

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

44342

Gouvernement du Québec

## Décret 502-2005, 25 mai 2005

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

### Train routier

#### — Permis spécial de circulation

#### — Modifications

CONCERNANT le Règlement modifiant le Règlement sur le permis spécial de circulation d'un train routier

ATTENDU QUE les paragraphes 19<sup>o</sup> et 20<sup>o</sup> de l'article 621 du Code de la sécurité routière (L.R.Q., c. C-24.2) édictent que le gouvernement peut, par règlement, déterminer la forme et le contenu d'un permis spécial de circulation, fixer les droits exigibles et établir les conditions et formalités d'obtention d'un tel permis ainsi que les conditions s'y rattachant;

ATTENDU QUE le paragraphe 35<sup>o</sup> de l'article 621 de ce code édicte que le gouvernement peut, par règlement, déterminer les dispositions d'un tel règlement dont la violation constitue une infraction et indiquer les montants minimum et maximum dont est passible le contrevenant;

ATTENDU QUE conformément à l'article 672 de ce code, le Règlement sur le permis spécial de circulation d'un train routier, pris en vertu du Code de la sécurité routière (L.R.Q. c. C-24.1), demeure en vigueur jusqu'à ce qu'il soit remplacé ou abrogé par un règlement pris en vertu du présent code;

ATTENDU QUE conformément aux articles 10 et 11 de la Loi sur les règlements (L.R.Q., c. R-18.1), un projet de Règlement modifiant le Règlement sur le permis spécial de circulation d'un train routier a été publié à la Partie 2 de la *Gazette officielle du Québec* du 22 septembre 2004, avec avis qu'il pourrait être édicté par le gouvernement à l'expiration d'un délai de 45 jours à compter de cette publication;

ATTENDU QU'il y a lieu d'édicter ce règlement avec modifications;

IL EST ORDONNÉ, en conséquence, sur la recommandation du ministre des Transports et ministre responsable de la région de la Capitale-Nationale :

QUE le Règlement modifiant le Règlement sur le permis spécial de circulation d'un train routier, annexé au présent décret, soit édicté.

*Le greffier du Conseil exécutif,*  
ANDRÉ DICAIRE

## Règlement modifiant le Règlement sur le permis spécial de circulation d'un train routier\*

Code de la sécurité routière  
(L.R.Q., c. C-24.2, a. 621, par. 19<sup>o</sup>, 20<sup>o</sup> et 35<sup>o</sup> et a. 672)

**1.** L'article 1 du Règlement sur le permis spécial de circulation d'un train routier est remplacé par le suivant :

« 1. Dans le présent règlement on entend par :

« diablo » : un avant-train à sellette utilisé pour convertir une semi-remorque en remorque;

« essieu tandem » : un ensemble de deux essieux reliés au véhicule par un système de suspension conçu pour égaliser, à 1 000 kilogrammes près, en tout temps, la masse pouvant être mesurée sous les roues de chacun des essieux et composé d'une suspension commune ou de deux suspensions identiques reliées entre elles;

« essieu triple » : un ensemble de trois essieux également espacés entre eux, reliés au véhicule par un système de suspension conçu pour égaliser à 1 000 kilogrammes près, en tout temps, la masse pouvant être mesurée sous les roues de chacun des essieux et composé de trois suspensions identiques reliées entre elles;

« remorque » : un véhicule routier, y compris une semi-remorque dont l'avant porte sur un diablo, relié au véhicule qui le tire par un système d'attache autre qu'une sellette d'attelage;

« semi-remorque » : un véhicule routier dont l'avant porte sur la sellette d'attelage du véhicule qui le tire;

« train routier » : un ensemble de véhicules routiers formé d'un tracteur, d'une semi-remorque et de l'un ou l'autre des véhicules suivants : un diablo, une semi-remorque ou une remorque. ».

\* La seule modification au Règlement sur le permis spécial de circulation d'un train routier, édicté par le décret numéro 1874-86 du 10 décembre 1986 (1987, *G.O.* 2, 16), a été apportée par le règlement édicté par le décret numéro 383-99 du 31 mars 1999 (1999, *G.O.* 2, 879).

