

Projets de règlement

Projet de règlement

Code de la sécurité routière
(chapitre C-24.2)

Véhicules à basse vitesse — Règles particulières en matière d'équipement

Avis est donné par les présentes, conformément à l'article 10 de la Loi sur les règlements (chapitre R-18.1) et aux dispositions transitoires de la Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal (2016, chapitre 8), que le « Règlement sur les véhicules à basse vitesse », dont le texte apparaît ci-dessous, pourra être édicté par le gouvernement à l'expiration d'un délai de 20 jours à compter de la présente publication.

Ce projet de règlement fait suite à la sanction, le 20 mai 2016, de la Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal (2016, chapitre 8) et vise à encadrer davantage les véhicules à basse vitesse afin que ceux-ci puissent circuler de façon sécuritaire sur les chemins publics du Québec où la vitesse permise est de 50 km/h ou moins. Ainsi, ce projet de règlement prévoit des normes additionnelles pour ces véhicules, notamment en regard des systèmes de freinage, des dispositifs d'éclairage et de visibilité et des ceintures de sécurité et de leurs ancrages.

L'accès aux chemins publics pour les véhicules à basse vitesse est présentement interdit au Québec. L'entrée en vigueur des dispositions de ce projet de règlement aura un impact positif pour les entreprises qui désireront commercialiser ce type de véhicules.

Des renseignements additionnels peuvent être obtenus en s'adressant à monsieur Mark Baril, Société de l'assurance automobile du Québec, 333, boulevard Jean-Lesage, E-4-34, case postale 19600, Québec (Québec) G1K 8J6; numéro de téléphone: 418 528-3503; numéro de télécopieur: 418 643-0828; courriel: mark.baril@saaq.gouv.qc.ca

Toute personne intéressée ayant des commentaires à formuler au sujet de ce projet de règlement est priée de les faire parvenir par écrit, avant l'expiration du délai de

20 jours, au ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, 700, boulevard René-Lévesque Est, 29^e étage, Québec (Québec) G1R 5H1.

Ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports,
JACQUES DAOUST

Règlement sur les véhicules à basse vitesse

Code de la sécurité routière
(chapitre C-24.2, a. 214.0.2; 2016, chapitre 8)

SECTION I OBJET ET CHAMP D'APPLICATION

1. Le présent règlement a pour objet de déterminer des règles particulières en matière d'équipement auxquelles doivent satisfaire les véhicules à basse vitesse pour circuler sur les chemins publics.

2. Le présent règlement s'applique aux véhicules à basse vitesse au sens de l'article 4 du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2) tel que modifié par la Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal (2016, chapitre 8).

SECTION II RÈGLES PARTICULIÈRES

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

3. Les phares, feux et réflecteurs dont doit être muni un véhicule à basse vitesse conformément à l'article 215 du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2) doivent être installés :

1° à au moins 560 mm et au plus 1 370 mm au-dessus du sol dans le cas des phares visés au paragraphe 1° du premier alinéa de cet article;

2° à au moins 380 mm et au plus 1 370 mm au-dessus du sol dans le cas des feux et réflecteurs visés aux paragraphes 2°, 4° à 6° et 8° du premier alinéa de cet article.

De plus, le feu de freinage dont doit être muni un tel véhicule conformément à l'article 221 de ce code doit être installé, dans le cas d'un véhicule aménagé pour le transport de biens, à au moins 860 mm au-dessus du sol.

Tous les phares, feux et réflecteurs visés au premier et au deuxième alinéas doivent porter la marque recommandée par la norme J759 de la SAE International, *Lighting Identification Code* (février 2012).

4. Les feux de changement de direction d'un véhicule à basse vitesse doivent être connectés entre eux de manière à s'allumer simultanément et de façon intermittente, à titre de feux de détresse, lorsque la commande des feux de détresse est actionnée.

5. En plus d'allumer les phares, la commande des phares d'un véhicule à basse vitesse doit allumer simultanément les feux de position, le dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation et celui du tableau de bord.

