



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 en transport routier de Saint-Jérôme, du Centre de formation en transport de Charlesbourg et de l'Association sectorielle Transport Entreposage pour leurs commentaires lors de la rédaction de cette brochure.

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales
du Québec, 2015

ISBN 978-2-550-73861-9 (version imprimée)
ISBN 978-2-550-73862-6 (version PDF)

© Société de l'assurance automobile
du Québec, 2015

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	11
Conducteur	12
Cycle	12
Cycle 1	12
Cycle 2	12
Établissement	12
Heures de conduite	12
Heures de repos	13
Heures de repos dans le compartiment couchette du véhicule	13
Heures de travail	13
Fiche journalière	15
Jour ou journée	15
Mauvaises conditions de circulation.....	15
Personne qui fournit les services d'un conducteur	15
Poste de travail	16
Rayon de 160 km.....	16
Terminus d'attache	16
Les règles générales.....	17
Les 14 jours	17
Les cycles	18
Le poste de travail.....	20
Le jour ou la journée	23
La combinaison « poste de travail » et « journée »	26
Les situations particulières	27
Le report des heures de repos journalier.....	27

Le fractionnement des heures de repos dans le compartiment couchette	30
Les situations d'urgence	34
Les mauvaises conditions de circulation.....	34
Le dépannage	35
L'entretien des routes l'hiver.....	35
Les traversiers.....	39
La fiche journalière.....	39
Les obligations	39
Les exemptions.....	43
Les particularités de la fiche journalière	44
Le voyage à deux conducteurs	44
Le changement de journée.....	44
Les arrêts multiples.....	45
Les jours de repos ou de congé	47
Le conducteur qui sort occasionnellement du rayon de 160 km	47
Le conducteur qui ne revient pas au terminus d'attache	49
La fiche récapitulative, un outil utile	49
Les documents à conserver à bord du véhicule	53
La transmission des documents.....	53
La déclaration de mise hors service.....	54
Le dossier du conducteur.....	55
Annexe 1 - Le compartiment couchette.....	57
Annexe 2 - Les obligations, infractions et amendes	60

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 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 toute la journée les samedis et les dimanches (ne serait pas visé pour ces journées 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, sur la fiche journalière, 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 des véhicules exemptés (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 et 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.

Établissement

Le ou les lieux désignés par l'exploitant où sont conservés les fiches journalières, 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 que :

- le conducteur ait été complètement relevé de toutes ses tâches, responsabilités et obligations relatives au soin et à la garde du véhicule, de ses accessoires et des passagers ou du chargement qu'il peut transporter;
- au cours de l'arrêt en question et pendant la durée de celui-ci, il 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 débute au moment où le conducteur commence à travailler et comprend le temps où il est tenu d'être disponible sur les lieux de travail. Elle se termine au moment où le conducteur cesse de travailler ou est relevé de ses fonctions par l'exploitant. Cette période 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 ou le démarrage d'un véhicule lourd;
- la rédaction des rapports;
- la présence à bord 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;
- le temps qui court pendant l'attente de son affectation;
- l'attente pendant :
 - l'entretien, le chargement ou le déchargement du véhicule lourd,
 - l'inspection du véhicule lourd ou de son chargement,
 - un contrôle dont le conducteur fait l'objet;
- l'attente au cours d'un trajet en raison d'un accident ou de tout autre événement imprévu;
- 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.

Fiche journalière

Document sur lequel le conducteur inscrit tous les renseignements concernant ses activités quotidiennes. On y trouve une grille couvrant une période de 24 heures ainsi que certains renseignements obligatoires exigés par le Règlement.

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.

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.

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 2007						
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.

Lorsqu'il 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

Lorsqu'il 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
0 heure	1 ^{er} 10 heures	2 ^e 10 heures	3 ^e 10 heures	4 ^e 10 heures	5 ^e 10 heures	6 ^e 10 heures
7 ^e 0 heure	8 ^e 8 heures	9 ^e 9 heures	10 ^e 8 heures	11 ^e 8 heures	12 ^e 8 heures	13 ^e 8 heures
14 ^e ? 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

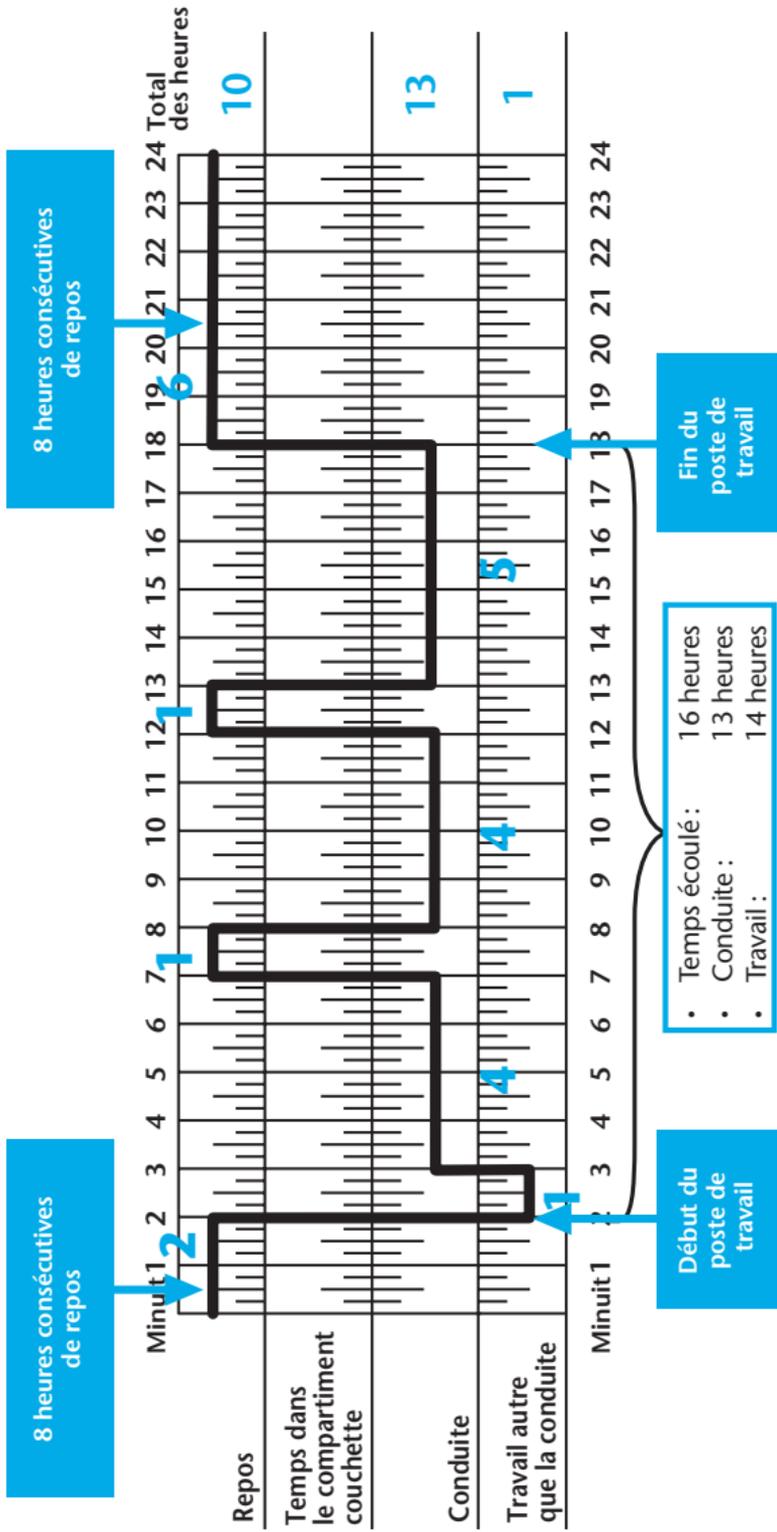
Le poste de travail est le temps **compris entre deux périodes d'au moins 8 heures de repos consécutives**. Un nouveau poste de travail commence après une période d'au moins 8 heures de repos consécutives. Ces heures de repos ne peuvent pas être prises à bord du véhicule lourd arrêté, sauf si le conducteur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