**2.** L'article 2 de ce règlement est remplacé par le suivant :

«**2.** Le permis spécial de circulation d'un train routier peut être délivré pour autoriser la circulation des trains routiers suivants en autant qu'ils réunissent les caractéristiques prévues aux articles 3 et 3.1 :

1<sup>o</sup> un train double de type A formé d'un tracteur, d'une semi-remorque et d'un diabolos à essieu tandem et à simple timon qui convertit la deuxième semi-remorque en remorque ;

2<sup>o</sup> un train double de type B formé d'un tracteur et d'une semi-remorque munie à l'arrière d'une sellette d'attelage sur laquelle repose l'avant de la deuxième semi-remorque ;

3<sup>o</sup> un train double de type C formé d'un tracteur, d'une semi-remorque et d'un diabolos à essieu tandem et à double timon qui convertit la deuxième semi-remorque en remorque ;

4<sup>o</sup> un train double formé d'un tracteur, d'une semi-remorque et d'un diabolos à essieu tandem. ».

**3.** L'article 3 de ce règlement est remplacé par le suivant :

«**3.** Les caractéristiques d'un train routier pour lequel un permis spécial peut être délivré sont les suivantes :

1<sup>o</sup> sa masse totale en charge est d'au plus, dans le cas du train double visé au paragraphe 4<sup>o</sup> de l'article 2, celle autorisée par le Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers, édicté par le décret numéro 1299-91 du 18 septembre 1991, pour le tracteur et la semi-remorque plus 2 000 kilogrammes, et, dans les autres cas, d'au plus 67 500 kilogrammes.

2<sup>o</sup> son tracteur a une puissance minimale de 1 HP par 180 kilogrammes de masse totale en charge du train routier et est équipé d'un compresseur d'air d'une capacité minimale de 425 litres par minute qui alimente le système de freinage ;

3<sup>o</sup> sa première semi-remorque a une longueur maximale de 16,20 mètres et une longueur minimale de 12 mètres s'il s'agit de la première semi-remorque d'un train double de type B, et de 13,50 mètres dans les autres cas ;

4<sup>o</sup> sa deuxième semi-remorque a une longueur maximale de 16,20 mètres et une longueur minimale de 12 mètres ;

5<sup>o</sup> l'ensemble de véhicule est muni d'un appareil permettant de faire un suivi du comportement du conducteur lequel enregistre les variations importantes de la vitesse et les données pertinentes concernant la date, l'heure et la vitesse ;

6<sup>o</sup> l'ensemble de véhicules constitue un véhicule hors normes seulement quant à la longueur et, le cas échéant, quant à la masse totale en charge ;

7<sup>o</sup> l'arrière de sa deuxième semi-remorque, s'il s'agit d'un train double visé aux paragraphes 1<sup>o</sup>, 2<sup>o</sup> ou 3<sup>o</sup> de l'article 2, est muni d'un panneau de signalisation rigide de 230 à 245 cm par 30 cm qui est maintenu libre de tout objet, matière ou saleté et qui porte la mention TRAIN ROUTIER en caractères highway gothic, série E, de 20 cm de hauteur, de couleur blanche sur fond rouge, obtenus à partir d'une pellicule rétro réfléchissante du type III de la norme 14101 établie par le ministère des Transports et consignée au chapitre 14 du Tome VII – Matériaux de la Collection Normes – Ouvrages routiers ; un panneau dont le coefficient de réflexion n'est pas au moins égal à 50 % de la valeur mentionnée à la norme 14101 ne doit pas être utilisé ;

8<sup>o</sup> la semi-remorque dont la masse totale en charge est la plus élevée doit être attachée au tracteur, sauf dans le cas où la variation de la masse est inférieure à 10 % ;

9<sup>o</sup> son agencement est tel que lorsque le train routier circule en ligne droite, aucune des semi-remorques ne peut se déplacer de plus de 80 millimètres d'un côté ou de l'autre par rapport au tracteur ;

10<sup>o</sup> son diabolos, le cas échéant, est muni d'une soupape de relais pilote conçue pour améliorer le signal de freinage de la deuxième semi-remorque et, dans le cas d'un train double de type C, le diabolos satisfait aux exigences de l'article 903 du Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (C.R.C., c. 1038) édicté en vertu de la Loi sur la sécurité automobile (L.C., 1993, c. 16).

