

# Manuel du conducteur professionnel



Guide pour conduire en toute sécurité  
les camions, les autobus, les gros  
camions, les ambulances et les taxis



La Division de la conformité et des permis du ministère de l'Infrastructure tient à remercier le ministère de l'Infrastructure et des Transports de l'Alberta de lui avoir permis d'utiliser son Motorcycle Operator's Licence Handbook pour la production du présent manuel des TNO. Veuillez noter que le ministère de l'Infrastructure et des Transports de l'Alberta n'est pas responsable du contenu du présent manuel.

Le présent manuel n'est qu'un guide et ne doit pas être utilisé pour interpréter une question de droit. Les lois officielles doivent être consultées à ce sujet.



## Table des matières

### **CHAPITRE 1**

#### **Exigences applicables au permis de conduire commercial**

Exigences applicables au permis de conduire commercial . . . . .	6
Surclassement de permis . . . . .	6
Guide d'étude . . . . .	6
Généralités concernant les classes 1, 2, 3 et 4 . . . . .	6
Permis : renouvellement et changements . . . . .	9
Tableau des exigences – Classes 1, 2, 3 et 4 . . . . .	10
Définitions . . . . .	10

### **CHAPITRE 2**

#### **Le conducteur professionnel de véhicules (classes 1 à 4)**

Limites de taille et de poids des véhicules commerciaux . . . . .	16
Inspection des véhicules . . . . .	17
Sécurité des cargaisons . . . . .	24
Distance de freinage . . . . .	25
Distance d'arrêt . . . . .	27
Généralités sur le freinage . . . . .	28
Distance entre les véhicules . . . . .	29
Déportation . . . . .	30
Changement de rapport . . . . .	30
Technique de changement de rapport . . . . .	31
Double débrayage . . . . .	31
Dépassement . . . . .	32
Code canadien de sécurité . . . . .	33
Plans de sécurité . . . . .	34
Plan d'entretien préventif . . . . .	35
Heures de service . . . . .	35

Pour en savoir plus . . . . .	38
Virages . . . . .	39
Courbes . . . . .	40
Stationnement . . . . .	42
Marche arrière . . . . .	43

### **CHAPITRE 3**

#### **Véhicule visé par la classe 1**

Conduire un véhicule visé par le permis de classe 1 . . . . .	46
Tracteur et semi-remorque . . . . .	46
Inspection du camion et de la semi-remorque avant le départ . . . . .	46
Extérieur du véhicule . . . . .	48
Cabine et mise en marche du moteur . . . . .	52
Pour commencer . . . . .	54
Inspections pendant les pauses . . . . .	54
Inspection et rapport à l'arrivée . . . . .	55
Attelage et dételage d'une semi-remorque . . . . .	55
Attelage et dételage d'une remorque à crochets . . . . .	56
Mécanismes d'attelage . . . . .	57
Train de type A . . . . .	58
Train de type B . . . . .	58
Train de type C . . . . .	59
Conduire un véhicule articulé allongé . . . . .	60
Virages . . . . .	62
Courbes . . . . .	64
Stationnement . . . . .	65
Marche arrière . . . . .	66

## **CHAPITRE 4**

### **Véhicule visé par la classe 2 ou 4 (autobus ou véhicule semblable)**

Conduire des autobus . . . . .	70
Information au conducteur d'autobus visé par les classes de permis de conduire 2 et 4 . . . . .	70
Inspection du véhicule . . . . .	71
Inspection avant le départ . . . . .	72
À l'extérieur de l'autobus . . . . .	73
Cabine et mise en marche du moteur . . . . .	76
Inspection après déplacement . . . . .	77
Pannes . . . . .	77
Montée et descente de passagers . . . . .	78
Traversée de passages à niveau d'un autobus scolaire . . . . .	80
Marche arrière . . . . .	82
Demi-tour . . . . .	82
Stationnement dans une pente . . . . .	85
Discipline et résolution de problèmes . . . . .	85
Directives pour une conduite sécuritaire . . . . .	86
Enrichir ses qualifications et ses connaissances . . . . .	87

## **CHAPITRE 5**

### **Véhicule visé par la classe de permis de conduire 3**

Conduire un véhicule visé par la classe de permis de conduire 3 . . . . .	90
Inspection avant le départ . . . . .	91
À l'extérieur du véhicule . . . . .	92
Intérieur de la cabine et démarrage du moteur . . . . .	95

Stationnement dans une pente . . . . .	96
Remplir et vider les camions à benne . . . . .	97
Conducteurs de bétonnières . . . . .	100

## **CHAPITRE 6**

### **Véhicule visé par la classe de permis de conduire 4**

Conduire un véhicule visé par la classe de permis de conduire 4 . . . . .	102
Ambulances . . . . .	103
Inspection avant le départ . . . . .	104
À l'extérieur du véhicule . . . . .	105
Dans la cabine et démarrage du moteur . . . . .	107
Principes de conduite préventive . . . . .	108
Conduire un taxi . . . . .	109
Inspection avant le départ . . . . .	110
À l'extérieur du véhicule . . . . .	111
À l'intérieur du véhicule et démarrage du moteur . . . . .	113
Signalement des défauts ou des incidents . . . . .	114
Faire le plein . . . . .	114
Ceinture de sécurité . . . . .	114
Voie réservée . . . . .	115

## **CHAPITRE 7**

### **Transport des matières dangereuses**

Transport des matières dangereuses . . . . .	118
Matières dangereuses : définition . . . . .	118
Classe 1 . . . . .	118
Classe 2 . . . . .	119

Classe 3 . . . . .	120
Classe 4 . . . . .	120
Classe 5 . . . . .	121
Classe 6 . . . . .	122
Classe 7 . . . . .	122
Classe 8 . . . . .	123
Classe 9 . . . . .	123
Autres plaques . . . . .	124
Incidents dangereux . . . . .	124
Documents . . . . .	124
Indications de danger . . . . .	125

## **CHAPITRE 8**

### **Transporter des personnes handicapées**

Transporter des personnes handicapées . . . . .	128
Règles générales de communication . . . . .	128
Règles de conduite générales . . . . .	129
Règles générales pour aider une personne en fauteuil roulant . . . . .	129

## **CHAPITRE 9**

### **Passages à niveau, incendie et extincteurs, plein d'un véhicule**

Passages à niveau, incendie et extincteurs, plein d'un véhicule . . . . .	132
Passages à niveau . . . . .	132
Autres considérations . . . . .	133
Ce que dit la loi . . . . .	135
Incendies et extincteurs . . . . .	136
Faire le plein d'un véhicule . . . . .	138
Essence ou diesel . . . . .	138
Propane . . . . .	138

## **CHAPITRE 10**

### **Pour un parc de véhicules écologique**

L'efficacité énergétique, une priorité grandissante . . . . .	142
Faire des choix intelligents . . . . .	142
Prendre soin de votre véhicule . . . . .	144
Bonnes pratiques de conduite . . . . .	145
Suivre l'état des routes . . . . .	147
Conduite préventive . . . . .	147





## Introduction

La conduite commerciale, c'est bien plus qu'une autorisation à conduire un véhicule de type différent. Elle vient avec la fierté pour ce métier et la reconnaissance à titre de conducteur professionnel.

Le présent manuel est disponible dans tous les bureaux d'immatriculation et des permis de conduire. Il est un supplément au *Manuel de l'automobiliste – Véhicules de promenade*, qui présente le Code de la route et s'applique à tous les usagers de la route.

Comme conducteur professionnel, vous vous devez de vous assurer de votre aptitude physique et mentale à conduire, de suivre le Code de la route, ainsi que de maintenir en état votre véhicule et de veiller à son entretien.

Conduisez toujours de façon préventive. Les mots d'ordre sont patience et tolérance envers les autres conducteurs. Plus on anticipe et on évite les situations dangereuses, moins on risque d'être impliqué dans un accident. Car toute personne impliquée dans un accident peut perdre des revenus, son emploi, la santé et même la vie.

**La sécurité routière, c'est l'affaire de tous.**

# Introduction



Le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest offre quatre guides à l'intention des conducteurs.

**1. Manuel du conducteur**

Renseignements de base pour tous les conducteurs

**2. Manuel du conducteur professionnel**

Renseignements complémentaires pour la conduite de véhicules commerciaux. Doit être utilisé en conjonction avec le Manuel du conducteur par toute personne apprenant à conduire un camion, une semi-remorque, une ambulance, un taxi ou un autobus.

**3. Manuel du motocycliste**

Renseignements complémentaires sur la conduite sécuritaire des motocyclettes et des cyclomoteurs. Doit être utilisé en conjonction avec le Manuel du conducteur par toute personne apprenant à conduire une motocyclette, un cyclomoteur ou un vélo électrique.

**4. Manuel sur les systèmes de freinage pneumatique**

Renseignements sur le système de freinage pneumatique et ses composantes.

Ces quatre manuels couvrent toutes les classes de permis aux Territoires du Nord-Ouest (TNO). Vous y trouverez les renseignements requis pour obtenir un permis de conduire aux TNO. Il demeure recommandé de s'inscrire à une école de conduite professionnelle pour perfectionner ses connaissances et habiletés.

Le présent manuel doit être vu comme un guide – il n'a pas force de loi. La législation entourant la conduite de véhicules se trouve dans la *Loi sur les véhicules automobiles* et ses règlements connexes, que vous pouvez consulter à l'adresse [www.justice.gov.nt.ca/fr/](http://www.justice.gov.nt.ca/fr/).

En outre, en vertu de la *Loi sur les véhicules automobiles*, les municipalités ont pouvoir de réglementation sur les limites de vitesse, les zones scolaires, les zones de terrain de jeu et le stationnement. Le conducteur doit respecter ces règlements municipaux.

Lisez le présent manuel attentivement, et conduisez prudemment!

Pour en savoir plus, communiquez avec la Division de la conformité et des permis :

Division de la conformité et des permis

Ministère de l'Infrastructure

Gouvernement des Territoires du Nord-Ouest

Tél. : 867-767-9088

Télec. : 867-873-0120

[www.gov.nt.ca/ServicesConducteurs](http://www.gov.nt.ca/ServicesConducteurs)

Mise à jour : Janvier 2023



# 1

## **Chapitre 1** Exigences applicables au permis de conduire commercial

# 1

## Exigences applicables au permis de conduire commercial

*Le Manuel de l'automobiliste – Véhicules de promenade* décrit les classes de permis de conduire des Territoires du Nord-Ouest et les véhicules concernés. On peut s'en procurer un exemplaire dans les bureaux d'immatriculation et des permis de conduire. Pour trouver un agent aux permis, rapportez-vous à la section « Permis, licences et immatriculation » des pages bleues du bottin téléphonique ou consultez notre site Web au [www.dot.gov.nt.ca/fr/](http://www.dot.gov.nt.ca/fr/).

### Surclassement de permis

La section qui suit concerne le surclassement de permis aux classes commerciales.

### Guide d'étude

Voici les chapitres d'étude recommandés pour passer les examens de connaissances et de conduite pratique des différentes classes de permis.

#### Classe 1

- Lire et étudier les chapitres 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 et 9.

#### Classe 2

- Lire et étudier les chapitres 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8 et 9.

#### Classe 3

- Lire et étudier les chapitres 1, 2, 5, 6, 7, 8 et 9.

#### Classe 4

- Lire et étudier les chapitres 1, 2, 4, 6, 8 et 9.

### Généralités concernant les classes 1, 2, 3 et 4

- Âge minimum (permis) : 18 ans. Pour apprendre à conduire un véhicule de catégorie commerciale, il faut minimalement avoir un permis de classe 5. Détenir un permis probatoire dans le programme de permis de conduire par étapes n'est pas suffisant pour faire une demande de permis commercial.

- Il n'est pas nécessaire d'avoir l'autorisation de conduire des véhicules équipés de freins pneumatiques pour apprendre à les conduire.
- Avant toute chose, vous devez passer un examen médical, lequel est également un préalable au surclassement à la classe 1, 2, 3 ou 4.
  - Le rapport médical produit par un médecin est un préalable à la demande initiale de permis et exigé :
    - tous les 5 ans par la suite, jusqu'à l'âge de 45 ans;
    - tous les 3 ans, de 45 à 65 ans;
    - tous les 3 ans après l'âge de 65 ans.
  - La Division de la conformité et des permis peut aussi exiger un examen médical à tout âge pour déterminer la capacité physique à conduire un véhicule motorisé. Le médecin fixe les modalités du permis (durée). Cette disposition s'applique à tout détenteur de permis.
- Il y a des frais à régler pour l'examen théorique par écrit, l'examen pratique et le surclassement. Pour connaître la grille tarifaire à jour, communiquez avec un bureau de l'immatriculation et des permis de conduire, ou demandez à l'examineur.
- Il est illégal de conduire un véhicule sans avoir la bonne classe de permis, et il est aussi illégal de laisser une autre personne qui n'a pas la classe de permis requise conduire son véhicule.
- Il faut présenter le reçu de l'examen pratique à l'examineur. La plupart des bureaux d'immatriculation et des permis de conduire offrent la prise de rendez-vous et la délivrance de reçus.

### Examen théorique

Pour obtenir un permis de conduire d'une catégorie supérieure, il faut réussir l'examen théorique de la classe en question. Les questions du test se basent sur le contenu du présent manuel ainsi que sur celui du *Manuel de l'automobiliste – Véhicules de promenade*.

### Examen de la vue

Il faut réussir un examen de la vue avant de surclasser son permis de conduire des TNO. Si votre vision n'atteint pas les normes minimales, on vous recommandera à un spécialiste de la vue. Si vous portez des lentilles correctives, apportez-les pour l'examen de la vue.

# 1

## Examen pratique

Dans le cas d'une demande de permis commercial de classe 1, 2, 3 ou 4, il faut passer l'examen pratique et réaliser une inspection au préalable. Voici ce qu'il faut faire devant l'examineur :

- réaliser l'inspection du véhicule avant l'examen pratique;
- expliquer et suivre correctement la procédure pour atteler et dételer des véhicules visés par la classe 1;
- réaliser l'inspection dans la cabine du système de freinage pneumatique si le véhicule en est équipé.

Dans cet examen, il vous faut pointer les éléments que vous inspectez et décrire à l'examineur ce que vous regardez. Par exemple, on peut dire : « Je vérifie que le clignotant gauche fonctionne bien, qu'il est solidement fixé et que la lentille est propre et ne présente pas d'égratignures. »

Le présent guide mentionne les inspections à réaliser sur les différents types de véhicules. Prenez connaissance de l'inspection appropriée pour la classe de permis souhaitée et exercez-vous à la réaliser. Les procédures contenues dans les pages qui suivent sont de simples directives à suivre lors d'un examen pratique. Selon le véhicule, il peut être nécessaire de vérifier d'autres éléments lors de l'inspection.

Une plage de temps limitée est accordée pour l'inspection du véhicule et l'examen pratique.

Vous devrez réaliser l'inspection préalable dans les délais décrits ci-dessous, sans quoi vous serez disqualifié et devrez vous exercer davantage.

Classe 1 seulement – 25 minutes

Classe 1 et freins – 40 minutes

Classe 2 seulement – 20 minutes

Classe 2 et freins – 30 minutes

Classe 2 et autobus scolaire – 30 minutes

Classe 3 seulement – 20 minutes

Classe 3 et freins – 30 minutes

Classe 4 seulement – 15 minutes

Si vous ne réalisez pas correctement l'inspection préalable ou si votre véhicule ne respecte pas les exigences, l'examen pratique ne pourra pas avoir lieu.

Un détenteur d'un permis d'apprenti ou probatoire ne peut pas passer un examen pratique pour une classe de permis supérieure à 5.

**Remarque :** Un véhicule qui porte l'indication de transport de matières dangereuses ne peut pas servir à un examen pratique.

### **Permis : renouvellement et changements**

Vous recevrez un avis de renouvellement 45 jours avant l'expiration de votre permis. Vous devrez le renouveler avant son expiration. **C'est votre responsabilité de le renouveler à temps.**

Pour changer les coordonnées paraissant sur le permis, rendez-vous à un bureau de l'immatriculation et des permis de conduire. La loi exige que vous informiez immédiatement la Division de la conformité et des permis de tout changement de nom ou d'adresse. Assurez-vous d'avoir avec vous vos preuves d'identité pour toute demande de changement, de remplacement ou de renouvellement.

# 1

## Tableau des exigences – Classes 1, 2, 3 et 4

Classe de permis	Classe requise pour l'apprentissage	Âge minimum pour le permis	Accompagnement par un instructeur	Années minimales d'expérience de l'accompagnateur**	Classe requise pour l'accompagnateur	Âge minimum pour l'examen pratique
1	2, 3, 4, 5 ou 5P*	18	Oui	3	1	18 + permis permanent*
2	3, 4, 5 ou 5P*	18	Oui	3	1 ou 2	18 + permis permanent*
3	4, 5 ou 5P*	18	Oui	3	1, 2 ou 3	18 + permis permanent*
4	3, 5 ou 5P*	18	Oui	3	1, 2, 3 ou 4	18 + permis permanent*

\* Les détenteurs de permis d'apprentis ou probatoires sont exclus.

\*\* Nombre d'années d'expérience de l'accompagnateur dans la classe de permis pour l'obtention duquel il enseigne.

## Définitions

### Ambulance

Véhicule d'urgence conçu pour transporter des personnes blessées et muni d'équipement de secours ou de premiers soins.

### Autobus

Véhicule motorisé dont le maximum de places assises a été fixé par le fabricant, mais est de plus de 10 personnes, conducteur compris.

### Autobus scolaire

Véhicule motorisé servant au transport des élèves entre l'école et la maison ou tout autre lieu approuvé par l'autorité responsable de l'école dans l'un ou l'autre des cas suivants :

- l'autorité responsable de l'école possède ou exploite le véhicule;
- le véhicule est exploité en vertu d'un contrat avec l'autorité responsable



de l'école.

### **Essieu**

Axe doté d'au moins une roue qui tourne à chaque extrémité.

### **Freins hydrauliques à commande pneumatique (combinaison de freins de base pneumatiques et hydrauliques)**

Dans un système de freinage hydraulique à commande pneumatique, certains essieux du véhicule sont munis de freins de base actionnés à l'air et d'autres, de freins de base hydrauliques. Exige d'avoir un permis de conduire de classe 1 ou portant la lettre « Q ».

### **Freins hydrauliques actionnés à l'air (freins de base tous hydrauliques, mais commande pneumatique)**

Dans un système de freinage hydraulique, un compresseur d'air renforce le système hydraulique à tous les freins de base du véhicule. La lettre « Q » sur le permis n'est PAS requise pour ce système de freinage.

**Remarque :** Il faut absolument détenir un permis de conduire autorisant la conduite d'un véhicule à freins pneumatiques (air à tous les freins de base) pour conduire un tel véhicule.

### **Freins pneumatiques (air à tous les freins de base)**

Système de freinage pour véhicule actionné par la pression d'air obtenue d'un compresseur entraîné par le moteur. La pression est transmise à tous les freins de base du véhicule par une série de tuyaux, réservoirs et soupapes de commande. La conduite d'un véhicule à freins pneumatiques exige un permis de classe 1 ou portant la lettre « Q ».

### **Poids nominal brut du véhicule (PNBV)**

Poids total combiné du véhicule et de son chargement.

### **Lettre « Q » sur le permis**

La lettre « Q » est inscrite sur le permis de n'importe quelle classe de permis de conduire, à l'exception de la classe 6, lorsque la personne réussit l'examen théorique et pratique.

# 1

## Classe 1

Âge minimum (apprentissage) : 17 ans; âge minimum (permis) : 18 ans. Il n'est pas possible d'obtenir un permis de classe 1 sur la base d'un permis probatoire.

Le détenteur d'un permis de classe 1 peut conduire les véhicules suivants :

- Tout véhicule motorisé ou combinaison de véhicules autres qu'une motocyclette.
- Un véhicule visé par la classe 6, si le conducteur est en situation d'apprentissage.

Il faut fournir une combinaison de véhicule tracteur avec semi-remorque à trois essieux ou plus, équipé de freins pneumatiques, pour effectuer l'examen pratique. Il faut avoir l'autorisation de conduire des véhicules à freins pneumatiques (lettre « Q » sur le permis) ou avoir passé l'examen théorique sur les freins pneumatiques et être prêt à effectuer l'examen pratique pour ce type de véhicule. Si vous avez l'autorisation de conduire des véhicules à freins pneumatiques, vous êtes exempté(e) de l'examen théorique, mais vous devrez effectuer l'examen pratique sur un véhicule tracteur avec semi-remorque.

## Classe 2

Âge minimum (apprentissage) : 17 ans; âge minimum (permis) : 18 ans. Il n'est pas possible d'obtenir un permis de classe 2 sur la base d'un permis probatoire.

Le détenteur d'un permis de classe 2 peut conduire les véhicules suivants :

- Un autobus transportant des passagers (peu importe la capacité).
- Un véhicule ou toute combinaison de véhicules visés par les classes 3, 4 ou 5.
- Toute combinaison de véhicules non équipés de freins pneumatiques où le poids combiné des véhicules remorqués ne dépasse pas 4 500 kg.
- Tout véhicule visé par les classes 1 ou 6, si le conducteur est en situation d'apprentissage.

Il faut fournir un autobus pouvant accueillir plus de 24 passagers (excluant le conducteur) pour effectuer l'examen pratique. Pour conduire des véhicules à freins pneumatiques, il faut obtenir l'autorisation à cet effet (lettre « Q » sur le permis). Si le véhicule fourni pour l'examen pratique a des freins pneumatiques,

il faut être prêt à effectuer l'examen pratique pour ce type de véhicule. À moins d'avoir déjà l'autorisation, il faut préalablement avoir passé l'examen théorique pour les freins pneumatiques.

### Classe 3

Âge minimum (apprentissage) : 17 ans; âge minimum (permis) : 18 ans. Il n'est pas possible d'obtenir un permis de classe 3 sur la base d'un permis probatoire.

Le détenteur d'un permis de classe 3 peut conduire les véhicules suivants :

- Un véhicule à trois essieux ou plus.
- Toute combinaison de véhicules où le poids combiné des véhicules remorqués ne dépasse pas 4 500 kg.
- Toute combinaison de véhicules non équipés de freins pneumatiques où le poids combiné des véhicules remorqués ne dépasse pas 4 500 kg.
- Tout véhicule ou toute combinaison de véhicules visés par la classe 4.
- Tout véhicule ou toute combinaison de véhicules visés par la classe 5.
- Tout véhicule visé par les classes 1, 2 ou 6, si le conducteur est en situation d'apprentissage.

Il faut fournir un véhicule motorisé à trois essieux ou plus pour effectuer l'examen pratique. Pour conduire des véhicules à freins pneumatiques, il faut obtenir l'autorisation à cet effet (lettre « Q » sur le permis). Si le véhicule fourni pour l'examen pratique a des freins pneumatiques, il faut être prêt à effectuer l'examen pratique pour ce type de véhicule. À moins d'avoir déjà l'autorisation, il faut préalablement avoir passé l'examen théorique pour les freins pneumatiques.

### Classe 4

Âge minimum (apprentissage) : 17 ans; âge minimum (permis) : 18 ans. Il n'est pas possible d'obtenir un permis de classe 4 sur la base d'un permis probatoire.

Le détenteur d'un permis de classe 4 peut conduire les véhicules suivants :

- Un autobus pouvant accueillir jusqu'à 24 passagers.
- Un taxi.
- Une ambulance.

# 1

- Tout véhicule visé par la classe 5.
- Tout véhicule visé par la classe 1, 2, 3 ou 6, si le conducteur est en situation d'apprentissage.

Il faut fournir un véhicule visé par la classe 5 ou un autobus pouvant accueillir jusqu'à 24 passagers excluant le conducteur pour effectuer l'examen pratique. Pour conduire des véhicules à freins pneumatiques, il faut obtenir l'autorisation à cet effet (lettre « Q » sur le permis). Si le véhicule fourni pour l'examen pratique a des freins pneumatiques, il faut être prêt à effectuer l'examen pratique pour ce type de véhicule. À moins d'avoir déjà l'autorisation, il préalablement faut avoir passé l'examen théorique pour les freins pneumatiques.

# 2

## **Chapitre 2**

**Le conducteur professionnel  
de véhicules  
(classes 1 à 4)**

# 2

## Le conducteur professionnel de véhicules (classes 1 à 4)

### Limites de taille et de poids des véhicules commerciaux

Les véhicules commerciaux ne doivent pas dépasser les dimensions suivantes :

- 2,6 mètres de largeur. Si la largeur dépasse 2,05 mètres, le véhicule doit être équipé de feux de gabarit, ambre à l'avant et rouges à l'arrière.
- 4,2 mètres de hauteur à partir du sol.
- 12,5 mètres de longueur pour un porteur isolé.
- 6,2 mètres d'empattement pour un porteur-remorqueur.
- 21 mètres de longueur totale pour un camion-remorque classique.
- 25 mètres de longueur totale pour un tracteur semi-remorque.
- 31 mètres de longueur totale pour un train routier double (il faut alors détenir le permis pour train allongé).
- 25 mètres de longueur totale pour les combinaisons de véhicules incluant les trains de types A, B et C.

Aucun véhicule ou combinaison de véhicules dont le poids brut ou la charge par pneu, par essieu ou par groupe d'essieux excéderait le poids permis au titre du *Règlement sur les véhicules de grande dimension* ne pourra circuler sur la route si son conducteur ne détient le permis associé.

L'exploitation d'équipement spécialisé, surdimensionné ou en surcharge exige un permis spécial, devant être obtenu au préalable. Ce permis précisera les conditions suivantes :

- les routes sur lesquelles on peut circuler;
- les jours et les heures où on peut circuler;
- le type d'équipement à utiliser;
- tout ce qui est nécessaire pour prévenir la détérioration des routes et assurer la sécurité.

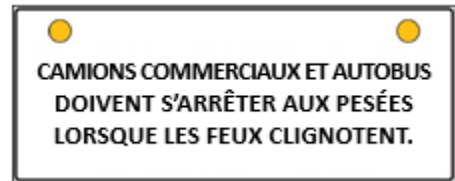
Pour obtenir de plus amples renseignements, communiquez avec le personnel de la pesée située près de votre point d'entrée. Les pesées se trouvent à Enterprise, Fort Liard et Inuvik.

Si le chargement dépasse de plus de 1,5 mètre derrière le véhicule, il faut :



- de jour, attacher un fanion rouge d'au moins 30 centimètres carrés au bout du chargement qui dépasse;
- de nuit, fixer plutôt un feu rouge au bout du chargement.

Le conducteur d'un véhicule commercial dont le poids nominal brut dépasse 4 500 kilogrammes doit s'arrêter à une pesée si un panneau ou des feux de signalisation l'indiquent.



## Inspection des véhicules

L'inspection d'un véhicule permet de détecter les systèmes et les pièces qui :

- ne fonctionnent pas correctement;
- ne fonctionnent plus;
- sont incomplets ou incomplètes.

Voici les principales raisons qui justifient les inspections avant départ et en route :

- La sécurité prime. L'inspection permet de prévenir les défaillances ou les troubles mécaniques susceptibles de causer des collisions ou des retards;
- L'omission des inspections ou la négligence dans leur conduite peut coûter très cher. La rigueur dans les inspections permet de repérer les petits problèmes avant qu'ils ne dégénèrent, ce qui réduit les coûts d'entretien;
- Rappel : Même si l'entretien du camion relève du personnel d'atelier, une fois le véhicule sur la route, son conducteur doit en répondre. Étant donné que les réparations nécessaires ont été notées lors de l'inspection avant départ, le conducteur est responsable de l'état du véhicule jusqu'à ce que ces réparations soient effectuées.