Exigences du poste de travail

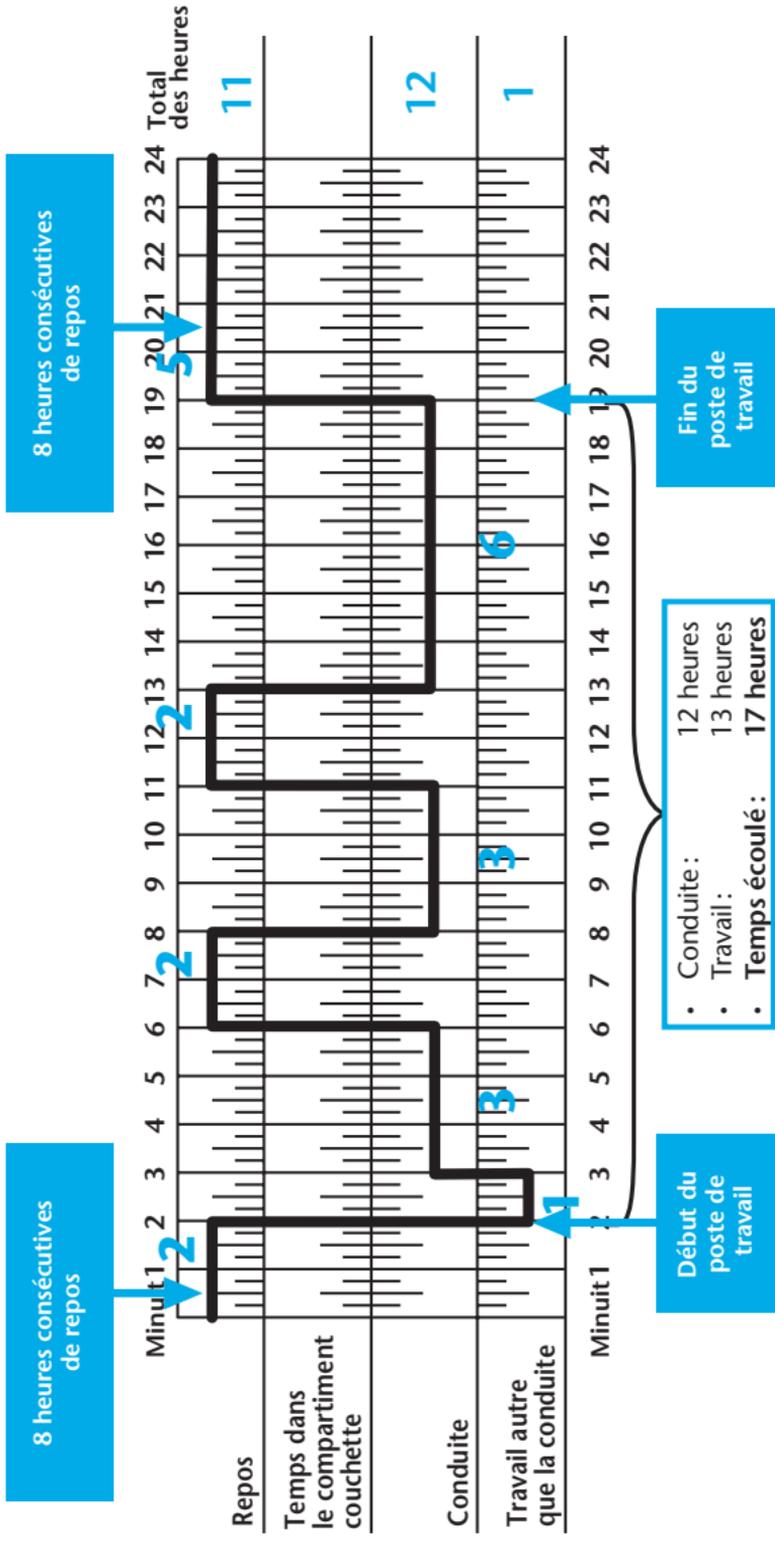
Interdiction de conduire lorsque, depuis le début du poste de travail :

- **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 une fiche journalière. 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 prendre au moins **10 heures** de repos au cours d'une journée. Parmi ces heures, 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 :

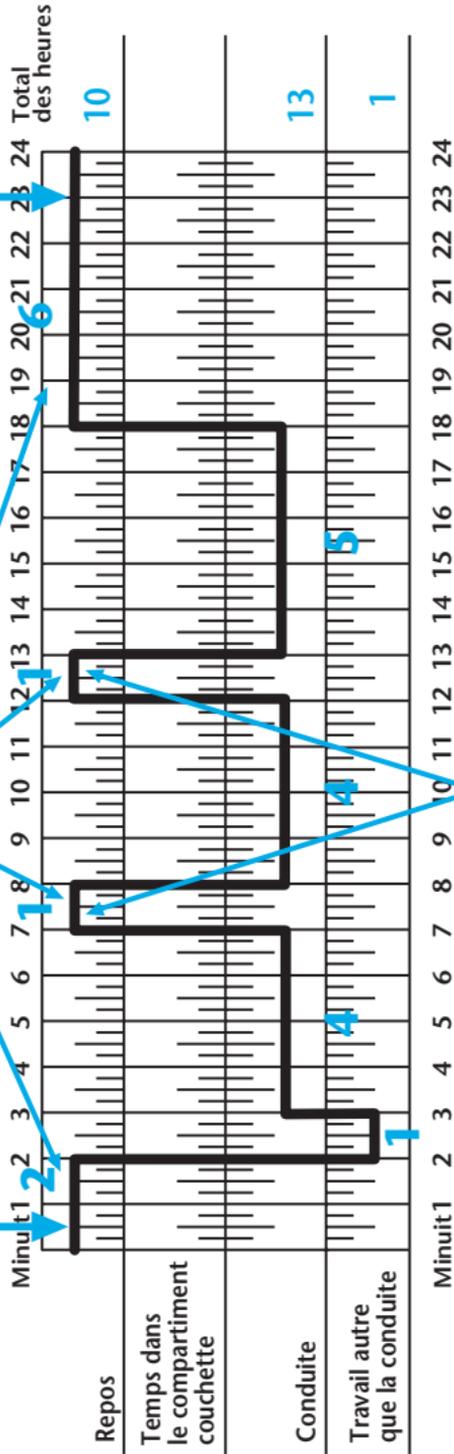
10 heures de repos

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

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

8 heures consécutives de repos

8 heures consécutives de repos



2 heures de repos qui ne font pas partie des 8 heures consécutives obligatoires

Voici un exemple non conforme au Règlement :

