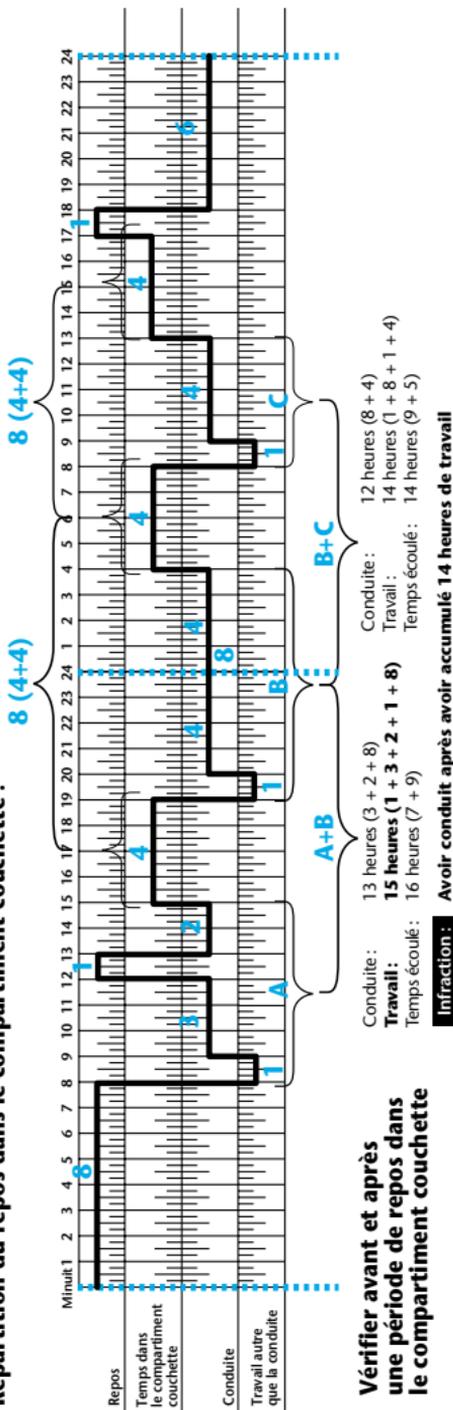
- les heures de repos ne sont pas reportées à la journée suivante;
- les périodes de repos sont d'au moins **4 heures**;
- le total des deux périodes de repos est d'au moins **8 heures**;
- les heures de repos sont prises dans le compartiment couchette;
- il prend **2 heures** de repos autres que les **8 heures** de repos fractionnées;
- il doit, au cours d'une journée, prendre au moins **10 heures** de repos et **cesser de conduire** après avoir accumulé 13 heures de conduite ou **14 heures** de travail;
- il **doit cesser** de conduire après avoir accumulé, avant et après chaque période de repos utilisée pour le fractionnement :
 - **13 heures** de conduite;
 - **14 heures** de travail;
 - ou lorsque **16 heures** se sont écoulées.

Voici un exemple de fractionnement des heures de repos dans la couchette d'une équipe de conducteurs non conforme au *Règlement* :

Exigences journalières :



Répartition du repos dans le compartiment couchette :



Vérifier avant et après une période de repos dans le compartiment couchette

Infraction : Avoir conduit après avoir accumulé 14 heures de travail

Les situations d'urgence

En cas d'urgence, le conducteur peut prolonger ses heures de conduite et de travail, et réduire ses heures de repos pour atteindre une destination assurant la sécurité des occupants du véhicule lourd et des autres usagers de la route ou la sécurité du véhicule lourd et de son chargement.

Cette notion se rapporte aux situations exceptionnelles où le conducteur doit agir immédiatement. La situation d'urgence ou de danger prend fin à l'endroit le plus près où le conducteur peut mettre à l'abri les passagers, la marchandise qu'il transporte ou son véhicule. Il n'y a pas de limite d'heures dans ce cas-ci.

Les mauvaises conditions de circulation

Le conducteur qui fait face à de mauvaises conditions de circulation qui lui occasionnent un retard dispose de 2 heures supplémentaires de conduite ou de travail pour terminer son trajet si :

- il n'a pas pris 2 heures de repos en plus des 8 heures de repos consécutives;
- son trajet aurait pu être terminé dans des **conditions normales** de circulation.

Les mauvaises conditions de circulation sont des événements inhabituels qui n'étaient pas prévisibles et qui n'auraient pas pu être connus en fonction des renseignements dont disposait le conducteur ou le répartiteur au moment du départ du véhicule. Ces événements imprévus doivent de plus être rattachés à l'état de la route ou aux conditions météorologiques ou de la circulation.

À titre d'exemple, un bouchon de circulation causé par un événement imprévu, tel un accident survenu après le départ du conducteur, répond à la notion de condition imprévue de la route ou de la circulation. Par contre, un bouchon de circulation à l'heure de pointe ou un bris mécanique ne constituent pas des conditions imprévues de la route ou de la circulation. Une tempête de neige ou une chaussée recouverte de verglas constituent des conditions imprévues de la route ou de la circulation dans la mesure où ces conditions n'étaient pas connues ou n'auraient pu être vraisemblablement connues du conducteur ou du répartiteur avant le départ du véhicule.

Le dépannage

Le conducteur d'une dépanneuse peut dépasser ses heures de conduite et de travail, et réduire ses heures de repos, pour terminer l'opération de dépannage d'un véhicule immobilisé sur le chemin public et revenir à son terminus d'attache. Il doit alors respecter les conditions suivantes :

- il peut se rendre sur le lieu de la panne ou de l'accident dans des conditions routières normales en respectant les heures prescrites au *Règlement*;
- il ne parcourt pas plus de 160 kilomètres à partir du lieu de dépannage jusqu'à son terminus d'attache.

L'entretien des routes l'hiver

Le conducteur peut conduire jusqu'à 15 heures par poste de travail lorsqu'il est nécessaire, pour assurer la sécurité du public, de déblayer le chemin public en raison d'une accumulation de neige ou d'y épandre du fondant ou des abrasifs.

Il peut se prévaloir de deux options.

Option 1

Il **retranche 2 heures** de repos qui ne font pas partie des 8 heures consécutives exigées et les **ajoute** aux 8 heures de repos consécutives qu'il prend à la fin de son premier, de son deuxième ou de son troisième poste de travail. Il peut faire ce retranchement pour deux postes de travail consécutifs.

Option 2

Il **retranche 2 des 8 heures** de repos consécutives prises à la fin du poste de travail de même que les **2 heures de repos** qui ne font pas partie des 8 heures consécutives exigées et les **ajoute** aux 8 heures de repos consécutives prises à la fin du deuxième poste de travail. Il peut faire ce retranchement au cours d'un seul poste de travail.

Lorsqu'il choisit une option, il ne peut pas se prévaloir de l'autre avant la fin de son troisième poste de travail. Peu importe l'option choisie, le conducteur doit respecter les conditions suivantes :

- il **doit cesser de conduire** s'il a accumulé **16 heures de travail** ou lorsque **16 heures se sont écoulées** depuis le début du poste de travail;
- il a pris **au moins 8 heures de repos consécutives avant de commencer le premier poste de travail**;
- il ne fractionne pas ses heures de repos journalier **dans la couchette**;
- la durée totale des heures de repos prises **pendant la période de TROIS JOURS** au cours desquelles sont effectués les **trois postes de travail** est **d'au moins 30 heures**;
- la durée totale des heures de conduite **au cours de ces TROIS POSTES DE TRAVAIL** ne **dépasse pas 39 heures**;
- il mentionne, dans le rapport d'activités, qu'il retranche des heures de repos en indiquant l'option choisie et s'il s'agit du premier, du deuxième ou encore, du troisième poste de travail.

Illustration de l'option 1

Dans cet exemple, le conducteur a choisi de conduire pendant 15 heures au cours de deux postes consécutifs et d'ajouter ses heures de repos à la fin du troisième poste de travail.