## Inspections réglementaires (conformité)

Des lois fédérales et territoriales encadrent les inspections obligatoires. La partie 1 (Exigences générales) de la norme 13 du Code canadien de sécurité (CCS), Ronde de sécurité, va comme suit :

# 2






## **(4) Inspections requises (lorsqu'en service)**

- a) *Les camions, tracteurs et remorques doivent être vérifiés aux 24 heures conformément à la grille de vérification 1.*
- b) *Les autobus et toute remorque y étant attachée doivent être vérifiés aux 24 heures conformément à la grille 2 ou, dans le cas des autocars équipés de freins pneumatiques, d'une suspension pneumatique et de régleurs de jeu automatiques de freins, conformément à la grille 3 aux 24 heures et au moins aux 30 jours ou 12 000 kilomètres (à la première de ces éventualités) conformément :*
  - i. *à la grille 4, ou*
  - ii. *à un programme d'entretien équivalent qu'aura approuvé l'administration et qui soit conforme aux exigences de la grille 4.*

Partout aux TNO, on trouve des inspecteurs qui s'occupent des vérifications de véhicules commerciaux. Ils peuvent retirer du service les véhicules qui ne respectent pas les exigences jusqu'à l'achèvement des réparations prescrites. Ils peuvent en plus imposer des amendes aux transporteurs concernés.

On peut consulter la partie 2 (Grilles de vérification) de la norme 13 du CCS, *Ronde de sécurité* sur le site Web du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) au <https://www.ccmata.ca/fr/>.

Le tableau suivant est tiré des grilles de vérification 1 à 3 de la partie 2 et chaque type de véhicule, regroupant ses éléments spécifiques, est désigné par un code de couleur particulier. On peut consulter chaque grille, complète et à jour, sur le site Web mentionné plus haut.

 Autocar/autobus	 Camion, tracteur, remorque
 Camion, tracteur et remorque/autobus	
 Autocar	 Autobus

<b>Défectuosités</b>	<b>Défectuosités majeures</b>
<b>1. Dispositifs d'accessibilité</b>	
<p>Il est interdit d'utiliser le dispositif d'accessibilité si :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'alarme ne se déclenche pas.</li> <li>• L'équipement fait défaut.</li> <li>• Le système de verrouillage fait défaut.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le véhicule ne revient pas à sa position normale après utilisation du système d'agenouillement.</li> <li>• Le palan, la rampe ou tout autre dispositif de chargement des passagers ne se rétracte plus.</li> </ul>
<b>2. Système de freins pneumatiques</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• On entend une fuite d'air.</li> <li>• La pression pneumatique augmente trop lentement.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La course de la tige de poussée de n'importe quel frein dépasse la limite de réglage.</li> <li>• Le taux de fuite d'air dépasse la limite prescrite.</li> <li>• La valve de protection du véhicule tracteur n'est pas fonctionnelle.</li> <li>• L'avertisseur de basse pression s'active ou cesse de fonctionner.</li> <li>• Le frein de service, de stationnement ou d'urgence ne fonctionne pas.</li> </ul>
<b>3. Cabine</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• La portière de l'habitacle ne s'ouvre pas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'une des portières ne se referme pas de façon sécuritaire.</li> </ul>
<b>4. Arrimage de la cargaison</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• La cargaison n'est pas recouverte de façon sécuritaire ou appropriée.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La cargaison est mal arrimée.</li> <li>• Le dispositif d'arrimage ou de recouvrement de la cargaison est absent, défectueux, endommagé ou détérioré.</li> </ul>

# 2

<b>5. Attelage</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>• L'attelage ou la fixation est lâche ou manque.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• L'attelage est mal fixé ou son mouvement dépasse la limite établie.</li><li>• Le mécanisme d'attelage ou de fixation est endommagé ou refuse de se verrouiller.</li><li>• La chaîne ou le câble de sécurité est défectueux, inapproprié ou absent.</li></ul>
<b>6. Transport de marchandises dangereuses</b>	
	<ul style="list-style-type: none"><li>• Le véhicule ne répond pas aux exigences relatives au transport de marchandises dangereuses.</li></ul>
<b>7. Portières et sorties de secours</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>• La porte et les trappes ou issues de secours ne s'ouvrent et ne se ferment pas correctement.</li><li>• L'alarme ne fonctionne pas.</li></ul>	<i>(Le véhicule ne peut prendre de passagers.)</i> <ul style="list-style-type: none"><li>• La sortie de secours obligatoire ne fonctionne pas comme prévu.</li></ul>
<b>8. Commandes de conduite</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>• L'accélérateur, l'embrayage, les cadrans, les indicateurs audibles et visuels ou les instruments de bord ne fonctionnent pas correctement.</li></ul>	<i>(Le véhicule ne peut prendre de passagers.)</i> <ul style="list-style-type: none"><li>• La pédale d'accélérateur colle et le moteur ne revient pas au ralenti.</li></ul>
<b>9. Siège du conducteur</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>• Le siège est endommagé ou ne reste pas en position.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• La ceinture de sécurité ou la sangle d'ancrage est mal fixée, absente ou défectueuse.</li></ul>
<b>10. Système de freins électriques</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>• Le câblage ou le raccord électrique est lâche ou mal fixé.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Le système de rupture de freinage n'est pas fonctionnel.</li><li>• Le frein ne fonctionne pas.</li></ul>
<b>11. Équipement d'urgence et dispositifs de sécurité</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>• De l'équipement d'urgence manque, est endommagé ou est défectueux.</li></ul>	
<b>12. Système d'échappement</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>• Il y a fuite des gaz d'échappement.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Une fuite fait en sorte que les gaz d'échappement s'infiltrent dans l'habitacle.</li></ul>

<b>13. Carrosserie</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Certaines composantes de caisse sont mal fixées ou manquantes.</li> <li>• La porte de compartiment est mal fixée ou manquante.</li> </ul>	
<b>14. Carrosserie et châssis</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Certaines composantes de caisse sont mal fixées ou manquantes.</li> <li>• La porte de compartiment est mal fixée ou manquante.</li> <li>• Le châssis ou la caisse est endommagé(e).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un ou des éléments de châssis sont visiblement déplacés, fissurés, effondrés ou affaissés.</li> </ul>
<b>15. Châssis et caisse cargo</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le châssis ou la caisse cargo est endommagé(e).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un ou des éléments de châssis sont visiblement déplacés, fissurés, effondrés ou affaissés.</li> </ul>
<b>16. Système d'alimentation en carburant</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le réservoir de carburant n'a pas de capuchon.</li> <li>• Le réservoir de carburant est mal fixé au véhicule.</li> <li>• Le carburant fuit goutte à goutte.</li> </ul>
<b>17. Généralités</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Certains dommages ou défaillances perceptibles graves peuvent nuire au bon fonctionnement du véhicule.</li> </ul>
<b>18. Rétroviseurs et vitrage</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le vitrage ou les rétroviseurs n'offrent pas la visibilité requise au conducteur parce que fissurés, cassés, endommagés, manquants ou mal ajustés.</li> <li>• Leur fixation à la carrosserie est brisée ou endommagée.</li> </ul>	<p><i>(Le véhicule ne peut prendre de passagers.)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La vue du conducteur est obstruée dans la section que balaient les essuie-glaces.</li> </ul>
<b>19. Chauffage et dégivrage</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les commandes ou le système ne fonctionnent pas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le dégivreur ne dégage plus le champ de vision.</li> </ul>

# 2

<b>20. Klaxon</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>Le véhicule n'a pas de klaxon ou ce dernier ne fonctionne pas.</li></ul>	
<b>21. Système de freins hydrauliques</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>Le niveau de fluide hydraulique de freins se situe en deçà du niveau minimum recommandé.</li><li>Le frein de stationnement ne fonctionne pas.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Les freins assistés ou les servofreins ne fonctionnent pas.</li><li>Il y a une fuite du liquide de frein.</li><li>La pédale de frein manque d'efficacité ou réserve.</li><li>Le dispositif d'avertissement s'est déclenché (autre que la fonction ABS).</li><li>Il reste moins du quart du liquide de frein dans le réservoir.</li></ul>
<b>22. Phares, feux et réflecteurs</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>L'éclairage intérieur obligatoire ne fonctionne pas comme prévu.</li><li>Un phare ou un feu requis ne fonctionne pas comme prévu</li><li>Un réflecteur requis manque, en tout ou en partie.</li><li>L'éclairage de sécurité ou d'accès des passagers ne fonctionne pas.</li></ul>	<p><i>Lorsque des phares sont requis :</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>Les deux feux de croisement sont en panne.</li><li>Les deux feux arrière sont en panne.</li></ul> <p><i>En tout temps :</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>Un feu de changement de direction arrière est en panne.</li><li>Les deux feux de freinage sont en panne.</li></ul>
<b>23. Habitacle</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>La protection d'un poteau est endommagée.</li><li>Les marches ou le plancher sont endommagés.</li><li>Le porte-bagages ou le compartiment à bagages supérieur est mal fixé ou endommagé.</li><li>L'équipement requis pour retenir les passagers ou les fauteuils roulants est défectueux ou absent.</li><li>Un ou des sièges sont mal fixés.</li></ul>	<p><i>Lorsque la place est occupée :</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>L'équipement requis pour retenir les passagers ou les fauteuils roulants est défectueux ou absent.</li><li>Le siège est mal fixé.</li></ul>
<b>24. Direction</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>Le jeu du volant est plus important qu'à l'accoutumée.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Le volant est mal fixé ou ne répond pas normalement.</li><li>Le jeu du volant dépasse la limite prescrite.</li></ul>



<b>25. Suspension</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Il y a une fuite d'air dans la suspension pneumatique.</li> <li>• La lame de ressort est cassée.</li> <li>• La fixation de la suspension est lâche, manquante ou cassée.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le coussin gonflable est endommagé ou dégonflé.</li> <li>• La lame maîtresse de ressort est craquée ou cassée ou plus d'une lame de ressort est cassée.</li> <li>• Une partie de la lame de ressort ou de la suspension manque, est décalée ou est en contact avec une autre composante du véhicule.</li> <li>• Le coussin gonflable est endommagé ou dégonflé.</li> <li>• La bride de fixation desserrée.</li> </ul>
<b>26. Pneus</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• La bande de roulement ou le flanc est endommagé.</li> <li>• Il y a une fuite d'air.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un pneu est à plat.</li> <li>• La profondeur de sculpture est inférieure à la limite d'usure.</li> <li>• Un pneu touche à un autre ou entre en contact avec une composante autre que le garde-boue.</li> <li>• L'un des pneus porte la mention « Not for Highway Use ».</li> <li>• L'armature est à découvert dans la bande de roulement ou sur le flanc.</li> </ul>
<b>27. Roues, moyeux et pièces de fixation</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le niveau de lubrifiant d'un moyeu est sous le seuil minimal (lorsque visible par un orifice d'inspection).</li> <li>• Il y a une fuite dans le joint d'étanchéité d'une roue.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La fixation de la roue est desserrée, absente ou inefficace.</li> <li>• La roue, la jante ou la pièce de fixation est endommagée, fissurée ou cassée.</li> <li>• Une roue, un moyeu ou un roulement semble sur le point de se briser.</li> </ul>
<b>28. Essuie-glace et lave-glace</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• La commande ou le système ne fonctionne pas bien.</li> <li>• La lame est endommagée, manquante ou ne nettoie pas adéquatement le champ de vision du conducteur.</li> </ul>	<p><i>Lorsque nécessaire en raison des conditions météo :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'essuie-glace du côté du conducteur ou le lave-glace ne nettoient pas adéquatement le champ de vision du conducteur.</li> </ul>

# 2

## Sécurité des cargaisons

On doit absolument arrimer toute cargaison transportée par un véhicule commercial selon les exigences de la norme 10 du *Code canadien de sécurité*, adoptée par les Territoires du Nord-Ouest aux termes de la *Loi sur les véhicules motorisés*. Les nouvelles règles sont entrées en vigueur le 15 juillet 2005 et exigent que l'industrie du camionnage obéisse à des normes précises sur l'arrimage des cargaisons commerciales.

*Un transporteur ne doit pas autoriser un conducteur à exploiter un véhicule commercial si la cargaison transportée dans ou sur ce véhicule n'est pas confinée, immobilisée ou arrimée en conformité avec la présente norme, dans la mesure où elle s'applique à ce type de véhicule commercial.*

*Un conducteur ne doit pas exploiter un véhicule commercial si la cargaison transportée sur ou dans ce véhicule n'est pas confinée, immobilisée ou arrimée en conformité avec la présente norme, dans la mesure où elle s'applique à ce type de véhicule commercial.*

*Le conducteur ou le transporteur doivent garantir que toute cargaison transportée dans ou sur un véhicule commercial est confinée, immobilisée ou arrimée de manière qu'elle ne puisse :*

- a) couler, se déverser, être emportée par le vent, tomber, se renverser ou autrement se détacher du véhicule, ou*
- b) se déplacer dans ou sur le véhicule de manière à en compromettre la stabilité ou la manœuvrabilité.*

Le conducteur qui négligerait d'arrimer correctement sa cargaison s'expose à des amendes et à des pénalités.

On peut consulter le *North American Cargo Securement Standard Model Regulation* (règlement modèle sur la Norme nord-américaine d'arrimage des cargaisons) au [www.ccmta.ca](http://www.ccmta.ca).

## Distance de freinage

Le rôle du système de freinage consiste à ralentir la vitesse d'un véhicule en mouvement. Les véhicules commerciaux lourds ont besoin de plus de temps et de distance pour s'arrêter que les plus légers.

Les quatre facteurs suivants jouent sur la distance nécessaire pour arrêter un véhicule commercial.

1. **État des freins.** Tous les freins du véhicule doivent se partager le travail à parts égales. Si l'un d'entre eux n'est pas correctement aligné ou entretenu, les autres freins devront créer plus de friction. Le véhicule mettra donc plus de temps à s'arrêter.
2. **Adhérence.** Il s'agit de la friction entre la surface de la route et la partie du pneu qui est en contact avec cette surface. L'adhérence est le facteur qui détermine le contrôle qu'a le conducteur sur son véhicule. Le degré d'adhérence d'un véhicule dépend des éléments suivants :
  - l'état de la route;
  - la portion des pneus en contact avec la surface de la route;
  - l'état et le gonflement des pneus;
  - le poids nominal brut du véhicule (PNBV) [véhicule et cargaison].

Plus l'adhérence du véhicule est grande, plus son conducteur pourra l'arrêter rapidement et sur une courte distance. L'adhérence maximale survient juste avant que les roues se bloquent; l'adhérence est moindre en cas de dérapage des roues.

3. **Poids (PNBV).** Un véhicule lourd, même s'il possède une meilleure adhérence, a besoin de plus de temps et de distance pour s'arrêter. Lorsqu'on double son poids, on doit doubler la force et la distance nécessaires (environ) pour immobiliser le véhicule (figure 1).
4. **Vitesse.** Plus la vitesse du véhicule est grande, plus le temps et la distance nécessaires pour l'immobiliser augmentent. La figure 2 montre que, lorsqu'on double la vitesse du véhicule, il faut quadrupler la force de freinage. La

# 2

figure 3 montre que, lorsqu'on double à la fois le poids et la vitesse du véhicule, on devra appliquer huit fois plus de force pour l'arrêter.

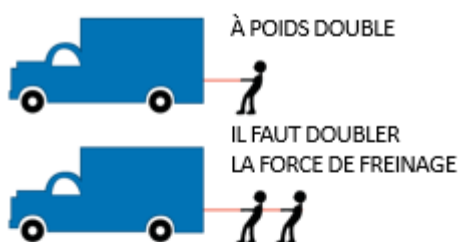


Figure 1

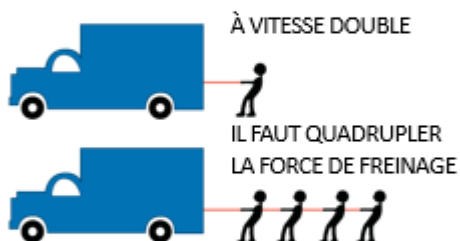


Figure 2

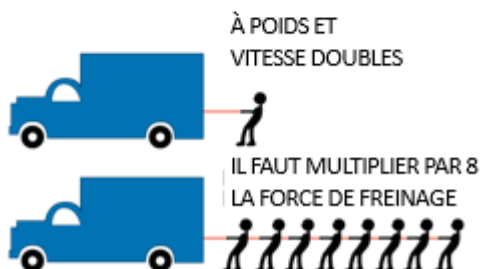


Figure 3

De nos jours, on équipe les nouveaux véhicules avec un système primaire et un système secondaire de freinage. Ils disposent donc de deux circuits complètement séparés, le second prenant la relève en cas de défaillance du premier.

## Distance d'arrêt

La distance nécessaire pour immobiliser un véhicule se mesure à partir du moment où le conducteur constate le besoin d'appliquer les freins jusqu'à l'arrêt complet. Quatre facteurs déterminent le temps nécessaire à cette manœuvre.

1. Le temps de perception est le temps que le conducteur prend pour se rendre compte qu'il doit s'arrêter. Il est, en moyenne, de trois quarts de seconde et peut augmenter si la personne est distraite ou se sent mal physiquement ou mentalement.

La distance de perception correspond à la distance parcourue par le véhicule pendant ce temps.

2. Le temps de réaction du conducteur correspond au temps écoulé entre le moment où il décide de s'arrêter et le moment où il applique les freins. Le temps de réaction moyen est de trois quarts de seconde. Le conducteur réagira plus lentement :
  - s'il est fatigué; ou
  - s'il a bu de l'alcool ou a consommé des drogues.

La distance de réaction correspond à la distance parcourue par le véhicule pendant ce temps.

3. Le **temps de décalage** correspond au temps nécessaire au système de freinage pneumatique pour réagir à la pression appliquée sur la pédale par le conducteur. Les freins pneumatiques ne réagissent pas immédiatement parce que l'air comprimé doit d'abord circuler dans tout le système pour les déclencher.

La distance de décalage correspond à la distance parcourue par le véhicule pendant ce temps.

4. Le **temps de freinage** correspond au temps nécessaire pour immobiliser le véhicule après l'application des freins. Il dépend des facteurs suivants :
  - la force appliquée sur les freins;

# 2

- l'état des garnitures et des tambours de frein;
- l'adhérence des pneus à la surface de la route;
- le poids et la vitesse du véhicule.

La distance de freinage correspond à la distance parcourue par le véhicule pendant ce temps.

**La distance d'arrêt totale correspond à la somme des distances de perception, de réaction, de décalage et de freinage.**

## Généralités sur le freinage

Pour éviter de réduire l'efficacité du freinage en passant sur une flaque d'eau, appuyez légèrement sur la pédale de frein avant de traverser la flaque.

Quand vous appliquez les freins, exercez une pression uniforme sur la pédale et relâchez-la à mesure que le véhicule ralentit. Juste avant l'arrêt, lâchez les freins pour éviter un à-coup ou un rebond soudain. Appuyez ensuite à nouveau sur la pédale pour retenir la course du véhicule pendant qu'il s'arrête.

Dans les véhicules équipés de freins pneumatiques, évitez les freinages successifs (appuyer, puis relâcher à répétition), car cela abaisse inutilement la pression d'air. Si vous appliquez des freinages successifs dans une longue descente, la pression d'air risque d'être insuffisante pour que les freins fonctionnent bien.

Évitez de surutiliser les freins dans les descentes. Rétrogradez avant de passer le sommet de la montée pour éviter de manquer un rapport en descendant de l'autre côté. Gardez la transmission engagée pour vous servir du frein-moteur comme contrôle de vitesse dans les pentes raides.

Si l'indicateur de basse pression d'air clignote, arrêtez-vous en lieu sûr aussitôt que possible et faites remonter la pression avant de repartir.



- Avant de descendre une pente, testez les freins. Vérifiez la jauge de pression d'air, appliquez les freins et surveillez les pertes anormales de pression d'air. S'il y en a, évitez cette descente.
- Si vous surutilisez le robinet de freinage à main de la remorque, en particulier dans les pentes raides, les freins de celle-ci peuvent flancher. Il n'est pas recommandé d'utiliser seulement ce robinet de freinage, puisque cela use les freins de la remorque plus rapidement que ceux du camion-tracteur, ce qui déséquilibre le freinage entre le camion-tracteur et la remorque, et ce qui peut entraîner une mise en portefeuille.
- Assurez-vous toujours du bon ajustement des freins. S'ils sont mal ajustés, certains vont devoir travailler plus que les autres, ce qui peut entraîner le dérapage.
- Le conducteur ne doit pas tirer de remorque qui ne serait pas équipée de freins qu'il contrôle et dont le PNBV serait égal ou supérieur à 1 360 kg et égal ou supérieur à 50 % du PNBV du véhicule tracteur.

## Distance entre les véhicules

Rappelez-vous qu'à n'importe quelle vitesse, on doit respecter la règle des deux secondes de distance minimale par rapport aux autres véhicules à passagers.

Si on conduit un gros véhicule, ce temps passe à quatre secondes. Laissez le véhicule qui vous précède dépasser un objet fixe, comme un poteau de téléphone, et commencez à compter : un Mississippi, deux Mississippi, et ainsi de suite.

Si vous atteignez le point de repère avant d'avoir compté quatre Mississippi, vous suivez de trop près. Ralentissez pour augmenter la distance entre vous et le véhicule qui vous précède.

Les trains routiers doubles ou triples occupent plus d'espace que les autres véhicules commerciaux; non seulement sont-ils plus longs, mais ils ne peuvent pas tourner et s'arrêter aussi rapidement. Le créneau doit donc être plus grand.

# 2

Assurez-vous que votre véhicule aura assez d'espace avant de rejoindre la circulation ou de traverser une artère. Vérifiez que le chemin est libre avant de changer de voie.

Si la température, les conditions routières ou la circulation sont mauvaises, **doublez la distance entre vous et le véhicule qui vous précède.**

## Déportation

Sur un véhicule dont l'essieu arrière ne peut pivoter pendant un virage, l'arrière du véhicule suivra une trajectoire différente de celle imprimée à l'essieu directeur. On nomme ce comportement la déportation, et on en observe deux types.

1. La déportation à basse vitesse est commune lorsqu'on circule en ville. Pendant les virages à vitesse basse ou modérée, les roues arrière sont tirées vers l'intérieur de la trajectoire de l'essieu directeur. Plus l'empattement du véhicule est long ou plus le virage est serré, plus la déportation est importante.
2. À haute vitesse, la déportation découle de la force centrifuge (vers l'extérieur). On l'observe lorsqu'un véhicule roule vite et que ses roues arrière se retrouvent poussées vers l'extérieur de la trajectoire pendant un virage. Lorsque vous conduisez un gros véhicule, roulez à vitesse modérée en abordant les courbes sur la grand-route. Vous éviterez ainsi la déportation à haute vitesse et le danger qu'elle pose.

## Changement de rapport

Vous avez sûrement surtout conduit jusqu'ici des véhicules à transmission automatique. À titre de conducteur professionnel, vous devrez probablement conduire aussi des véhicules à transmission manuelle. Pour maîtriser la transmission manuelle des véhicules lourds, vous devrez vous instruire, vous former et vous donner suffisamment de temps pour vous exercer. Avant toute chose, vous devez comprendre la grille de changement de rapport et à quel moment passer au suivant. Vous devriez toujours vérifier les particularités du fonctionnement de chaque transmission dans le livret du constructeur.

## Technique de changement de rapport

Le double débrayage est un terme que vous devez connaître et un geste que vous devez comprendre et maîtriser. Cela est fondamental dans la mesure où les rapports de la majorité des transmissions manuelles installées sur les gros véhicules ne sont pas synchronisés.

### Double débrayage

Passer d'un rapport à un autre implique qu'on enfonce deux fois la pédale de débrayage, d'où le terme « double débrayage ». Maîtriser cette technique demande qu'on prenne le temps de s'y exercer. Pour accélérer un véhicule à transmission manuelle, il faut passer à un rapport supérieur ou à une vitesse supérieure. Pour ralentir, il faut passer à un rapport inférieur, c'est-à-dire rétrograder. Ce sont deux techniques différentes.

#### Pour passer au rapport supérieur :

1. Lâchez l'accélérateur. Enfoncez la pédale de débrayage et passez en même temps au point mort.
2. Lâchez la pédale de débrayage.
3. Laissez le moteur et les engrenages ralentir jusqu'au régime nécessaire pour passer au rapport supérieur suivant.
4. Enfoncez la pédale de débrayage et passez en même temps au rapport supérieur.
5. Lâchez la pédale de débrayage et enfoncez en même temps l'accélérateur.

#### Pour rétrograder :

1. Lâchez l'accélérateur. Enfoncez la pédale de débrayage et passez en même temps au point mort.
2. Lâchez la pédale de débrayage.
3. Enfoncez l'accélérateur pour amener la vitesse du moteur jusqu'au régime nécessaire pour le rapport inférieur.
4. Enfoncez la pédale de débrayage et passez en même temps au rapport inférieur.
5. Lâchez la pédale de débrayage tout en conservant une pression constante sur l'accélérateur.

# 2

Plusieurs conducteurs professionnels se sont habitués à changer de rapport sans débrayer. Certains prétendent même que l’embrayage ne sert qu’au départ ou à l’arrêt du véhicule. À l’évidence, ils n’ont jamais discuté avec les fabricants de transmissions, qui affirment que le double débrayage demeure la méthode appropriée. Les manufacturiers insistent : le double débrayage aligne les vitesses du moteur et de la transmission et réduit sensiblement les chocs subis par les composantes de l’arbre de transmission.

## Dépassement

Comme conducteur professionnel, la sécurité de tous doit être votre priorité. Les gros véhicules commerciaux circulent en général plus lentement que les voitures, particulièrement dans les montées. Si les véhicules s’accumulent derrière vous, gardez la droite pour leur permettre de vous dépasser sans danger. Si cela est impossible en raison des conditions routières, rangez-vous sur l’accotement dans un endroit sûr et laissez passer les véhicules qui vous suivent.

### Autres informations importantes pour les camionneurs

- Lorsque vous transportez des billes de bois, celles qui dépassent peuvent empiéter sur les autres voies de circulation lors des virages. Si possible, laissez passer les véhicules qui vous suivent avant de tourner.
- Si une défectuosité survient sur la route, stationnez le véhicule aussitôt que possible, dans un endroit sûr du côté droit de la route.
- Si la défectuosité survient sur la route, hors des limites d’une municipalité urbaine, entre le lever et le coucher du soleil (c’est-à-dire pendant le jour), activez les clignotants d’urgence. Placez les dispositifs d’avertissement approuvés (lampes ou fusées) sur la chaussée, en ligne avec le véhicule, à environ 60 mètres (200 pieds) à l’avant et à l’arrière.
- Si la défectuosité survient sur la route, hors des limites d’une municipalité urbaine, entre le coucher et le lever du soleil (pendant la nuit), où n’importe quand lorsqu’il ne fait pas assez clair pour qu’on voie bien les gens ou les véhicules sur cette route à 150 mètres de distance, activez les clignotants d’urgence. Placez les dispositifs d’avertissement approuvés (lampes ou fusées) à 60 mètres (environ 200 pieds) à l’avant et à l’arrière du véhicule.

- Lorsque vous conduisez dans des zones urbaines (petites ou grandes villes), vous devez circuler seulement sur les routes réservées aux camions et aux véhicules transportant des marchandises dangereuses.
- Si vous conduisez un véhicule transportant des marchandises dangereuses, vous devez vous conformer aux lois fédérales et territoriales qui en encadrent la manutention, l'entreposage et le transport. Ces lois ont été promulguées pour protéger la population.

**Remarque :** Si votre camion ou votre véhicule transporte des marchandises vers d'autres provinces et territoires ou vers les États-Unis et que ce n'est pas habituel pour vous, vous devez communiquer avec les responsables du ministère des Transports et de la Voirie **de chaque province, territoire ou État** concernés avant de partir. Chaque administration possède ses propres lois. Votre trajet sera plus rapide et plus simple si vous obtenez d'abord tous les permis et documents nécessaires.

## Code canadien de sécurité

Le 1<sup>er</sup> avril 1989, chaque province et territoire du Canada a accepté un ensemble de normes de rendement et de sécurité pour les transporteurs routiers; le Code canadien de sécurité (CCS) est alors entré en vigueur. Les Territoires du Nord-Ouest ont ensuite intégré ces normes à la loi.