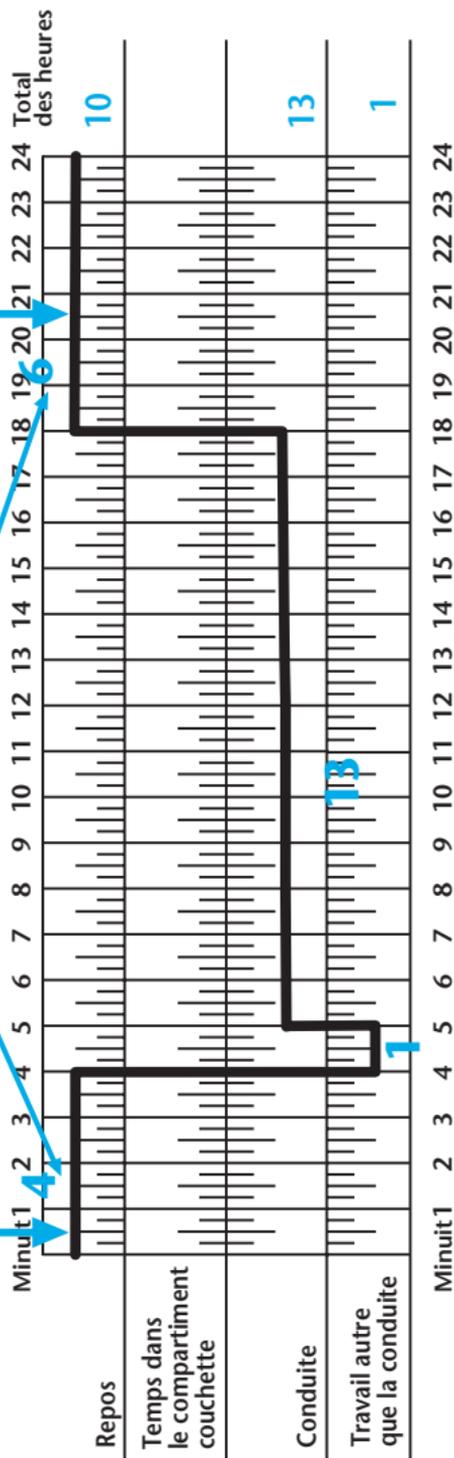
10 heures de repos

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

Exemple : $4 + 6 = 10$

8 heures consécutives de repos

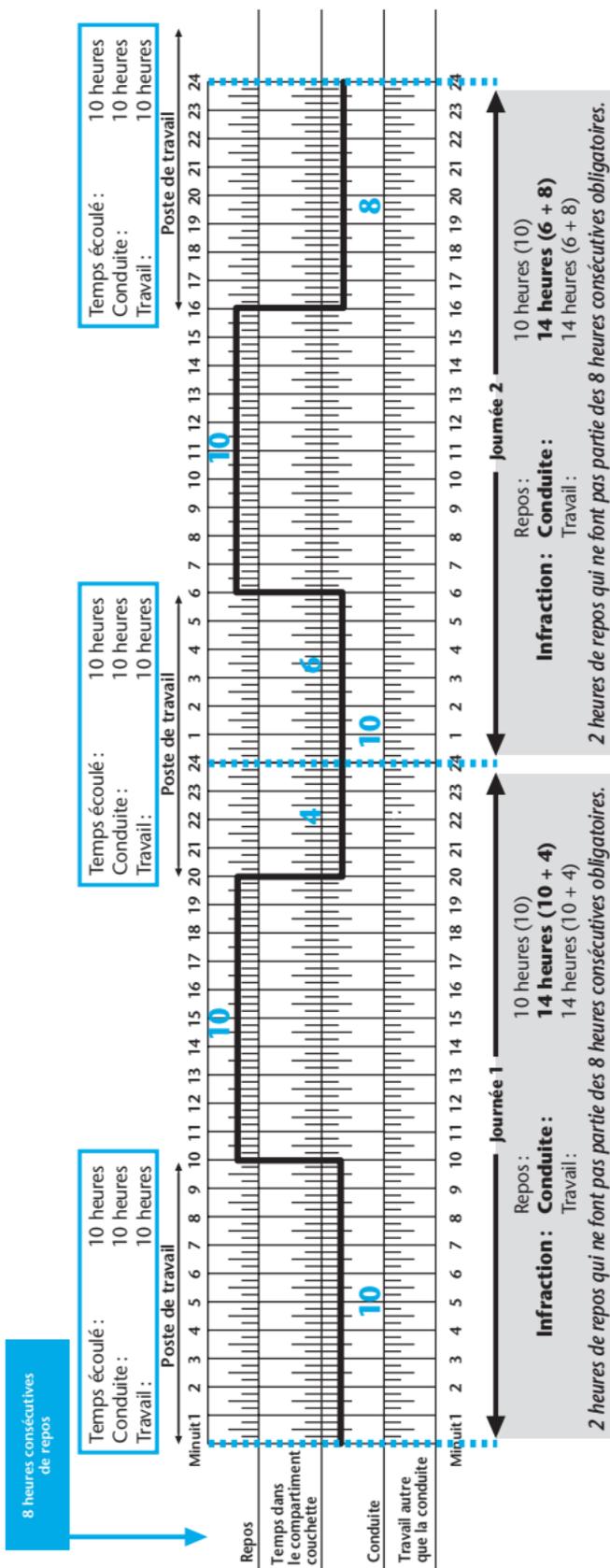
8 heures consécutives de repos



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

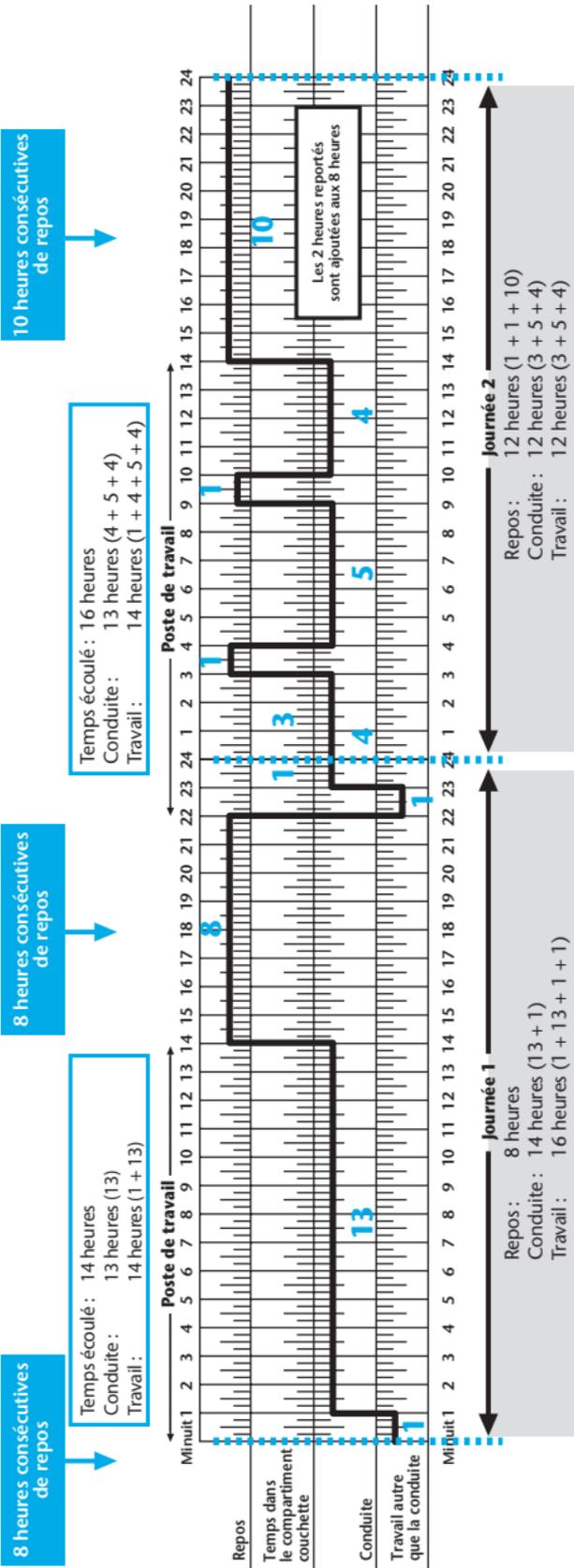
Le report des heures de repos journalier

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 :

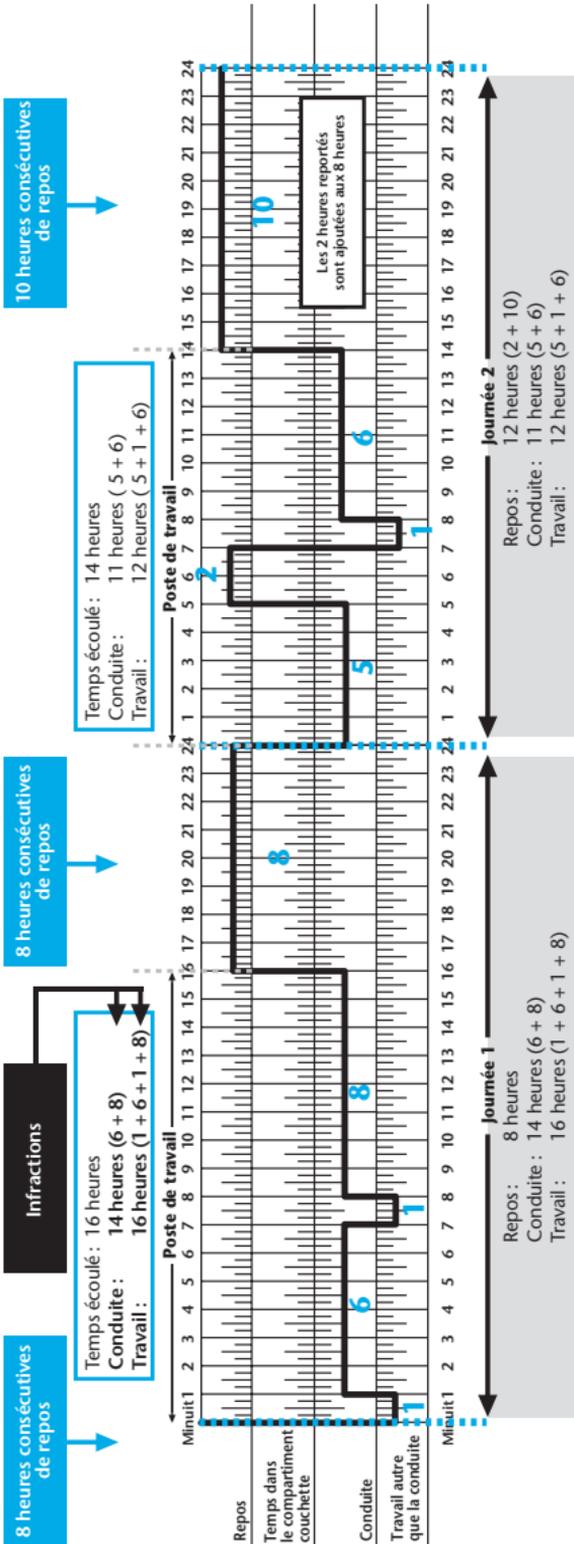
- il ne fractionne pas ses heures de repos journalier dans le compartiment couchette;