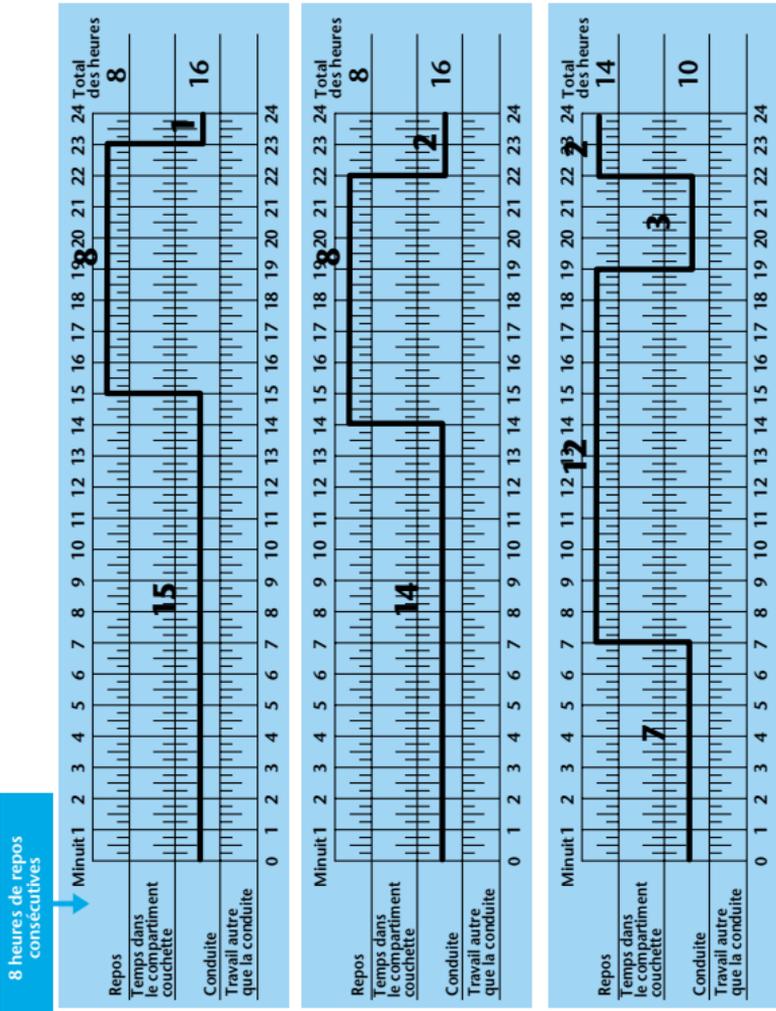
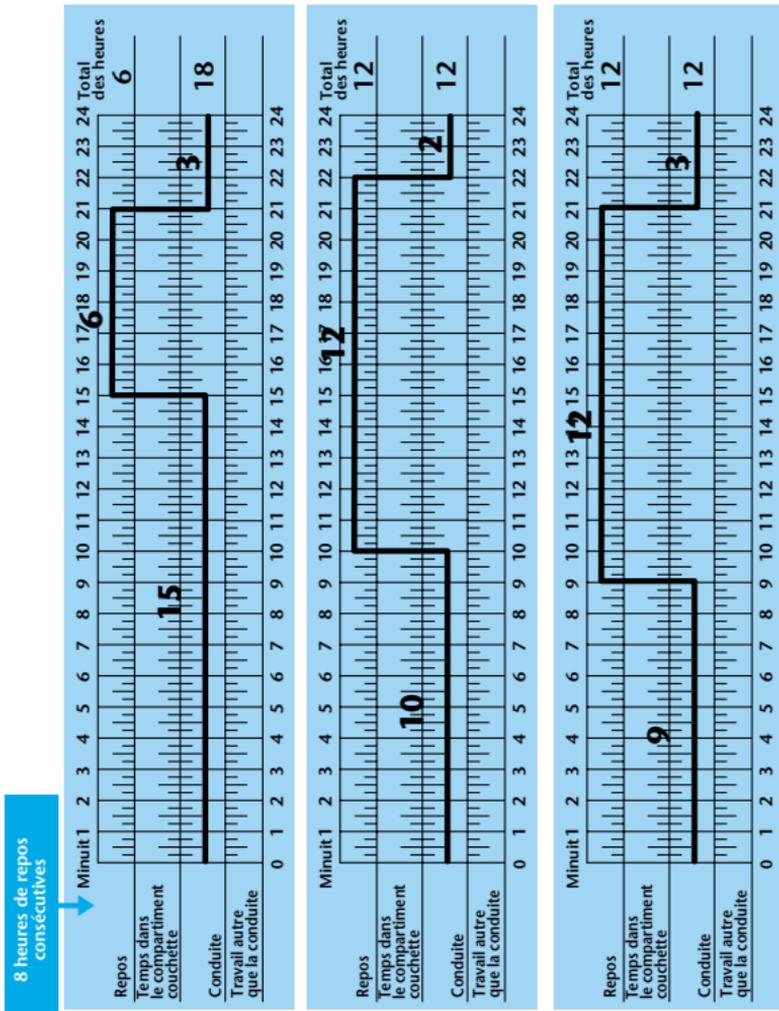


Illustration de l'option 2

Dans cet exemple, le conducteur a conduit pendant 15 heures au cours d'un poste et a réduit à 6 heures consécutives le nombre de ses heures de repos à la fin du premier poste. Il doit alors ajouter les heures de repos non prises aux 8 heures de repos consécutives prises à la fin du deuxième poste. Il devra donc prendre 12 heures de repos consécutives.



Les traversiers

Le conducteur qui effectue un voyage sur un traversier dont la durée prévue est **de plus de 5 heures** n'est pas tenu de prendre 8 heures de repos consécutives s'il respecte les conditions suivantes :

- le repos dans le compartiment couchette en attendant l'embarquement, dans une cabine du traversier et dans un endroit situé à au plus 25 km du lieu de son débarquement, totalise au moins 8 heures;
- il consigne ses heures, dans le rapport d'activités, comme étant des heures de repos dans le compartiment couchette;
- il conserve le reçu du paiement de la traversée et des frais de cabine.

Le dispositif de consignation électronique

L'exploitant est tenu de s'assurer que chaque véhicule lourd sous sa responsabilité est muni d'un dispositif de consignation électronique qui satisfait aux exigences de la norme technique, sauf dans les cas suivants :

- le véhicule fait l'objet d'un contrat de location d'une durée d'au plus 30 jours qui n'est pas un contrat de location prolongé ou reconduit;
- le véhicule est d'une année de modèle antérieure à 2000;

- le véhicule est conduit afin d'être livré :
 - soit au terminus d'attache de son propriétaire à la suite d'une cession du droit de propriété,
 - soit à son locataire,
 - soit à son locateur durant un contrat de location ou à son expiration,
 - soit à une succursale d'une entreprise de location de véhicules pour un ajustement d'inventaire;
- le véhicule conduit pour être livré à l'un des destinataires énumérés ci-dessus n'est ni chargé ni attelé;
- le véhicule conduit pour être livré à l'un des destinataires énumérés ci-dessus transporte un ou plusieurs véhicules qui font partie de la livraison, par la méthode à dos d'âne;
- le véhicule est conduit dans les 5 jours suivant sa livraison à la suite d'une cession du droit de propriété et n'est ni attelé ni chargé;
- le véhicule est un véhicule neuf qui est conduit afin d'être livré à une entreprise pour que sa fabrication soit complétée ou pour être rendu conforme à l'usage auquel il est essentiellement destiné ou qui est conduit afin d'être retourné à son propriétaire à la suite d'une telle opération;
- le véhicule est conduit dans un rayon de 160 km du terminus d'attache de son conducteur et le conducteur retourne chaque jour à son terminus d'attache;

- le conducteur du véhicule circulant dans un rayon de 160 km de son terminus d'attache ne peut retourner le jour même à son terminus d'attache à cause de mauvaises conditions de circulation.