Aux TNO, cette loi s'applique aux véhicules suivants :

- les camions commerciaux et combinaisons de véhicules dont le poids nominal brut (PNBV) dépasse 4 500 kilogrammes;
- les autobus commerciaux conçus pour asseoir plus de 10 passagers, y compris le chauffeur.

**Remarque :** En dehors des TNO, les exigences de la législation concernant le CCS peuvent être différentes. Le transporteur et le conducteur doivent connaître les exigences de chaque administration dont ils traversent le territoire.

Tous les transporteurs qui possèdent un ou plusieurs de ces véhicules doivent être cotés au titre du CCS. Ils doivent aussi posséder le certificat d'aptitude à la sécurité de l'administration auprès de laquelle leurs véhicules sont enregistrés. Bien que la majeure partie de la législation concernée traite des responsabilités du transporteur, le conducteur joue aussi un rôle substantiel dans tous les aspects du transport.

# 2

## Plans de sécurité

Aux TNO, chaque transporteur devrait rédiger un plan de sécurité qui définit les politiques et procédures de l'entreprise. Il pourrait contenir les éléments suivants :

- l'exploitation du véhicule, y compris les limites de vitesse, la consommation de drogues ou d'alcool et la conduite préventive;
- le respect des lois;
- les qualifications du conducteur;
- la formation et l'évaluation des conducteurs de l'entreprise;
- la fourniture des documents exigés;
- la discipline du conducteur;
- le contenu du dossier de chaque conducteur;
- les instructions écrites sur l'usage de l'équipement de sécurité, comme les dispositifs d'avertissement routier.

Tous les conducteurs doivent connaître et suivre les politiques et procédures contenues dans le plan de sécurité de leur entreprise.

Chaque conducteur doit :

- avoir reçu la formation mentionnée dans le plan de sécurité de l'entreprise et savoir comment accomplir ses tâches de façon sûre et appropriée;
- garantir que le véhicule est exploité conformément aux politiques et procédures du propriétaire et dans le respect des lois;
- détenir toute la documentation remplie exigible au moment où elle est exigée, comme les connaissements et les documents sur les marchandises dangereuses;
- être médicalement apte à conduire et ne pas être fatigué ou sous l'influence de l'alcool ou de la drogue;
- être qualifié pour exploiter le véhicule et détenir les documents requis, comme un permis de conduire valide, le certificat d'immatriculation du véhicule, et le certificat de formation sur les marchandises dangereuses;
- rapporter toute infraction, condamnation et collision au transporteur.

## Plan d'entretien préventif

Aux TNO, les transporteurs réglementés doivent posséder et suivre un plan d'entretien préventif. Ce plan doit prévoir un programme d'entretien, d'inspections et de réparations continus des véhicules concernés, comme le précisent les règlements.

Chaque conducteur doit :

- accomplir les inspections exigées par le propriétaire;
- accomplir toutes les inspections requises par la loi, comme les vérifications avant départ;
- remplir tous les documents requis par le propriétaire et les lui remettre;
- garantir que le véhicule est inspecté, ou le rendre accessible pour l'inspection, comme le prévoit le plan d'entretien préventif;
- rapporter toute inspection subie sur la route et fournir les documents concernés au propriétaire;
- aviser le transporteur de toute défectuosité mécanique décelée pendant une inspection;
- éviter d'exploiter tout véhicule comportant une défectuosité qui menacerait sa sécurité ou celle de toute autre personne.

## Heures de service

La législation sur les heures de service vise à garantir la sécurité des conducteurs de véhicules commerciaux en veillant à ce qu'ils disposent de suffisamment de périodes de repos pour ne pas avoir à conduire quand ils sont fatigués.

Les heures de service et de repos des conducteurs sont régies à la fois par des lois fédérales et territoriales. La législation des Territoires du Nord-Ouest s'applique à un conducteur qui opère aux TNO. La législation fédérale s'applique le reste du temps.

Les deux groupes de règlements sont semblables. La législation fédérale contient cependant des règles pour les latitudes inférieures à 60 degrés Nord. Les règles appliquées aux TNO sont expliquées ci-dessous.

# 2

## Lois territoriales (Territoires du Nord-Ouest)

Les heures de service d'un conducteur sont réparties en quarts de travail qui démarrent après un repos de huit heures consécutives et qui se terminent quand il entame une autre période de repos de huit heures consécutives. Certaines situations sont considérées comme équivalentes à cette période de huit heures de repos obligatoire.

Pendant un quart de travail, le conducteur ne peut conduire :

- après avoir conduit 15 heures; ou
- après avoir été en service pendant 18 heures.

Le conducteur doit consigner chaque jour de travail sur une fiche journalière, ou indiquer dans la section des remarques de cette fiche qu'il était en congé aux dates concernées.

Si **toutes** les conditions suivantes sont remplies, nul besoin de remplir la fiche journalière. Toutes les autres exigences réglementaires doivent néanmoins être respectées.

- Le conducteur retourne à son terminal d'attache chaque jour.
- Le conducteur reste dans un rayon de 160 kilomètres du terminal d'attache.
- Le transporteur doit conserver ses registres pendant au moins six mois après la consignation des données.
- Le transporteur tient à jour des dossiers exacts et lisibles qui montrent, pour chaque jour, le statut (en service ou non) de chaque conducteur et son cycle de travail, l'heure de début et de fin de chaque présence au travail et le nombre total d'heures qui y correspond.

Lorsque le conducteur est tenu de remplir une fiche journalière, il doit procéder ainsi :

- Détenir les fiches journalières du jour présent et des 14 jours précédents.
- Consigner tous les renseignements requis.
- Tenir à jour la fiche journalière jusqu'au dernier changement de statut de service (période de repos et temps de conduite).
- Tenir correctement à jour la fiche journalière.
- Conserver des copies des documents reçus pendant le trajet, comme les reçus d'hôtels et d'essence.



- Sélectionner le cycle de travail qui lui est assigné.
- Remettre les fiches journalières et toute la documentation connexe à l'employeur en dedans de 20 jours.

L'employeur du conducteur doit soigneusement conserver les fiches journalières pendant six mois.

Cycles :

- 80 heures en service sur 7 jours (cycle 1).
- 120 heures en service sur 14 jours (cycle 2). Le conducteur ne doit pas conduire après avoir cumulé 80 heures en service sans s'être reposé pendant au moins 24 heures consécutives.

La seule façon sûre de rester éveillé et alerte pendant le service est de se reposer et de dormir suffisamment.

# 2

## Pour en savoir plus

Pour vous familiariser avec cette législation, consultez le site Web suivant :

<https://www.justice.gov.nt.ca>

La législation fédérale est disponible aux Publications du gouvernement du Canada sur le Web (<https://www.publications.gc.ca>) ou par téléphone (1-800-635-7943).

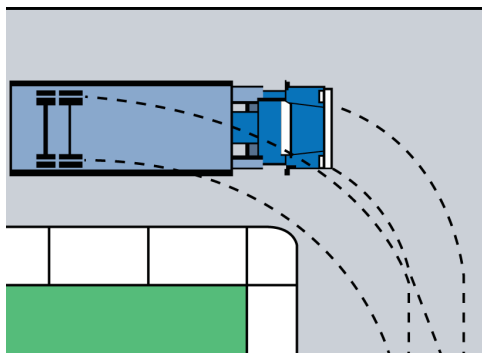
Par la poste :

Gouvernement des Territoires du Nord-Ouest  
Ministère de l'Infrastructure  
Programme de conformité du transport  
C. P. 3020  
Yellowknife NT X1A 2L9  
867-767-9088

En personne :  
5015, 49<sup>e</sup> Rue, 3<sup>e</sup> étage  
Yellowknife (Territoires du Nord-Ouest)

## Virages

Il faut des connaissances et des compétences différentes pour tourner un gros véhicule comparativement à un véhicule de promenade. Pour commencer, jetez un coup d'œil aux règles générales sur le virage expliquées dans le *Manuel de l'automobiliste*. Rappelez-vous que, dans un virage, le gros véhicule a tendance à se déporter et qu'il demande un plus grand rayon de braquage. On recommande de virer en passant une main par-dessus l'autre. Dirigez toujours le véhicule avec vos deux mains. Passez au rapport approprié avant d'entamer le virage, à moins de conduire un véhicule à transmission automatique.



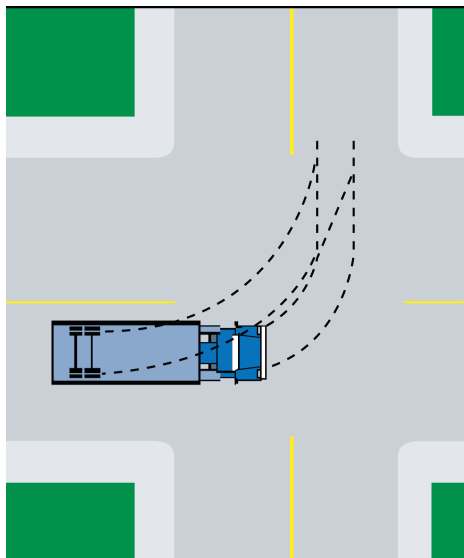
Pour chaque tour de volant, les roues arrière vont suivre un trajet plus court que les roues avant. Chaque fois que vous tournez, tenez compte de cette déportation à basse vitesse. Sinon, vous pourriez heurter un autre véhicule ou un objet fixe, ou monter sur l'accotement et frapper un piéton.

Si la rue est étroite, engagez-vous assez loin dans l'intersection avant d'amorcer le virage. Vous pourriez avoir besoin d'empiéter sur la ligne centrale de la rue où vous entrez ou dans la seconde voie de circulation. Chaque fois que vous tournez, soyez prudent et vérifiez que vous pouvez le faire en toute sûreté.

Vérifiez la présence de petits véhicules et de cyclistes qui pourraient se faufiler le long du flanc droit de votre camion pendant le virage.

# 2

## Virages à gauche



Quand vous tournez à gauche, prenez en compte la déportation du train arrière de votre véhicule et assurez-vous de ne pas empiéter sur la ligne centrale. Votre virage doit être assez large pour éviter que le camion coupe le coin et frappe un autre véhicule. Complétez le virage en vous dirigeant du côté droit de la ligne centrale de la route que vous empruntez.

## Courbes

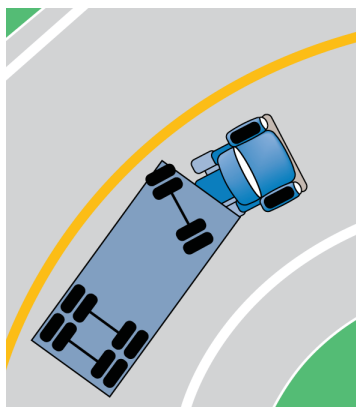
Entrez dans une courbe à une vitesse qui ne demande pas que vous freiniez, mais qui vous permet plutôt d'accélérer graduellement dans la courbe.

À l'entrée d'une courbe, le véhicule subit la force centrifuge. Cette force pousse le véhicule vers l'extérieur de la courbe.

L'adhérence s'oppose à la force centrifuge. Le degré d'adhérence des roues à la surface de la route détermine le contrôle que vous pouvez conserver sur votre véhicule.

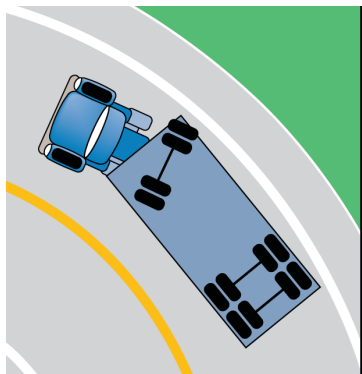
Quand vous accélérez, la quantité de mouvement et la force centrifuge augmentent. Si vous entrez trop vite dans une courbe, ces forces peuvent surpasser l'adhérence des roues et vous faire perdre le contrôle du véhicule. Si vous roulez trop vite et que vous tentez de freiner, le véhicule pourrait déraper, se renverser ou se mettre en portefeuille.

### Courbes vers la droite



Gardez l'avant de votre véhicule plus près du centre de la route pour éviter que les roues arrière empiètent sur l'accotement ou quittent la chaussée sur la droite.

### Courbes vers la gauche



Gardez l'avant de votre véhicule plus près de l'extérieur de la courbe (côté droit de la route) pour éviter que le train arrière empiète sur l'autre voie de circulation à gauche.

# 2

## Stationnement



Choisissez toujours un endroit sûr pour stationner le véhicule. Enclenchez le frein de stationnement du tracteur. Même si le véhicule en est équipé, n'utilisez pas le robinet de freinage à main pour retenir la remorque stationnée. Placez la transmission au rapport le plus bas d'avant ou de reculons (le cas échéant). Si le véhicule possède un pont à deux vitesses, placez-le au rapport inférieur.

Bloquez adéquatement les roues avec des cales ou des cubes qui font au minimum 15 cm sur 15 cm.

Ne comptez pas sur la transmission pour maintenir le véhicule immobilisé. Utilisez toujours les freins de stationnement du véhicule et des butées de roues.

### Stationnement en pente

La loi exige que les roues d'un véhicule stationné ne soient jamais à plus de 30 centimètres de la chaîne de rue. Placez le véhicule stationné au rapport le plus petit ou de reculons s'il a une transmission manuelle, ou à park (stationnement) s'il a une transmission automatique. Enclenchez le frein de stationnement. L'information suivante s'applique aux véhicules stationnés sur le côté droit de la route. Si le véhicule est stationné sur le côté gauche de la route (sens unique), tournez les roues avant dans la direction opposée.

- Si vous vous stationnez dans une descente avec ou sans chaîne de rue, vous devez tourner les roues avant vers la droite.
- Si vous vous stationnez dans une montée avec chaîne de rue, vous devez tourner les roues avant vers la gauche.

- Si vous vous stationnez dans une montée sans chaîne de rue, vous devez tourner les roues avant vers la droite (consultez le chapitre 3 sur les semi-remorques).

**Remarque :** Si la route est bordée par une chaîne de rue, laissez le véhicule rouler jusqu'au point où le pneu avant touche la chaîne avant d'enclencher le frein de stationnement. Cela empêche le véhicule de monter sur l'accotement s'il se met à bouger.

## Marche arrière

- Quand vous reculez avec un porteur isolé, tournez le volant dans la direction où vous souhaitez que l'arrière se dirige.
- Reculez toujours lentement et utilisez les deux miroirs latéraux. N'oubliez jamais qu'il y a toujours un angle mort directement derrière le véhicule, invisible dans les miroirs.
- Évitez d'avoir à reculer inutilement en planifiant en conséquence.
- Donnez un coup de klaxon par précaution avant de reculer. Redonnez un coup de klaxon au moins chaque fois que vous avez reculé l'équivalent de la longueur du véhicule.
- Si possible, demandez à quelqu'un de vous guider. Cette personne doit bien voir le parcours emprunté par le véhicule. Assurez-vous de voir la personne qui vous guide, sinon arrêtez-vous.
- Rappelez-vous que, même si on vous guide, vous demeurez responsable de tous les mouvements du véhicule.
- Si vous ne trouvez personne pour vous guider, vérifiez toujours l'espace où vous reculez au préalable. Sortez du véhicule, allez à l'arrière et faites une inspection visuelle. Repérez les obstacles et mesurez l'espace de dégagement.
- Si la distance à parcourir à reculons excède deux longueurs de véhicule, arrêtez-vous, sortez et revérifiez entièrement les espaces derrière, au-dessus, en dessous et autour du véhicule.
- Lâchez l'accélérateur; vous en aurez rarement besoin pour commencer à reculer. Passez toujours au rapport le plus bas disponible. Roulez très lentement et gardez le pied droit au-dessus de la pédale de frein, au cas où vous devriez vous arrêter rapidement.





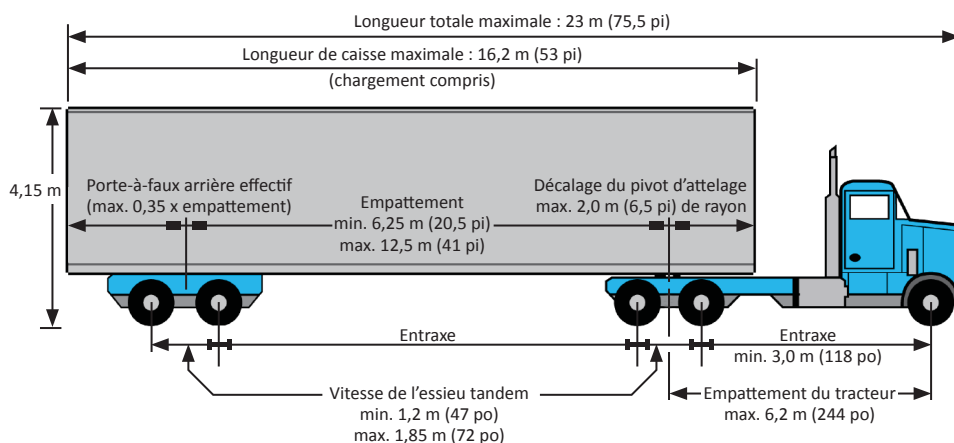
# 3

## **Chapitre 3** Véhicule visé par la classe 1

# 3

## Conduire un véhicule visé par le permis de classe 1

### Tracteur et semi-remorque



Le détenteur d'un permis de classe 1 peut conduire les véhicules suivants :

- tout véhicule motorisé ou combinaison de véhicules autres qu'une motocyclette;
- un véhicule visé par la classe 6 (motocyclette), si le conducteur est en situation d'apprentissage.

### Inspection du camion et de la semi-remorque avant le départ

La procédure d'inspection détaillée qui suit est fournie à titre de référence seulement. Demandez à votre employeur si l'entreprise utilise ses propres formulaires de rapport sur l'état du véhicule.

Rappelez-vous que l'inspection avant le départ ainsi que l'attelage et le dételage de la remorque font partie de l'examen pratique pour l'obtention du permis de classe 1.

#### Avant de commencer l'inspection

- Choisissez un endroit aussi plat que possible et stationnez le véhicule à bonne distance de la circulation.

- Actionnez le frein de stationnement à ressort. Placez la boîte de vitesse en première (transmission manuelle) ou à la position de stationnement (park) (transmission automatique).
- Coupez le moteur.
- Bloquez les roues. Assurez-vous que les blocs empêcheront bien le véhicule de bouger lorsque vous relâchez les freins pneumatiques.

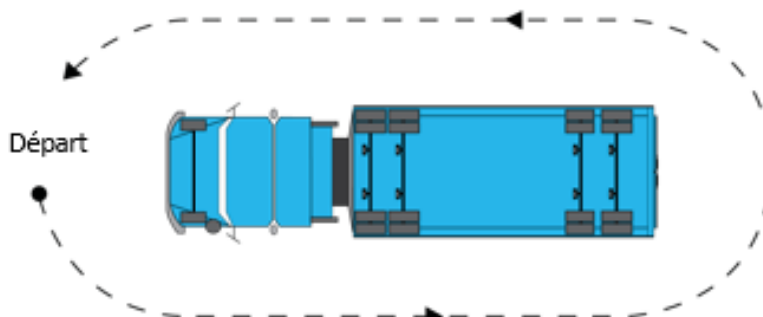
### Ronde de sécurité pour un tracteur-remorqueur et sa semi-remorque

Le dessin montre comment effectuer une ronde de sécurité. Faites le tour du véhicule avant chaque départ. Quel que soit l'ordre dans lequel vous procéderez à la vérification, cela constituera un usage efficace de votre temps et de celui de votre employeur; assurez-vous toutefois de faire une inspection complète sous tous les angles du véhicule. Lors de l'examen pratique avec examinateur, vous disposerez de 25 minutes pour effectuer votre vérification avant le départ. Veillez à bien en connaître les étapes et à pouvoir l'exécuter dans le temps alloué. Si vous passez l'examen pratique de freinage pneumatique en même temps que l'examen de classe 1, le temps combiné accordé à l'inspection est de 40 minutes.

**Rappel :** Avant l'inspection, vérifiez que les roues sont bloquées et serrez le frein de stationnement.

### Procédure de ronde quotidienne – points à vérifier

Commencez face au véhicule, poursuivez le tour par votre droite, dirigez-vous vers l'arrière, passez de l'autre côté du véhicule et revenez vers l'avant en vérifiant les éléments suivants.



# 3

## Extérieur du véhicule

### Sous le capot

- Absence de fuites dans le radiateur, niveau du liquide de refroidissement et ajustement du bouchon adéquats.
- Ventilateur : aucune pale déformée, fissurée ou manquante, montures bien ajustées.
- Bonne tension des courroies, aucun signe d'usure.
- Niveaux adéquats d'huile et des autres fluides.
- État du filtre à air vérifié.
- Boyaux d'accouplement : bien fixés, sans mauvais pli, fuite, entaille, abrasion ou fissure.
- Compresseur d'air : monture bien ajustée; état des conduites, raccords, boyaux et coupleurs vérifié.
- Aucune fuite ou mollesse dans les amortisseurs.
- Suspension : pas de ressort à lames manquant, fissuré ou cassé, ni de brides de fixation desserrées, cassées ou manquantes.
- Système de direction : aucune pièce déformée, cassée ou manquante; pompe et boyau de servodirection : bon niveau de liquide, aucune fuite; mécanisme de direction : aucune usure ou aucun jeu excessif.

### Freins de l'essieu directeur

- État des récepteurs de freinage vérifié; ils sont bien fixés.
- État mécanique, usure, angle et course du réglage de jeu et de la tige de poussée vérifiés.
- Conduites d'air : pas de fuites, de mauvais plis, d'entailles, de fissures ou d'abrasion.

### Avant du véhicule

- Aucune trace de fuite de liquide sur le sol sous le véhicule.
- Plaque d'immatriculation valide, propre et bien fixée.
- Phares de route et de croisement : fonctionnels; lentilles propres et exemptes de fissures.
- Feux de détresse : fonctionnels; lentilles propres et exemptes de fissures.
- Clignotants droit et gauche : fonctionnels; lentilles propres et exemptes de fissures.

- Feux de gabarit et de position : fonctionnels; lentilles propres et exemptes de fissures; réflecteurs propres.

### Côté gauche du tracteur

- Pneus de l'essieu directeur : profondeur de sculpture et gonflement adéquats, absence de renflement, de décollement du flanc, d'entailles ou d'inégalités dans l'usure.
- Jantes de l'essieu directeur : pas de fissures, de pièces manquantes, de parties déformées ou de traces de rouille; fixations des roues : présentes et solides, aucune n'est manquante, cassée ou desserrée.
- Niveau d'huile du roulement des roues de l'essieu directeur, le cas échéant.
- Portière du conducteur : s'ouvre et se ferme sans difficulté.
- Main courante : solidement fixée.
- Marches : bien fixées et en bon état.
- Rétroviseurs : bien fixés et sans fissures.
- Réservoir de carburant : bien fixé et étanche; bouchon adéquat et bien ajusté; évent dégagé.
- Batterie : bien fixée (l'emplacement de la batterie peut varier selon le véhicule), pas de fissures, de corrosion excessive ou de fuite, connecteurs des bornes bien en place.
- Conduites du système d'alimentation en carburant : bien fixées et étanches.
- Système d'échappement : bon état, étanche; silencieux solidement fixé, écran thermique bien fixé (le cas échéant).
- Portes du compartiment d'entreposage : s'ouvrent et se ferment sans difficulté; cargaison bien arrimée.
- Pneus du premier essieu moteur : profondeur de sculpture et gonflement adéquats, absence de renflement, de décollement du flanc, d'entailles ou d'inégalités dans l'usure; pas de contact ou de matières étrangères entre les roues jumelées.
- Jantes du premier essieu moteur : pas de fissures, de pièces manquantes, de parties déformées ou de rouille; fixations des roues : toutes présentes et solides, aucune n'est cassée.
- Pneus du second essieu moteur : profondeur de sculpture et gonflement adéquats, absence de renflement, de décollement du flanc, d'entailles ou d'inégalités dans l'usure; pas de contact ou de matières étrangères entre les roues jumelées.

# 3

- Jantes du second essieu moteur : pas de fissures, de pièces manquantes, de parties déformées ou de rouille; fixations des roues : toutes présentes et solides, aucune n'est cassée ou desserrée.
- Boulon de la sellette d'attelage solide, glissière verrouillée et bien en place, aucun dommage à la plaque d'attelage, pas de fissure ou de rupture des soudures, plaque d'attelage reposant à plat sur le plateau (aucun jour visible entre les deux)..
- Mâchoires de la sellette fermées; plaque reposant à plat sous le dessous de la remorque; cheville d'attelage bien enserrée.
- Pas d'usure, de dommage, de fissure ou de cassure à la cheville et à l'anneau d'attelage (le cas échéant).
- Dispositif d'attache (le cas échéant) : crochet ou boule d'attelage exempt(e) d'usure; mécanisme de verrouillage fermé.
- Chaînes et câbles (le cas échéant) bien arrimés et exempts de fissures de tension ou de rupture des soudures.
- Levier de vitesse : état vérifié et absence d'obstructions.
- Suspension : aucun ressort manquant, fissuré ou cassé, barres de torsion ou balanciers solidement arrimés et en bon état; pas de brides de fixation desserrées, manquantes ou cassées; amortisseurs bien fixés et sans fuite. Suspension pneumatique : coussins d'air fonctionnels, exempts d'usure ou de dommages.
- Assemblage de l'essieu : pas de cassures, fissures, trous, joints d'étanchéité brisés ou déformations.
- Clignotants fonctionnels, propres et exempts de fissures.
- Feux de freinage : fonctionnels; lentilles propres et exemptes de fissures (si possible, demandez à une autre personne d'activer les freins pour vérifier le fonctionnement des feux).
- Feux de recul et de chargement : fonctionnels; lentilles propres et exemptes de fissures (dans la mesure du possible, demandez à une autre personne d'activer les feux pendant que vous en vérifiez le bon fonctionnement).
- Récepteurs de freins bien fixés, exempts de fissures, de corrosion ou de trous; aucune obstruction à la course de la tige de poussée.
- Régleurs de jeu : course, état et usure mécanique vérifiés manuellement ou à l'aide d'un levier.
- Conduites d'air : bien fixées, pas de fuites, de mauvais plis, d'entailles, d'abrasion ou de fissures dans le boîtier.

- Bavettes garde-boue : bien fixées, pas de frottement sur les pneus.
- Carrosserie : pas de dommages, de rivets cassés ou manquants, de trous ou de rupture des soudures.

### Partie avant gauche et côté gauche de la remorque

- Carrosserie : pas de dommages, de rivets cassés ou manquants, de trous ou de rupture des soudures.
- Châssis et structure de soutien : pas de trous, de déformations, de fissures ou de rupture des soudures, ou de traverses cassées.
- Béquilles : relevées; poignée : bien fixée; traverses ou sangles : pas de fissures ou de cassures; mécanisme d'abaissement : bien fixé.
- Conduites d'air : bien fixées, pas de fuites, de déformations, d'entailles, d'abrasion ou de fissures dans le boîtier.
- Feux de gabarit et de position : fonctionnels; lentilles propres et exemptes de fissures; réflecteurs et bandes rétroréfléchissantes propres.
- Dispositifs de sécurité du chargement fonctionnels, points d'attache solides, véhicule et équipement de chargement en bon état.
- Pneus du premier essieu de la remorque : profondeur de sculpture et gonflement adéquats, absence de renflement, de décollement du flanc, d'entailles ou d'inégalité dans l'usure; pas de contact ou de matières étrangères entre les roues jumelées.
- Jantes du premier essieu de la remorque : pas de fissures, de pièces manquantes, de parties déformées ou de rouille; fixations des roues : présentes et solides, aucune n'est cassée.
- Pneus du deuxième essieu de la remorque : profondeur de sculpture et gonflement adéquats, absence de renflement, de décollement du flanc, d'entailles ou d'inégalité dans l'usure; pas de contact ou de matières étrangères entre les roues jumelées.
- Jantes du deuxième essieu de la remorque : pas de fissures, de pièces manquantes, de parties déformées ou de rouille; fixation des roues : présentes et solides, aucune n'est cassée ou desserrée.
- Train roulant coulissant et goupille de blocage : goupille bien en place et verrouillée, pas de déformations, de fissures, de cassures ou de rupture des soudures dans les traverses, les barres de torsion ou les brides.
- Récepteurs de freins bien fixés et exempts de fissures ou de corrosion; aucune obstruction à la course de la tige de poussée.