- les heures de repos reportées ne font pas partie des 8 heures de repos consécutives;
- les heures de repos reportées s'ajoutent aux 8 heures de repos consécutives de la deuxième journée;
- la durée totale des heures 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;
- il mentionne, dans l'espace réservé aux observations de la fiche journalière, 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 :



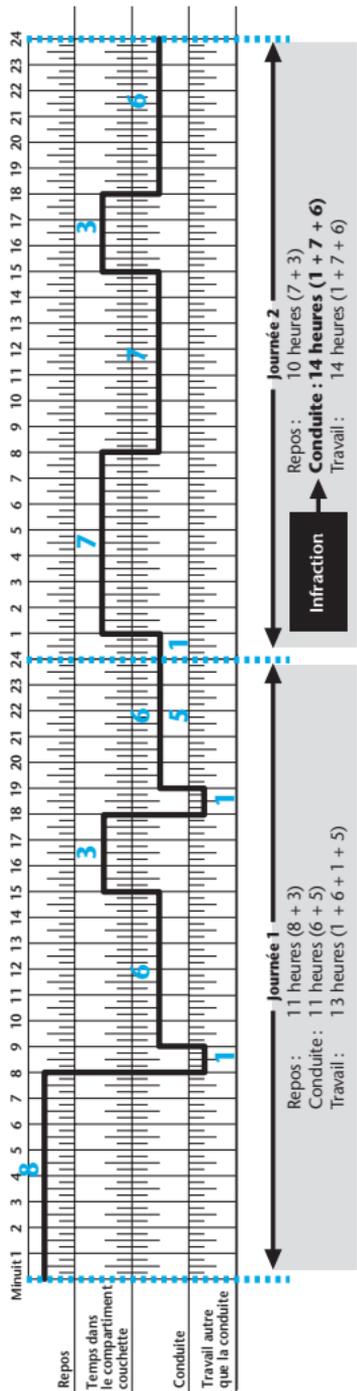
Le fractionnement des heures de repos dans le compartiment couchette

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 :