6. Le dispositif d'éclairage du tableau de bord d'un véhicule à basse vitesse doit s'allumer uniquement lorsque la commande des phares est actionnée.

7. Le réceptacle des phares d'un véhicule à basse vitesse doit permettre le réglage du faisceau de lumière sur les axes horizontal et vertical.

8. Un véhicule à basse vitesse qui satisfait aux exigences applicables aux véhicules de catégorie M (véhicule passager) et aux véhicules de catégorie N (véhicule marchandise), selon le cas, en matière de performance et d'installation des dispositifs d'éclairage et des signaux d'avertissement prévues au Règlement numéro 48 de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-ONU) intitulé « Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse » est réputé satisfaire aux exigences de la présente sous-section.

§2. Circuit électrique

9. Le circuit électrique d'un véhicule à basse vitesse doit être tel que les dispositifs d'éclairage et les signaux d'avertissement ne doivent pas être rendus inopérants en cas de panne de la batterie du groupe motopropulseur.

§3. Commandes, témoins et indicateurs

10. Tout véhicule à basse vitesse doit être muni des commandes, témoins et indicateurs suivants :

1° une commande à clé de mise en marche du véhicule comprenant trois positions : « arrêt », « alimentation des accessoires » et « alimentation du moteur », cette dernière position devant permettre l'alimentation concomitante des accessoires;

2° une commande de marche avant, de point mort et de marche arrière du véhicule ainsi qu'un indicateur de ces commandes;

3° une commande unique des phares, des feux de position, du dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation et de celui du tableau de bord;

4° le cas échéant, une commande des phares de route ainsi qu'un témoin de leur fonctionnement;

5° une commande des feux de changement de direction ainsi qu'un témoin de leur fonctionnement;

6° une commande des feux de détresse ainsi qu'un témoin de leur fonctionnement;

7° une commande du système d'essuie-glace et de lave-glace du pare-brise;

8° une commande du système de dégivrage et de désembuage du pare-brise;

9° un témoin de fonctionnement du moteur;

10° un témoin de perte de pression du liquide de frein ou de baisse du niveau de celui-ci;

11° un témoin de serrement du frein de stationnement;

12° un témoin de ceinture de sécurité non bouclée;

13° un indicateur du niveau de charge de la batterie du groupe motopropulseur;

14° un indicateur de vitesse indiquant la vitesse du véhicule en kilomètres à l'heure dont la marge d'erreur est inférieure à 10 %;

15° un avertisseur sonore d'une intensité devant varier entre 82 et 102 dB à une distance de 15 m;

16° un avertisseur de proximité et de marche arrière possédant les caractéristiques suivantes :

a) être manuel et émettre un bruit intermittent lorsque le véhicule est en mouvement à proximité d'un piéton ou d'un cycliste aux fins de lui signaler la présence du véhicule;

b) s'actionner automatiquement lorsque le véhicule est mis en marche arrière;

c) avoir une intensité sonore inférieure à celle visée au paragraphe 15, mais être audible à 15 m en situation de circulation urbaine normale.

11. Chaque commande, témoin et indicateur mentionné à l'article 10 doit être identifié par un symbole reconnu internationalement, le cas échéant.

12. Les commandes mentionnées à l'article 10 doivent être situées de façon à pouvoir être utilisées aisément par le conducteur assis en position normale de conduite et retenu par une ceinture de sécurité.

13. Les témoins et les indicateurs mentionnés à l'article 10, ainsi que leur moyen d'identification, doivent être situés de façon à ce qu'ils soient visibles du conducteur dans les conditions décrites à l'article 12.

14. Le dispositif d'éclairage du tableau de bord d'un véhicule à basse vitesse doit permettre un éclairage suffisant des commandes, des témoins, des indicateurs et de leur moyen d'identification.