Exemple :

Le conducteur d'un véhicule n'ayant pas à être muni d'un DCE doit retourner à son terminus d'attache, mais la route qu'il doit emprunter est fermée en raison d'une tempête de neige. Il ne peut retourner à son terminus d'attache avant la fin de la journée.

Les autres obligations (DCE)

Si l'exploitant autorise un conducteur à effectuer des manœuvres hors d'un chemin public dans une gare, un dépôt ou un port, il veille à ce que le dispositif de consignation électronique soit configuré de manière à ce que le conducteur puisse y indiquer ces manœuvres.

L'exploitant met en place et tient à jour un système de comptes des dispositifs de consignation électroniques conforme à la norme technique. Ce système doit permettre à chaque conducteur d'enregistrer ses rapports d'activités dans un compte distinct et personnel et prévoir un compte distinct pour les heures de travail attribuées à un conducteur non identifié.

La trousse de renseignements (DCE)

L'exploitant veille à ce que chaque véhicule lourd qu'il exploite et qui est muni d'un dispositif de consignation électronique ait à son bord une trousse de renseignements qui comprend une version à jour des documents suivants :

- un manuel d'utilisation;
- un feuillet d'instructions à l'intention du conducteur décrivant les méthodes de transfert de données prises en charge par le dispositif de consignation électronique et la marche à suivre pour générer les données relatives à ses heures de travail et pour les transférer à un agent de la paix;
- un feuillet d'instructions à l'intention du conducteur décrivant les mesures à prendre en cas de défaillance du dispositif de consignation électronique;
- des formulaires de rapport d'activités sur support papier en nombre suffisant pour permettre au conducteur de consigner pendant au moins 15 jours ses activités.

Recommandation : Si le manuel et les feuillets sont sur support électronique, il serait alors souhaitable de les conserver sur un autre appareil que le DCE, car en cas de panne du DCE, ils deviendraient inaccessibles.

Le code de défaillance (DCE)

Lorsqu'un conducteur constate qu'un code de défaillance figure sur le dispositif de consignation électronique, il doit en informer l'exploitant dès que le véhicule est stationné.

Note: Si l'appareil affiche un «diagnostic de données» (*Data Diagnostic*), il ne s'agit pas d'une défaillance.

L'exploitant répare ou remplace le dispositif de consignation électronique dans les 14 jours suivant le jour où il est informé du code de défaillance par le conducteur ou suivant le jour où il en prend connaissance ou au plus tard au retour du conducteur à son terminus d'attache, si l'on prévoit qu'un tel retour aura lieu après la période de 14 jours.

L'exploitant tient un registre des codes de défaillance affichés sur les dispositifs de consignation électroniques installés ou utilisés dans les véhicules lourds qu'il exploite. Ce registre comporte les renseignements suivants :

- le nom du conducteur qui a constaté la présence du code de défaillance;
- le nom de chacun des conducteurs qui a utilisé le véhicule entre le moment où la présence du code de défaillance a été constatée et le moment où le dispositif de consignation électronique a été réparé ou remplacé;
- la marque, le modèle et le numéro de série du dispositif de consignation électronique;

- le numéro de plaque d'immatriculation ou le numéro d'identification du véhicule dans lequel le dispositif de consignation électronique était installé ou utilisé;
- la date à laquelle la présence du code de défaillance a été constatée et l'endroit où le véhicule se trouvait à cette date ainsi que la date à laquelle l'exploitant a été informé ou a pris connaissance du code;
- la date à laquelle le dispositif de consignation électronique a été remplacé ou réparé;
- une brève description des mesures prises par l'exploitant pour réparer ou remplacer le dispositif de consignation électronique.

Pour chaque dispositif de consignation électronique sur lequel la présence d'un code de défaillance a été constatée, l'exploitant conserve les renseignements pendant une période de 6 mois à compter du jour où le dispositif est réparé ou remplacé.

Le rapport d'activités

Les obligations

Le conducteur doit remplir un rapport d'activités dans lequel sont consignées toutes ses activités, qu'il ait ou non l'obligation de le faire à l'aide d'un dispositif de consignation électronique. Les heures sont indiquées en fonction de l'heure locale du terminus d'attache du conducteur.

Voici un exemple de rapport d'activités conforme au Règlement :

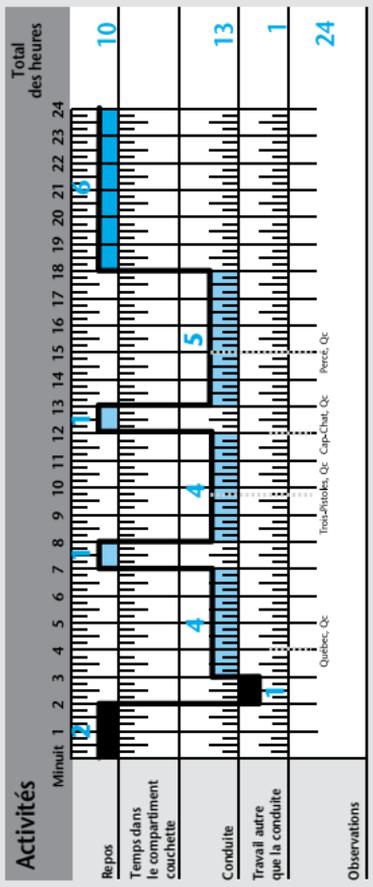
Rapport d'activités du conducteur

07-12-2023 195.648 196.413 765
 jour Mois Année Odomètre au début Odomètre à la fin Distance parcourue

Cycle 1 : 7 jours
 Cycle 2 : 14 jours

Au début de la journée
 Au cours de la journée
 À la fin de la journée

 Numéro d'unité sur le certificat d'immatriculation
 Nom de l'exploitant
 Adresse de l'établissement
 Adresse du terminus d'attache



 Nom du conducteur de relève
 Signature du conducteur

L'heure de début de la grille correspond à celle du début de la journée.

Le rapport d'activités produit à l'aide d'un DCE

L'exploitant exige que le conducteur consigne ses activités et les renseignements relatifs à ses rapports d'activités à l'aide d'un dispositif de consignation électronique. Le conducteur est tenu de se conformer à cette exigence.

Les renseignements qui doivent être consignés par le conducteur sont les suivants :

- la date;
- son nom et, s'il fait partie d'une équipe de conducteurs, le nom du ou des conducteurs de relève;
- le code d'identification qui lui a été attribué;
- l'heure à laquelle il commence sa journée si ce n'est pas minuit;
- le cycle qu'il suit;
- le numéro de la plaque d'immatriculation du véhicule automobile ou le numéro d'unité inscrit sur le certificat d'immatriculation;
- le nom de l'exploitant ainsi que l'adresse du terminus d'attache et de l'établissement de l'exploitant qui emploie le conducteur ou retient ses services;
- la description de l'endroit où se trouve le véhicule lourd, si cette information n'est pas automatiquement extraite de la base de données de géolocalisation du dispositif de consignation électronique;

- si le conducteur n'était pas tenu de remplir un rapport d'activités immédiatement avant le début de la journée, le nombre d'heures de repos et d'heures de travail qu'il a accumulées pour chacune des journées où il n'était pas tenu de remplir un rapport d'activités au cours des 14 jours qui précèdent le début de la journée;
- le cas échéant, les raisons justifiant le dépassement du nombre d'heures autorisé ou le report des heures de repos effectué conformément au présent règlement;
- si le conducteur a travaillé pour plus d'un exploitant durant la journée en cours ou durant les 14 jours précédents :
 - pour chacun des 14 jours qui précèdent le début de la journée en cours, les heures qu'il a accumulées pour chaque activité et l'heure du début et de la fin de chaque période de 16 heures,
 - l'heure du début et de la fin de chacune des activités durant la journée en cours, avant que le dispositif de consignation électronique soit utilisé;
- si le conducteur a constaté, au cours de la journée, la présence d'un code de défaillance figurant dans le tableau 4 de l'annexe 2 de la norme technique :
 - le code de défaillance,
 - la date et l'heure auxquelles la présence du code de défaillance a été constatée,
 - le moment où le conducteur a informé l'exploitant du code de défaillance;
- toute annotation nécessaire pour préciser le rapport d'activités.