# 3

- Régleurs de jeu : course, état et usure mécanique vérifiés manuellement ou à l'aide d'un levier.
- Suspension : aucun ressort manquant, fissuré ou cassé, barres de torsion ou balanciers bien fixés et exempts de dommages; pas de brides de fixation desserrées, manquantes ou cassées; amortisseurs bien fixés et sans fuite. Suspension pneumatique : coussins gonflables fonctionnels et exempts d'usure ou de dommages.
- Assemblage de l'essieu : pas de cassures, fissures, trous ou joints d'étanchéité brisés.

## Arrière de la remorque

- Clignotants droit et gauche : fonctionnels; lentilles propres et exemptes de fissures.
- Feux de détresse : fonctionnels; lentilles propres et exemptes de fissures.
- Feux de freinage : fonctionnels; lentilles propres et exemptes de fissures (si possible, demandez à une autre personne d'activer les freins pour vérifier le fonctionnement des feux).
- Feux de gabarit et de position : fonctionnels; lentilles propres et exemptes de fissures; réflecteurs et bandes rétroréfléchissantes propres.
- Plaque d'immatriculation : propre et bien fixée, autocollant d'immatriculation valide; éclairage de la plaque : fonctionnel, bien fixé et propre.
- Portes de la remorque : fonctionnelles, fermées et bien enclenchées.
- Bavettes garde-boue : bien fixées, pas de frottement sur les pneus.

## Partie avant droite et côté droit de la remorque

Continuez d'inspecter le côté droit du véhicule en suivant la même procédure que sur la gauche du camion-tracteur et de la semi-remorque.

## Cabine et mise en marche du moteur

- Ajustement adéquat des sièges et des rétroviseurs.
- Ajustement et attache adéquats de la ceinture de sécurité.
- Fonctionnement et sensation de la pédale de frein et de la pédale d'embrayage (le cas échéant).
- Absence de jeu excessif ou de ballonnement dans le volant.
- Tous les voyants de jauges et d'avertissement fonctionnent.



- Bon niveau d'essence.
- Fenêtres et pare-brise : propres et exempts de fissures importantes.
- Essuie-glaces du pare-brise fonctionnels; niveau de lave-glace et fonctionnement des gicleurs adéquats.
- Fonctionnement adéquat du dégivreur et du chauffage.
- Klaxon fonctionnel.
- Moteur qui tourne bien.
- Fonctionnement adéquat de l'accélérateur à main et de la pédale d'accélération.
- Bon temps d'atteinte de la pression d'air et temps acceptable de relâchement de la pression lorsque les freins sont actionnés.
- Transmission manuelle au point mort : aucun bruit inhabituel lorsqu'on actionne et relâche l'embrayage.

### Vérification des freins

- Mettez la boîte de vitesse en première, actionnez le robinet de freinage à main et faites un test de résistance pour vérifier la connexion entre les freins de la remorque et la sellette.
- Mettez la boîte de vitesse en première, serrez le frein à main et faites un test de résistance.
- Mettez la boîte de vitesse en première, laissez avancer le véhicule, puis appuyez sur la pédale de frein.

### Équipement supplémentaire et documentation

- Extincteur complètement chargé et non expiré (voir l'étiquette), présence d'avertisseurs conformes dans le camion.
- Trousse de premiers soins complète.
- Toute la documentation nécessaire : immatriculation et assurances (valides); toutes les autorisations de circuler, permis et journal de bord (valides) exigés.
- Présence de tout l'équipement de protection individuelle exigé pour travailler dans un endroit donné.
- Outils bien fixés.
- Ampoules, fusibles, courroies et autres pièces de rechange nécessaires présentes.

# 3

## Pour commencer

Vous devez connaître la configuration de la boîte de vitesse du camion que vous conduisez. En cas de doute, consultez le manuel du véhicule.

## Inspections pendant les pauses

Les périodes de repos remplissent deux fonctions. D'abord, elles servent de pause et brisent la monotonie. Vous serez moins fatigué et plus vigilant après vous être reposé. Ensuite, vous pourrez en profiter pour inspecter votre véhicule après un certain temps passé sur la route et ainsi vérifier que tout est bien fixé et fonctionne correctement.

Planifiez vos arrêts de repos conformément aux exigences du Code canadien de sécurité et de la politique de votre entreprise.

Pour choisir le lieu d'arrêt, tenez compte des éléments suivants :

- Assurez-vous que le véhicule n'empiète pas sur la route.
- Idéalement, vous devez pouvoir entrer dans l'aire de repos ou de vérification et en sortir sans avoir à faire marche arrière.
- Ne vous arrêtez pas au bas d'une côte ou en pente montante si vous devez accélérer rapidement pour sortir de l'aire de repos.
- Il devrait y avoir une voie d'accélération pour vous permettre de rejoindre l'autoroute à bonne vitesse.

### Éléments à inspecter pendant la pause :

- Tous les feux sont propres et fonctionnels.
- Il n'y a pas de fuites d'air.
- Toutes les roues sont bien fixées, les pneus sont bien gonflés et ne dégagent pas de chaleur.
- Aucune pièce du véhicule n'est cassée ou desserrée.
- Le chargement est bien attaché.
- Les panneaux de matières dangereuses sont propres et bien fixés (le cas échéant).
- Les mécanismes de verrouillage de la remorque sont bien fixés et en bon état.
- Les freins sont bien ajustés.

## Inspection et rapport à l'arrivée

À la fin du quart de travail, vous devez procéder à une inspection et faire un rapport. Vous pourrez ainsi obtenir les services ou les réparations nécessaires avant le prochain départ. Le rapport doit mentionner tout problème décelé pendant le trajet. Retarder l'inspection risque d'entraîner des problèmes frustrants qui vous feront perdre du temps et de l'argent.

## Attelage et dételage d'une semi-remorque

### Attelage à une sellette

#### Voici les étapes de base pour atteler une semi-remorque :

- Bloquez la roue de la remorque. Si vous n'avez qu'un bloc, placez-le derrière la roue. Si vous en avez deux, mettez-les devant et derrière la roue.
- Vérifiez que les mâchoires de la sellette sont déverrouillées.
- Vérifiez l'état du plateau, de la cheville d'attelage et de la bague de la remorque.
- Reculez le tracteur en ligne droite. Arrêtez dès que la sellette touche le plateau de la remorque.
- Vérifiez que la sellette est à la bonne hauteur par rapport à la remorque.
- Branchez les conduites d'air du tracteur à la remorque.
- Remplissez les réservoirs à air et enclenchez les freins de la remorque. (Note : Certaines n'ont pas de freins à ressort.)
- Reculez le tracteur jusqu'à ce que vous sentiez et entendiez le contact se faire.
- Faites un test de résistance pour vérifier la solidité de l'attelage. Si vous remarquez un jeu, apportez les rectifications nécessaires.
- Vérifiez que les mâchoires de la sellette sont bien verrouillées autour de la cheville d'attelage de la remorque.
- Relevez la béquille et branchez les fils électriques à la remorque.
- Enlevez les blocs de roue.

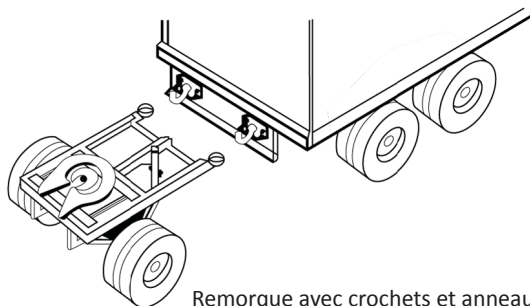
#### Voici les étapes de base pour dételer une semi-remorque :

- Stationnez le tracteur et la remorque en ligne droite.
- Immobilisez le tracteur en serrant le frein de stationnement ou frein Maxi.
- Actionnez les freins de la remorque. Si vous avez un seul bloc, placez-le devant la roue de la remorque. Si vous en avez deux, mettez-les devant et derrière la roue.

# 3

- Descendez la béquille.
- Débranchez les fils électriques et les conduites d'air, puis déverrouillez la sellette.
- Fixez les fils électriques et les conduites d'air au tracteur.
- Avancez le tracteur lentement jusqu'à ce que la sellette soit presque libérée de la remorque.
- Arrêtez et vérifiez que le sol et la béquille supportent bien la remorque.
- Avancez le tracteur lentement jusqu'à ce que la sellette soit complètement libérée de la remorque.

## Attelage et dételage d'une remorque à crochets



Remorque avec crochets et anneaux

### Voici les étapes de base pour atteler une remorque à crochets :

- Alignez le tracteur sur les anneaux.
- Immobilisez-le avant qu'il n'entre en contact avec les anneaux.
- Bloquez les roues de la remorque.
- Assurez-vous que les crochets sont ouverts pour recevoir les anneaux.
- Vérifiez que les crochets et les anneaux n'ont pas de fissures ou d'usure excessive.
- Assurez-vous que les anneaux sont à la bonne hauteur pour être descendus sur les crochets. Ajustez la hauteur de la barre de traction si nécessaire.
- Placez le tracteur de manière à pouvoir faire descendre les anneaux sur les crochets.
- Fermez les crochets et vérifiez que le loquet de sûreté est verrouillé.
- Attachez bien les câbles ou les chaînes de sécurité au véhicule de traction.
- Attachez la goupille de sûreté (le cas échéant).

- Branchez correctement les conduites d'air, les fils électriques et les autres boyaux (le cas échéant).
- Chargez le système pneumatique. S'il est équipé d'un « bélier sans jeu », faites un test de résistance pour vérifier qu'il est actionné.
- Procédez à une inspection visuelle pour vérifier que tous les mécanismes de verrouillage sont bien enclenchés.
- Placez la béquille (le cas échéant) en position de transport et retirez les blocs.
- Vérifiez que les dispositifs d'attelage sont bien attachés et revérifiez le loquet de sûreté.

La tâche la plus importante de la procédure d'attelage est la vérification visuelle et physique de toutes les connexions. Ne pas le faire peut entraîner de graves incidents.

#### **Voici les étapes de base pour dételer une remorque à crochets :**

- Stationnez le tracteur et la remorque en ligne droite.
- Immobilisez le tracteur en serrant le frein de stationnement.
- Bloquez les roues de la remorque.
- Débranchez les conduites d'air, les fils électriques et les autres boyaux (le cas échéant).
- Détachez les câbles ou les chaînes de sécurité du véhicule de traction.
- Détachez la goupille de sûreté (le cas échéant).
- Ouvrez le mécanisme de verrouillage (loquet de sûreté) des crochets.
- Abaissez la béquille (le cas échéant); sinon, bloquez la barre de traction s'il y a lieu.
- Laissez avancer le tracteur lentement jusqu'à ce que l'anneau soit complètement libéré du crochet.
- Arrêtez-vous et effectuez un contrôle visuel pour vous en assurer.

### **Mécanismes d'attelage**

#### **Types de combinaisons de remorques doubles**

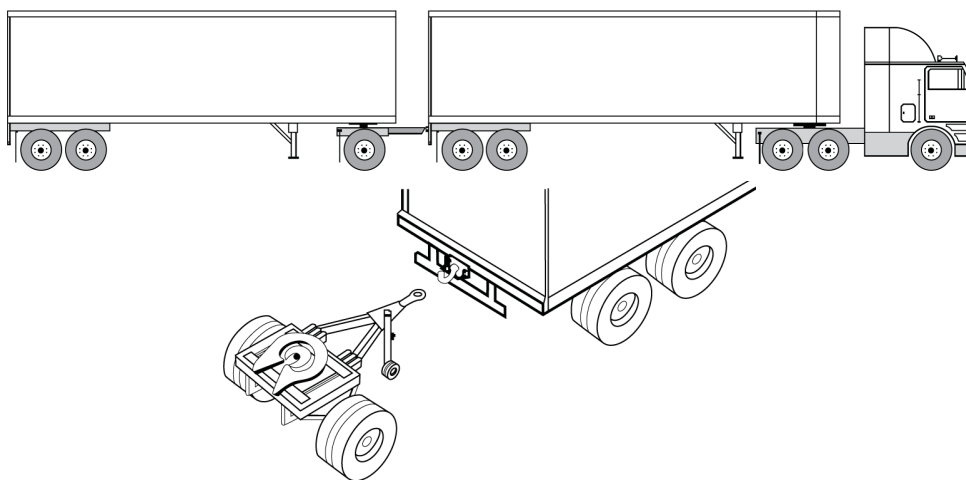
Pour ajouter une seconde remorque derrière la première, il faut un mécanisme de conversion. Chaque convertisseur (il en existe trois types) doit être muni de sa propre sellette d'attelage.

# 3

## Train de type A

Ce convertisseur possède une barre de traction jointe en un point unique (le crochet) à la première remorque. À cause de sa forme, on l'appelle souvent « diabolo » en A. Lorsque deux remorques sont jointes à l'aide de ce dispositif, l'unité complète forme alors un train de type A. Ces convertisseurs offrent donc deux points d'articulation (ce qui permet le mouvement latéral, c'est-à-dire d'un côté à l'autre). L'un de ces points se situe au crochet et l'autre à la sellette.

**Train de type A** – Exemple d'unité articulée à l'aide d'un diabolo convertisseur de type A.

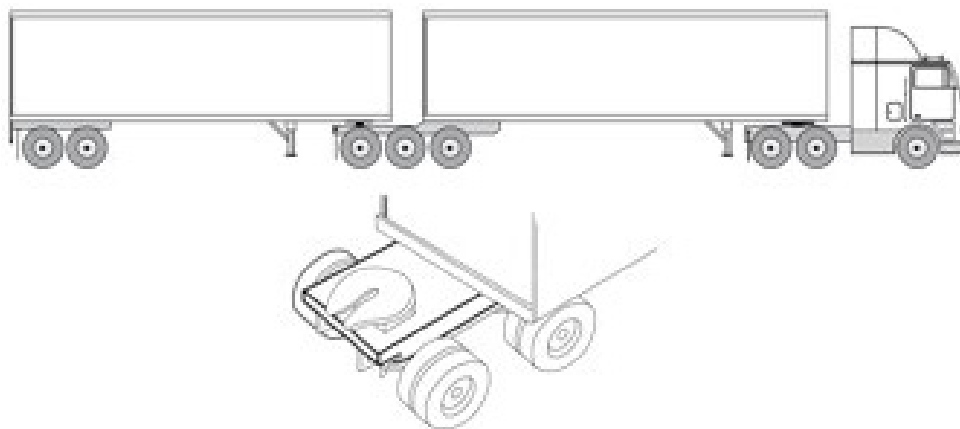


## Train de type B

Dans un train de type B, le convertisseur fait partie de la première remorque. L'assemblage de la sellette est installé sur l'essieu arrière de la première remorque. Soit il est permanent, soit il est possible de le retirer à l'aide d'un mécanisme à glissière sur l'essieu arrière.

Il n'est donc pas nécessaire d'utiliser un diabolo convertisseur, puisque la deuxième remorque s'attache directement à la structure de la première.

**Train de type B** – Exemple d'unité articulée à l'aide d'un convertisseur de type B.



### Train de type C

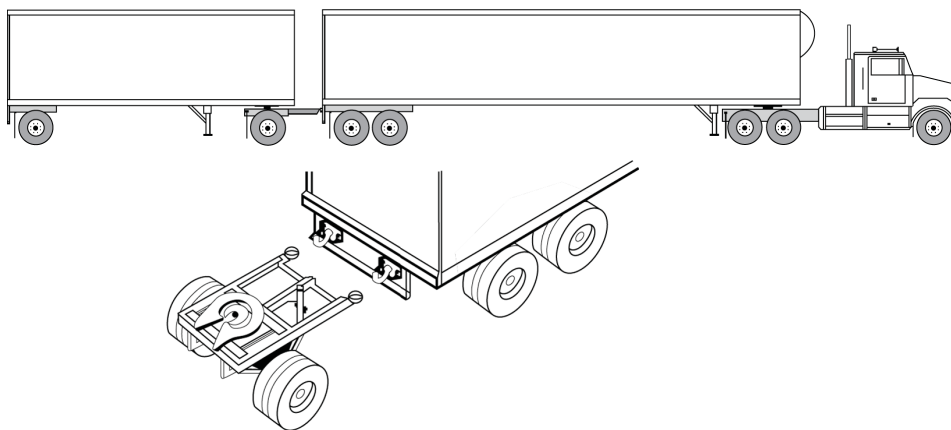
Le train de type C ressemble au type A parce qu'il utilise lui aussi un convertisseur indépendant. La différence est que le module du train de type C est muni de deux barres d'attelage et de deux crochets d'attelage.

À cause de ces deux barres, il n'y a qu'un seul point d'articulation. Par conséquent, la remorque se déplace moins d'un côté à l'autre. Pour améliorer encore plus la conduite du véhicule, les convertisseurs à doubles barres d'attelage ont une capacité directrice intrinsèque (on les dit « autosuiveurs »).

Lorsque vous conduisez un train de type C, vérifiez que la pression d'air de l'essieu autosuiveur respecte les normes du fabricant. Si la pression d'air descend trop, les roues vont survirer et l'unité sera instable et pourrait même dérapier, ce qui endommagerait le convertisseur et le crochet.

# 3

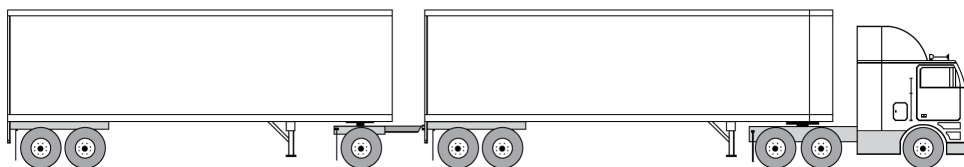
**Train de type C** – Exemple d'une unité articulée à l'aide d'un diabolo de type C.



Si vous attachez deux remorques, attachez toujours la plus lourde directement au tracteur. La plus légère doit être la plus éloignée du tracteur. Si vous ne respectez pas l'ordre de poids, le véhicule sera instable. La remorque arrière tangera et vous pourriez perdre le contrôle du camion. Si la remorque se met à dévier ou fait une embardée, arrêtez-vous et déterminez-en la cause.

## Exemple de véhicule articulé allongé

### Double des Rocheuses



## Conduire un véhicule articulé allongé

Lorsqu'un permis est délivré en vertu de l'article 51 du *Règlement sur les véhicules de grande dimension* pour autoriser le déplacement d'un ensemble routier long, il s'accompagne d'une liste de dispositions générales à respecter.



**Objectif**

Confirmer que les conducteurs de ce type de véhicules sont capables d'en manœuvrer les différentes configurations sans mettre en danger la sécurité des usagers de la route aux Territoires du Nord-Ouest.

**Demande**

Les personnes souhaitant obtenir un permis portant la lettre « V » les autorisant à conduire un véhicule articulé allongé doivent répondre aux critères suivants :

- Permis de classe 1 des TNO portant la lettre « Q » (freins pneumatiques).
- Cinq ans d'expérience de la conduite de véhicules visés par la classe 1.
- Aucune condamnation criminelle en lien avec la conduite d'un véhicule dans les trois ans précédant la demande et pas plus de six points d'incapacité inscrits dans les douze derniers mois.
- Lettre de l'employeur confirmant que le conducteur a reçu cinq heures d'instruction et d'entraînement sur la conduite de véhicules articulés allongés dans les douze derniers mois, ou qu'il a reçu un certificat prouvant qu'il a réussi une formation sur la conduite de véhicules articulés allongés dans les douze derniers mois.

Pour demander un permis portant la lettre « V », le conducteur doit écrire au :

Registraire au titre de la *Loi sur les véhicules automobiles*

Directeur de la Division de la conformité et des permis

Ministère de l'Infrastructure,

C. P. 1320

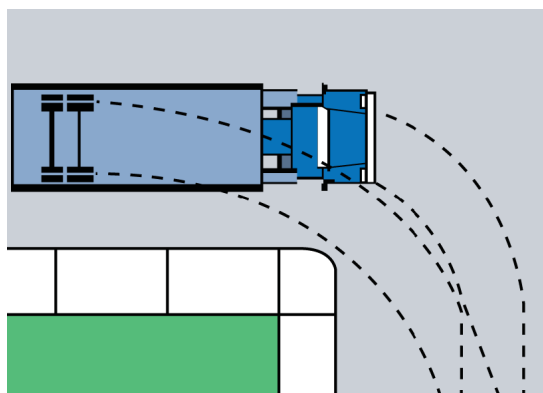
Yellowknife NT X1A 2L9

La lettre doit contenir les renseignements susmentionnés et joindre les documents confirmant la certification et la formation exigées. La Division de la conformité des permis examinera le dossier de conducteur du demandeur pour vérifier la conformité à la troisième de ces conditions. Dans les 14 jours suivant la réception de la demande, la Division confirmera au demandeur par écrit la délivrance du permis portant la lettre « V ». Le demandeur présentera la lettre de confirmation à un agent de la conformité et de la délivrance des permis, et payera les frais applicables pour mettre son permis à jour.

# 3

## Virages

Il faut des compétences et des connaissances particulières pour prendre un virage avec un véhicule lourd comparativement à un véhicule de promenade. Pour commencer, lisez les consignes générales de virage expliquées dans le Manuel de l'automobiliste – Véhicules de promenade. Rappelez-vous que les véhicules lourds ont tendance à sortir de leur voie et ont un plus grand rayon de braquage. Pour tourner, il est recommandé d'employer la méthode de croisement des mains. Tournez toujours le volant à deux mains. Choisissez le bon rapport avant de prendre le virage, à moins que le véhicule ne soit muni d'une transmission automatique.

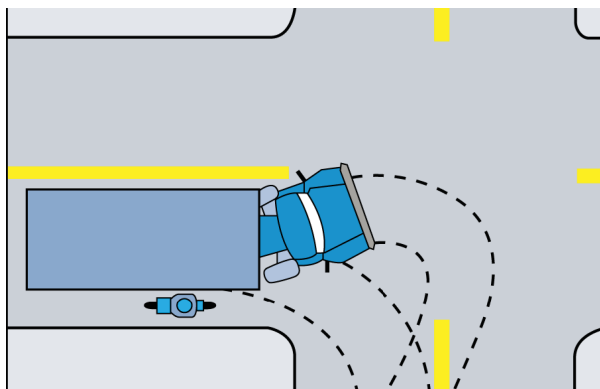


### Virage à droite

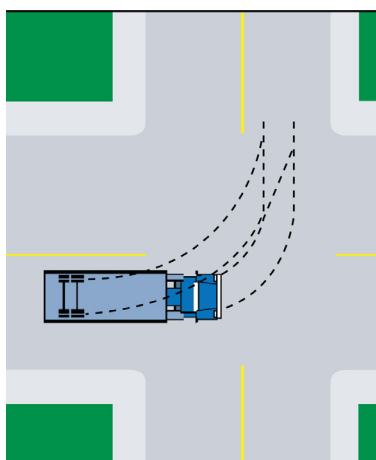
N'oubliez pas que, pour chaque tour du volant, les roues arrière parcourront une distance plus courte que les roues avant. À chaque virage, pensez à prévoir cette tendance du véhicule à empiéter sur l'autre voie lorsqu'il roule à basse vitesse. Sinon, votre camion pourrait frapper un autre véhicule, un objet immobile ou un piéton, ou monter sur la bordure.

Si la rue est étroite, avancez-vous dans l'intersection avant de prendre le virage. Vous devrez peut-être dépasser la ligne centrale de la rue que vous prenez ou empiéter sur la deuxième voie de circulation. Dès que vous tournez, soyez prudent et assurez-vous de pouvoir le faire en toute sécurité.

Vérifiez la présence de petits véhicules ou de cyclistes qui pourraient circuler sur le flanc droit de votre camion pendant le virage.



### Virage à gauche



Pour tourner à gauche, assurez-vous que l'arc de virage est suffisamment grand pour permettre au véhicule de dévier de sa trajectoire vers la gauche sans traverser la ligne centrale. Votre arc doit être assez large pour éviter que le véhicule coupe l'angle du virage et en frappe un autre. Complétez le virage en vous dirigeant du côté droit de la ligne centrale de la route que vous empruntez.

# 3

## Courbes

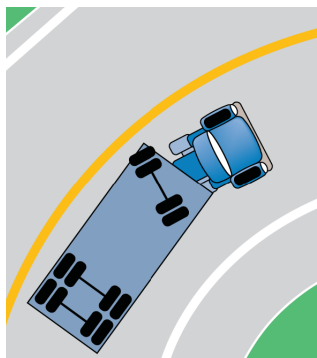
Prenez la courbe à une vitesse qui ne vous oblige pas à freiner, mais qui vous permet d'accélérer progressivement.

Dans une courbe, le véhicule est soumis à la force centrifuge, ce qui le pousse vers l'extérieur de la courbe.

L'adhérence s'oppose à la force centrifuge. Le degré d'adhérence de vos roues à la surface de la route détermine le contrôle que vous pouvez conserver sur votre véhicule.

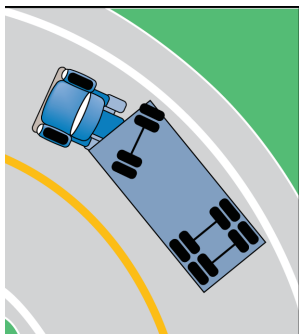
Quand vous accélérez, la quantité de mouvement et la force centrifuge augmentent. Si vous entrez trop vite dans une courbe, ces forces peuvent surpasser l'adhérence des roues et vous faire perdre le contrôle du véhicule. Si vous roulez trop vite et que vous tentez de freiner, le véhicule pourrait déraper, se renverser ou se mettre en portefeuille.

### Courbe à droite



Gardez l'avant du véhicule près du centre de la route pour éviter que les roues arrière empiètent sur l'accotement ou quittent la chaussée sur la droite.

### Courbe à gauche



Gardez l'avant du véhicule plus près de l'extérieur de la courbe (côté droit de la route) pour éviter que le train arrière empiète sur l'autre voie de circulation à gauche.

### Stationnement



Choisissez toujours un endroit sûr pour stationner le véhicule. Serrez le frein de stationnement du tracteur. Ne vous fiez pas sur le robinet de freinage à main de la remorque pour retenir le camion stationné. Mettez la transmission au plus bas rapport de marche avant ou de marche arrière (le cas échéant). Si le véhicule est muni d'un pont à deux vitesses, choisissez le plus bas rapport.

Bloquez bien les roues à l'aide de cales ou de cubes. Ces derniers devraient avoir une taille minimale de 15 cm sur 15 cm.

Ne vous fiez pas à la transmission pour garder le véhicule en place.

# 3

Utilisez toujours le frein de stationnement et les blocs de roues.

## Stationnement en pente

La loi exige que les roues d'un véhicule stationné ne soient pas à plus de 30 centimètres de la chaîne de rue. Lorsqu'il est stationné, on doit placer le véhicule au rapport le plus petit ou de reculons s'il a une transmission manuelle, ou à *park* s'il a une transmission automatique. Actionnez le frein de stationnement. L'information qui suit s'applique aux véhicules stationnés du côté droit de la route. Pour les véhicules stationnés à gauche (sens unique), tournez les roues avant dans la direction opposée.

- En pente descendante, qu'il y ait ou non une chaîne de rue, les roues avant doivent toujours être tournées vers la droite.
- En pente montante, lorsqu'il y a une chaîne de rue, les roues avant doivent toujours être tournées vers la gauche.
- En pente montante, lorsqu'il n'y a pas de chaîne de rue, l'unité tracteur-remorque n'ayant qu'un seul point d'articulation doit toujours avoir les roues avant tournées vers la gauche.