Les dimensions visées dans les paragraphes 3<sup>o</sup> et 4<sup>o</sup> n'incluent pas les équipements auxiliaires situés à l'avant de la semi-remorque en autant qu'ils ne contribuent pas à augmenter le volume de chargement du véhicule routier ni, dans les mêmes conditions, l'espace réservé à la sellette d'attelage à l'arrière de la première semi-remorque d'un train double de type B. ».

**4.** Ce règlement est modifié par l'insertion, après l'article 3, de l'article suivant :

«**3.1.** En outre des caractéristiques prévues à l'article 3, les trains routiers doivent réunir les caractéristiques suivantes quant à leurs essieux :

1° le tracteur est muni d'un essieu simple avant et d'un essieu tandem, a un entraxe de 3,5 mètres ou plus mesuré à partir de l'axe de rotation de l'essieu simple jusqu'à l'axe de rotation du premier essieu de l'essieu tandem et a un empattement de 6,2 mètres ou moins mesuré à partir de l'axe de rotation de l'essieu simple jusqu'au centre de l'essieu tandem;

2° la première semi-remorque du train double de type B est munie d'un essieu tandem ou d'un essieu triple, celle d'un train double de type A ou de type C est munie d'un essieu tandem, d'un essieu triple ou d'un groupe de quatre essieux de catégorie B.44 ou B.45 visée au Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers;

3° la deuxième semi-remorque est munie d'un essieu tandem ou d'un essieu triple;

4° l'espacement entre les essieux de l'essieu tandem ou de l'essieu triple, mesuré entre les centres de rotation de chacun des essieux, est de 1,85 mètres ou moins.

Jusqu'au 31 décembre 2009, la première semi-remorque d'un train double de type A ou de type C peut, malgré le paragraphe 2°, être munie de n'importe quel groupe de deux ou de trois essieux à la condition que la semi-remorque ait été assemblée avant le 1<sup>er</sup> mars 1997. Dans ce cas, le paragraphe 4° du premier alinéa ne s'applique pas.»

**5.** L'article 4 de ce règlement est remplacé par le suivant:

«4. Pour être titulaire d'un permis spécial le requérant doit fournir les renseignements suivants:

1° son nom, son adresse, son numéro d'identification au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds et, le cas échéant, son numéro d'identification à la Société de l'assurance automobile du Québec;

2° le numéro de la plaque d'immatriculation d'un véhicule du train routier ou, à défaut, le numéro d'identification de ce véhicule; le numéro fourni doit être indiqué au permis spécial pour identifier le train routier dont le permis autorise la circulation;

3° la période pour laquelle il demande le permis.

Ces renseignements doivent être fournis en complétant le formulaire prescrit par la Société; ce formulaire doit être signé par le requérant ou son représentant autorisé.»

**6.** L'article 6 de ce règlement est remplacé par le suivant:

«6. Les droits exigibles pour la délivrance d'un permis spécial sont les suivants:

1° 221 \$, lorsque la période de validité du permis est d'une durée supérieure à trois mois;

2° 144 \$, lorsque la période de validité du permis est d'une durée de trois mois ou moins.»

**7.** L'article 7 de ce règlement est remplacé par le suivant:

«7. Le titulaire d'un permis spécial doit:

1° signer le permis ou le faire signer par son représentant;

2° fournir, sur demande d'un contrôleur routier ou de tout autre agent de la paix et selon ses instructions, les données mémorisées ou enregistrées par l'appareil visé au paragraphe 5° de l'article 3 dont est muni le véhicule intercepté;

3° informer la Société, dans les deux jours de l'évènement, de tout accident ou embouteillage provoqué par le train routier;

4° exploiter le tracteur qui forme le train routier comme «exploitant» au sens de l'article 2 de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds (L.R.Q., c. P-30.3);

5° s'assurer que le conducteur du train routier se conforme en tout temps aux dispositions des paragraphes 3° à 5° de l'article 9;

6° s'assurer que le train routier est visé par l'un des paragraphes 1° à 4° de l'article 2 et qu'il est en tout temps conforme aux caractéristiques prévues aux paragraphes 2° à 10° de l'article 3 et à celles de l'article 3.1.;

7° s'assurer que les routes visées aux paragraphes 2°, 3°, 4° et 5° de l'article 9.0.1. permettent, pour les dimensions autorisées, la circulation du train routier.»