À la fin de la journée, le conducteur certifie l'exactitude des rapports d'activités à l'aide des fonctionnalités de son appareil.

Le rapport d'activités qui n'est pas produit à l'aide d'un DCE

Lorsqu'un conducteur n'est pas tenu d'utiliser un dispositif de consignation électronique ou qu'une défaillance l'empêche de produire un rapport d'activités à l'aide d'un tel dispositif, il doit produire un rapport d'activités sur tout autre type de support, qu'il soit électronique ou non.

Entre le début de la journée et le moment de prendre la route, le conducteur inscrit dans le rapport d'activités :

(voir les inscriptions en noir, dans l'exemple)

- la date;
- son nom;
- le nom du ou des conducteurs de relève lorsqu'il travaille en équipe;
- l'heure à laquelle il commence sa journée, si ce n'est pas minuit;
- le cycle qu'il suit;
- le numéro de la plaque d'immatriculation du véhicule automobile ou le numéro d'unité inscrit au certificat d'immatriculation;
- le relevé de l'odomètre du véhicule automobile;
- le tracé sur la grille illustrant ses activités entre le début de la journée et le moment où il va prendre la route;
- le nom de l'exploitant ainsi que l'adresse du terminus d'attache et de l'établissement de l'exploitant qui l'emploie ou qui retient ses services;

- si le conducteur n'était pas tenu de remplir un rapport d'activités immédiatement avant le début de la journée, le nombre d'heures de repos et d'heures de travail accumulées par le conducteur pour chacune des journées où il n'était pas tenu de remplir un tel rapport au cours des 14 jours qui précèdent le début de la journée;
- les raisons justifiant le dépassement du nombre d'heures autorisé ou le report des heures de repos, s'il y a lieu.

Cet exemple démontre que le conducteur a tracé, à la section *Repos*, une ligne de minuit à 2 h et, par la suite, une ligne à la section *Travail*, de 2 h à 3 h. De plus, dans le rapport d'activités, il a inscrit le lieu de départ, soit Québec.

Au cours de la journée, le conducteur remplit la grille en indiquant :

(voir les inscriptions en bleu pâle, dans l'exemple)

Remplir la grille en indiquant :

- par un trait continu, les heures consacrées à chaque activité au cours de la journée;
- le nom de la municipalité ou, à défaut, la route et la borne d'indication de distance en kilomètres ou en milles, ainsi que la province, le territoire ou l'État où se produit un changement d'activité;
- s'il y a lieu, les raisons d'un dépassement d'heures autorisé.

Le conducteur doit également inscrire dans le rapport d'activités :

- le nom ainsi que l'adresse du terminus d'attache et de l'établissement de tout autre exploitant qui l'emploie ou qui retient ses services;
- le numéro de la plaque d'immatriculation ou d'unité inscrit au certificat d'immatriculation ainsi que le relevé de l'odomètre de tout autre véhicule automobile qu'il utilise;
- le cas échéant, le code de défaillance qui justifie la production d'un rapport d'activités autrement qu'avec un DCE;
- s'il y a lieu, les raisons du dépassement du nombre d'heures autorisé.

L'exemple précédent illustre que le conducteur arrive à Trois-Pistoles à 7 h et prend une période de repos jusqu'à 8 h.

Important : Ce tracé doit être inscrit par le conducteur au moment de chaque changement d'activité.

Dans le rapport d'activités, le conducteur doit toujours indiquer le lieu où s'effectue chaque changement d'activité.

À la fin de la journée, il inscrit :

(voir les inscriptions en bleu foncé, dans l'exemple)

- le total des heures consacrées à chaque activité (repos, couchette, conduite, travail);
- la distance conduite cette journée-là, en retranchant celle franchie à des fins personnelles avec le véhicule;

- le relevé de l'odomètre à la fin de cette journée;
- sa signature.

Les exemptions de l'obligation de remplir le rapport d'activités

Le conducteur qui répond à **toutes les conditions suivantes** n'est pas obligé de remplir un rapport d'activités :

- il circule à l'intérieur d'un rayon de 160 km de son terminus d'attache;
- il retourne chaque jour à son terminus d'attache pour y prendre au moins 8 heures de repos;
- le véhicule qu'il conduit n'est pas visé par un permis de déroger aux heures de conduite et de repos;
- l'exploitant satisfait à **l'une** des exigences suivantes :
 - il tient à jour des registres où sont inscrits, pour chaque journée, les activités effectuées par le conducteur, le cycle qu'il suit, l'heure du début et de la fin de chaque activité, ainsi que le total des heures consacrées à chacune d'elles et, le cas échéant, les raisons d'un dépassement d'heures ou d'un report d'heures de repos,
 - il consigne dans des registres la date et l'heure de début de la journée si ce n'est pas minuit, le cycle suivi par le conducteur, l'heure de début et de fin de son poste de travail, et le nombre total de ses heures de travail au cours de la journée, pourvu que toutes les conditions suivantes soient réunies :

- le poste de travail **commence et se termine la même journée**,
- la durée du poste de travail est de **13 heures ou moins**,
- la durée de la période de repos avant et après le poste de travail est **d'au moins 11 heures consécutives**.

TRÈS IMPORTANT : Même si le conducteur n'est pas tenu de remplir un rapport d'activités, il se doit de respecter le nombre d'heures de conduite, de travail et de repos prescrites.

Les particularités du rapport d'activités

Le voyage à deux conducteurs

Le rapport d'activités est individuel. Par conséquent, lors d'un voyage effectué en équipe de deux conducteurs, chacun doit remplir son propre rapport d'activités et y inscrire le nom du conducteur de relève.

Le changement de journée

Lorsqu'un conducteur conduit lors d'un changement de journée, il doit noter ou mémoriser la lecture de l'odomètre afin d'inscrire cette information sur son rapport d'activités dès le prochain arrêt. Cela lui permet de calculer la distance parcourue durant la journée qui se termine et d'indiquer, dans son nouveau rapport d'activités, la lecture de l'odomètre pour la journée qui débute.

Les arrêts multiples

Certains parcours exigent du conducteur qu'il effectue plusieurs arrêts consécutifs très rapprochés dans une municipalité afin de prendre ou de livrer de la marchandise. Ces parcours impliquent une procédure fort complexe lorsque vient le moment pour le conducteur de tracer la durée des activités sur la grille qui n'est pas produite à l'aide d'un DCE.

Il est possible de regrouper les heures de conduite et les heures de travail de la façon suivante :

- au milieu du parcours ou de la journée, à l'heure du dîner par exemple, le conducteur regroupe tout le temps consacré à la collecte et à la livraison et l'inscrit, au moyen d'une ligne continue, à la section *Travail*. On voit, dans l'exemple qui suit, que le temps de travail pour la matinée est de 2 h 15, soit de 4 h à 6 h 15;
- le même principe s'applique pour la conduite. Le conducteur additionne le temps qui y est consacré et trace une ligne continue à la section *Conduite*. Dans l'exemple, le temps de conduite pour la matinée est de 3 h 30, soit de 6 h 15 à 9 h 45. Il est très important de toujours inscrire le travail en premier lieu, suivi du temps consacré à la conduite;
- ainsi, lorsque le conducteur reprend le travail à midi, sa grille doit comprendre toutes les activités de l'avant-midi. La même méthode s'applique pour la seconde partie de la journée, c'est-à-dire qu'il lui faut inscrire le temps de travail en premier, suivi du temps de conduite, et compléter son rapport d'activités pour cette journée.

Les jours de repos ou de congé

Les jours de congé doivent être inscrits dans le rapport d'activités. Il existe diverses méthodes pour simplifier cette inscription.