**Note :** S'il y a une chaîne de rue, laissez le véhicule rouler jusqu'à ce que le pneu avant entre en contact avec la chaîne avant de serrer le frein de stationnement. Cela évite que le véhicule ne quitte la chaussée s'il se met en mouvement.

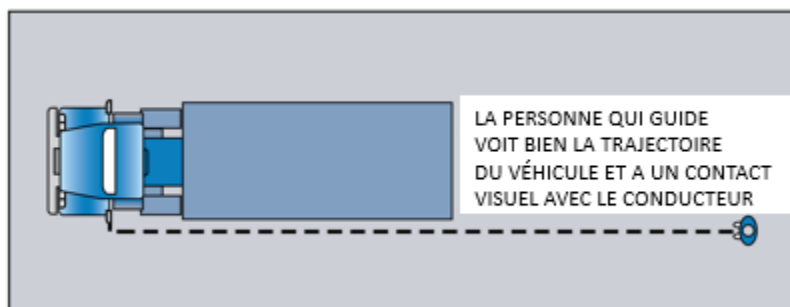
## Marche arrière

- Pour reculer un tracteur avec remorque, tournez le volant dans la direction opposée où la remorque doit se diriger. Une autre méthode consiste à placer la main au bas du volant et à la bouger dans la direction où vous voulez orienter la remorque. Le tracteur doit parcourir une trajectoire en « S » pour que la remorque se dirige au bon endroit.
- Reculez toujours lentement en utilisant les deux rétroviseurs. N'oubliez jamais qu'il y a toujours, directement derrière le véhicule, un angle mort qui n'est pas visible dans les rétroviseurs.
- Évitez la marche arrière lorsque c'est possible en planifiant votre trajet.
- Évitez la marche arrière lorsque c'est possible en planifiant votre trajet.
- Donnez un coup de klaxon en guise de précaution avant de reculer. Chaque

fois que vous parcourez la distance correspondant à la longueur du véhicule, redonnez un autre coup de klaxon.

- Si possible, demandez à une personne de vous guider. Cette dernière doit voir le trajet qu'empruntera le véhicule et s'assurer que le conducteur la voit bien. Arrêtez-vous si vous ne voyez pas le guide.
- Rappelez-vous : même en présence d'un guide, le conducteur demeure responsable de tous les mouvements du véhicule.
- S'il n'y a personne pour vous guider, vérifiez toujours l'espace où vous reculez avant d'entamer la manœuvre. Sortez du véhicule, allez à l'arrière et faites une vérification visuelle pour détecter toute obstruction et vous assurer que l'espace est suffisamment large.
- Si la distance à parcourir en marche arrière représente plus du double de la longueur du véhicule, arrêtez-vous et revérifiez visuellement l'espace à l'arrière, au-dessus, en dessous et autour du camion.
- N'appuyez pas sur l'accélérateur. Vous n'en aurez que rarement besoin pour reculer le véhicule. Choisissez le rapport de marche arrière le plus bas. Roulez très lentement et gardez le pied droit au-dessus du frein au cas où vous devriez vous immobiliser rapidement.

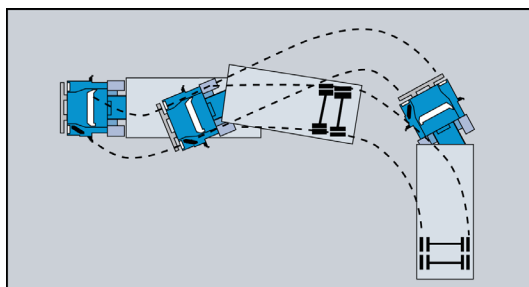
### Marche arrière en ligne droite



Le plus sûr et le plus simple est de reculer en ligne droite. C'est ce que vous devez faire dans la mesure du possible. Normalement, vous devriez avoir une bonne vue de l'espace où vous reculez dans les deux rétroviseurs.

# 3

## Stationnement arrière à 90 degrés avec vue dégagée (côté gauche)

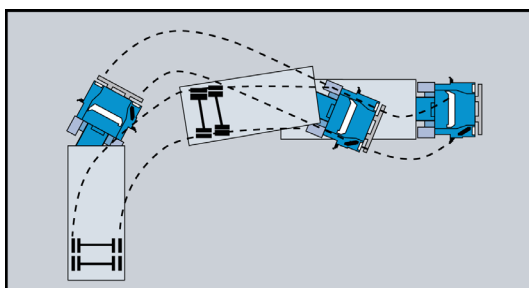


En reculant à gauche, vous voyez clairement dans le rétroviseur l'espace où vous reculez.

Commencez à reculer et tournez le volant vers la droite pour déplacer la remorque vers la gauche. Une fois que la remorque se tourne vers l'espace de stationnement, tournez le volant à gauche et laissez le tracteur suivre la remorque dans l'espace prévu.

Lorsque la remorque est bien en ligne avec l'espace de stationnement, tournez le volant encore plus vers la gauche pour redresser le tracteur par rapport à la remorque. Lentement, finissez de reculer dans le quai de chargement ou l'espace de stationnement.

## Stationnement arrière à 90 degrés avec vue obstruée (côté droit)



Pour reculer du côté où votre vision est obstruée, suivez les mêmes étapes que lorsque vous stationnez du côté où vous avez une vue dégagée. Il vous sera toutefois plus difficile de voir où vous allez. Une fois que vous aurez commencé à reculer, utilisez surtout le rétroviseur



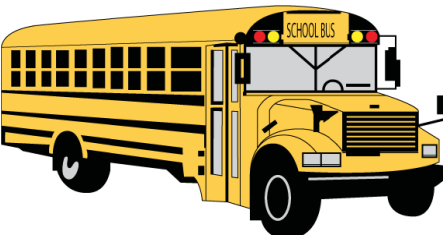
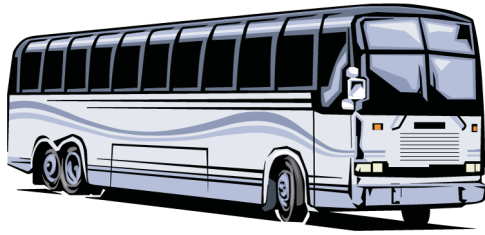
# 4

## **Chapitre 4**

Véhicule visé par la classe 2 ou 4  
(autobus ou véhicule semblable)

# 4

## Conduire des autobus



Le titulaire d'un permis de conduire de classe 2 peut conduire :

- un autobus;
- un autobus scolaire (avec la mention « S » sur le permis de conduire);
- tout véhicule à moteur ou une combinaison de véhicules que le titulaire d'un permis de conduire de classes 3, 4 ou 5 peut conduire;
- tout véhicule visé par les classes 1 ou 6, aux fins de formation seulement.

### Information au conducteur d'autobus visé par les classes de permis de conduire 2 et 4

Les renseignements suivants concernent divers types d'autobus, mais principalement les autobus scolaires. Si vous conduisez un autobus, même s'il ne s'agit pas d'un autobus scolaire, vous devriez lire attentivement cette partie. La plupart des données et des méthodes qui suivent s'appliquent à la conduite de tous les types d'autobus.

À titre de conducteur d'autobus, vous êtes responsable du transport et de la sécurité d'un grand nombre de passagers, quelles que soient les conditions météorologiques ou routières durant le déplacement. Vous avez cette responsabilité, peu importe que vous conduisiez un autobus commercial, scolaire ou privé. Vous ne devez pas percevoir le prix du transport pendant que

le véhicule est en mouvement. Vous devez avoir les compétences nécessaires pour vous adapter rapidement aux conditions changeantes, à l'intérieur et à l'extérieur de l'autobus.

Connaissez toutes les règles et les règlements en vertu desquels vous travaillez, y compris la politique de votre employeur.

### **Inspection du véhicule**

L'inspection du véhicule permet de repérer les pièces et systèmes :

- qui fonctionnent mal;
- qui sont défectueux;
- qui manquent.

Retenez ceci : l'entretien de l'autobus se fait en atelier, mais dès qu'il est en route, vous en êtes responsable. Inspectez l'autobus avant de le démarrer et ne le sortez pas si vous décelez un problème susceptible de nuire au fonctionnement et à la sécurité.

### **Inspection avant le départ**

Prendre de cinq à dix minutes par jour pour faire une inspection avant départ pourrait vous éviter des pannes. Faites cette inspection chaque fois de la même façon.

Retenez que l'inspection avant départ fait partie de l'examen pratique si vous demandez le permis de conduire de classe 2.

L'inspection avant départ détaillée ci-dessous ne doit servir que de guide de référence. Vérifiez auprès de votre employeur si l'entreprise dispose de formulaires servant à présenter les rapports d'inspection de véhicule.

### **Avant de commencer l'inspection**

- Trouvez un terrain aussi plat que possible et garez le véhicule en sûreté, loin de la circulation.
- Serrez le frein de stationnement. Placez le bras de transmission manuelle

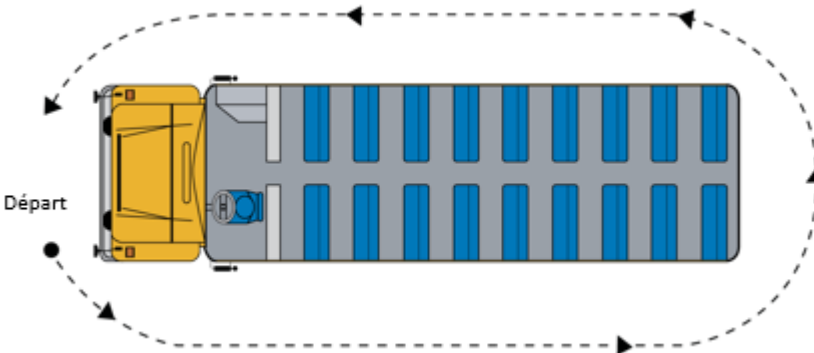
# 4

en position basse vitesse, ou en position de stationnement (park) si la transmission est automatique.

- Éteignez le moteur.
- Bloquez les roues pour empêcher le véhicule de bouger.

## Tour d'inspection de l'autobus

Le dessin illustre la façon d'effectuer un tour d'inspection de l'autobus. Il faut faire un tour d'inspection avant chaque mise en route. Peu importe l'ordre des vérifications, pourvu que vous utilisiez votre temps et celui de votre employeur de manière efficace. Assurez-vous de faire toutes les vérifications et de toujours faire un tour d'inspection complet du véhicule. Pendant l'examen pratique avec l'examineur, vous disposerez de 20 minutes pour faire le tour d'inspection avant départ. Assurez-vous d'être capable de le faire dans le temps imparti. Si vous faites le test pratique sur les freins pneumatiques en même temps que le test pratique du conducteur pour le permis de classe 2, le temps alloué pour l'inspection avant départ est de 30 minutes.



## Procédure de ronde quotidienne – points à vérifier

Commencez face au véhicule, poursuivez le tour par votre droite, dirigez-vous vers l'arrière, passez de l'autre côté du véhicule et revenez vers l'avant en vérifiant les éléments des listes qui suivent.

## À l'extérieur de l'autobus

### Sous le capot

- Le radiateur est étanche, le niveau de liquide de refroidissement est suffisant et le bouchon est bien ajusté.
- Aucune pale de ventilateur n'est déformée, fissurée, ou manquante; les montures sont bien fixées.
- La tension de toutes les courroies est suffisante; aucune ne présente de signes d'usure.
- Les niveaux d'huile et des autres fluides sont suffisants.
- L'état du filtre à air a été vérifié.
- Les amortisseurs ne sont pas mous et ne fuient pas.
- La batterie n'a pas de fissure, de corrosion excessive ou de fuites, les connexions aux bornes sont bien serrées; la batterie est bien installée (l'emplacement de la batterie peut varier selon l'autobus).
- Aucune lame de ressort de suspension n'est fissurée, manquante ou cassée, aucune bride de fixation n'est desserrée, manquante ou cassée.
- Tous les boyaux d'accouplement sont bien fixés; aucune fuite, aucun mauvais pli, aucune coupure, aucune abrasion ni aucune fissure.
- Aucune pièce du système de direction n'est déformée, cassée ou manquante; pompe et boyau de la servodirection sont étanches, et le niveau de liquide est suffisant.

**Remarque :** Pendant l'inspection avant départ, montez dans le poste de conduite pour allumer et éteindre les feux afin de vous assurer qu'ils fonctionnent bien.

### Avant de l'autobus

- Aucune trace de fuite de liquide par terre, sous le véhicule.
- Les feux de route et les feux de croisement fonctionnent bien, les lentilles sont propres et exemptes de fissures.
- Les feux de détresse fonctionnent bien, les lentilles sont propres et exemptes de fissures.
- Les clignotants de droite et de gauche fonctionnent bien, les lentilles sont propres et exemptes de fissures.

# 4

- Les feux clignotants jaune et rouge alternants fonctionnent bien, les lentilles sont propres et exemptes de fissures (certains autobus scolaires ne sont pas équipés de feux jaunes alternants).
- Le bras de sécurité pour piétons et élèves est bien fixé, fonctionnel et exempt de dommages (certains autobus scolaires n'en ont pas).
- Les feux de gabarit et de position fonctionnent bien, les lentilles sont propres et exemptes de fissures; les réflecteurs sont propres.
- Les rétroviseurs convexes (à grand angle) sont bien fixés, sont propres et exempts de fissures.

## Côté gauche de l'autobus

- Le pneu de l'essieu directeur a une profondeur de sculpture adéquate, est correctement gonflé et exempt de bosses, de décollement du flanc, de coupure ou d'inégalités d'usure.
- La jante de l'essieu directeur ne présente aucune fissure, aucune pièce ne manque, aucune déformation ni aucune trace de rouille; les fixations de la roue sont bien solides et ne sont ni manquantes, ni cassées, ni desserrées.
- Niveau d'huile vérifié dans le roulement de roue de l'essieu directeur, le cas échéant.
- Les rétroviseurs sont bien fixés, sont propres et ne sont pas fissurés.
- Le bras d'arrêt est bien fixé et exempt de dommages (certains autobus scolaires n'en ont pas).
- La carrosserie est exempte de dommages ou de trous; aucun rivet n'est cassé ou ne manque; aucune soudure n'est rompue.
- Les feux de gabarit et les feux de position fonctionnent bien; les lentilles sont propres et exemptes de fissures; les réflecteurs sont propres.
- Les vitres sont propres.
- Les pneus de l'essieu moteur ont une profondeur de sculpture adéquate, sont correctement gonflés, sont exempts de bosses, de décollement du franc, de coupure ou d'inégalités dans l'usure; les pneus doubles ne se touchent pas et rien n'est coincé entre eux.
- Les jantes de l'essieu moteur ne présentent pas de fissures, de pièces manquantes, de déformations ou de traces de rouille, les fixations des roues sont solides, et ne sont ni manquantes ni cassées.
- La suspension ne présente aucun ressort fissuré, manquant ou cassé ni aucune bride de fixation desserrée, manquante ou cassée.

### Arrière de l'autobus

- Les clignotants de droite et de gauche fonctionnent bien, les lentilles sont propres et ne sont pas fissurées.
- Les feux de détresse fonctionnent bien, les lentilles sont propres et ne sont pas fissurées.
- Les feux de freinage et les feux arrière fonctionnent bien, les lentilles sont propres et ne sont pas fissurées (autant que possible, demander à une autre personne d'activer les commandes pendant qu'on vérifie le bon fonctionnement).
- Les feux clignotants jaunes et rouges alternants fonctionnent bien, les lentilles sont propres et ne sont pas fissurées.
- Les feux de gabarit et les feux de position fonctionnent bien, les lentilles sont propres et ne sont pas fissurées, les réflecteurs et la bande rétroréfléchissante, s'il y en a, sont propres.
- La plaque d'immatriculation est propre et solidement fixée; l'autocollant d'enregistrement est valide; la lampe d'éclairage de la plaque est propre et fonctionne.
- Les fenêtres sont propres.
- La porte arrière s'ouvre et se ferme bien, son joint d'étanchéité est en bon état, le signal sonore d'urgence fonctionne bien.
- Le système d'échappement est en bon état, ne fuit pas; le silencieux est bien fixé.
- Les bavettes garde-boue sont bien fixées et ne frottent pas sur les pneus.
- L'équipement spécialisé servant au transport des personnes handicapées fonctionne bien et est bien fixé, s'il y en a.
- Le pneu de secours, s'il y en a un, est gonflé et bien arrimé; le cric et les outils sont bien fixés.

### Côté droit de l'autobus

Continuez l'inspection du côté droit en suivant la même méthode que pour le côté gauche. Ajoutez les vérifications suivantes :

- Le bouchon de remplissage de carburant est là et bien serré.
- La portière côté passager s'ouvre en douceur et se ferme de l'intérieur.
- Les marches sont propres et les feux de marche fonctionnent bien, s'il y en a.
- L'autocollant d'inspection est là, valide et bien placé.

# 4

## Cabine et mise en marche du moteur

- Les sièges et les rétroviseurs sont bien réglés.
- La ceinture de sécurité est ajustée et bien fixée.
- Sensation et fonctionnement de la pédale d'embrayage vérifiés, s'il y a lieu.
- Les fenêtres sont propres, le pare-brise est propre et exempt de grosses fissures.
- Toutes les jauges et les voyants d'avertissement fonctionnent bien.
- Toutes les lumières fonctionnent bien.
- Le niveau de carburant est suffisant.
- Les essuie-glaces fonctionnent bien, le réservoir de lave-glace contient assez de liquide et la pompe pulvérise bien.
- Le dégivreur et le système de chauffage fonctionnent bien.
- La direction ne présente pas de jeu ou de relâchement excessifs.
- Le klaxon fonctionne bien.
- Le bras d'arrêt et les feux fonctionnent bien, s'il y a lieu.
- Tous les documents nécessaires se trouvent dans le véhicule : immatriculation du véhicule, attestation d'assurance valide, rapport d'inspection mécanique semestrielle; toutes les autorisations nécessaires, les permis et le carnet de bord, si nécessaire, sont valides.
- Le moteur ne fait aucun bruit inhabituel.

## Test de freinage

- S'il y a lieu, vérifiez le fonctionnement du servomoteur à dépression. Moteur à l'arrêt, appuyez plusieurs fois sur la pédale du frein de service pour éliminer la dépression, puis, en exerçant une légère pression sur la pédale, démarrez le moteur. Si la pédale ne bouge pas, des réparations sont nécessaires.
- S'il y a lieu, vérifiez le moteur électrique de l'assistance au freinage. Moteur à l'arrêt, appliquez une pression modérée sur la pédale du frein de service, le fonctionnement du moteur électrique doit être audible. Des réparations s'imposent si le moteur électrique ne fonctionne pas.
- Transmission en première vitesse, serrez le frein de stationnement et faites un test de traction (vérification de la résistance).
- En première vitesse, faites avancer le véhicule et appuyez sur la pédale de frein du véhicule.



### À l'intérieur de l'autobus

- La main courante est bien fixée.
- L'extincteur est complètement chargé et l'étiquette indique qu'il est valide; dispositifs de signalisation approuvés (fusées ou réflecteurs) et hache à bord.
- La trousse de premiers soins est complète.
- Toutes les issues de secours s'ouvrent et se ferment bien et le système d'alarme fonctionne bien.
- Les sièges passagers sont solidement fixés au plancher et sont en bon état.
- L'intérieur est propre et n'est pas endommagé.
- Les dispositifs de retenue du fauteuil roulant fonctionnent et sont bien fixés, si le véhicule en est équipé.

### Inspection après déplacement

Tout autobus scolaire est exposé à beaucoup d'usure. Il se déplace dans des conditions météorologiques défavorables, roule souvent sur des routes difficiles, et d'habitude, il est bondé d'enfants turbulents. C'est pourquoi il est important d'inspecter l'intérieur et l'extérieur du véhicule après chaque déplacement.

Il faut :

- Inspecter l'autobus pour y repérer les articles perdus, les enfants encore dans l'autobus, parfois endormis.
- Nettoyer le plancher, en particulier autour des marches d'entrée.
- Vérifier l'état de l'équipement de secours.
- Signaler tout dommage mineur et toute fuite de liquide sous le véhicule.
- Vérifier que les pneus ne sont pas endommagés et ne perdent pas d'air.

### Pannes

Malgré un tour d'inspection quotidien et un programme d'entretien régulier, l'autobus peut tomber en panne au moment où l'on s'y attend le moins. En cas de panne sur la route, faites ce qui suit.

- Autant que possible, immobilisez le véhicule dans un endroit sûr, aussi loin que possible de la chaussée.

# 4

- Étudiez la situation. Si l'autobus s'est arrêté dans un endroit dangereux, faites descendre les passagers et guidez-les vers un endroit sûr. S'il n'y a pas de danger, il est généralement plus sûr que les passagers restent dans l'autobus.
- Si une panne survient et que le véhicule est immobilisé sur une route à l'extérieur des limites d'une municipalité urbaine pendant une période comprise entre le lever et le coucher du soleil (durant le jour), activez les feux de détresse. Placez des dispositifs de signalisation approuvés à 60 mètres (environ 200 pieds) devant et derrière l'autobus.
- Si une panne survient et que le véhicule est immobilisé sur une route à l'extérieur des limites d'une municipalité urbaine pendant la période comprise entre le coucher et le lever du soleil (durant la nuit), ou à tout moment où la lumière n'est pas suffisante pour voir clairement les personnes ou les véhicules sur une route à une distance de 150 mètres, activez les feux de détresse. Placez des dispositifs d'avertissement approuvés à 60 mètres (environ 200 pieds) devant et derrière l'autobus.
- Si le problème ne peut pas se régler ou s'il est impossible de demander de l'aide par radio ou par téléphone, restez avec les passagers de l'autobus, organisez un autre moyen de transport ou, sous réserve de la politique du conseil scolaire, songez à envoyer deux élèves responsables pour obtenir de l'aide. Écrivez l'information qu'ils devront transmettre à d'autres personnes.
- Si la distance ou les conditions météorologiques rendent dangereux l'envoi d'élèves, demandez à chacun de rester dans l'autobus et d'essayer de faire signe à un véhicule qui passe ou d'attendre que les secours arrivent.

## Montée et descente de passagers

Le conducteur d'autobus scolaire doit suivre les consignes suivantes.

- En vertu de la loi, les feux rouges alternants et le bras d'arrêt doivent servir uniquement pour la montée et la descente de passagers. Le conducteur doit savoir quand activer les feux clignotants alternants. Les autorités locales peuvent interdire ou restreindre leur utilisation. Le conducteur doit activer les feux clignotants alternants lorsqu'il fait monter ou descendre des passagers, sauf lorsque l'autobus se trouve sur une voie pour laquelle un règlement interdit leur utilisation.
- Tout conducteur de véhicule doit s'arrêter lorsqu'il s'approche d'un autobus scolaire immobilisé dont les feux rouges clignotent en alternance, d'une

direction ou de l'autre sur une route non divisée, ou qu'il est derrière l'autobus sur une route à deux chaussées séparées.

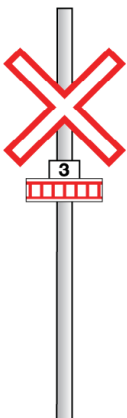
- Sur les autobus équipés du système à huit feux, les feux jaunes alternants doivent être activés lorsque l'autobus commence à ralentir pour l'arrêt. Autant que possible, minimisez les perturbations de la circulation en permettant aux véhicules de passer avant d'allumer les feux rouges alternants.
- Rangez-vous aussi loin que possible vers la droite avant d'immobiliser l'autobus pour faire monter ou descendre des passagers. Choisir un endroit permettant de prendre pied en toute sécurité et qui se trouve au moins à un mètre des élèves qui attendent de monter à bord. La loi permet au conducteur de s'arrêter sur la voie s'il n'y a pas d'endroit convenable et sécuritaire à côté de la chaussée.
- Activez les feux rouges alternants quand l'autobus est complètement immobilisé. Les feux alternants ne doivent servir que pendant la montée ou la descente de passagers.
- Avant de faire monter ou descendre des passagers, vérifiez que toute la circulation est arrêtée, que la transmission est au point mort pour une transmission manuelle ou au point de stationnement pour une transmission automatique et que le frein de stationnement est serré. Appuyez fermement sur la pédale de frein.
- Ouvrez la porte de l'autobus et laissez les passagers monter ou descendre.
- Lorsque des élèves doivent traverser une voie dans une zone rurale après être descendus de l'autobus, demandez-leur de faire au moins 10 pas devant l'autobus, de s'arrêter avant de s'engager sur la voie et d'attendre les directives du conducteur avant de traverser. Gardez les élèves à portée de vue; regardez de chaque côté de la voie pour confirmer que la voie est libre avant de les laisser traverser devant votre véhicule. Ne perdez pas les élèves concernés de vue lorsqu'ils traversent; vérifiez qu'ils sont tous là.
- Avant de commencer à rouler, vérifiez dans tous les rétroviseurs, y compris les rétroviseurs convexes (à grand angle) qu'aucun élève ne s'attarde près de l'autobus.
- Éteignez les feux clignotants une fois que tous les élèves sont assis, desserrez le frein de stationnement et, lorsque la situation est sûre, signalez à gauche et entrez dans la circulation.

# 4

Le conducteur d'autobus doit savoir ce qui suit :

- L'autobus ne doit pas être en mouvement lorsque des élèves y montent ou en descendent.
- Il est interdit de reculer un autobus scolaire dans une cour d'école sans être guidé par une personne responsable postée à l'extérieur, derrière l'autobus. Le conducteur doit être capable de voir le guide en tout temps. Le conducteur est responsable de tous les déplacements de l'autobus.
- Assurez-vous que tous les élèves sont assis pendant que l'autobus est en mouvement. N'admettez jamais plus de passagers qu'il y a de places assises de l'autobus.
- Regardez souvent dans les rétroviseurs pour confirmer l'absence de danger avant d'activer les feux rouges alternants ou pour donner le signal aux élèves de traverser la voie. Même si la loi oblige les autres conducteurs à s'arrêter, il se peut qu'ils ne le fassent pas.
- Si le conducteur d'un véhicule ne s'arrête pas aux feux rouges clignotants, noter le numéro de la plaque d'immatriculation du véhicule et signaler immédiatement l'incident au service de police de la localité et au superviseur.
- Les lumières intérieures de l'autobus scolaire doivent rester allumées entre le coucher et le lever du soleil.
- L'autobus scolaire doit être équipé d'un extincteur, d'une trousse de premiers soins, de fusées ou de réflecteurs et d'une hache.

## Traversée de passages à niveau d'un autobus scolaire



Les passages à niveau posent un risque particulier parce que les trains peuvent passer à tout moment. Vous devez connaître les lois sur les passages à niveau, les politiques de la commission scolaire, de même que les règlements municipaux.

En vertu de la loi, le conducteur d'un autobus scolaire est tenu de s'arrêter à tous les passages à niveau, sauf :

- si aucun passager n'est à bord;
- si un policier ou un signaleur ordonne de passer.

Les consignes suivantes s'appliquent pour tous les passages à niveau, contrôlés ou non, lorsqu'on transporte des passagers :

- Il ne devrait pas y avoir de bruit excessif dans l'autobus. Éteignez les ventilateurs ou les appareils radio et demandez aux passagers de garder le silence.
- Si vous êtes sur la voie de gauche d'une route à voies multiples, signalez à droite et déplacez l'autobus aussi loin que possible vers la droite.
- Bien avant le passage à niveau, vérifiez s'il y a des véhicules derrière, annulez le signal de droite et activez les clignotants d'urgence. Les clignotants jaunes ou rouges alternants ne doivent pas servir pour l'arrêt à un passage à niveau.
- Arrêtez-vous à cinq mètres au moins et à quinze mètres au plus de la voie ferrée la plus proche.
- Placez le bras de transmission manuelle en position neutre. Si l'autobus est équipé d'une transmission automatique, serrez le frein de stationnement et appuyez fermement sur la pédale de frein.
- Ouvrez la porte avant et la fenêtre du conducteur. Regardez des deux côtés et écoutez si un train approche. Si vous voyez ou entendez un signal d'avertissement ou un sifflet de train et que vous ne voyez pas un train arriver, ne traversez pas la voie avant d'avoir confirmé qu'on peut le faire de façon sûre.
- Souvenez-vous : le conducteur d'un autobus scolaire ne doit jamais quitter l'autobus sans avoir éteint le moteur, serré les freins, placé le bras de transmission en position la plus basse (transmission manuelle) ou en position de stationnement (transmission automatique) et retiré la clé du contact.
- Lorsque vous êtes sûr de pouvoir continuer, sélectionnez la basse vitesse appropriée.
- Desserrez le frein de stationnement. Vérifiez à gauche et à droite.
- Fermez la porte. Traversez les voies ferrées.
- Si la transmission est manuelle, ne changez pas de rapport avant d'avoir traversé la dernière voie ferrée.