§4. Systèmes de freinage et d'immobilisation

15. Tout véhicule à basse vitesse doit être muni d'un système de freins de service composé d'au moins deux sous-systèmes actionnés par une commande unique et conçu de manière à ce que la défaillance d'un sous-système, autre que la rupture d'une enveloppe commune à des sous-systèmes, ne puisse nuire au bon fonctionnement d'un autre sous-système.

Une pédale antidérapante doit servir à actionner le système de freins de service.

16. Tout véhicule à basse vitesse doit être muni d'un système de frein de stationnement du type à frottement dont le dispositif de maintien en position de freinage est uniquement mécanique.

La commande de ce système de frein doit être indépendante de celle du système de freins de service.

Une pédale antidérapante ou un levier doit servir à actionner le système de frein de stationnement.

17. Tout véhicule à basse vitesse non équipé d'un dispositif d'immobilisation du rouage d'entraînement doit être muni d'un avertisseur sonore et lumineux qui se déclenche automatiquement lorsque la commande à clé de mise en marche du véhicule est mise à la position « arrêt », alors que le frein de stationnement n'a pas été appliqué.

18. Tout véhicule à basse vitesse doit pouvoir satisfaire à toutes les exigences prévues aux articles 20 et 21 relatives à l'efficacité de son système de freins de service et de son système de frein de stationnement lors des essais réalisés conformément aux méthodes prescrites à ces articles et dans les conditions prévues à l'article 19, sans qu'il y ait rupture, séparation ou déformation d'un de leurs éléments ou fuite du liquide de frein.

19. Tous les essais sont réalisés dans les conditions suivantes :

1° ils ont lieu sur une chaussée rectiligne et possédant un revêtement bitumineux ou en béton sec, propre et sans huile ou graisse;

2° le véhicule est à son poids nominal brut;

3° les pneus sont gonflés à la pression déterminée par le fabricant.

Dans les dispositions suivantes relatives à ces essais, la lettre « V » fait référence à la vitesse maximale du véhicule en kilomètres à l'heure. Le calcul se fait sans tenir compte des unités de mesure et le résultat obtenu correspond à une distance de freinage en mètres.

20. Des essais sont réalisés à froid et à chaud pour vérifier l'efficacité du système de freins de service. Le véhicule doit pouvoir réussir au moins un essai, sur une série de trois essais réalisés, pour chacune des situations visées aux troisième et quatrième alinéas.

Les essais à froid et à chaud du système de freins de service sont réalisés selon la méthode suivante :

1° ils ont lieu sur une surface plane;

2° le véhicule est conduit à sa vitesse maximale;

3° la force exercée sur la pédale ne dépasse pas 500 N;

4° avant les essais, les éléments de friction du système de freins ont été rodés à la suite de 100 freinages effectués à partir de la vitesse maximale du véhicule à une décélération permettant d'éviter la surchauffe des éléments de friction.

Les essais à froid du système de freins de service suivants sont réalisés lorsque le système est à la température ambiante :

1° une première série d'essais est réalisée sans qu'aucun sous-système ne soit rendu inopérant. Dans cette situation, la distance de freinage ne doit pas être supérieure à $0,1 V + 0,006 V^2$;

2° une deuxième série d'essais est réalisée avec un sous-système rendu inopérant. Dans cette situation, la distance de freinage ne doit pas être supérieure à $0,1 V + 0,0158 V^2$;

3° dans le cas d'un véhicule muni d'un système d'assistance au freinage, une troisième série d'essais est réalisée avec ce système rendu inopérant. Dans cette situation, la distance de freinage ne doit pas être supérieure à $0,1 V + 0,0158 V^2$;

4^o dans le cas d'un véhicule muni d'un système de freinage régénératif, une quatrième série d'essais est réalisée avec ce système rendu inopérant. Dans cette situation, la distance de freinage ne doit pas être supérieure à $0,1 V + 0,0158 V^2$.