Un DCE consignera automatiquement ces informations dans la grille du rapport d'activités produit par l'appareil. Un DCE permet également de consigner manuellement des heures de travail et de repos alors que le conducteur n'était pas tenu de produire un rapport d'activités.

Cependant, le conducteur qui utilise un rapport d'activités papier ou un appareil permettant de consigner des heures de conduite autre qu'un DCE pourra recourir à l'une des deux méthodes les plus fréquemment utilisées.

Supposons qu'un conducteur prend deux jours de congé consécutifs, soit les 4 et 5 octobre.

1^{re} méthode : Le conducteur utilise un seul rapport d'activités et trace, à la section *Repos*, une ligne continue couvrant une période de 24 heures. Il inscrit les mots «en congé les 4 et 5 octobre» dans le rapport d'activités et il signe le rapport.

2^e méthode : Considérant que le conducteur reprend le travail le 6 octobre, il est donc tenu de remplir un rapport d'activités pour cette journée. Ainsi, avant le départ du 6 octobre, il peut inscrire dans le rapport d'activités «en congé les 4 et 5 octobre».

Le conducteur qui sort occasionnellement du rayon de 160 km

Un conducteur qui **sort occasionnellement du rayon de 160 km doit remplir un rapport d'activités pour chaque journée où c'est le cas**. Son véhicule doit également être muni d'un DCE s'il ne satisfait pas aux conditions d'exemption relatives à l'utilisation d'un tel appareil. S'il n'était pas tenu de le faire immédiatement avant de commencer la journée, il doit inscrire, dans le rapport d'activités, le nombre d'heures de repos et de travail accumulées pour chacune des journées où il n'était pas tenu de remplir un tel rapport au cours des 14 jours qui précèdent le commencement de cette journée.

Le conducteur qui sort occasionnellement du rayon de 160 km :

Rapport d'activités du conducteur

07 12 2023 Jour Mois Année
 195 648 Odomètre au début
 196 413 Odomètre à la fin
 765 Distance parcourue

- Cycle 1: 7 jours
 Cycle 2: 14 jours

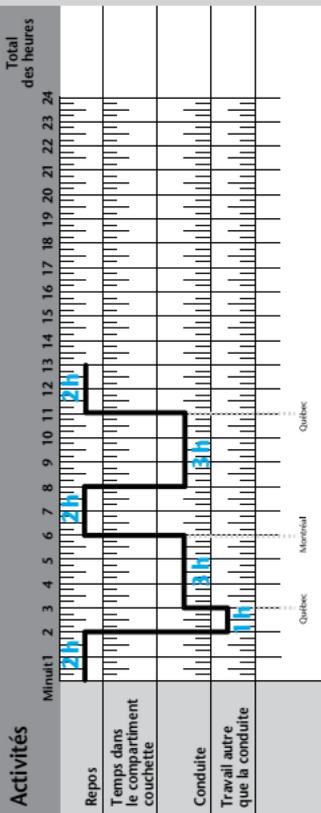
L-12345

Carnet/voiture : plaque d'immatriculation

Nom de l'unité sur le certificat d'immatriculation

ABC Transport inc.
 Nom de l'employeur

1464, Joul de la Sécurité, Québec (Québec) G1G 3N1
 Adresse de l'établissement
 1464, Joul de la Sécurité, Québec (Québec) G1G 3N1
 Adresse du terminus d'attache



jean Prudent

Nom du conducteur

jean Prudent

Signature du conducteur

Nom du conducteur de relève

14 JOURS PRÉCÉDENTS

Dates	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Total des heures de travail	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Total des heures de repos	24	14	14	14	14	24	24	14	14	14	14	14	14	24

Le conducteur qui ne revient pas au terminus d'attache

Un conducteur est tenu de remplir un rapport d'activités s'il circule toute une journée dans un rayon de 160 km et **qu'il ne revient pas à son terminus d'attache** pour y commencer ses 8 heures consécutives de repos, et ce, même si l'exploitant tient un registre. Son véhicule doit également être muni d'un DCE s'il ne respecte pas les conditions d'exemption relatives à l'utilisation d'un tel appareil.

Exemple de situation possible

Un conducteur dont le terminus d'attache est à Québec part le lundi pour aller travailler jusqu'au vendredi à Trois-Rivières (située à moins de 160 km). Dès son arrivée à Trois-Rivières, il se présente au bureau local qui sera son terminus d'attache jusqu'au vendredi, puis effectue des livraisons à l'intérieur d'un rayon de 160 km de ce bureau. Il s'y présente le matin et y retourne après sa journée de travail. L'exploitant tient un registre des heures de ce conducteur.

Exigences à l'égard du rapport

Lundi et vendredi : Le conducteur **doit remplir** un rapport d'activités à l'aide d'un DCE s'il est visé par l'obligation, car il se rend à un terminus d'attache différent à la fin de la journée.

Mardi, mercredi et jeudi : Le conducteur **n'a pas à remplir** de rapport d'activités, car il retourne au terminus d'attache d'où il est parti au début de la journée, il circule dans un rayon de 160 km et l'exploitant tient un registre.

Note: L'exploitant peut choisir de continuer d'utiliser le DCE même s'il n'est plus visé par l'obligation.

La production de plusieurs rapports d'activités

Le *Code de la sécurité routière* interdit au conducteur de produire plus d'un rapport d'activités sauf dans des cas prévus par règlement.

Un conducteur peut, au cours d'une journée, produire plus d'un rapport dans l'un des cas suivants :

- le conducteur conduit un véhicule qui est visé par l'obligation d'être muni d'un DCE, après avoir conduit un véhicule qui ne l'est pas, ou inversement;
- le véhicule que le conducteur conduit cesse, pendant la journée, d'être visé par l'obligation d'être muni d'un DCE en raison de sa vente (si le conducteur en fait la livraison à la suite de sa vente, par exemple);
- le conducteur constate qu'un code de défaillance prévu dans le tableau 4 de l'annexe 2 de la norme technique figure sur le dispositif de consignation électronique du véhicule qu'il conduit;
- le conducteur commence à travailler pour un autre exploitant et l'un de ses rapports d'activités est produit sur support électronique.

La fiche récapitulative, un outil utile

Même si le conducteur n'est pas obligé de remplir la fiche récapitulative, celle-ci peut lui être utile. En effet, l'utilisation de cette fiche lui permet, lorsqu'il commence sa journée, de déterminer le nombre d'heures de conduite disponible pour cette journée en tenant compte des heures de travail effectuées au cours des jours qui précèdent. Le nombre de jours précédents à considérer est fonction du cycle suivi et, s'il y a lieu, d'une remise à zéro des heures de travail.

Dans l'exemple à la page suivante, le conducteur suit le **cycle 1** (70 heures de travail/7jours) et il décide de changer pour le **cycle 2** (120 heures de travail/14jours).

Mois	1	2	3	4	5
	Date	Heures travaillées	Total des heures travaillées		Heures disponibles au début de la journée
			Cycle 1 6 derniers jours	Cycle 2 13 derniers jours	
Avril	25	12			
	26	12			
	27	0			
	28	12			
	29	12			
	30	7			
Mai	1	12	55		15
	2	8	55		15
	3	8	51		19
	4	10	59		11
	5	12	57		13
	6	0	57		13
	7	0			
	8	11		0*	120
	9	11		11	109
	10	12		22	98
	11	12		34	86
	12	12		46	74
	13	10		58	62
	14	0**		68	52
15	12		68	52	
16	12		80	40	
17	12		92	28	
18	12		104	16	
19	4		116	4	
20			120	0	

* Le 8 mai, les heures de travail sont remises à zéro après les 36 heures de repos minimales exigées **pour terminer le cycle 1**.