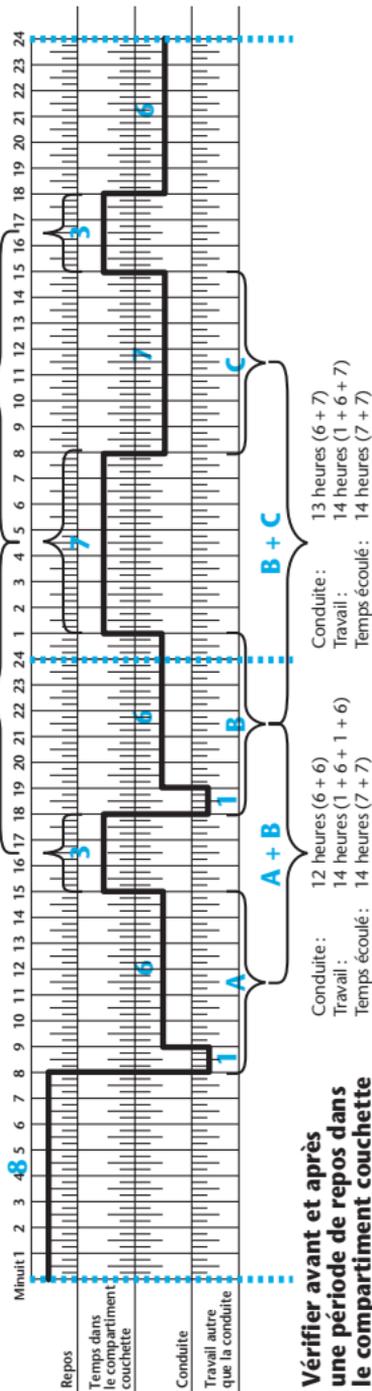
- les heures de repos ne sont pas reportées à la journée suivante;
- les périodes de repos sont d'au moins **2 heures**;
- le total des deux périodes est d'au moins **10 heures**;
- les heures de repos sont prises dans le compartiment couchette;
- il doit, au cours d'une journée, prendre au moins **10 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 : 10 (3+7)



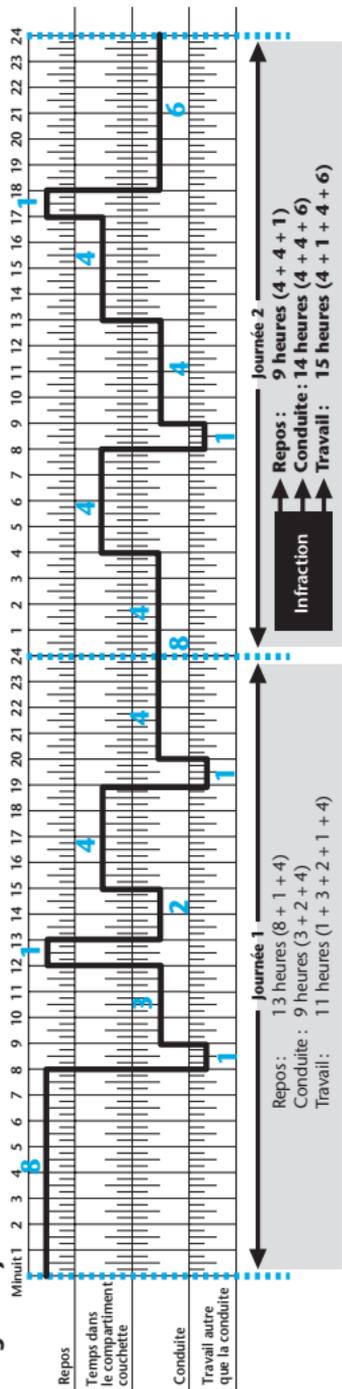
Vérifier avant et après une période de repos dans le compartiment couchette

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 :

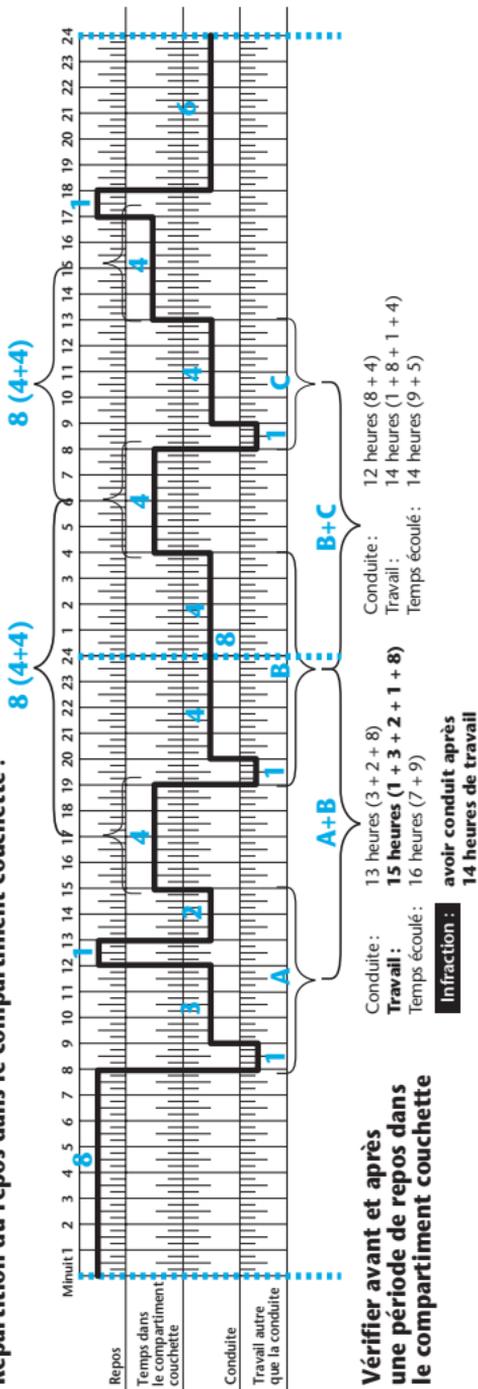
- les heures de repos ne sont pas reportées à la journée suivante;
- les périodes de repos sont d'au moins **4 heures**;
- le total des deux périodes de repos est d'au moins **8 heures**;
- les heures de repos sont prises dans le compartiment couchette;
- il prend **2 heures** de repos autres que les **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

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.

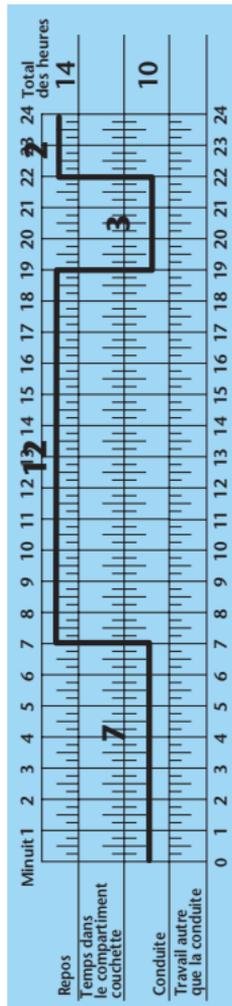
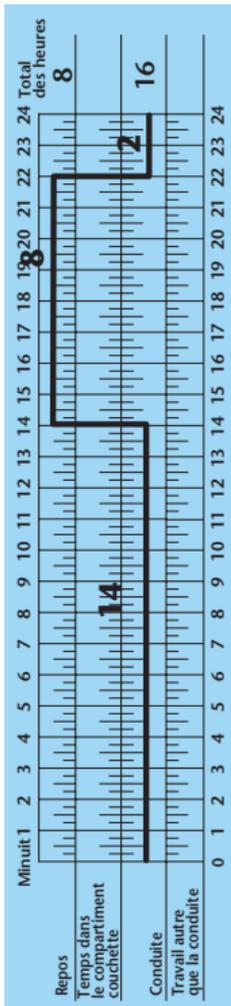
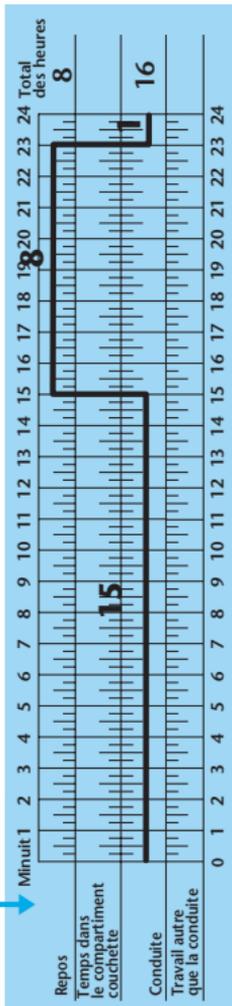
Option 2