Une seule série d'essais à chaud du système de freins de service est réalisée à l'intérieur de la minute suivant le réchauffement du système par des décélérations successives à partir de la vitesse maximale du véhicule jusqu'à la moitié de cette vitesse. Cette série d'essais est réalisée à partir de la vitesse maximale du véhicule jusqu'à son arrêt complet. Dans cette situation, la distance de freinage ne doit pas être supérieure à $1,4 \times (0,1 V + 0,0060 V^2)$.

De plus, pour tous les essais prévus au présent article, le véhicule ne doit pas déraper de plus de 15° par rapport à l'axe longitudinal de la chaussée lors des arrêts et, en cas de blocage des roues, les roues arrière ne doivent pas se bloquer avant les roues avant.

21. Deux essais sont réalisés pour vérifier l'efficacité du système de frein de stationnement. Ces essais sont réalisés selon la méthode suivante :

1^o ils ont lieu sur une pente de 30 %;

2^o le dispositif d'immobilisation du rouage d'entraînement, le cas échéant, est désengagé;

3^o la force exercée sur la commande du frein de stationnement ne dépasse pas 400 N pour une commande à main et 500 N pour une commande au pied.

Le premier essai est réalisé en direction avant, ou pente ascendante, et le deuxième essai est réalisé en direction arrière, ou pente descendante. Le système de frein de stationnement doit maintenir le véhicule immobile durant au moins cinq minutes pour chacun des essais.

22. Lorsqu'un véhicule à basse vitesse est conçu pour le remorquage, des essais additionnels similaires à ceux prévus aux articles 20 et 21 sont réalisés avec une remorque portant la capacité maximale attestée par le fabricant.

Pour tous les essais à froid du système de freins de service, la distance de freinage ne doit pas être supérieure à $0,1 V + 0,0158 V^2$. Quant aux essais à chaud, la distance de freinage ne doit pas être supérieure à $1,4 \times (0,1 V + 0,0158 V^2)$.

Dans le cas où la remorque doit être munie d'un système de freins indépendant en vertu de l'article 244 du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2), des essais à froid additionnels du système de freins de service sont réalisés avec ce système rendu inopérant. Pour ces essais, la distance de freinage ne doit pas être supérieure à $0,1 V + 0,0158 V^2$.

§5. Colonne de direction

23. Lorsque l'angle entre la colonne de direction d'un véhicule à basse vitesse et un plan horizontal est inférieur à 60 degrés, la colonne de direction doit pouvoir se rétracter d'au moins 100 mm afin de minimiser le recul du volant en cas d'impact frontal. Cette longueur peut être réduite si d'autres dispositifs sont installés dans le véhicule pour limiter les risques de blessures à la tête en cas d'impact frontal, par exemple l'installation d'un sac gonflable.

§6. Portières

24. Tout véhicule à basse vitesse doit être muni de portières latérales rigides et non amovibles sans l'aide d'outils, qui se prolongent d'au moins 300 mm au-dessus de l'assise des sièges.

§7. Ailes

25. Tout véhicule à basse vitesse doit être muni d'ailes destinées à protéger les autres usagers de la route de la projection, par la bande de roulement des pneus, d'objets ou de matière pouvant se trouver sur la chaussée.

§8. Siège de conducteur et appuie-tête

26. Le siège de conducteur et les pédales d'un véhicule à basse vitesse doivent être réglables longitudinalement sans l'aide d'outils.

Une fois le réglage effectué, le siège ou les pédales, selon le cas, doivent demeurer dans la position choisie.

27. Tout siège avant d'un véhicule à basse vitesse doit être muni d'un appuie-tête amovible ou non, rembourré et réglable en hauteur. Une fois le réglage effectué, l'appuie-tête doit demeurer dans la position choisie.

Un appuie-tête doit pouvoir atteindre, pour l'une des positions de réglage, une hauteur minimale de 770 mm mesurée le long du dossier, de l'assise du siège au sommet de l'appuie-tête.