** Le 14 mai, le conducteur suit le **cycle 2**. Le conducteur a pris 24 heures de repos consécutives afin de répondre à la seconde condition du **cycle 2** : *ne pas conduire après avoir accumulé 70 heures de travail sans avoir pris 24 heures de repos consécutives.*

Signification de chacune des colonnes de la fiche

1. La colonne **n°1** indique la date du mois en cours. Dans l'exemple, il s'agit des mois d'avril et mai.
2. La colonne **n°2** indique le nombre d'heures travaillées (travail incluant conduite) dans chacune des journées. Dans l'exemple, les six premiers nombres de cette colonne correspondent aux heures travaillées pour chacun des six derniers jours du mois d'avril.

Les autres nombres de la colonne indiquent les heures travaillées pour chacune des journées. Par exemple, le 1^{er} mai, le conducteur a effectué 12 heures de travail, et le 2 mai, il en a effectué huit, et ainsi de suite jusqu'au 18 mai où il a travaillé pendant 12 heures.

3. La colonne **n°3** est utilisée lorsque le conducteur suit le **cycle 1**. Elle indique les heures travaillées pendant les **six derniers jours**, à moins que le conducteur n'ait commencé un nouveau cycle et que moins de six jours se soient écoulés depuis le début de ce cycle. Dans l'exemple, au 1^{er} mai, le conducteur a accumulé un total de 55 heures au cours des six derniers jours soit, du 25 au 30 avril inclusivement.
4. La colonne **n°4** est utilisée lorsque le conducteur suit le **cycle 2**. Elle indique les heures travaillées pendant les **13 derniers jours** à moins que le conducteur n'ait commencé un nouveau cycle et que moins de 13 jours se soient écoulés depuis le début de ce cycle.

Dans l'exemple, le conducteur commence le **cycle 2** à partir du 8 mai. À cette date, les heures de travail sont remises à zéro, car le conducteur a pris au moins 36 heures de repos **pour terminer le cycle 1** et il **recommence** à accumuler des heures de travail. Au début de la journée du 9 mai, il a accumulé 11 heures de travail, soit celles effectuées le 8 mai.

5. La colonne **n°5** indique au conducteur le nombre d'heures de travail disponibles au début de sa journée pour se conformer aux règles relatives au cycle suivi.

Dans l'exemple, le conducteur suit d'abord le **cycle 1**; il doit donc soustraire de 70 heures le nombre total des heures travaillées pendant les six derniers jours.

1^{er} mai : 70 heures – 55 heures (colonne n°3) = 15 heures de travail disponibles sur le cycle.

2 mai : 70 heures – 51 heures (colonne n°3) = 19 heures de travail disponibles sur le cycle.

Les 6 et 7 mai, le conducteur a **pris au moins 36 heures de repos consécutives** et peut commencer un nouveau cycle 1 ou changer pour le cycle 2 (dans l'exemple, il choisit de commencer un cycle 2). **Les heures de travail accumulées sont remises à zéro** : le conducteur recommence alors à les additionner à partir du premier jour du nouveau cycle.

8 mai : 120 heures – 0 heure (colonne n°4) = 120 heures de travail disponibles.

Lorsqu'il suit le cycle 2, le conducteur ne peut pas conduire s'il a accumulé 70 heures de travail sans avoir pris 24 heures de repos consécutives. Dans l'exemple, le conducteur a pris ces heures de repos le 14 mai.

Les documents à conserver à bord du véhicule

Le conducteur doit conserver en tout temps dans son véhicule :

- une copie des rapports d'activités des 14 jours précédents;
- le rapport d'activités en cours, rempli jusqu'à l'heure à laquelle a eu lieu son dernier changement d'activité et si plus d'un rapport d'activités est produit en respectant les conditions, les autres rapports d'activités de la journée;
- les documents justificatifs concernant le voyage;
- la trousse de renseignements relative au DCE, s'il y a lieu (c'est-à-dire s'il est visé par l'obligation d'utiliser un DCE).

La transmission des documents

Le conducteur doit faire parvenir l'original du rapport d'activités rempli et les documents justificatifs au terminus d'attache, dans un délai de 20 jours.

Lorsque, au cours d'une journée, il est engagé par plus d'un exploitant, il doit faire parvenir :

- l'original du rapport d'activités au terminus d'attache du premier exploitant pour lequel il a travaillé ou, si plus d'un rapport d'activités est produit, l'original de chaque rapport d'activités au terminus d'attache de l'exploitant concerné, et une copie de ce rapport au terminus d'attache de chacun des autres exploitants;
- l'original des documents justificatifs au terminus d'attache de l'exploitant concerné.

Chaque exploitant doit conserver l'ensemble de ces documents à son établissement et il a 30 jours suivant la date de leur réception pour les y déposer.

La transmission des documents aux agents de la paix

Le conducteur :

Un agent de la paix peut demander à un conducteur de lui rendre accessibles ou de lui faire parvenir, sur le support dans lequel ils existent, ses rapports d'activités pour la journée en cours et pour les 14 jours précédents, les documents justificatifs pour le trajet en cours ainsi que, le cas échéant, une copie du permis de déroger aux heures de conduite.

Pour rendre accessible un document sur support électronique, le conducteur en présente un aperçu sur écran ou un imprimé. Pour transmettre un tel document, le conducteur utilise le courriel ou, si le document est produit à l'aide d'un dispositif de consignation électronique, le moyen technologique et la forme déterminés par l'agent de la paix.

Lorsque le conducteur n'est pas en mesure de transmettre ses rapports d'activités sur support électronique, il doit transcrire les renseignements qui y sont inscrits dans des rapports d'activités sur papier.

L'exploitant :

Un agent de la paix peut demander à un exploitant de lui rendre accessibles ou de lui faire parvenir les documents ou les différents registres visés au lieu qu'il indique.

Pour rendre accessible un document ou un registre sur support électronique, l'exploitant en présente un aperçu sur écran ou un imprimé.

Pour transmettre un tel document ou de tels registres, l'exploitant utilise le moyen technologique et la forme déterminés par l'agent de la paix parmi ceux qui sont à la disposition de l'exploitant.

La déclaration de mise hors service

Un agent de la paix qui délivre au conducteur une déclaration de mise hors service doit informer par écrit le conducteur et l'exploitant de la raison pour laquelle il l'a délivrée et de la durée de son application. La déclaration de mise hors service s'applique dans les cas suivants :

Pendant le nombre d'heures nécessaire pour corriger le manquement

- il ne se conforme pas à l'une des exigences des heures de repos ou aux conditions de son permis de déroger aux heures de conduite et de repos.

Pendant 10 heures

- sa capacité de conduire est affaiblie au point qu'il est dangereux qu'il conduise;
- s'il a conduit plus de 13 heures ou après 14 heures de travail au cours d'une journée.

Pendant 72 heures

- il refuse ou n'est pas en mesure de produire, auprès d'un agent de la paix ou d'un inspecteur, les rapports d'activités, les documents justificatifs ou tout autre registre qu'il doit avoir en sa possession;

- des éléments de preuve établissent que le conducteur a rempli plus d'un rapport d'activités (pour la même période), qu'il a consigné des renseignements inexacts dans le rapport ou qu'il y a falsifié des renseignements;
- il a abîmé ou rendu illisible un rapport d'activités ou un document justificatif de telle façon que l'agent de la paix ne peut pas établir s'il s'est conformé aux exigences relatives aux heures de conduite et de repos ou aux conditions de son permis de déroger aux heures de conduite et de repos;
- il utilise un dispositif de consignation électronique dont la transmission ou la réception du signal est mise hors d'usage, désactivée, bloquée ou réduite de quelque façon que ce soit, ou un dispositif de consignation électronique modifié, reprogrammé ou altéré de quelque façon que ce soit, de manière à ce que celui-ci n'enregistre pas les données exigées avec exactitude ou ne les consigne pas, ce qui fait en sorte que l'agent de la paix ne peut établir, dans l'un ou l'autre de ces cas, si le conducteur s'est conformé aux exigences relatives aux heures de conduite et de repos ou aux conditions de son permis de déroger aux heures de conduite et de repos.