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**;

8 heures consécutives de repos



Repos sur 3 jours : **30 heures** (8 + 8 + 12 + 2)
Conduite sur 3 postes : **39 heures** (15 + 1 + 14 + 2 + 7)

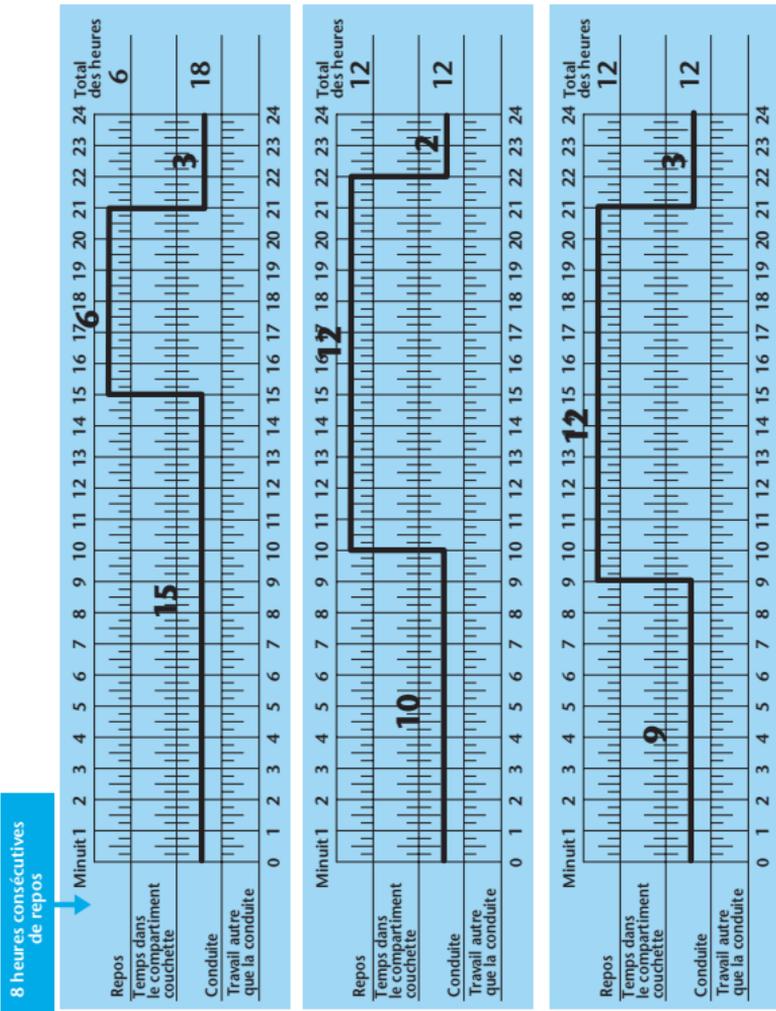
- il mentionne, sur la fiche journalière, qu'il retranche des heures de repos en indiquant l'option choisie et s'il s'agit du premier, du deuxième ou encore, du troisième poste de travail.

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 ses heures de repos à la fin du premier poste à 6 heures consécutives. 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 sur la fiche journalière comme heures de repos dans le compartiment couchette;
- il conserve le reçu du paiement de la traversée et des frais de cabine.

La fiche journalière

Les obligations

Le conducteur doit remplir une fiche journalière sur laquelle sont consignées toutes ses activités. Les indications de temps sont faites à partir de l'heure locale du terminus d'attache du conducteur.

Voici un exemple d'une fiche journalière conforme au Règlement :

Fiche journalière du conducteur

07 12 2008 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

Camion/tracteur : plaque d'immatriculation

Numéro d'unité sur le certificat d'immatriculation

ABC Transport inc.

Nom de l'exploitant

1464 boul. de la Sécurité Québec G1G 3N1

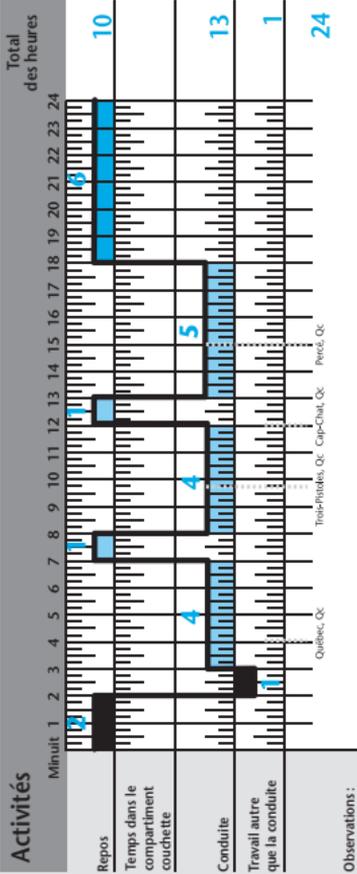
Adresse de l'établissement

1464 boul. de la Sécurité Québec G1G 3N1

Adresse du terminus d'attache

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

Activités



Jean Prudent

Nom du conducteur

Nom du conducteur de relève

Jean Prudent

Signature du conducteur

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

Voici comment remplir la fiche journalière :

Entre le début de la journée et le moment de prendre la route, le conducteur inscrit :

(voir les inscriptions en noir) :

- 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;
- dans l'espace réservé aux observations sur la fiche :
 - le nombre d'heures de repos et de travail accumulées pour chacune des journées où il n'était pas tenu de remplir une fiche au cours des 14 jours qui précèdent le commencement de la journée,
 - les raisons d'un dépassement d'heures ou d'un 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, à la section *Observations*, il a inscrit le lieu de départ, soit Québec.

Au cours de la journée, il doit

(voir les inscriptions en bleu pâle) :

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 dans l'espace réservé aux observations sur la fiche.

Inscrire :

- 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.

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

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

À la section *Observations*, 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) :

- 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

Le conducteur qui répond à **toutes les conditions suivantes** n'est pas obligé de remplir une fiche journalière :

- 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 la fiche journalière, il se doit de respecter le nombre d'heures prescrites de conduite, de travail et de repos.