Dans le cas où la hauteur intérieure du véhicule au niveau du toit empêche physiquement l'appui-tête d'atteindre la hauteur minimale prescrite à l'alinéa précédent, la distance entre le sommet de l'appui-tête et le toit ne doit pas excéder 25 mm.

Malgré le premier alinéa, un appui-tête peut être fixé à la paroi de l'habitacle. Dans ce cas, il doit être fixé juste au-dessus du dossier du siège et satisfaire aux conditions prévues aux deuxième et troisième alinéas. Il doit de plus s'ajuster longitudinalement.

§9. Vitrage

28. Le vitrage d'un véhicule à basse vitesse doit être conforme aux exigences applicables aux véhicules ayant une même configuration prévues à la norme ANSI/SAE Z26.1 de la SAE International, *Safety Glazing Materials for Glazing Motor Vehicles and Motor Vehicle Equipment Operating on Land Highways* (1996).

29. Un véhicule à basse vitesse qui satisfait aux exigences applicables aux véhicules de catégorie M (véhicule passager) et aux véhicules de catégorie N (véhicule marchandise), selon le cas, en matière de composition et d'installation du vitrage prévues au Règlement numéro 43 de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-ONU) intitulé « Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des vitrages de sécurité et de l'installation de ces vitrages sur les véhicules » est réputé satisfaire aux exigences de la présente sous-section.

§10. Rétroviseurs

30. Les rétroviseurs dont doit être muni un véhicule à basse vitesse conformément à l'article 262 du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2) doivent satisfaire aux conditions suivantes :

1° être plats et avoir une surface réfléchissante d'au moins 80 cm², sauf en ce qui concerne le rétroviseur placé à l'extérieur droit du véhicule qui peut être convexe, auquel cas il doit avoir une surface réfléchissante d'au moins 64 cm²;

2° réfléchir au moins 35 % de la lumière incidente;

3° être orientables à partir de l'intérieur du véhicule selon les axes vertical et horizontal et demeurer à la position choisie.

§11. Pare-soleil

31. Tout véhicule à basse vitesse doit être muni :

1° soit d'un pare-soleil ajustable installé du côté du conducteur et demeurant dans la position choisie;

2° soit d'une pellicule teintée installée dans le haut du pare-brise.

§12. Système d'essuie-glace et lave-glace

32. Tout véhicule à basse vitesse doit être muni à l'avant d'un système d'essuie-glace et d'un lave-glace.

Les balais du système d'essuie-glace doivent appuyer uniformément sur le pare-brise et balayer la surface nécessaire à la conduite du véhicule.

La fréquence de balayage du système d'essuie-glace doit se situer entre 20 et 45 cycles à la minute lorsque le système ne possède qu'une seule fréquence. Lorsque le système possède plus d'une fréquence, il doit avoir une fréquence d'au moins 20 cycles à la minute et une autre d'au moins 45 cycles à la minute, la différence entre deux fréquences devant être d'au moins 15 cycles à la minute.

§13. Système de chauffage

33. Tout véhicule à basse vitesse dont l'habitacle est fermé doit être muni d'un système de chauffage de l'habitacle.

§14. Système de dégivrage et de désembuage du pare-brise

34. Tout véhicule à basse vitesse doit être muni d'un système de dégivrage et de désembuage du pare-brise suffisamment performant pour éliminer le givre ou la buée pouvant s'être formé sur celui-ci au niveau de la surface couverte par les essuie-glaces.

§15. Batteries

35. Les batteries susceptibles de produire des gaz installées dans un véhicule à basse vitesse doivent l'être dans des compartiments étanches ventilés par l'air extérieur à l'habitacle.

§16. Ceintures de sécurité et ancrages

36. Tout véhicule à basse vitesse doit être muni, à chaque place assise, d'une ceinture de sécurité qui satisfait aux conditions suivantes :

1^o elle comporte une ceinture sous-abdominale et une ceinture-baudrier qui ne peuvent se détacher l'une de l'autre;

2^o elle est réglable au moyen d'un rétracteur à blocage d'urgence;

3^o elle ne peut se détacher des ancrages qui la fixent au véhicule conformément à l'article 37.