Pendant plus de 72 heures

- jusqu'à ce qu'il corrige le rapport d'activités, s'il y a lieu, et le fournisse à l'agent de la paix pour que ce dernier puisse établir qu'il s'est conformé aux exigences du *Règlement*.

Le dossier du conducteur

L'exploitant et la personne qui fournit les services d'un conducteur doivent tenir et conserver un dossier qui contient l'information et les documents suivants :

- une copie du permis de conduire du conducteur;
- une déclaration signée par le conducteur, dans laquelle il l'informe de la suspension, de la modification ou de la révocation de son permis de conduire, s'il y a lieu;
- la date de l'engagement du conducteur;
- une copie du contrat de service conclu entre la personne qui fournit les services d'un conducteur et l'exploitant;
- les rapports d'activités et les renseignements devant être consignés dans les registres;
- une copie du permis de déroger aux heures de conduite et de repos;
- les documents justificatifs.

L'exploitant qui loue les services d'un conducteur doit tenir et conserver, uniquement pour ce conducteur, une copie du contrat de service conclu entre la personne qui fournit les services d'un conducteur et l'exploitant, les rapports d'activités, les renseignements devant être consignés dans les registres et les documents justificatifs.

Autres documents

L'exploitant doit conserver pendant 6 mois les rapports d'activités des conducteurs non identifiés lorsque le véhicule est muni d'un DCE.

L'exploitant doit conserver pendant 6 mois un registre des défaillances du DCE.

Conservation des documents

Documents	Détenteurs	Durée de conservation ¹
Une copie du permis de conduire du conducteur	L'exploitant, pour les seuls conducteurs à son emploi La personne qui fournit les services d'un conducteur	Au moins 12 mois à compter de la date de la fin de l'engagement du conducteur
La déclaration signée du conducteur, selon laquelle son permis est suspendu, modifié ou révoqué lorsqu'il a fait l'objet d'une telle sanction	L'exploitant, pour les seuls conducteurs à son emploi La personne qui fournit les services d'un conducteur	Au moins 12 mois à compter de la date de la fin de la suspension, de la modification ou de la révocation de permis
La date de l'engagement du conducteur	L'exploitant, pour les seuls conducteurs à son emploi La personne qui fournit les services d'un conducteur	Au moins 12 mois à compter de la date de la fin de l'engagement du conducteur
Une copie du contrat de service conclu entre la personne qui fournit les services d'un conducteur et l'exploitant	L'exploitant, pour les conducteurs dont il loue les services La personne qui fournit les services d'un conducteur	Au moins 12 mois à compter de la date de la fin de l'engagement du conducteur

Documents	Détenteurs	Durée de conservation
Une copie du permis de déroger aux heures de conduite et de repos	L'exploitant, pour les seuls conducteurs à son emploi	Au moins 6 mois à compter de sa date d'échéance
Les rapports d'activités et les renseignements devant être consignés dans les registres	L'exploitant, pour les conducteurs dont il loue les services La personne qui fournit les services d'un conducteur	Au moins 6 mois à compter de la date inscrite dans le rapport d'activités ou le registre
Les documents justificatifs	L'exploitant, pour les conducteurs dont il loue les services	Au moins 6 mois à compter de la date inscrite sur ces documents
Le registre des codes de défaillance	L'exploitant, pour les DCE qu'il utilise	Au moins 6 mois à compter de la date d'enregistrement de la défaillance
Les dossiers des conducteurs non identifiés	L'exploitant, pour toutes les heures non attribuées à un conducteur sur un DCE. La personne qui fournit les services d'un conducteur	Au moins 6 mois à compter de la date d'enregistrement des heures non attribuées

1. D'autres programmes ou organismes peuvent exiger une durée de conservation plus longue (ex. : le Régime d'immatriculation international ou IRP, Revenu Québec, etc.).

Annexe 1 – Le compartiment couchette

Le compartiment couchette doit être conforme aux exigences suivantes :

- il est conçu pour être utilisé comme installation de couchage;
- il est placé dans l'habitacle ou juste à côté de celui-ci et y est solidement fixé;
- il n'est pas installé sur une semi-remorque ou une remorque ni dans ces véhicules;
- s'il est installé dans l'espace de chargement, il est solidement cloisonné du reste de l'espace de chargement;
- **s'il s'agit d'un autocar :**
 - il est situé dans le compartiment des passagers,
 - il est équipé d'un lit aux dimensions minimales de 1,9 m de long, 60 cm de large et 60 cm de haut,
 - il est séparé de la zone des passagers par une barrière matérielle solide qui est munie d'une porte pouvant être verrouillée,
 - il assure l'intimité de l'occupant,
 - il est équipé d'un dispositif permettant de voiler une partie importante de la lumière qui y pénètre;
- **s'il s'agit d'un véhicule lourd autre qu'un autocar**, il est équipé d'un lit de forme rectangulaire aux dimensions minimales suivantes :
 - 1,9 m de long,
 - 60 cm de large,
 - 60 cm de haut;

- il est construit de manière qu'il soit facile d'y entrer et d'en sortir;
- il y a un moyen direct et facile de passer du compartiment couchette au siège ou au poste du conducteur;
- il est protégé contre les fuites et la surchauffe du système d'échappement du véhicule;
- il est équipé pour fournir le chauffage, le refroidissement et la ventilation en quantité suffisante;
- il est suffisamment étanche à la poussière et à la pluie;
- il est équipé d'un matelas d'au moins 10 cm d'épaisseur ainsi que de couvertures et de draps ou d'un sac de couchage;
- lorsque le conducteur voyage en équipe, le lit est muni d'un dispositif permettant de prévenir l'éjection de l'occupant lors de la décélération du véhicule lourd.

Conditions d'exemption

Suis-je soumis aux règles relatives aux heures de conduite en général?

NON

Je conduis :

- un véhicule lourd à des fins personnelles
- un véhicule d'urgence
- un véhicule-outil
- un tracteur de ferme ou une machine agricole
- un autobus de transport urbain d'une société de transport en commun
- un ensemble de véhicules dont chacun a un PNVB inférieur à 4500 kg
- un véhicule léger qui transporte des matières dangereuses, mais qui ne nécessite pas l'apposition de plaque d'indication de danger
- un camion porteur de 2 ou 3 essieux pour transporter des produits primaires dont l'exploitant est le producteur (aller-retour) (au retour, il est vide ou contient des produits d'exploitation)

Dois-je tenir compte du temps passé au volant de ces véhicules exemptés?



Toutes les heures travaillées pour le compte d'un exploitant doivent être comptabilisées lorsque l'on prend le volant d'un véhicule lourd visé.

NON

Je conduis un véhicule :

- dont l'année de modèle est antérieure à 2000
- faisant l'objet d'un contrat de location de 30 jours ou moins qui n'est ni prolongé ni reconduit
- avec lequel je circule normalement à l'intérieur d'un rayon de 160 km et je retourne normalement à mon terminus d'attache chaque jour, mais je fais face à de mauvaises conditions de circulation
- afin de le livrer :
 - > soit au terminus d'attache de son propriétaire à la suite d'une cession du droit de propriété
 - > soit à son locataire
 - > soit à son locateur durant un contrat de location ou à son expiration
 - > soit à une succursale d'une entreprise de location de véhicules pour un ajustement d'inventaire



Je dois quand même produire un rapport d'activités par un autre moyen (ex. : papier, logiciel qui n'est pas un DCE certifié)

OUI

Je conduis :

- un véhicule lourd dont le PNBV est de 4500 kg ou plus
- un ensemble de véhicules dont l'un a un PNBV de plus de 4500 kg
- un véhicule ou un ensemble de véhicules qui transporte des matières dangereuses et qui nécessite l'apposition de plaques d'indication de danger
- un autobus de transport urbain qui ne fait pas partie d'une société de transport en commun
- un autobus scolaire ou un minibus

Dois-je produire un rapport d'activités?