# 4

- Regardez dans les rétroviseurs et vérifiez l'angle mort, éteignez les feux de détresse, signalez à gauche et retournez sur la chaussée lorsqu'il est sûr de le faire.

## Marche arrière

La marche arrière est l'une des principales causes de collisions d'autobus scolaire. Autant que possible, il faut éviter cette manœuvre. Qu'il y ait ou non des passagers à bord de l'autobus, il est interdit de faire marche arrière dans une cour d'école ou à proximité d'une école, à moins qu'une personne responsable, postée à l'extérieur, à l'arrière de l'autobus, guide le chauffeur. Retenez que le chauffeur est responsable de tous les mouvements de l'autobus.

Voici quelques lignes directrices à suivre.

- Vérifiez si la zone est dégagée et libre.
- Demandez à un adulte responsable de servir de guide.
- Entendez-vous sur la signification des signaux manuels à utiliser.
- Montrez à la personne l'endroit où se poster.
- Klaxonnez.
- Reculez lentement.
- Immobilisez-vous dès que la personne qui vous guide n'est plus visible.
- Retenez que, même dirigé par un guide, le conducteur reste responsable de tous les mouvements de l'autobus.

Lorsqu'il faut faire marche arrière, à l'extérieur du terrain de l'école, assurez-vous que la zone est dégagée et utilisez les deux rétroviseurs latéraux.

## Demi-tour

Sur certains itinéraires, il peut s'avérer nécessaire de faire demi-tour. L'unique cas où il est possible de faire demi-tour sur une route à deux voies, c'est lorsqu'il est impossible de le faire sur une propriété privée. On fait demi-tour en reculant sur une route à droite de la route principale. Ne reculez jamais sur une route principale ou en travers de celle-ci. Voici la méthode recommandée pour la manœuvre.

- Commencez à ralentir bien avant de faire demi-tour.
- Immobilisez l'autobus à un endroit approprié sur la voie principale, au moins une longueur de véhicule passé la voie sur laquelle vous voulez reculer. Vérifiez la circulation dans toutes les directions pour confirmer que vous avez assez de temps et d'espace pour faire demi-tour. Autant que possible, attendez que la circulation contourne l'autobus.
- Reculez sur la route à votre droite lorsque la voie est libre, à l'aide des rétroviseurs et en regardant en arrière à droite.
- Revenez sur la route principale lorsque la voie est libre et sûre.

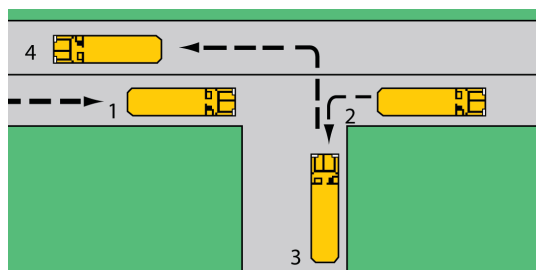
Lorsque vous devez faire demi-tour sur une route à gauche, suivez la même méthode que celle expliquée ci-dessus, mais signalez à gauche, regardez en arrière et rangez-vous dans la voie de la circulation en sens inverse. Si des véhicules arrivent dans l'une ou l'autre direction et qu'il est impossible de faire cette manœuvre avant que les véhicules n'arrivent, rangez-vous sur la droite, laissez passer la circulation et poursuivez la manœuvre lorsqu'elle est sûre.

Retenez qu'il ne faut jamais reculer sur une route principale ou en travers de celle-ci.

Lorsque vous devez faire monter ou descendre des passagers au point de demi-tour, faites ce qui suit :

### Demi-tour habituel

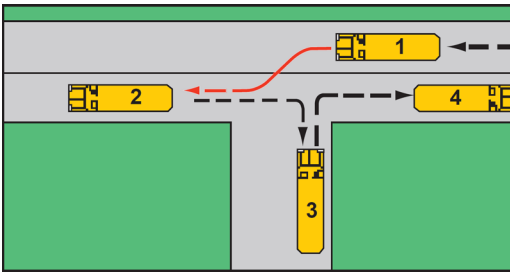
- Faites monter les passagers avant d'arriver au point de demi-tour, position 1 (voir les positions 1 et 2 sur le schéma).
- Faites monter les passagers avant d'arriver au point de demi-tour, position 1 (voir les positions 1 et 2 sur le schéma).



# 4

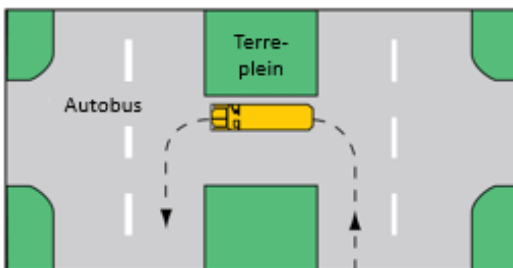
## Demi-tour inhabituel

- Ce demi-tour n'est autorisé que s'il n'y a pas d'autre solution et que la visibilité est excellente.
- Vérifiez si des véhicules approchent dans les deux sens. Si un véhicule s'approche, rangez-vous sur le côté de la route et attendez l'arrêt de la circulation.
- Faites monter les passagers avant le point de demi-tour, position 1 (voir 1 et 2 sur le schéma).
- Faites descendre les passagers après avoir reculé, position 3 (voir 3 et 4 sur le schéma).



Sur une route à quatre voies divisées, on ne peut faire demi-tour que si la longueur de l'autobus est inférieure à la largeur du terre-plein séparant le flux de circulation.

L'autobus doit s'arrêter complètement au carrefour. L'avant et l'arrière de l'autobus doivent être dégagés et loin des voies de circulation.





## Stationnement dans une pente



En vertu de la loi, les roues d'un véhicule stationné ne doivent pas se trouver à plus de 30 centimètres de la chaîne de rue. Lorsque le véhicule est garé, le moteur doit tourner à basse vitesse ou être laissé en position de marche arrière, s'il s'agit d'un véhicule à transmission manuelle, ou en position de stationnement, s'il s'agit d'un véhicule à transmission automatique. Le frein de stationnement doit être serré. Les consignes suivantes visent les véhicules garés sur le côté droit de la route. Pour les véhicules garés sur le côté gauche de la route (sens unique), tourner les roues avant dans la direction opposée.

- Pour se stationner en pente descendante, avec ou sans chaîne de rue, tourner les roues du véhicule avant vers la droite.
- Pour se stationner en montée, avec chaîne de rue, tourner les roues avant vers la gauche.
- Pour stationner en pente ascendante, sur une voie sans chaîne de rue, le véhicule à une unité doit toujours avoir les roues avant tournées vers la droite.

**Note :** Si la voie est dotée d'une chaîne de rue, laissez le véhicule rouler jusqu'à ce que le pneu avant le plus près de la chaîne la touche avant de serrer le frein de stationnement. Cela empêchera le véhicule de sauter la bordure de chaussée s'il se déplace.

## Discipline et résolution de problèmes

Le conducteur d'autobus est à la fois responsable de la sécurité de ses passagers et de leurs comportements pendant qu'ils sont à bord. Plusieurs problèmes de discipline peuvent devenir des problèmes de sécurité; il faut s'en occuper

# 4

rapidement et avec efficacité. À retenir : peu importe les problèmes qu'on peut avoir avec un élève, il est interdit de le faire descendre à un endroit autre que son point de destination habituel. Seule l'administration de l'école peut empêcher un élève de monter dans un autobus scolaire.

## Directives pour une conduite sécuritaire

- Dans des conditions idéales, il est recommandé de limiter la vitesse maximale d'un autobus scolaire, avec ou sans passagers, à 90 km/h ou à la vitesse maximale affichée, selon la plus basse des deux.
- Ne pas essayer de rattraper le temps perdu en roulant plus vite que les conditions de la route ou la loi le permettent.
- Lorsque vous suivez un autre véhicule, restez toujours à une distance suffisante derrière lui. Suivez la règle des quatre secondes et augmentez cette distance lorsque les conditions routières ou météorologiques sont mauvaises, ou qu'il est difficile de bien voir la circulation.
- Assurez-vous que tous les élèves restent assis pendant toute la durée du déplacement de l'autobus. Tout le monde doit monter dans l'autobus et en descendre par la porte avant. En vertu de la loi, la porte arrière ne doit servir qu'en cas d'urgence. Les passagers et le conducteur d'autobus doivent connaître la méthode d'évacuation et l'endroit où se trouvent les sorties de secours et l'équipement d'urgence.

Toutes les portes doivent rester fermées lorsque l'autobus est en mouvement.

Faites preuve de prudence en vous éloignant de la chaîne de rue, car vous n'avez pas la priorité.

Lorsque vous traversez une route principale, ne vous engagez que lorsque la voie est libre dans les deux sens.

Lorsque la rue est étroite, engagez-vous suffisamment dans l'intersection avant d'amorcer le virage. Il se peut que vous deviez dépasser la ligne médiane ou emprunter la deuxième voie de circulation de la rue dans laquelle vous entrez.

Ne faites jamais le plein d'un autobus lorsque des passagers sont à bord.

Établissez une bonne relation avec les passagers. Le travail sera plus sûr, plus facile et plus agréable.

Au début de l'année scolaire, il est judicieux d'organiser un exercice d'évacuation avec tous les passagers de l'autobus. Ainsi, les passagers sauront quoi faire en situation réelle d'urgence. Prévoyez faire l'exercice dans un endroit sûr, sans circulation, sur le terrain de l'école ou à proximité. Organisez l'exercice en collaboration avec l'administration de l'école.

Il existe trois méthodes standard pour évacuer un autobus, bien que d'autres méthodes puissent servir dans certains cas exceptionnels. Ces trois méthodes sont la sortie par l'avant, la sortie par l'arrière et la sortie par l'avant et l'arrière en même temps. Dans une situation réelle, le conducteur doit évaluer la situation et choisir la méthode la plus appropriée pour l'évacuation.

### **Enrichir ses qualifications et ses connaissances**

Le conducteur titulaire d'un permis de classe 1, 2, 3 ou 4 peut demander qu'on inscrive le code « S » sur son permis de conduire (autorisation à conduire un autobus scolaire).

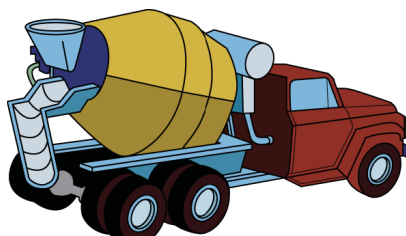
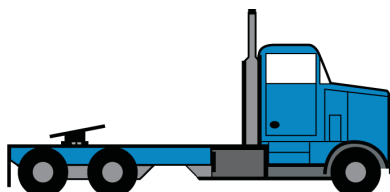
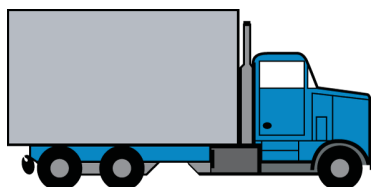


# 5

## **Chapitre 5** Véhicule visé par la classe de permis de conduire 3

# 5

## Conduire un véhicule visé par la classe de permis de conduire 3



Les camions conçus pour transporter des matériaux et tirer des charges sont des exemples de véhicules visés par la classe 3.

Le détenteur d'un permis de classe 3 peut conduire les véhicules suivants :

- un véhicule à trois essieux ou plus;
- toute combinaison de véhicules à deux essieux remorquant un autre véhicule n'excédant pas 4 500 kg;
- toute combinaison de véhicules sans freins pneumatiques remorquant un autre véhicule excédant 4 500 kg plus les essieux, si la remorque n'est pas équipée de freins pneumatiques;
- un véhicule ou toute combinaison de véhicules visé par les classes 4 ou 5;
- tout véhicule visé par les classes 1, 2 ou 6, si le conducteur est en situation d'apprentissage.

## Inspection avant le départ

L'inspection a pour but de déterminer les systèmes ou les pièces d'un véhicule qui manquent, fonctionnent mal ou ne fonctionnent pas afin de les remplacer ou de les réparer avant qu'ils ne causent des dommages. Les inspections régulières permettent de réduire les temps de panne et les coûts qui y sont associés. Parmi ces coûts, on compte les contraventions, le remorquage, le déplacement et les heures supplémentaires des mécaniciens de l'entreprise, les coûts de réparation et les délais lorsqu'on fait appel aux garages locaux, ainsi que les pénalités et les coûts dus aux retards des livraisons.

N'oubliez pas qu'une inspection de véhicule avant départ est exigée dans le cadre de l'examen pratique du permis de conduire de classe 3.

La liste de vérification de l'inspection avant départ qui suit sert de référence seulement. Demandez à votre employeur comment se fait le suivi de la condition des véhicules dans l'entreprise, le cas échéant.

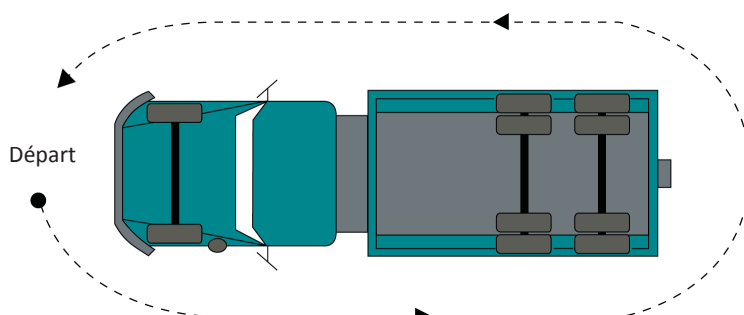
### Avant de commencer l'inspection

- Choisissez la surface la plus plane possible et stationnez le véhicule à l'écart de la circulation.
- Actionnez les freins de stationnement, et placez le levier de vitesse en première (transmission manuelle) ou à park (transmission automatique).
- Coupez le moteur.
- Bloquez les roues pour empêcher le véhicule de bouger.

# 5

## Ronde de sécurité d'un véhicule à trois essieux ou plus

Le dessin montre comment faire la ronde de sécurité du véhicule. Marchez autour du véhicule pour l'inspecter avant de commencer un trajet. L'inspection peut être réalisée dans n'importe quel ordre permettant d'optimiser votre temps et celui de votre employeur, tant que chaque élément est vérifié et qu'un cercle complet est décrit autour du véhicule. Pour les besoins de l'examen pratique avec l'examineur, vous aurez 20 minutes pour effectuer l'inspection avant départ. Assurez-vous de bien connaître les points à vérifier et d'être capable d'effectuer l'inspection dans le temps alloué. Si vous faites l'examen pratique sur les freins pneumatiques en plus de l'examen pratique de classe 3, le temps combiné alloué avant le départ est de 30 minutes.



## Inspection quotidienne autour du véhicule – Éléments à vérifier

Commencez face au véhicule, poursuivez le tour par votre droite, dirigez-vous vers l'arrière, passez de l'autre côté du véhicule et revenez vers l'avant en vérifiant les éléments suivants.

### À l'extérieur du véhicule

#### Sous le capot

- Le radiateur ne fuit pas, la quantité de liquide de refroidissement est suffisante, et le couvercle est bien ajusté.
- Le ventilateur a toutes ses pales, aucune n'est déformée ou fissurée, et ses montures sont bien serrées.
- Toutes les ceintures sont assez tendues et ne montrent aucun signe d'usure.
- Les niveaux de l'huile et des autres fluides sont suffisants.
- La batterie ne présente pas de fissure, de corrosion excessive ou de fuites, les



connexions aux bornes sont bien fixées, la batterie est solidement installée (l'emplacement de la batterie peut varier d'un véhicule à un autre).

- L'état du filtre à air a été vérifié.
- Les boyaux d'accouplement sont bien fixés, ne présentent pas de fuite, de mauvais pli, de coupure, de signe d'abrasion ou de fissure.
- Les amortisseurs ne sont pas mous et ne fuient pas.
- Aucune lame de ressort de la suspension ne manque, n'est cassée ou desserrée, aucune bride de fixation n'est manquante, cassée ou desserrée.
- Le système de direction n'est pas déformé, cassé ou incomplet; la pompe et le boyau de la servodirection sont étanches et les niveaux de liquide sont suffisants.

#### **Freins de l'essieu directeur**

- L'état des récepteurs de frein a été vérifié; ils sont bien fixés.
- L'état mécanique, l'usure, l'angle et la course du réglage de jeu et de la tige de poussée ont été vérifiés.
- Les conduites d'air ne présentent pas de fuite, de mauvais pli, de coupure, de signe d'abrasion ou de fissure.

#### **Avant du véhicule**

- Il n'y a aucune trace de fuite de fluide sur le sol sous le véhicule.
- Les phares de croisement et de route fonctionnent, les lentilles sont propres, sans fissure.
- Les feux de détresse fonctionnent, les lentilles sont propres et sans fissure.
- Les clignotants gauche et droit fonctionnent, les lentilles sont propres et sans fissure.
- Les feux de gabarit et de position fonctionnent, les lentilles sont propres et sans fissure, et les réflecteurs sont propres.

#### **Côté gauche du véhicule**

- Le pneu de l'essieu directeur a une profondeur de sculpture adéquate, il est bien gonflé, ne présente aucun renflement, aucun décollement des flancs, aucune entaille ou inégalité dans l'usure.
- La jante de l'essieu directeur ne présente aucune fissure, pièce manquante, déformation, ou marque de rouille; les fixations de la roue sont sûres, et aucune ne manque, n'est cassée ou desserrée.

# 5

- Le roulement de roue est suffisamment huilé, le cas échéant.
- La porte du conducteur fonctionne correctement.
- Les marches sont sûres et en bonne condition.
- La main courante est bien fixée.
- Les rétroviseurs sont bien fixés et ne sont pas fissurés.
- Le réservoir de carburant est bien fixé et étanche; l'évent est dégagé et le bouchon est approprié et bien vissé.
- La canalisation d'essence est solide et étanche.
- Le système d'échappement est en bonne condition et étanche, le silencieux est bien en place, et l'écran thermique, s'il y en a un, est bien fixé.
- Les pneus du premier essieu moteur ont une profondeur de sculpture appropriée, sont bien gonflés, ne présentent aucun renflement, aucun décollement des flancs, aucune entaille ou inégalité dans l'usure. Les pneus jumelés ne se touchent pas et rien n'est coincé entre eux.
- Les jantes du premier essieu moteur ne présentent aucune fissure, pièce manquante, déformation ou marque de rouille; les fixations de la roue sont sûres, et aucune ne manque ou n'est cassée.
- Les pneus du deuxième essieu moteur ont une profondeur de sculpture appropriée, sont bien gonflés, ne présentent aucun renflement, aucun décollement des flancs, aucune entaille ou inégalité dans l'usure. Les pneus jumelés ne se touchent pas et rien n'est coincé entre eux.
- Les jantes du deuxième essieu moteur ne présentent aucune fissure, pièce manquante, déformation ou marque de rouille; les fixations de la roue sont sûres, et aucune ne manque, n'est cassée ou desserrée.
- La suspension a tous ses ressorts, aucun n'est fissuré ou cassé; les barres de torsion ou les balanciers sont en bon état et bien fixés, et aucune bride de fixation ne manque, n'est cassée ou desserrée. Dans le cas d'une suspension pneumatique, les coussins d'air sont fonctionnels et exempts de fissures ou d'usure; les amortisseurs sont étanches et fermes; toutes les montures sont en bonne condition.
- L'ensemble essieu ne présente pas de cassure, de fissure, de trou, de déformation ou de joint d'étanchéité brisé.
- La carrosserie est exempte de dommages (ex. trous); les soudures et les rivets sont tous en bon état.
- Le châssis et ses supports ne présentent pas de trou, de déformation, de fissure ou de rupture des soudures, et les traverses ne sont pas cassées.

- Les feux de gabarit et de position fonctionnent, les lentilles sont propres et sans fissure, et les réflecteurs sont propres.
- L'arrimage maintient en place le chargement de façon sûre et solide, les points d'ancrage sont solides, le véhicule et l'arrimage sont protégés contre les dommages.

### Arrière du véhicule

- Les clignotants gauche et droit fonctionnent, les lentilles sont propres et sans fissure.
- Les feux de détresse fonctionnent, les lentilles sont propres et sans fissure.
- Les feux de freinage et les feux de marche arrière fonctionnent, les lentilles sont propres et sans fissure. (Si possible, faire activer les feux par une autre personne pour que vous puissiez vérifier leur fonctionnement.)
- Les feux de gabarit et de position fonctionnent, les lentilles sont propres et sans fissure, et les réflecteurs sont propres.
- La plaque d'immatriculation est propre et bien fixée et son autocollant d'enregistrement est valide; l'éclairage de la plaque fonctionne et la lentille est propre.
- Les portes fonctionnent et sont bien fermées.
- Les bavettes garde-boue sont bien fixées et ne frottent pas sur les pneus.

### Côté droit du véhicule

Continuez d'inspecter le côté droit du véhicule en utilisant la même procédure que pour le côté gauche.

### Intérieur de la cabine et démarrage du moteur

- Le siège et les rétroviseurs sont bien ajustés.
- La ceinture est ajustée et bien enclenchée.
- Les pédales de frein et d'embrayage, s'il y a lieu, fonctionnent correctement.
- Tous les indicateurs et voyants d'avertissement fonctionnent.
- Le niveau de carburant est suffisant.
- Les fenêtres et le pare-brise sont propres et exempts de fissures majeures.
- Les essuie-glaces fonctionnent, il y a assez de liquide lave-glace et il se vaporise bien
- Le dégivreur et le chauffage fonctionnent correctement.

# 5

- Le volant ne ballote pas et n'a pas trop de jeu.
- Le klaxon et l'avertisseur de recul fonctionnent correctement.
- Le moteur tourne sans à-coups.
- Il n'y a pas de bruit inhabituel lorsque l'embrayage est enclenché, puis relâché, pendant que le moteur tourne et que la transmission est au neutre.

## Vérifier les freins

- En première, actionnez le frein de stationnement et testez sa résistance en tentant d'avancer.
- En première, faites avancer le véhicule et actionnez la pédale de frein.

## Équipement et documents supplémentaires

- L'extincteur d'incendie est plein et fonctionnel (étiquette qui le confirme); il comporte les dispositifs d'avertissement approuvés.
- La trousse de premiers soins est complète.
- Tous les documents nécessaires se trouvent dans le véhicule et sont valides (immatriculation, assurance, permis d'activité, registre – s'il y a lieu)
- Tout l'équipement de protection individuelle requis pour se rendre sur un chantier est présent.
- Les outils sont bien rangés.
- Il y a des ampoules, des fusibles et des courroies de rechange.

## Stationnement dans une pente



En vertu de la loi, les roues d'un véhicule stationné doivent se trouver à 30 cm ou moins de la chaîne de rue. La transmission d'un véhicule manuel

stationné doit être laissée en première vitesse ou en marche arrière. Dans le cas d'une transmission automatique, le levier de vitesse est sur la position de stationnement (park) et les freins de stationnement sont engagés. L'information suivante s'applique aux véhicules stationnés du côté droit de la chaussée. Pour les véhicules stationnés du côté gauche de la chaussée (voies à sens unique), faire tourner les roues avant dans la direction opposée à celle indiquée.

- Dans un stationnement en descente, avec ou sans chaîne de rue, les roues avant doivent toujours être orientées vers la droite.
- Dans un stationnement en montée avec chaîne de rue, les roues avant devraient toujours être orientées vers la gauche.
- Dans un stationnement en montée sans chaîne de rue, les roues avant d'un véhicule d'une seule unité devraient toujours être orientées vers la droite.

**Remarque :** S'il y a une chaîne de rue, faites rouler le véhicule jusqu'à ce que le pneu avant le plus proche de la chaîne la touche avant d'engager les freins de stationnement. Cela permet d'empêcher le véhicule de passer par-dessus la chaîne de rue dans le cas où le véhicule se mettrait à bouger.

## Remplir et vider les camions à benne



### Remplissage

Suivez la politique de votre employeur sur le chargement d'un véhicule aux endroits concernés. Certaines entreprises préfèrent que les conducteurs restent à l'intérieur du véhicule, d'autres exigent qu'ils soient à l'extérieur durant le chargement.

Au moment de descendre du véhicule, suivez la procédure des trois points de contact. Cela signifie que deux mains et un pied, ou deux pieds et une main, se trouvent sur le véhicule en tout temps. Ne sautez jamais du véhicule. Lorsque vous vous trouvez à l'extérieur du véhicule, portez l'équipement de protection approprié.

# 5

Vous ne devez pas faire bouger un véhicule chargé sans vous être assuré au préalable des éléments suivants.

- Les matériaux sont également distribués dans la benne.
- Le chargement est consolidé de façon que rien ne puisse s'envoler ou tomber et ainsi endommager d'autres véhicules ou causer des blessures. Vous devez respecter le Règlement sur les véhicules de grande dimension lorsque vous fixez des chargements. Recouvrez le chargement d'une bâche si la municipalité l'exige. En recouvrant le chargement, portez attention à tout débris qui pourrait être coincé dans la bâche.
- Le hayon, les marchepieds arrière, les portes, les bâches, le pneu de secours et tout autre équipement devant être arrimés ou enclenchés sont bien en place.
- Aucun matériau, débris, ou gravier ne traîne librement sur le hayon, les côtés de la benne, l'attache ou l'attelage de remorque. Nettoyez ou balayez ces matériaux avec une brosse ou un balai.
- Le véhicule est chargé de manière que les dimensions totales et le poids total sur chaque essie ne dépassent pas les limites établies par les lois qui s'appliquent là où le véhicule circule.

## Avant le déchargement

- Bougez lentement si vous devez reculer le véhicule avant de le décharger. Avant de reculer dans une zone peu familière, descendez du véhicule, observez les alentours et parcourez à pied le trajet que vous suivrez.
- Vous devriez reculer vers la gauche (côté du conducteur) pour mieux voir. Vérifiez constamment votre position dans les miroirs latéraux.
- Klaxonnez deux fois ou, si le véhicule est équipé d'un avertisseur de recul, assurez-vous qu'il fonctionne.
- Si possible, ayez quelqu'un pour guider le véhicule lorsque vous le déchargez. Assurez-vous d'utiliser et de comprendre les mêmes signaux manuels. La personne qui vous guide devrait toujours être à l'extérieur, derrière le véhicule pour observer la trajectoire du véhicule et pour être vue par le conducteur. Le conducteur devrait toujours être capable de voir le guide. Immobilisez-vous si vous ne pouvez plus le voir.
- Gardez en tête que même s'il y a un guide, vous restez responsable de tous les mouvements du véhicule.

- Portez attention aux fils électriques et autres obstructions au-dessus du camion.
- Ne soulevez la benne pour la décharger que si le véhicule se trouve sur un terrain horizontal.

### **Pendant le déchargement**

Consultez le manuel de l'utilisateur pour savoir précisément comment décharger le véhicule.

Il ne doit pas y avoir de véhicule ou de personne dans le périmètre de déchargement de la benne soulevée.

Avant de décharger la benne dans une trémie, descendez du véhicule et assurez-vous qu'elle soit bien vide.