Les particularités de la fiche journalière

Le voyage à deux conducteurs

La fiche journalière est personnelle. Par conséquent, lors d'un voyage effectué en équipe de deux conducteurs, chacun doit remplir sa propre fiche journalière 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 sa fiche journalière dès le prochain arrêt. Cela lui permet de calculer la distance parcourue dans la journée qui se termine et d'indiquer, sur sa nouvelle fiche journalière, la lecture de l'odomètre de la journée qui débute.

Les arrêts multiples

Certains parcours demandent au conducteur d'effectuer plusieurs arrêts consécutifs très rapprochés dans une municipalité afin de prendre ou de livrer de la marchandise. Ces parcours exigent du conducteur une procédure fort complexe lorsque vient le moment de tracer le temps des activités sur la grille.

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 sa fiche journalière pour cette journée.

Les arrêts multiples :

Fiche journalière du conducteur

07 12 2008
jour Mois Année

195 648
Odomètre
au début
(autre que minute)

196 413
Odomètre
à la fin

765
Distance
parcourue

- Cycle 1 : 7 jours
 Cycle 2 : 14 jours

L-12345

Camion/tracteur : plaque d'immatriculation

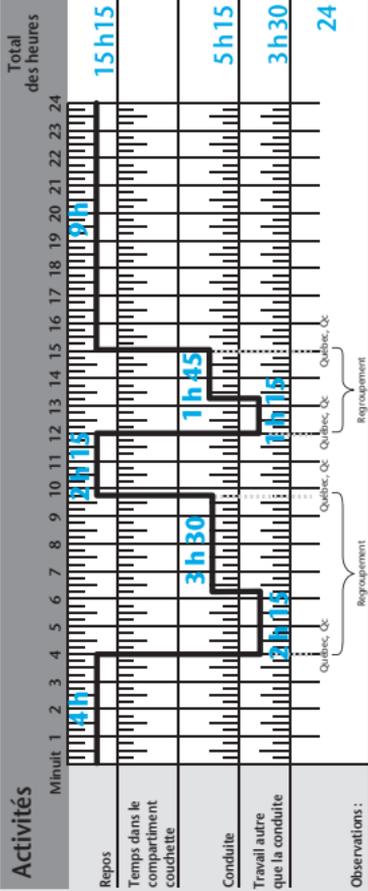
Numéro d'unité sur le certificat d'immatriculation

ABC Transport inc.

Nom de l'employé

1464 boul. de la Sécurité Québec G1G 3N1

Adresse de l'employé



Jean Prudent

Nom du conducteur de relève

Jean Prudent

Signature du conducteur

Les jours de repos ou de congé

Les jours de congé doivent obligatoirement être inscrits sur la fiche journalière. Il existe diverses méthodes pour simplifier cette inscription. Voici les deux méthodes utilisées le plus fréquemment. Supposons qu'un conducteur prend deux jours de congé consécutifs, soit les 4 et 5 octobre.

1^{re} méthode : Le conducteur utilise une seule fiche journalière et trace, à la section *Repos*, une ligne continue couvrant une période de 24 heures. À la section *Observations*, il inscrit les mots « en congé les 4 et 5 octobre » et il signe la fiche journalière.

2^e méthode : Considérant que le conducteur reprend le travail le 6 octobre, il est donc tenu de remplir une fiche journalière pour cette journée. Ainsi, avant le départ du 6 octobre, il peut inscrire à la section *Observations* la note « 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 une fiche journalière pour cette journée**. S'il n'était pas tenu de le faire immédiatement avant de commencer la journée, il doit inscrire, dans l'espace réservé aux observations de la fiche journalière, le nombre d'heures de repos et de travail accumulées pour chacune des journées où il n'était pas tenu de remplir une telle fiche au cours des 14 jours qui précèdent le commencement de cette journée.

Le conducteur qui sort occasionnellement du rayon de 160 km :

Fiche journalière du conducteur

07 12 2008
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 traceur : plaque d'immatriculation

Numero d'unité sur le certificat d'immatriculation

ABC Transport inc.

1464 boul. de la Sécurité Québec G1G 3N1

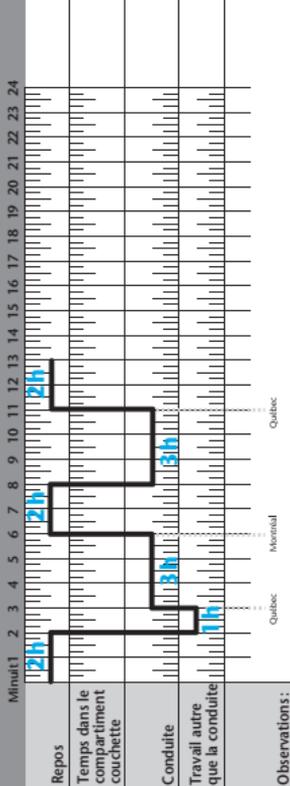
1464 boul. de la Sécurité Québec G1G 3N1

Nom de l'employeur

Adresse de l'établissement

Adresse du terminus d'attache

Activités



Jean Prudent

Nom du conducteur

Nom du conducteur de rétro

Jean Prudent

Signature du conducteur

14 JOURS PRÉCÉDENTS

Dates	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Total d'heures de travail	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Total d'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 une fiche journalière 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.

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 de la fiche

Lundi et vendredi : Le conducteur **doit remplir** une fiche journalière, car il ne retourne pas au même terminus d'attache à la fin de la journée.

Mardi, mercredi et jeudi : Le conducteur **n'a pas à remplir** de fiche journalière, car il retourne au même terminus d'attache, il circule dans un rayon de 160 km et l'exploitant tient un registre.

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 ci-dessous, 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	Cycle 1 6 derniers jours	Cycle 2 13 derniers jours	Heures disponible au début de la journée
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 fiches journalières des 14 jours précédents;
- la fiche du jour en cours, remplie jusqu'à l'heure à laquelle a eu lieu son dernier changement d'activité;
- les documents concernant le voyage, par exemple : les reçus d'essence, les connaissances, les reçus de livraison.

La transmission des documents

Le conducteur doit faire parvenir l'original de la fiche journalière remplie 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 de la fiche journalière au terminus d'attache du premier exploitant pour lequel il a travaillé et une copie de cette fiche au terminus d'attache de chacun des autres;
- 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 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;
- ou, 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 fiches journalières, 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'une fiche journalière, qu'il a consigné des renseignements inexacts sur la fiche ou qu'il y a falsifié des renseignements;
- il a abîmé ou mutilé une fiche journalière 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.

Pendant plus de 72 heures

- jusqu'à ce qu'il corrige la fiche journalière, s'il y a lieu, et la 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 fiches journalières 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 fiches journalières, les renseignements devant être consignés dans les registres et les documents justificatifs.