NON

- L'exploitant tient un registre de mes heures de conduite
- Je circule à l'intérieur d'un rayon de 160 km de mon terminus d'attache
- Je retourne chaque jour au terminus d'attache (pas nécessairement avec mon véhicule) pour y prendre au moins 8 h de repos consécutives

OUI

- Je conduis en vertu d'un permis de déroger
- Je circule à l'extérieur d'un rayon de 160 km de mon terminus d'attache
- Je ne retourne pas à mon terminus d'attache à la fin d'une journée
- Mon exploitant ne tient pas de registre de mes heures de conduite

Dois-je utiliser un DCE pour produire ce rapport?

OUI

- pour le livrer à l'un des destinataires énumérés ci-dessus et le véhicule n'est ni chargé ni attelé
- pour le livrer à l'un des destinataires énumérés ci-dessus et le véhicule transporte un ou plusieurs véhicules qui font partie de la livraison, par la méthode à dos d'âne
- dans les 5 jours suivant sa livraison à la suite d'une cession du droit de propriété et le véhicule n'est ni attelé ni chargé
- qui est neuf afin de le livrer à une entreprise pour que sa fabrication soit complétée ou pour qu'il soit rendu conforme à l'usage auquel il est essentiellement destiné ou pour le retourner à son propriétaire à la suite d'une telle opération

- Je circule avec un véhicule à l'extérieur d'un rayon de 160 km de mon terminus d'attache
- Je ne retourne pas chaque jour à mon terminus d'attache pour y prendre au moins 8 h de repos consécutives

Annexe 2 – Les obligations, infractions et amendes

Obligations du conducteur

S'abstenir de conduire :

- lorsque ses facultés sont affaiblies au point qu'il est dangereux qu'il conduise;
- lorsque le fait de conduire compromet ou risque de compromettre la sécurité ou la santé du public, du conducteur ou du personnel;
- s'il ne respecte pas les dispositions relatives aux normes sur les cycles et les heures de repos, de conduite et de travail, et sur le rapport d'activités;
- lorsqu'il fait l'objet d'une déclaration de mise hors service.

Respecter les normes relatives aux cycles et aux heures de repos, de conduite et de travail.

- Remplir un rapport d'activités sauf dans les cas et conditions prévus par règlement.
 - Remplir un rapport d'activités à l'aide d'un DCE sauf dans les cas et conditions prévus par règlement.
 - S'abstenir de remplir plus d'un rapport d'activités par jour sauf dans les cas et conditions prévus par règlement.
 - S'abstenir d'utiliser plus d'un DCE pour la même période.
 - S'abstenir d'inscrire des renseignements inexacts et de falsifier, d'abîmer ou de rendre illisibles les rapports d'activités et les documents justificatifs.
 - S'abstenir de conduire sans avoir en sa possession les documents exigés.
 - Rendre accessibles ou faire parvenir à l'exploitant, ainsi qu'à toute autre personne qui fournit les services du conducteur, le rapport d'activités, les documents justificatifs et les renseignements exigés sur le support avec lequel ils ont été initialement produits.
 - Remettre ces documents et renseignements, pour examen, à l'agent de la paix ou à l'inspecteur qui en fait la demande.
-
- Se conformer à une demande d'un contrôleur routier lors d'un contrôle sur route ou d'une inspection en entreprise.
 - S'abstenir d'entraver l'action de tout agent de la paix ou de tout inspecteur, de le tromper par réticence ou fausse déclaration, de refuser de lui fournir un renseignement ou un document qu'il a le droit d'exiger ou d'examiner, ou de cacher ou de détruire un document ou un bien pertinent relativement à une inspection.

* CSR : Code de la sécurité routière

Article du CSR*	Articles et sanctions
519.8.1	519.44 : amende de 350 à 1050 \$ 519.34 : amende de 700 à 2100 \$
519.9	519.44 : amende de 350 à 1050 \$
519.10	519.44 : amende de 350 à 1050 \$
519.67.1 et 519.70 519.73	519.77 : amende de 700 à 2100 \$

Obligations de l'exploitant

Conserver pendant 6 mois les rapports d'activités, les registres et tous les autres documents prévus par le règlement.

S'abstenir de demander, d'imposer ou de permettre au conducteur de conduire :

- lorsque ses facultés sont affaiblies au point qu'il est dangereux qu'il conduise;
- lorsque le fait de conduire compromet ou risque de compromettre la sécurité ou la santé du public, du conducteur ou du personnel;
- s'il ne respecte pas les dispositions relatives aux normes sur les cycles et les heures de repos, de conduite et de travail, et sur le rapport d'activités;
- lorsqu'il fait l'objet d'une déclaration de mise hors service.

- S'assurer que le conducteur respecte ses obligations.
- Prendre sans délai les mesures pour corriger toute situation problématique.
- Documenter ses interventions.

- S'assurer que ses véhicules sont munis d'un DCE.
- Exiger que tous les conducteurs remplissent un rapport d'activités dans lequel sont consignées les heures de repos et de travail pour chaque journée.
- S'assurer que le DCE est entretenu et maintenu en bon état de fonctionnement conformément aux normes du fabricant.
- Tenir à jour le système de DCE et les comptes des utilisateurs.
- Tenir un registre du fonctionnement des DCE.
- Réparer ou remplacer un DCE défectueux.

- Déposer et conserver à un endroit déterminé les rapports d'activités, le registre contenant les renseignements sur l'état de fonctionnement et l'utilisation de chaque DCE, les documents justificatifs et tout autre document prévu par règlement.
- Si les documents énumérés ci-dessus ne sont pas à l'endroit déterminé, les rendre accessibles ou les faire parvenir à cet endroit et s'assurer de leur réception dans les délais prescrits.
- Rendre accessibles ou faire parvenir à l'agent de la paix qui en fait la demande les rapports d'activités, le registre et tous les autres documents qu'il juge nécessaires aux fins d'inspection.

Obtenir de la personne qui offre ses services les rapports d'activités.

- Se conformer à une demande d'un contrôleur routier lors d'un contrôle sur route ou d'une inspection en entreprise.
- S'abstenir d'entraver l'action de tout agent de la paix ou de tout inspecteur, de le tromper par réticence ou fausse déclaration, de refuser de lui fournir un renseignement ou un document qu'il a le droit d'exiger ou d'examiner ou de cacher ou de détruire un document ou un bien pertinent relativement à une inspection.

* CSR: Code de la sécurité routière

Article du CSR*	Articles et sanctions
519.20	519.52 : amende de 700 à 2100 \$
519.21.1	519.44 : amende de 700 à 2100 \$
519.21.2	519.44 : amende de 700 à 2100 \$
519.21.3	519.44 : amende de 700 à 2100 \$
519.25	519.44 : amende de 700 à 2100 \$
519.26	519.44 : amende de 700 à 2100 \$
519.67.1 et 519.70 519.73	519.77 : amende de 700 à 2100 \$

Obligations de l'exploitant et de toute autre personne concernée	Article du CSR*	Articles et sanctions
<ul style="list-style-type: none"> • S'abstenir d'inscrire des renseignements inexacts, de falsifier, d'abîmer ou de rendre illisibles les rapports d'activités et les documents justificatifs ou de porter atteinte à leur intégrité de quelque autre façon. • S'abstenir de mettre hors d'usage, de désactiver, de bloquer ou de réduire le signal de réception ou de transmission du DCE, ou de modifier, de reprogrammer ou d'altérer le DCE de manière à empêcher l'enregistrement des renseignements exigés avec exactitude ou de manière à empêcher leur inscription. 	519.21.4	519.44 : amende de 700 à 2100 \$

Obligations du propriétaire et de l'exploitant	Article du CSR*	Articles et sanctions
Divulguer tout renseignement ou tout document relatif à l'application du <i>Code de la sécurité routière</i> .	519.72	519.77 : amende de 700 à 2100 \$

4h



**Société de l'assurance
automobile**

Québec 

Avec vous,
au cœur de votre sécurité

C-4646 (23-04)