37. Des ancrages permettant de fixer les ceintures de sécurité au véhicule à basse vitesse doivent être installés pour chaque place assise.

Ces ancrages doivent pouvoir résister :

1^o soit à une force de 10 000 N appliquée simultanément à la ceinture sous-abdominale et à la ceinture-baudrier lors d'un essai réalisé selon la méthode prévue à l'article 210 de l'annexe IV du Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (C.R.C., c. 1038);

2^o soit à une collision frontale lors d'un essai réalisé à 40 km/h sur barrière fixe.

Dans les deux cas, les ancrages ne doivent pas se séparer complètement de la structure du véhicule ou de la structure du siège. Toutefois, une déformation du véhicule aux points d'ancrage lors de l'essai est permise si l'essai démontre qu'aucune partie du véhicule ne serait entrée en contact avec l'occupant du siège assis en position normale (médiante).

§17. Pneus et jantes

38. Tout véhicule à basse vitesse doit être muni de pneus conformes aux exigences applicables aux voitures de tourisme prévues à l'article 110 de l'annexe IV du Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (C.R.C., c. 1038).

Les exigences prévues à cet article quant à la limite de charges sur les pneus du véhicule ainsi qu'aux renseignements qui doivent apparaître dans le véhicule s'appliquent également.

39. Tout véhicule à basse vitesse doit être muni de jantes de la dimension et de la capacité déterminées par le fabricant des pneus dont est muni le véhicule.

§18. Plaque d'information et étiquette

40. Tout véhicule à basse vitesse doit être muni d'une plaque d'information de 13 cm x 18 cm conforme à l'annexe A du présent règlement, laquelle doit être installée à l'intérieur du véhicule de façon à être visible de ses occupants.

41. Tout véhicule à basse vitesse doit être muni d'une étiquette qui comporte le message prévu à l'annexe B du présent règlement qui prévient les premiers répondants de la présence d'une tension électrique élevée dans le véhicule, laquelle doit être installée dans le coin inférieur gauche du pare-brise.

§19. Conformité d'un véhicule à basse vitesse

42. Le fabricant ou l'importateur d'un véhicule à basse vitesse doit remettre à la Société de l'assurance automobile du Québec, avant que le véhicule n'obtienne l'autorisation de circuler sur les chemins publics, un dossier complet, incluant les rapports des essais relatifs aux systèmes de freins et aux ancrages des ceintures de sécurité, démontrant la conformité du véhicule à basse vitesse aux règles particulières en matière d'équipement prévues au présent règlement ainsi qu'à celles prévues au Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2).

43. Le numéro d'identification d'un véhicule à basse vitesse doit contenir un caractère, au choix du fabricant, indiquant que le véhicule est conforme aux règles particulières en matière d'équipement prévues au présent règlement ainsi qu'à celles prévues au Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2). Le fabricant ou l'importateur du véhicule doit en informer la Société de l'assurance automobile du Québec.

**SECTION III
DISPOSITION FINALE**

44. Le présent règlement entre en vigueur à la date de sa publication à la *Gazette officielle du Québec*.

ANNEXE A (art. 40)

AVERTISSEMENT Véhicule à circulation restreinte	
<ul style="list-style-type: none"> • Ce véhicule ne respecte pas toutes les exigences de sécurité des véhicules de promenade. • Ce véhicule est soumis à des règles particulières de circulation. 	
Chemins interdits	
Règles	Chemins obligatoires
Classe 5 Phares allumés Klaxon de proximité A l'arrière	
<p>Interdiction de croiser un chemin de plus de 50 km/h, sauf à une intersection où il est régi par :</p>	<p>Voie de droite, sauf pour virage à gauche, ou si voie réservée, obstruée ou fermée</p>
Interdiction d'enlever ou d'altérer cette vignette	

ANNEXE B (art. 41)