Pour éviter un renversement, apprenez à reconnaître les zones et situations dangereuses (surfaces molles ou inégales, remblai mal compacté, etc.)

Souvenez-vous que l'angle de la plateforme du camion réglera la vitesse de déchargement.

Ouvrez le hayon. Gardez en tête qu'un chargement amassé à l'arrière d'une benne soulevée et dont le hayon est fermé peut faire renverser le véhicule vers l'arrière.

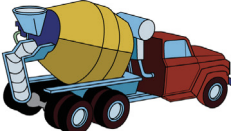
N'entrez pas dans la benne si le chargement est coincé. Abaissez d'abord la benne.

Si une personne vous guide et que vous ne la voyez plus, arrêtez-vous et ne reprenez la manœuvre qu'une fois le contact visuel rétabli.

Une fois le déchargement terminé, abaissez la benne et assurez-vous que le hayon est verrouillé.

# 5

## Conducteurs de bétonnières



Pour les bétonnières visées par la classe de permis de conduire 3, les mêmes procédures d'inspection avant le départ décrites dans la section précédente s'appliquent, sauf quand les caractéristiques particulières du véhicule entrent en jeu. Même si le chargement et le déchargement du produit peuvent différer, des mesures de sécurité similaires s'appliquent, et il en va de même pour l'évaluation des conditions sur chaque lieu de travail. Le conducteur du véhicule est responsable du camion en tout temps.

Les bétonnières sont particulièrement lourdes et instables lorsqu'elles sont pleines. En raison de l'action rotative de la cuve et des caractéristiques particulières du béton, des soins particuliers sont requis lors du transport du béton à faible affaissement dans les courbes, les virages et sur les talus.



# 6

## **Chapitre 6** Véhicule visé par la classe de permis de conduire 4

# 6

## Conduire un véhicule visé par la classe de permis de conduire 4



Parmi les véhicules motorisés visés par la classe de permis de conduire 4, on compte les ambulances, les taxis, les autobus de moins de 24 places assises et les véhicules loués pour le transport de passagers.

Le titulaire d'un permis de conduire de classe 4 peut conduire :

- un véhicule à moteur ou la combinaison de véhicules que le titulaire d'un permis de conduire de classe 5 peut conduire;
- un autobus n'ayant pas plus que 24 places assises, celle du conducteur non comprise;
- une ambulance ou un taxi;
- tous les véhicules visés par les classes 1, 2, 3 et 6 aux fins de formation seulement.

**Attention :** Le titulaire d'un permis de conduire de classe 5 n'est pas autorisé à conduire un véhicule motorisé loué pour le transport de passagers; pour conduire ce type de véhicule, il faut détenir un permis de classe 4.

## Ambulances



### Réglementation sur la conduite des ambulances

Selon la *Loi sur les véhicules automobiles*, la sirène du véhicule de secours ne doit être activée que lorsque le véhicule sert pour intervenir en cas d'urgence, ou pour répondre à un appel d'urgence ou à un signal d'alarme.

Selon les dispositions de cette loi,

- 1) *lorsque, après avoir examiné les circonstances, il est raisonnable et sûr d'activer la sirène; la personne conduisant un véhicule de secours peut le faire dans les cas suivants :*
  - (a) *conduire un véhicule à une vitesse excédant la limite de vitesse;*
  - (b) *dépasser un dispositif de signalisation indiquant un arrêt, ou dépasser un panneau d'arrêt sans s'arrêter;*
  - (c) *contrevenir à une disposition de la Loi, au présent règlement ou à tout autre, ou à un règlement municipal régissant l'utilisation des routes.*
- 2) *Lorsque sa sirène est activée, le véhicule de secours a priorité sur tous les autres véhicules.*

L'utilisation des clignotants rouges seulement n'exempte pas le conducteur de se conformer à la *Loi sur les véhicules automobiles*.

- Selon la *Loi sur les véhicules automobiles*, le conducteur d'un véhicule de secours peut déroger à certains règlements de la circulation dans certaines circonstances. À défaut de satisfaire les exigences liées à ces circonstances, le conducteur peut être passible de sanctions civiles ou criminelles en cas de collision.
- Même dans les cas d'urgence très graves, l'ambulancier doit prendre en compte la nature et l'emploi du véhicule ainsi que la sécurité des autres personnes.

# 6

En ce qui concerne le stationnement d'un véhicule de secours, la loi stipule qu'en fonction des circonstances, il est raisonnable et sûr qu'un véhicule de secours, lorsque ses clignotants sont activés, se stationne contrairement à une disposition de la Loi, du présent règlement ou tout autre, ou un règlement municipal sur le stationnement des véhicules automobiles.

## Inspection avant le départ

Il est important de s'exercer à inspecter le véhicule avant de recevoir un appel de secours et qu'il soit nécessaire de sortir le véhicule. L'inspection avant départ aide à déceler les défauts ou l'équipement qui ne fonctionne pas. Le cas échéant, ne pas sortir le véhicule avant que le problème ne soit réglé.

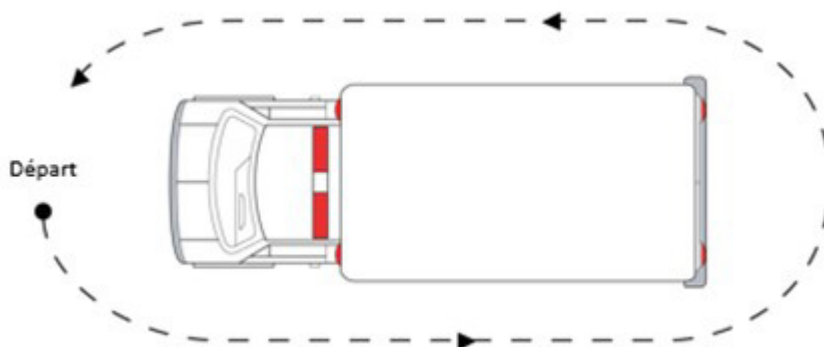
L'inspection avant départ détaillée ci-dessous ne sert que de guide de référence. Vérifiez auprès de votre employeur si l'entreprise dispose de formulaires de rapport d'inspection de véhicule.

### Avant de commencer l'inspection

- Trouvez un terrain aussi plat que possible et gardez le véhicule en sûreté loin de la circulation.
- Serrez le frein de stationnement. Placez le bras de transmission manuelle en position basse vitesse, ou en position de stationnement (park) si la transmission est automatique.
- Éteignez le moteur.

### Ronde d'inspection d'une ambulance

Le dessin ci-dessous illustre la façon d'effectuer un tour d'inspection complet, à exécuter avant chaque mise en route. Peu importe l'ordre des vérifications, pourvu que vous utilisiez efficacement votre temps et celui de votre employeur. Assurez-vous de faire toutes les vérifications et de toujours faire un tour d'inspection complet du véhicule. Pendant l'examen pratique avec l'examineur, vous disposerez de 15 minutes pour réaliser l'inspection avant départ. Assurez-vous d'être capable de le faire dans le temps imparti.



### Ronde d'inspection quotidienne – points à vérifier

Commencez face au véhicule, poursuivez le tour par votre droite, dirigez-vous vers l'arrière, passez de l'autre côté du véhicule et revenez vers l'avant en vérifiant les éléments suivants :

### À l'extérieur du véhicule

#### Sous le capot

- Le radiateur est étanche, le niveau de liquide de refroidissement est suffisant et le bouchon est bien ajusté.
- Aucune pale de ventilateur déformée, fissurée ou manquante; les montures sont bien fixées.
- La tension de toutes les courroies est suffisante; aucune ne présente de signes d'usure.
- Les niveaux d'huile et des autres fluides sont suffisants.
- La batterie n'a pas de fissures, de corrosion excessive ou de fuites, les connexions aux bornes sont bien serrées, la batterie est bien montée.
- État du filtre à air vérifié.
- Tous les boyaux d'accouplement sont bien fixés, aucune fuite; aucun mauvais pli, aucune coupure, aucune abrasion ni aucune fissure.
- Aucune pièce du système de direction n'est déformée, cassée ou manquante; pompe et boyau de la servodirection sont étanches, et le niveau de liquide est suffisant.

# 6

## Partie avant du véhicule

- Il n'y a aucune trace d'écoulement de liquide sur le sol, sous le véhicule.
- Les feux de route et les feux de croisement fonctionnent bien, les lentilles sont propres et ne sont pas fissurées.
- Les feux de détresse fonctionnent bien, les lentilles sont propres et ne sont pas fissurées.
- Les feux de secours fonctionnent bien, les lentilles sont propres et exemptes de fissures.
- Les feux de gabarit fonctionnent bien, les lentilles sont propres et ne sont pas fissurées.
- Les clignotants de droite et de gauche fonctionnent bien, les lentilles sont propres et ne sont pas fissurées.
- Le pare-brise est propre et n'a aucune grosse fissure.

## Côté gauche du véhicule

- Le pneu de l'essieu directeur a une profondeur de sculpture adéquate, est bien gonflé et ne présente pas de bosse, de décollement des flancs, de coupure ni d'inégalité dans l'usure.
- La jante de l'essieu directeur ne présente aucune fissure, les fixations de la roue sont bien solides et toutes là.
- Le rétroviseur extérieur est bien fixé et n'est pas fissuré.
- Les vitres latérales sont propres.
- La portière du conducteur fonctionne bien.
- Les feux de gabarit et les feux de position fonctionnent bien, les lentilles ne sont pas fissurées, les réflecteurs sont propres.
- Le bouchon du réservoir de carburant est bien là et bien serré (son emplacement varie selon le véhicule).
- Le pneu de l'essieu moteur a une profondeur de sculpture adéquate, est correctement gonflé et ne présente pas de bosse, de décollement des flancs, de coupure ou d'inégalité dans l'usure.
- La jante de l'essieu moteur n'a pas de fissures, les fixations de la roue sont bien solides et toutes là.

## Arrière du véhicule

- Les clignotants de droite et de gauche fonctionnent bien, les lentilles sont propres et ne sont pas fissurées.

- Les feux de détresse fonctionnent bien, les lentilles fonctionnent bien et ne sont pas fissurées.
- Les feux de freinage et les feux de marche arrière fonctionnent bien, les lentilles sont propres et ne sont pas fissurées (autant que possible, demandez à une autre personne d'activer les dispositifs de commande pendant que vous vérifiez le bon fonctionnement).
- La plaque d'immatriculation est propre, solidement fixée, la vignette d'enregistrement est valide, la lampe d'éclairage de la plaque fonctionne bien et la lentille est propre.
- L'éclairage du marchepied arrière fonctionne bien, les lentilles sont propres et ne sont pas fissurées.
- L'éclairage de secours fonctionne bien, les lentilles sont propres et ne sont pas fissurées.
- Les projecteurs fonctionnent bien, sont propres et ne sont pas fissurés.
- Les portières arrière s'ouvrent et se ferment bien.
- Le système d'échappement est solide et étanche.

### **Compartment du patient**

- L'équipement médical est bien rangé et tous les articles sont là.
- L'extincteur d'incendie est entièrement chargé, l'étiquette indique que la charge est encore valide, les dispositifs avertisseurs approuvés sont présents.

### **Côté droit du véhicule**

Continuez l'inspection du côté droit en suivant la même méthode que celle pour le côté gauche du véhicule.

### **Dans la cabine et démarrage du moteur**

- Le siège et les rétroviseurs sont réglés correctement.
- La ceinture de sécurité s'ajuste et s'attache correctement.
- Les jauges et les voyants d'avertissement fonctionnent bien.
- Le niveau de carburant est suffisant.
- L'équipement radio et le système de sonorisation fonctionnent bien.
- La sirène fonctionne bien dans tous les modes.
- Les essuie-glaces fonctionnent bien, le niveau de lave-glace est suffisant, le pulvérisateur fonctionne bien.

# 6

- Le klaxon fonctionne bien.
- Le dégivreur et la chaufferette fonctionnent bien.
- Le moteur ne fait pas de bruit inhabituel.

## Test de freinage

- Transmission en première vitesse, serrez le frein de stationnement et faites un test de traction (vérification de la résistance).
- En première vitesse, faites avancer le véhicule et appuyez sur la pédale de frein du véhicule.

## Principes de conduite préventive

### Feux de route

Roulez toujours les phares et les feux de secours supérieurs allumés.

### Feux et sirènes

Conformément à la loi, actionnez la sirène quand l'ambulance répond à une urgence. Il ne suffit pas d'activer les clignotants rouges supérieurs. La sirène et les feux de secours ne doivent pas vous donner une fausse impression de sécurité.

### Autres facteurs

Ces dispositifs avertisseurs servent au bénéfice du public. La plupart des conducteurs libèrent la voie lorsqu'ils voient venir une ambulance. Il ne faut cependant présumer de rien à ce sujet. La conduite préventive est une responsabilité incombant au conducteur du véhicule des services médicaux d'urgence.

Il est important que le conducteur d'un véhicule de services médicaux d'urgence sache reconnaître les circonstances risquant de causer une collision. Voici les mouvements de véhicule qui risquent de causer une collision :

- Marche arrière
- Mauvaise position sur la route
- Virage
- Changement de voie



- Inconscience de la taille du véhicule, ce qui risque de causer des chocs latéraux sur le côté droit invisible
- Vitesse trop élevée compte tenu des conditions routières

À l'approche d'une intersection où il y a de la circulation transversale, ralentissez et si cela est possible, arrêtez-vous un court moment. Établissez le contact visuel avec les autres conducteurs à l'intersection et avancez quand ceux-ci vous ont aperçu. Redoublez de prudence en arrivant à un passage pour piétons.

De nombreux piétons, dont des enfants d'âge scolaire, peuvent ne pas être conscients qu'une ambulance s'approche d'eux. Autant que possible, restez sur la voie de gauche lorsque vous roulez sur une route à quatre voies et que les feux de secours et la sirène sont activés.

En arrivant sur les lieux d'une collision, stationnez le véhicule de manière à protéger le ou les blessé(s) et le préposé. Les clignotants et les phares doivent rester activés de façon que le véhicule soit clairement visible pour les autres conducteurs.

## Conduire un taxi



La sécurité constitue la principale préoccupation du conducteur de taxi. Durant son travail, il doit composer avec de nombreux enjeux dont la présence des autres usagers de la route et leur façon de conduire. Pour bien vivre cette situation, il doit rester calme, être patient et conduire de façon préventive. Pour mieux vous concentrer sur votre façon de conduire, assurez-vous que rien ni personne à l'intérieur de votre véhicule ne peut vous empêcher de faire votre travail. Vous devez transporter tous vos clients en sécurité. Vous ne devez pas percevoir le prix de la course pendant le déplacement du véhicule. Vous pouvez cependant refuser de transporter des clients dans les cas suivants :

# 6

- vous transportez déjà le nombre maximal de passagers;
- un passager vous offense ou vous met en danger, ou offense ou met en danger d'autres personnes.

De bonnes habitudes professionnelles vont de pair avec de bons rapports avec les passagers. Pour les passagers, un service fiable et de grande qualité signifie se faire conduire confortablement, en sécurité et par le chemin le plus direct.

## **Permis de taxi ou de limousine**

Les exigences à satisfaire pour obtenir un permis de taxi varient selon les municipalités. Informez-vous auprès de votre municipalité pour connaître les conditions d'obtention d'un permis de taxi ou de limousine.

**Important :** Consultez toujours les lois municipales sur l'exploitation d'un taxi.

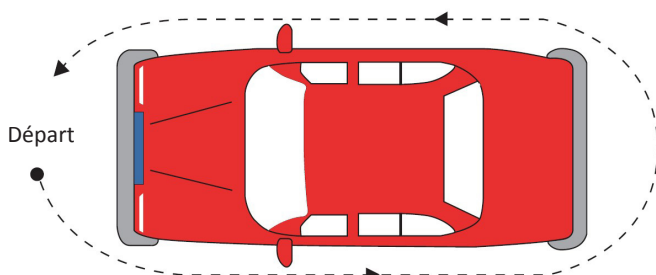
## **Inspection avant le départ**

Vous devez toujours inspecter le véhicule avant de le sortir et de commencer votre travail de la journée. L'inspection du véhicule avant le départ permet de déceler les défauts et les pannes d'équipement. Le cas échéant, ne sortez le véhicule que lorsque les problèmes détectés sont résolus.

L'inspection avant départ détaillée ci-dessous ne doit servir que de guide de référence. Vérifiez auprès de votre employeur si l'entreprise dispose de formulaires servant à présenter les rapports d'inspection de véhicule.

## **Avant de commencer l'inspection**

- Trouvez un terrain aussi plat que possible et garez le véhicule en sûreté loin de la circulation.
- Serrez le frein de stationnement. Placez le bras de transmission manuelle en position basse vitesse, ou en position de stationnement (park) si la transmission est automatique.
- Éteignez le moteur.



### Ronde d'inspection d'un taxi et d'une fourgonnette

Le dessin illustre la façon d'effectuer un tour d'inspection. Il faut faire un tour d'inspection chaque fois avant la mise en route. Peu importe l'ordre des vérifications pourvu que vous utilisiez votre temps et celui de votre employeur de manière efficace. Assurez-vous de faire toutes les vérifications et de toujours faire un tour d'inspection complet du véhicule. Pendant l'examen pratique avec l'examineur, vous disposerez de 15 minutes pour faire le tour d'inspection avant départ. Assurez-vous d'être capable de le faire dans le temps imparti.

### Ronde d'inspection quotidienne – Points à vérifier

Commencez face au véhicule, poursuivez le tour par votre droite, dirigez-vous vers l'arrière, passez de l'autre côté du véhicule et revenez vers l'avant en vérifiant les éléments suivants.

### À l'extérieur du véhicule

#### Sous le capot

- Le radiateur est étanche, le niveau de liquide de refroidissement est suffisant et le bouchon est bien ajusté.
- Aucune pale de ventilateur n'est déformée, fissurée ou manquante; les montures sont bien fixées.
- La tension des courroies est bonne; aucune courroie ne présente de signes d'usure.
- Les niveaux d'huile et des autres fluides sont suffisants.
- La batterie n'a pas de fissure, de corrosion excessive ou de fuites, les connexions aux bornes sont bien serrées; la batterie est bien installée.
- L'état du filtre à air.

# 6

- Aucune pièce du système de direction n'est déformée, cassée ou manquante; la pompe et le boyau de la servodirection sont étanches et le niveau de liquide est suffisant.
- Tous les boyaux d'accouplement sont bien fixés; aucune fuite, aucun mauvais pli, aucune coupure, aucune abrasion ni aucune fissure.

## Avant du véhicule

- Aucune fuite par terre, sous le véhicule.
- Les feux de route et les feux de croisement fonctionnent bien, les lentilles sont propres et ne sont pas fissurées.
- Les feux de détresse fonctionnent bien, les lentilles sont propres et ne sont pas fissurées.
- Les clignotants de droite et de gauche fonctionnent bien, les lentilles sont propres et ne sont pas fissurées.
- Le pare-brise est propre et n'a aucune grosse fissure.

## Côté gauche du véhicule

- Le pneu de l'essieu directeur a une profondeur de sculpture adéquate, est correctement gonflé et ne présente pas de bosse, de décollement des flancs, de coupure, ni d'inégalité dans l'usure.
- La jante de l'essieu directeur ne présente aucune fissure; les fixations des roues sont toutes là et sont bien serrées.
- Le rétroviseur extérieur est solide et n'est pas fissuré.
- Les fenêtres latérales sont propres.
- Toutes les portières fonctionnent bien.
- Le bouchon du réservoir de carburant est bien là et bien serré (son emplacement est variable selon le véhicule).
- Le pneu de l'essieu arrière a une profondeur de sculpture adéquate, est correctement gonflé et ne présente pas de bosse, de décollement des flancs, de coupure ni d'inégalité dans l'usure.
- La jante de roue de l'essieu arrière n'est pas fissurée; les boulons de roue sont bien serrés et aucun ne manque.

## Arrière du véhicule

- Les clignotants de droite et de gauche fonctionnent bien, les lentilles sont propres et ne sont pas non fissurées.

- Les feux de détresse fonctionnent bien, les lentilles sont propres et ne sont pas fissurées.
- Les feux de freinage et les feux de marche arrière fonctionnent bien, les lentilles sont propres et ne sont pas fissurées (autant que possible, demander à une autre personne d'activer les commandes pendant qu'on vérifie le bon fonctionnement).
- La plaque d'immatriculation est propre, bien fixée, la vignette est valide, la lampe qui éclaire la plaque fonctionne bien et la lentille est propre.
- La fenêtre arrière est propre.
- Le coffre s'ouvre et se ferme bien.
- Le pneu de secours est bien gonflé et bien arrimé; les outils nécessaires sont bien rangés.
- Le système d'échappement est bien fixé et étanche.

### **Côté droit du véhicule**

Continuer l'inspection du côté droit en suivant la même méthode que celle pour le côté gauche.

### **À l'intérieur du véhicule et démarrage du moteur**

- Le siège et les rétroviseurs sont bien réglés.
- La ceinture de sécurité est ajustée et bien fixée.
- Toutes les jauges et les voyants d'avertissement fonctionnent bien.
- Le niveau de carburant est suffisant.
- L'équipement radio fonctionne bien.
- Les essuie-glaces fonctionnent bien, le niveau de lave-glace est suffisant et le pulvérisateur fonctionne bien.
- Le klaxon fonctionne bien.
- Le dégivreur et la chaufferette fonctionnent bien.
- Le moteur ne fait aucun bruit inhabituel.

### **Test de freinage**

- Transmission en première vitesse, serrer le frein de stationnement et faire un test de traction (vérification de la résistance).
- Transmission en première vitesse, faire avancer le véhicule et appuyer sur la pédale de frein du véhicule.

# 6

## Signalement des défauts ou des incidents

Vous devez signaler tous les défauts ou les problèmes qui risquent de rendre le véhicule dangereux. Consultez la politique de votre entreprise pour connaître la marche à suivre et les formulaires de rapport à remplir le cas échéant.

Vous devez interrompre le déplacement si un problème risque de compromettre la sécurité ou le confort des passagers. Si vous pouvez régler le problème ou écarter le danger, vous pouvez poursuivre le déplacement. Sinon, prenez des dispositions avec le répartiteur pour que les passagers soient transportés vers leur destination le plus vite que possible dans un autre véhicule.

Signalez tous les incidents et toutes les collisions à votre répartiteur ou votre supérieur. Soyez au courant de la politique de l'entreprise sur les méthodes à suivre.

## Faire le plein



Ne pas faire le plein lorsque le moteur est en marche ou que l'émetteur radio est en service. Ne pas faire le plein lorsqu'il y a des passagers à bord. Avant de prendre les passagers, s'assurer qu'il y a assez d'essence pour faire le trajet.

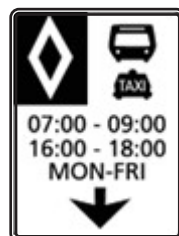
## Ceinture de sécurité

En vertu de la législation des Territoires du Nord-Ouest, tous les conducteurs et les passagers doivent boucler leur ceinture de sécurité lorsque le véhicule en est équipé.



## Voie réservée

Le panneau de signalisation de voie réservée, qui est placé au-dessus de la voie de circulation ou à côté, indique que cette voie est réservée à certains véhicules. Le pictogramme figurant sur ce panneau indique le type de véhicules autorisés à emprunter cette voie. Les pictogrammes pouvant figurer sur ce panneau sont ceux de l'autobus, du taxi et de la bicyclette.



Le panneau de signalisation servant à indiquer une voie réservée pendant une période précise indique les heures de la journée ou les jours de la semaine pendant lesquels la voie est réservée. Lorsque la voie de circulation est toujours réservée, le panneau de signalisation n'indique ni heure ni journée. À la fin d'une voie de circulation réservée se trouve un panneau de signalisation indiquant la fin de la voie réservée. Un diamant blanc sur fond noir indique que les véhicules empruntant la voie réservée doivent circuler dans la même direction que la circulation





# 7

## **Chapitre 7** Transport des matières dangereuses

# 7

## Transport des matières dangereuses

Selon les lois encadrant les matières dangereuses, il est interdit de présenter au transport, de manutentionner ou de transporter des matières dangereuses si l'on n'est pas dûment formé ou que l'on ne travaille pas directement avec une personne formée.

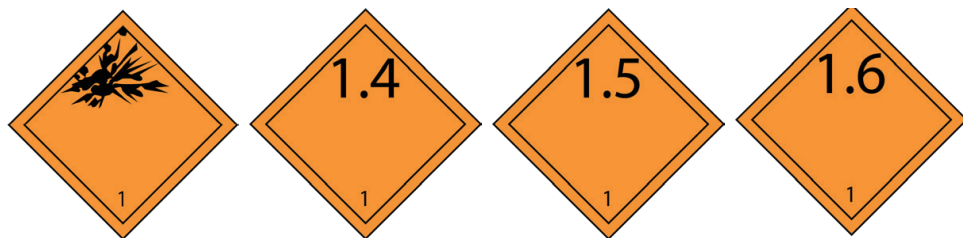
Les transporteurs doivent donc s'assurer que leurs employés savent comment travailler en toute sécurité avec les matières dangereuses, généralement en proposant une formation interne sur les matières dangereuses menant à l'obtention d'un certificat prouvant que l'employé a bien complété le programme. Les transporteurs peuvent offrir leur propre cours ou embaucher une personne qui s'en chargera. Dans tous les cas, l'employeur doit être satisfait du niveau de formation et signer le certificat prouvant que le conducteur a réussi le cours sur les matières dangereuses.

La loi exige que les conducteurs transportant des matières dangereuses détiennent un certificat de formation à présenter, sur demande, à l'inspecteur du transport des matières dangereuses.

### Matières dangereuses : définition

Il existe neuf classes de matières dangereuses, certaines possédant des subdivisions.

#### Classe 1



#### Explosifs

1.1 Matières ou objets posant un risque d'explosion en masse.

- 1.2 Matières ou objets posant un risque de projection de fragments, mais sans risque d'explosion en masse.
- 1.3 Matières ou objets posant un risque d'incendie avec risque léger de souffle ou de projection, ou les deux, mais sans risque d'explosion en masse.
- 1.4 Matières ou objets ne présentant pas de risque notable à l'extérieur de l'emballage, sans risque de projection de fragments de bonne taille ou sur une distance appréciable.
- 1.5 Matières très peu sensibles posant toutefois un risque d'explosion en masse comme celles de la section 1.1.
- 1.6 Objets extrêmement peu sensibles sans risque d'explosion en masse.

## Classe 2



### Gaz

- 2.1 Gaz inflammables sous pression. *Souvent utilisés comme carburant (ex. propane).*
- 2.2 Gaz inflammables non toxiques sous pression. *Souvent utilisés pour la réfrigération des aliments (ex. azote).*
- 2.3 Gaz toxiques. *Souvent utilisés pour blanchir la pâte à papier (ex. dioxyde de soufre).*
- 2.2 (5.1) – Oxygène et gaz oxydants.