**8.** L'article 8 de ce règlement est modifié par le remplacement du mot «trois» par le mot «neuf».

**9.** L'article 9 de ce règlement est modifié:

1° par le remplacement du paragraphe 3°, par les paragraphes suivants:

«3° s'abstenir de circuler le dimanche et les autres jours fériés visées au paragraphe 23° de l'article 61 de la Loi d'interprétation (L.R.Q., c. I-16);

3.1° circuler uniquement sur les routes autorisées conformément à l'article 9.0.1; »;

2° par le remplacement du paragraphe 4° par le suivant :

«4° du lundi au vendredi, s'abstenir de circuler sur les autoroutes dans la Ville de Québec, de 6 h 30 à 9 h 00 et de 15 h 30 à 18 h 00 et sur celles dans l'Île-de-Montréal, de 5 h 30 à 9 h 30 et de 15 h 00 à 19 h 00; »;

3° par le remplacement du paragraphe 5° par le suivant :

«5° circuler uniquement lorsque la visibilité s'étend sur une distance de 500 mètres ou plus et lorsque la chaussée est dégagée de neige et de glace; »;

4° par la suppression du paragraphe 6°.

**10.** Ce règlement est modifié par l'insertion, après l'article 9, de l'article suivant :

«**9.0.1.** Le permis spécial de circulation autorise la circulation d'un train routier uniquement sur les routes suivantes :

1° les autoroutes à chaussées séparées et leurs voies de sortie et d'entrée;

2° les segments de route qui relient les voies de sortie ou d'entrée d'une autoroute dans les directions inverses;

3° les chemins d'accès à un parc industriel municipal depuis une voie de sortie ou d'entrée d'autoroute et sur une distance d'au plus deux kilomètres;

4° les routes non visées au paragraphe 3° depuis une voie de sortie ou d'entrée d'autoroute et sur une distance d'au plus 500 mètres;

5° les routes à l'intérieur d'un parc industriel municipal;

6° une route non visée aux paragraphes 3° et 4° pour atteindre un point de destination identifiée à un permis spécial délivré avant le 23 juin 2005;

7° une route ou section de route prévue à l'annexe 1.

Le permis spécial de circulation n'autorise pas son titulaire à emprunter les sorties 174 ou 203 de l'autoroute 40 pour accéder à l'autoroute ou la quitter.

L'autorisation de circuler prévue par le paragraphe 6° du premier alinéa cessera d'avoir effet le 1<sup>er</sup> décembre 2006.

Pour l'application des paragraphes 3° et 4°, la distance de l'autoroute est mesurée à la jonction de la voie de sortie ou d'entrée de l'autoroute avec une autre route.

Pour l'application du paragraphe 3°, on entend par «parc industriel municipal» une zone d'affectation industrielle ou technologique désignée par une municipalité comme un parc industriel ou technologique. ».

**11.** L'article 9.2 de ce règlement est remplacé par le suivant :

«**9.2.** Le titulaire d'un permis spécial de circulation d'un train routier commet une infraction passible d'une amende de 350 \$ à 1 050 \$ lorsqu'il contrevient à l'une des dispositions des paragraphes 4°, 5°, 6° ou 7° de l'article 7. ».

**12.** L'article 9.3 de ce règlement est remplacé par le suivant :

«**9.3** Le conducteur d'un train routier commet une infraction passible d'une amende de 175 \$ à 525 \$ lorsqu'il contrevient à l'une des dispositions de l'article 9. ».

**13.** Les annexes 1 et 2 de ce règlement sont remplacées par la suivante :

«**ANNEXE 1**  
(a. 9.0.1, 1<sup>er</sup> al., par. 7°)

1. Le permis spécial de circulation autorise la circulation d'un train routier sur la route numéro 271, dans les municipalités de Laurier-Station et de Saint-Flavien, sur une distance de deux kilomètres vers le sud à partir du boulevard Laurier. ».

**14.** Les droits exigibles en 2005 pour la délivrance d'un permis spécial d'un train routier ou pour le remplacement d'un permis spécial d'un train routier délivré avant l'entrée en vigueur du présent règlement sont, malgré le paragraphe 1° de l'article 6 du Règlement sur le permis spécial de circulation d'un train routier, de 166 \$ lorsque la période de validité du permis est de six mois ou plus.

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