Temps de conservation des documents

Documents	Détenteurs	Temps 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
Les fiches journalières et les renseignements devant être consignés dans les registres	L'exploitant, pour tous les conducteurs qu'il utilise La personne qui fournit les services d'un conducteur	Au moins 6 mois à compter de la date inscrite sur la fiche journalière ou le registre
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 documents justificatifs (les reçus d'essence, les connaissements, les reçus de livraison, etc.)	L'exploitant, pour tous les conducteurs qu'il utilise	Au moins 6 mois à compter de la date inscrite sur ces documents

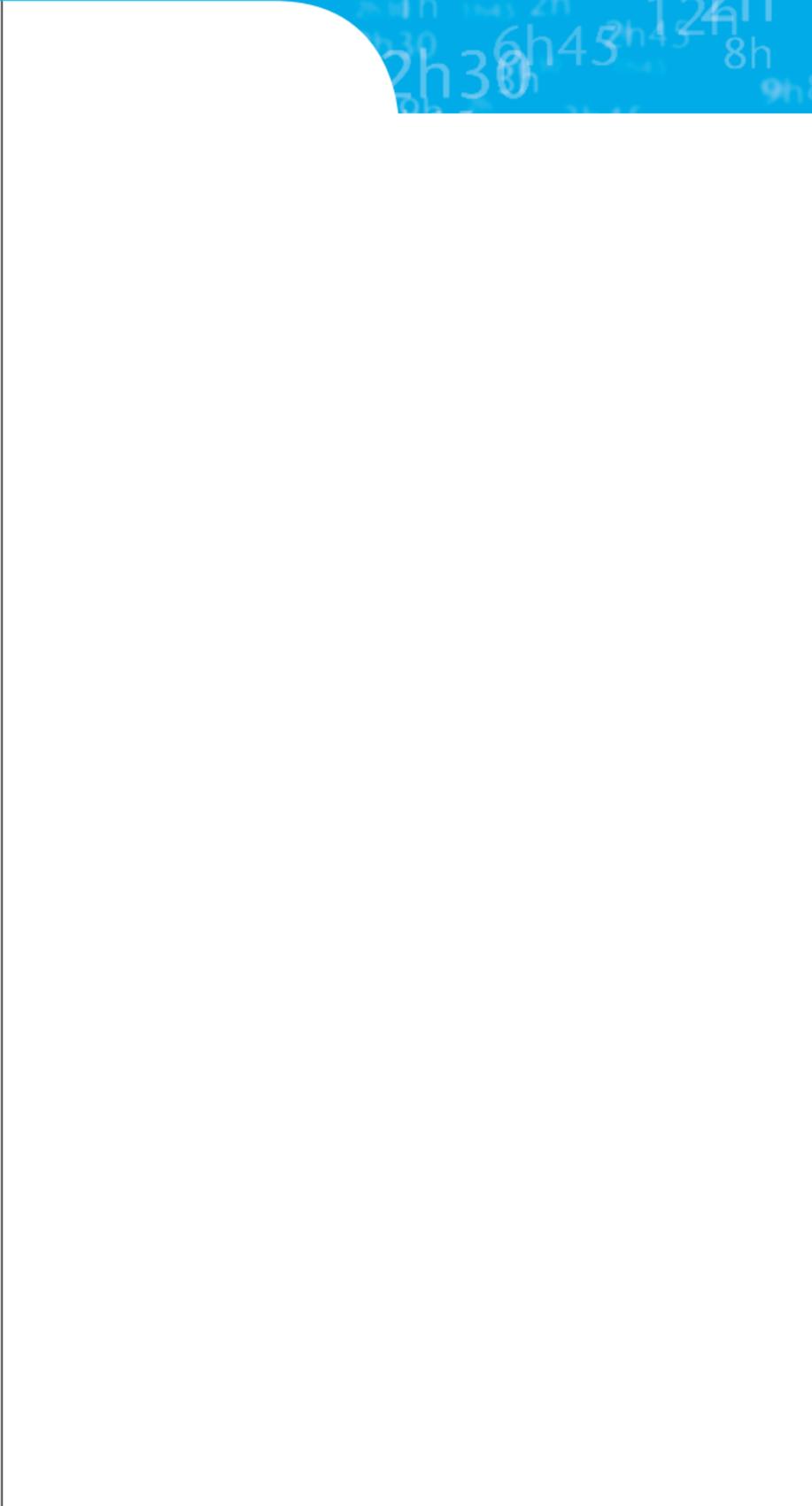
1. D'autres programmes peuvent exiger une période de conservation plus longue (ex. : le Régime d'immatriculation international ou IRP).

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.



Annexe 2 - Les obligations, infractions et amendes

Obligations	Article du CSR*	Articles et sanctions
Le conducteur doit :		
S'abstenir de conduire : <ul style="list-style-type: none"> • lorsque ses facultés sont affaiblies au point qu'il est dangereux qu'il conduise; • lorsqu'il fait l'objet d'une déclaration de mise hors service. 	519.8.1	519.44 : amende de 350 à 1050 \$ 519.34 : amende de 700 à 2100 \$
Respecter les normes relatives aux cycles et aux heures de repos, de conduite et de travail.	519.9	519.44 : amende de 350 à 1050 \$
Remplir une fiche journalière et ne pas remplir plus d'une fiche journalière par jour. Remplir une fiche journalière selon les modalités prévues et sur laquelle sont consignés ses heures de repos et de travail pour la journée ainsi que les renseignements requis. S'abstenir d'inscrire des renseignements inexacts aux fiches journalières, de falsifier, d'abîmer ou de mutiler ces fiches ou les documents justificatifs. S'abstenir de conduire sans avoir en sa possession les documents exigés. Faire parvenir à l'exploitant ainsi qu'à toute autre personne qui fournit ses services la fiche journalière et les documents justificatifs. Remettre ces documents, pour examen, à l'agent de la paix ou à l'inspecteur qui lui en fait la demande.	519.10	519.44 : amende de 350 à 1050 \$
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, de cacher ou de détruire un document ou un bien pertinent relativement à une inspection.	519.67.1 et 519.70 519.73	519.77 : amende de 700 à 2100 \$

Obligations	Article du CSR*	Amendes
L'exploitant doit :		
Conserver, pour une période de 6 mois, les fiches journalières et les registres.	519.20	519.52 : amende de 700 à 2100 \$
S'abstenir de demander, d'imposer ou de permettre au conducteur de conduire : <ul style="list-style-type: none"> • s'il fait l'objet d'une déclaration de mise hors service; • s'il ne respecte pas les dispositions relatives aux normes sur les cycles, les heures de repos, de conduite et de travail, et sur la fiche journalière. 	519.21.1	519.44 : amende de 700 à 2100 \$
S'assurer, par un contrôle efficace, que le conducteur respecte ses obligations.	519.21.2	519.44 : amende de 700 à 2100 \$
Exiger que tous les conducteurs remplissent une fiche journalière sur laquelle sont consignées les heures de repos et de travail pour la journée.	519.21.3	519.44 : amende de 700 à 2100 \$
Déposer et conserver les fiches journalières et les documents à un endroit déterminé et, à la demande d'un agent de la paix ou d'un inspecteur, mettre à sa disposition, aux fins d'inspection et au lieu qu'il indique, les fiches journalières, les documents justificatifs et les documents exigés.	519.25	519.44 : amende de 700 à 2100 \$
Obtenir, de la personne qui lui offre ses services, les fiches journalières.	519.26	519.44 : amende de 700 à 2100 \$
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, de cacher ou de détruire un document ou un bien pertinent relativement à une inspection.	519.67.1 et 519.70 519.73	519.77 : amende de 700 à 2100 \$

* CSR : Code de la sécurité routière

4h



Société de l'assurance
automobile

Québec 

C-4646 (16-08)