# 7

## Classe 3



### Liquides inflammables

Liquides dont le point d'éclair en creuset fermé est inférieur à 60 °C. *Souvent utilisés comme combustible (ex. essence, éthanol, mazout [diesel]).*

## Classe 4



### Solides inflammables, matières sujettes à l'inflammation spontanée, matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables (matières hydrosulfurées)

- 4.1 Solides qui, dans des conditions normales de transport, s'enflamment facilement ou sont susceptibles de causer un incendie à cause du frottement ou de la chaleur emmagasinée pendant le processus de fabrication ou de traitement; ils comprennent aussi les matières autoréactives susceptibles de subir une décomposition exothermique violente, ou les explosifs désensibilisés risquant d'exploser s'ils ne sont pas suffisamment dilués afin d'éliminer leurs propriétés explosives. *Souvent utilisés dans les laques (ex. naphthalène).*
- 4.2 Matières sujettes à l'inflammation spontanée dans des conditions normales de transport ou lorsqu'elles entrent en contact avec l'air et qui sont autoéchauffantes, risquant de chauffer spontanément au point de s'enflammer. *Souvent utilisées dans les carburants pour fusées (ex. hydrosulfite de sodium).*

4.3 Matières qui, au contact de l'eau, dégagent des quantités dangereuses de gaz inflammables ou s'enflamment spontanément au contact de l'eau ou de la vapeur d'eau. *Souvent utilisées dans les valves d'échangeurs thermiques (ex. sodium).*

### Classe 5



### Matières comburantes et peroxydes organiques

- 5.1 Matières qui dégagent de l'oxygène, provoquant ainsi la combustion d'autres matières ou contribuant à celle-ci, que ces matières soient elles-mêmes combustibles ou non. *Souvent utilisées dans les engrais (ex. nitrate d'ammonium).*
- 5.2 Composés organiques qui contiennent de l'oxygène de structure bivalente « -O-O- », un puissant agent comburant susceptible de décomposition explosive, ou sensibles à la chaleur, aux chocs ou au frottement; ils comprennent aussi les composés qui réagissent dangereusement avec d'autres matières dangereuses. *Souvent utilisés dans les ateliers de carrosserie automobile comme mastic de finition (ex. peroxyde de dibenzoyl).*

# 7

## Classe 6



### Substances toxiques et substances infectieuses

- 6.1 Solides ou liquides toxiques s'ils sont absorbés par ingestion, par inhalation ou par voie cutanée. *Souvent utilisés comme germicides ou désinfectants tout usage (ex. phénol).*
- 6.2 Micro-organismes infectieux ou que l'on soupçonne d'être infectieux pour les humains ou les animaux. *Souvent utilisés en recherche sur les maladies (ex. virus de la rage).*

## Classe 7



### Matières radioactives

La classe 7 comprend les matières radioactives ainsi définies dans le *Règlement sur l'emballage et le transport des substances nucléaires*. Elles sont souvent utilisées dans les barres de combustible nucléaire (ex. substance radioactive – FAS [oxyde jaune d'uranium]). Il en existe trois catégories; elles indiquent le niveau de rayonnement de surface (emballage de catégorie I – niveau le plus faible, emballage de catégorie III – niveau le plus élevé).

## Classe 8



### Matières corrosives

Matières qui détruisent la peau ou corrodent l'acier ou l'aluminium non plaqué. Souvent utilisées dans les piles et batteries, et dans les nettoyeurs industriels (ex. acide sulfurique et hydroxyde de sodium).

## Classe 9



### Produits, matières ou organismes divers

Matières qui ne répondent pas aux critères d'inclusion dans les classes 1 à 8. Cette catégorie comprend les micro-organismes génétiquement modifiés, les polluants marins, les matières à haute température et les substances écotoxiques. Utilisées dans les piles sèches (ex. chlorure d'ammonium).

# 7

## Autres plaques



Chargement mixte



Présence d'un polluant marin

## Incidents dangereux

Lorsqu'il se produit un incident, comme une collision, une fuite ou un rejet (ou quasi-rejet) non intentionnel, le conducteur qui gère les matières dangereuses ou qui en a la charge ou le contrôle à ce moment-là doit immédiatement aviser :

- la police locale;
- la ligne SOS Déversement (en tout temps) – Environnement et ressources naturelles, Division de la protection de l'environnement, appel (à frais virés) au 1-867-920-8130;
- l'exploitant du véhicule;
- l'employeur;
- la personne ou l'entreprise propriétaire de l'envoi de matières dangereuses.

## Documents

Tout conducteur transportant des matières dangereuses doit détenir une copie des documents d'expédition, du manifeste relatif aux déchets ou de tout autre document exigé par la loi. Ces documents doivent être gardés à portée de main ou placés dans la portière du conducteur lorsque ce dernier se trouve dans la cabine du véhicule. Quand il est absent, les documents doivent se trouver soit sur le siège du conducteur, soit dans sa portière.

Lorsque la remorque contenant des matières dangereuses est immobilisée sans être attelée au tracteur, la personne responsable de l'aire de stationnement doit conserver une copie des documents. En l'absence de responsable, une copie des



documents doit être placée dans un contenant étanche fixé à la remorque, à un endroit visible et facilement accessible.

Lorsqu'un conducteur effectue plus d'une livraison de matières dangereuses par camion-citerne, par remorque-citerne ou dans des bouteilles de gaz, il doit noter le changement de quantité de ces matières dans les documents d'expédition après chaque livraison.

### Indications de danger

Le cas échéant, les indications de danger seront fournies par l'expéditeur. Le conducteur qui transporte des matières dangereuses doit s'assurer que le véhicule porte toutes les indications de danger, plaques ou panneaux orange nécessaires **avant** le chargement. Les indicateurs de danger doivent être installés de chaque côté et à chaque extrémité de la remorque ou de l'unité de transport.

Pour que les indicateurs de danger soient bien visibles, il est possible de les déplacer à l'avant du véhicule de tête. Les plaques et les panneaux doivent demeurer sur le véhicule ou le grand conteneur jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de risques, c'est-à-dire jusqu'au déchargement des matières dangereuses et au nettoyage complet du conteneur ou du véhicule.

Si les plaques ou les panneaux de matières dangereuses sont perdus, endommagés ou abîmés pendant le trajet, le transporteur doit les remplacer.

**Note :** Tout véhicule utilisé pour transporter des matières explosives (classe 1) doit avoir à son bord un document signé par l'exploitant ou le locataire du véhicule indiquant le nom du ou des conducteurs autorisés par cette personne à opérer le véhicule ou à l'escorter.

Pour tout savoir sur le transport des matières dangereuses :

Services d'application des règlements sur le transport  
Yellowknife 867-767-9088



# 8

## **Chapitre 8** Transporter des personnes handicapées

## Transporter des personnes handicapées



À titre de conducteur d'un véhicule de transport pour personnes handicapées, vous devez connaître les besoins particuliers de vos passagers, quel que soit leur âge. Vous devez connaître les façons de leur offrir le meilleur service qui soit en tenant compte de leurs incapacités (cognitives, développementales, sensorielles ou physiques). À titre d'exemple, les personnes âgées fragiles et les personnes à mobilité réduite peuvent éprouver des troubles de l'équilibre qui entraînent des chutes.

Il est aussi important que vous soyez sensible à l'espace personnel occupé par vos clients. Le conducteur devrait reconnaître que certaines personnes perdent de l'assurance lorsqu'elles se trouvent dans un nouveau milieu.

Il est important de communiquer avec vos passagers en vous adressant à eux en tant que personnes à part entière; faites abstraction de leurs incapacités. Les incapacités touchant les personnes handicapées de diverses façons et à divers moments, il ne faut jamais présumer connaître les besoins de vos clients : questionnez-les d'abord. Enfin, il faut faire preuve de patience et de courtoisie à leur égard et chercher à comprendre leurs besoins.

### Règles générales de communication

- Prenez le temps de découvrir la façon dont vos interlocuteurs préfèrent communiquer. Autant que possible, communiquez directement avec la personne handicapée avant de vous adresser à un préposé.
- S'il s'agit de votre première rencontre avec la personne, il est important de revoir la méthode qui sera suivie pour la transporter. De cette façon, elle sera rassurée et comprendra ce qui se passe.
- Si vous vous entretenez assez longtemps avec une personne en fauteuil roulant, ou qui emploie une aide à la mobilité, placez-vous devant elle, à hauteur des yeux.
- Offrez votre aide à une personne capable de marcher qui semble avoir besoin d'assistance, mais attendez qu'elle accepte votre offre.

- Il est important de vous identifier en venant en aide à une personne ayant une déficience visuelle. Vous pouvez dire par exemple : « Vous pouvez me prendre le bras » ou « Puis-je vous aider ou vous guider? ». Si la personne accepte que vous la guidiez, laissez-la prendre votre bras.
- Si vous venez en aide à des passagers ayant une déficience auditive, touchez-leur délicatement l'épaule pour attirer leur attention.

### Règles de conduite générales

- Assurez-vous que les passagers assis et ceux en fauteuil roulant sont bien en sécurité dans le véhicule.
- Conduisez sans à-coup. Évitez les arrêts et les démarrages brusques ainsi que les embardées; les passagers risqueraient de se déplacer et de perdre l'équilibre. Roulez doucement dans les virages.
- Maintenez une température confortable et une bonne circulation d'air dans le véhicule.
- Gardez l'amplitude sonore, y compris celle de la musique ou de la radio, tolérable pour vos clients.

### Règles générales pour aider une personne en fauteuil roulant

- Assurez-vous que les pieds du passager ne glissent pas des appuie-pieds du fauteuil roulant.
- Poussez le fauteuil roulant à une vitesse de marche normale. Surveillez ce qui se passe à au moins trois mètres (10 pieds) devant le fauteuil roulant et de chaque côté.
- Vérifiez s'il n'y a pas de petites fissures ou de cahots sur le chemin. Marchez lentement. Penchez délicatement le fauteuil roulant pour franchir une bosse ou une grosse fissure.
- Mesurez les distances en partant des pédales du fauteuil roulant plutôt que de l'avant du siège.
- Confirmez que les poignées sont bien serrées et que les appuie-bras sont bloqués.
- Évitez de cogner le fauteuil roulant ou de le manœuvrer brusquement. Les fauteuils roulants ne sont pas très robustes et ils sont très coûteux.
- Serrez les freins du fauteuil roulant lorsque vous l'immobilisez.



# 9

## **Chapitre 9** Passages à niveau, incendie et extincteurs, plein d'un véhicule

# 9

## Passages à niveau, incendie et extincteurs, plein d'un véhicule



### Passages à niveau

Traverser des voies ferrées peut être particulièrement dangereux pour les conducteurs de véhicules lourds, et ce pour plusieurs raisons.

- Les véhicules longs ont plus de chemin à parcourir et prennent plus de temps pour traverser une voie ferrée.
- Les véhicules lourds prennent plus de temps et d'espace pour s'arrêter devant un passage à niveau.
- Les gros véhicules dont la garde au sol est basse peuvent rester coincés sur la voie ferrée ou déplacer les rails.
- Dans une collision, les gros véhicules sont plus susceptibles de faire dérailler le train.

Lorsqu'ils transportent des passagers, les autobus scolaires doivent s'arrêter à tous les passages à niveau, qu'ils soient contrôlés ou non.

### Procédures recommandées aux passages à niveau

#### Pour s'arrêter

- Ralentissez, rétrogradez (transmission manuelle) et vérifiez vos freins.
- Vérifiez la circulation derrière vous avant de graduellement vous arrêter.
- Arrêtez-vous à 5 mètres minimum et à 15 mètres maximum du rail le plus proche.
- Afin de mieux entendre un train, abaissez votre vitre et réduisez tout bruit à l'intérieur du véhicule.



- Une fois immobilisé, regardez attentivement dans chaque direction pour voir et écouter si un train approche. N'oubliez pas de regarder au-delà des obstacles, comme les rétroviseurs et le cadre du pare-brise.
- Si vous attendez le passage d'un train, activez le frein de stationnement pour empêcher votre véhicule d'avancer sur les voies ferrées.

### **Pour reprendre la route**

- Avant de reprendre votre route, assurez-vous d'avoir assez d'espace de l'autre côté de la voie ferrée pour que votre véhicule, y compris son excédent, dégage complètement les rails. Prenez en compte le fait que le train lui-même excède la voie ferrée d'un mètre de chaque côté.
- Utilisez le rapport qui vous permettra de traverser les rails sans devoir débrayer à nouveau.
- Vérifiez une dernière fois les signaux d'avertissement du passage à niveau avant de traverser.
- Si les feux clignotants s'activent après que vous avez commencé à traverser, continuez votre chemin. C'est plus sûr que de reculer.
- S'il y a plus d'une voie ferrée, il pourrait y avoir plus d'un train. Celui que vous voyez n'est pas nécessairement le seul.

### **Autres considérations**

#### **Si le véhicule tombe en panne ou est coincé sur la voie**

Si votre véhicule tombe en panne ou reste coincé sur une voie, sortez immédiatement du véhicule. Si un train approche, éloignez-vous de la voie dans la direction d'où vient le train. Cela réduit les risques d'être atteint par des débris projetés de la collision. Appelez le transporteur ferroviaire si son numéro d'urgence est affiché, ou appelez le 911.

# 9

## Voir la voie ferrée à un passage à niveau

Ne tentez pas de traverser les rails sans avoir pu regarder assez loin dans les deux directions pour vous assurer qu'aucun train n'approche. Soyez particulièrement prudent aux passages à niveau sans barrière, feux clignotants ou cloche. Même si la signalisation indique que la voie est libre, il faut quand même regarder et tendre l'oreille pour confirmer qu'il est sûr d'avancer.

Faites preuve de prudence lorsque vous vous approchez d'un passage à niveau rural non contrôlé durant la nuit. Un train pourrait être en train de passer devant vous, et il pourrait avoir l'air d'une masse sombre sur fond noir.

## Longueur du véhicule et dégagement

Ne vous engagez pas si l'espace manque de l'autre côté. Connaissez la longueur de votre véhicule, la longueur de son excédent, et l'espace disponible de l'autre côté du passage à niveau. S'il y a un panneau d'arrêt de l'autre côté de la voie ferrée, vérifiez l'espace disponible entre les rails et le panneau. Assurez-vous d'avoir assez d'espace pour dégager complètement la voie ferrée de l'autre côté, ou alors, effectuez votre arrêt avant le passage à niveau. Gardez en tête de prévoir assez de temps et d'espace pour ne pas avoir à arrêter avant d'avoir libéré les voies ferrées.

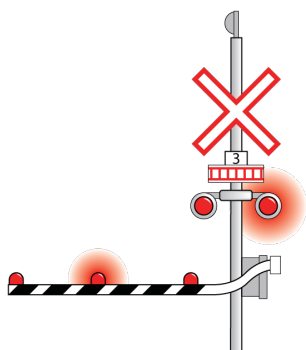
## Passages à niveau sur les routes rurales

Lorsque vous traversez des passages à niveau en milieu rural, portez attention aux éléments suivants :

- La pente d'approche pourrait être plus abrupte que la moyenne.
- Les bancs de neige pourraient être plus hauts que la moyenne.
- Il pourrait y avoir davantage de buissons et d'arbres que la moyenne.
- Les dispositifs automatisés d'avertissement sont moins fréquents qu'ailleurs.
- Le passage à niveau peut être cahoteux ou irrégulier.

## Ce que dit la loi

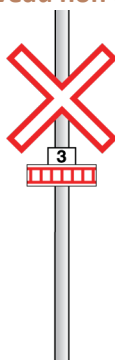
### Passages à niveau contrôlés



Un passage est dit contrôlé s'il s'y trouve un responsable de la sécurité ferroviaire, un panneau d'arrêt, une barrière ou un dispositif d'avertissement électrique ou mécanique. Tous les conducteurs doivent arrêter leur véhicule à un passage à niveau si on le leur signale.

Remarque : Les autobus scolaires doivent **toujours** s'arrêter lorsqu'ils transportent des passagers.

### Passages à niveau non contrôlés



La loi exige que les autobus scolaires qui transportent des passagers s'immobilisent à tous les passages à niveau, qu'ils soient contrôlés ou non.

Une entreprise peut exiger la même chose de ses conducteurs dans sa politique.

Si un policier ou un signaleur correctement identifié se trouve au passage à niveau, suivre ses directives. Sachez aussi qu'un règlement municipal peut s'ajouter aux règlements provinciaux, et dicter votre conduite aux passages à niveau. Ce règlement peut s'appliquer à une partie ou à la totalité des passages à niveau du territoire en question.

# 9

## Incendies et extincteurs

Plusieurs causes peuvent déclencher un incendie. Voici des trucs pour prévenir les sinistres.

- Ne jamais démarrer un véhicule qui présente une fuite de carburant. Réparez la fuite et utilisez une matière absorbante approuvée pour éponger le déversement.
- Coupez le moteur avant de faire le plein.
- Pour le mettre à la terre avant de l'actionner, mettez le pistolet de distribution de carburant en contact avec le tuyau de remplissage du réservoir du véhicule. Vous neutraliserez ainsi l'électricité statique et préviendrez les étincelles.
- Ne fumez pas près d'une zone de ravitaillement.
- Vérifiez régulièrement la pression de vos pneus. Les pneus mous accumulent de la chaleur et peuvent causer un incendie.
- Assurez-vous que tous les freins de votre véhicule sont complètement relâchés lorsque le véhicule est en mouvement. Le frottement des freins génère de la chaleur qui peut enflammer la graisse sur les moyeux lorsque le véhicule s'arrête.

Si vous transportez des passagers dans un autobus scolaire et que vous vous apercevez d'un feu, ou d'un risque de feu, arrêtez-vous immédiatement à un endroit sécuritaire. Faites sortir les passagers et amenez-les en lieu sûr, à au moins 35 mètres (environ 115 pieds) du véhicule.

Au moins un extincteur d'incendie devrait se trouver dans les véhicules dont le poids nominal brut dépasse 4 500 kg. Vous devez savoir comment fonctionne un extincteur et comment l'utiliser correctement.

### Maniement de l'extincteur d'incendie

Ne tentez **pas** d'éteindre un incendie qui dépasse vos capacités ou celles de l'extincteur. Rappelez-vous, selon le type et la taille de l'extincteur, l'agent extincteur pulvérisé sera épuisé en seulement huit à dix secondes.

Il existe différents types d'extincteurs, mais leur fonctionnement reste à peu près le même.

- Retirez l'extincteur de son support.
- Approchez-vous du feu dos au vent si possible.
- Maintenez l'extincteur **verticalement**.
- Souvenez-vous de l'acronyme **GBGB** pour savoir quoi faire.

**GBGB** signifie ceci :



**Enlevez la Goupille de l'extincteur.**



**Visez la Base du feu avec l'extincteur.**



**Appuyez sur la Gâchette lentement et uniformément. Continuez d'appuyer jusqu'à ce que le feu soit éteint ou que l'extincteur soit vide.**



**Balayez lentement la zone en feu d'un côté à l'autre. Ne commencez pas au milieu du brasier.**

Une fois le feu éteint, suivez ces étapes :

- Remplacez la goupille de sécurité et remettez l'extincteur dans le compartiment de rangement.
- Faites immédiatement recharger ou remplacer l'extincteur d'incendie.

# 9

## Faire le plein d'un véhicule



### Essence ou diesel

- Si le moteur tourne, ne remplissez pas le réservoir de carburant.
- Ne remplissez jamais trop le réservoir.
- En cas de déversement majeur ou mineur de carburant, avertissez le responsable pour nettoyer immédiatement le dégât en utilisant le matériau absorbant approuvé.
- Ne faites pas le plein de carburant près d'une flamme ou d'une source d'étincelles électriques.
- NE FUMEZ PAS, et assurez-vous que personne ne fume aux alentours.
- N'utilisez pas votre téléphone cellulaire pendant que vous faites le plein.

### Propane

- Seules les personnes détenant la certification ou la formation appropriée peuvent remplir de propane un véhicule au propane ou un contenant à propane.
- Assurez-vous que rien ne risque de s'enflammer dans un rayon de 3 mètres (10 pieds) du distributeur ou du contenant à remplir.
- Portez des gants et des vêtements adéquats, comme un chandail à manches longues.
- Le moteur et les appareils électroniques doivent être éteints.
- NE FUMEZ PAS, et assurez-vous que personne ne fume aux alentours.

- N'utilisez pas votre téléphone cellulaire pendant que vous faites le plein.
- Attachez correctement le pistolet à carburant au réservoir du véhicule.
- Ouvrez la jauge fixe de niveau de liquide (valve d'évacuation).
- Lorsque le niveau de carburant atteint la limite permise dans le réservoir, du propane liquide sous forme de brume est relâché par la valve d'évacuation. Le plein est fait.
- La valve doit être refermée et le boyau, déconnecté.
- La jauge magnétique à flotteur attaché au réservoir devrait indiquer que le réservoir est plein. La capacité totale du réservoir est environ de 80 %.





# 10

## **Chapitre 10** Pour un parc de véhicules écologique

# 10

## L'efficacité énergétique, une priorité grandissante

En contexte d'épuisement des réserves et de fluctuation des prix, les automobilistes, tout comme les grandes entreprises de transport, peinent à budgéter adéquatement leurs dépenses de carburant et cherchent par tous les moyens à juguler ces coûts.

L'argent n'est certes pas le seul facteur en jeu. L'environnement compte aussi. Près de 30 % des émissions de gaz à effet de serre du Canada proviennent du secteur du transport routier, et une portion substantielle est attribuable aux véhicules utilitaires lourds. Heureusement, le conducteur a le pouvoir d'adopter un grand nombre de pratiques écoénergétiques, relatives aux spécifications du véhicule ou encore aux comportements et techniques de conduite.

### Faire des choix intelligents

Si vous ne pouvez rien contre la hausse du prix à la pompe, vous avez cependant un pouvoir sur vos habitudes de conduite et pouvez donc réduire votre consommation de carburant. Voici quelques conseils :

#### Préparation et planification

- Planifiez rigoureusement l'itinéraire : un trajet sur une route plane s'avérera plus économe en carburant qu'un trajet en terrain montagneux; pareil pour l'autoroute par rapport aux boulevards urbains.
- Exploitez bien les spécifications du véhicule et optimisez sa charge utile : évitez de vous mettre en route avant qu'il soit chargé à 80, voire 90 % de sa capacité.
- Étudiez le manuel du propriétaire de votre véhicule et conduisez selon les recommandations du fabricant.

#### Le carburant et votre moteur

- Optez pour un carburant d'été, qui peut générer des économies dans ce domaine allant jusqu'à 3 %.
- Une boîte de vitesses à prise directe peut réduire la consommation de carburant de 2 % par rapport à une boîte avec vitesse surmultipliée.
- Choisissez le véhicule et ses accessoires.
- Optimisez l'aérodynamisme du tracteur : réduire la traînée aérodynamique de 10 % peut générer des économies de carburant de 5 %.
- S'il y a lieu, envisagez le train routier (deux remorques plutôt qu'une seule).

- Employez uniquement des pneus nervurés : ils sont plus écoénergétiques que les pneus à crampons sur l'essieu moteur et l'essieu directeur.
- Quand vous achèterez votre prochain camion, envisagez le modèle muni de pneus à faible résistance au roulement. Les super pneus simples entrent dans cette catégorie, en plus d'être moins hauts et plus légers.
- Optez pour une camionnette s'il y a lieu. Un véhicule léger exige moins de carburant et peut permettre de transporter plus de marchandises, ce qui augmente le revenu par kilomètre parcouru.
- Utilisez des accessoires comme des chauffe-carter et des chauffe-bloc (pour faciliter les démarrages à froid et la lubrification), des réchauffeurs de canalisation d'essence (pour prévenir la gélification du diesel), des ventilateurs de moteur à commande thermostatique, des couvre-radiateur, des couvre-batterie et des appareils de chauffage d'appoint dans la cabine pour améliorer la productivité et l'efficacité énergétique. En hiver, ces accessoires permettent au moteur d'atteindre sa température normale de fonctionnement plus rapidement, tout en économisant le carburant.
- Le chauffage de la cabine couchette avec un radiateur exige de 85 à 93 % moins d'énergie que le chauffage par le moteur.

### Composer avec la météo

Les conditions météorologiques influencent l'efficacité énergétique. **Rouler sur des routes enneigées peut augmenter de 15 à 20 % la consommation de carburant**; circuler par temps venteux demande aussi plus d'énergie. Voici quelques façons d'atténuer les effets néfastes de la météo :

- Évitez le mauvais temps, lorsque possible, en retardant ou en avançant un déplacement.
- Adaptez votre vitesse aux conditions; p. ex. ralentissez quand vous rencontrez de forts vents de face.
- Ralentissez et maintenez-vous à distance sécuritaire des véhicules qui vous précèdent pour mieux anticiper leurs mouvements.
- Ne garez pas votre semi-remorque sur une surface glacée. Se retrouver coincé(e) dans une telle position fait gaspiller du temps et du carburant.
- Lorsque vous n'avez d'autre choix que de vous garer sur une surface glacée, optez pour un emplacement qui facilitera le départ (pente descendante).

# 10

- Faire quelques mouvements de va-et-vient dans la neige avant de se stationner pour de bon refroidit les pneus, en plus de tracer une piste qui facilitera l'adhérence au moment de repartir.
- Par temps froid, démarrez en douceur pour éviter d'user prématurément le moteur et la transmission.

## Bien penser son trajet

Les trajets sur des autoroutes planes permettent d'économiser du carburant :

- Jusqu'à 18 % d'économie par rapport à une autoroute traversant des montagnes.
- De 25 à 35 % d'économie par rapport à une route de banlieue.

## Prendre soin de votre véhicule

L'entretien préventif vous garantira de maintenir l'efficacité de votre véhicule et préviendra les temps d'arrêt imprévus. En outre, en remédiant aux problèmes lorsqu'ils sont mineurs, on les empêche de s'aggraver et de devenir plus coûteux. En plus de la visite régulière d'entretien chez le garagiste, voici d'autres mesures recommandées :

- Vérifiez que la pression des pneus est conforme aux indications du fabricant. Un sous-gonflement de 10 livres par pouce carré, c'est 1 % du carburant gaspillé.
- Faites toujours l'inspection visuelle avant le départ. Cette mesure exigée par la loi peut vous épargner des interruptions intempestives pendant vos déplacements.
- L'inspection à l'arrivée permet de détecter les problèmes qui retarderaient le prochain déplacement.
- Vérifiez le niveau des fluides : insuffisance ou excès peuvent endommager le véhicule.
- Surveillez le témoin de colmatage du filtre à air pour détecter les signes d'obstruction ou de contamination.

Surveillez continuellement l'état du véhicule pendant les déplacements : vérifiez les jauges, les pneus et la cargaison toutes les trois heures ou aux 240 kilomètres.

### Bonnes pratiques de conduite

L'efficacité énergétique commence dès qu'on allume le moteur. En réchauffant ce dernier adéquatement, on s'assure de la lubrification appropriée des composantes et des joints, ce qui réduit l'usure et les fuites. Le démarrage adéquat du camion garantit des économies de carburant et d'argent. À prendre en compte :

- Au démarrage, nul besoin de mettre les gaz ni de passer un rapport qui nécessite d'activer l'accélérateur.
- Ne donnez pas de coups d'accélérateur à un moteur à injection : le carburant nécessaire au démarrage est déjà calibré. De même, ne pesez pas sur l'accélérateur au démarrage d'un vieux moteur mécanique : cette pratique gaspille du carburant et peut abîmer les parois des cylindres.
- Pour éviter les dommages, utilisez l'éther avec modération en cas de démarrage difficile du moteur.
- Donnez au véhicule trois à cinq minutes pour se réchauffer – **si la température est sous le seuil de congélation, sept à 10 minutes de réchauffement s'imposent**. Ne le faites pas tourner à plein régime; laissez-le se réchauffer progressivement.
- Au démarrage, vérifiez que les valeurs de la pression d'huile et d'air sont normales.
- Après la période de marche au ralenti, démarrez en douceur, sans essayer de faire tourner le moteur trop vite en ouvrant plein gaz.
- N'appuyez pas sur l'accélérateur au moment de franchir le sommet d'une colline et laissez la gravité et l'élan faire le travail.
- Activez le régulateur de vitesse au besoin.
- Réduisez votre vitesse moyenne – conduire à grande vitesse gaspille le carburant, peu importe le véhicule.
- Changez de vitesse en douceur – Cette bonne pratique se traduit par la réduction d'environ 30 % des coûts de fonctionnement.
- Utilisez toujours l'embrayage, sans quoi les dents des engrenages de la transmission s'useront.

# 10

- Changez de rapport de façon progressive, à environ 1 600 tours par minute. En changeant de rapport avant d'atteindre la vitesse de rotation maximale, on réduit l'usure de l'équipement, on fait moins de bruit et on économise du carburant.
- Passez au rapport le plus élevé pour garder le moteur à bas régime.

Utilisez adéquatement le ralentisseur et éteignez-le lorsqu'il n'est pas nécessaire. Laissez le relief de la route vous ralentir naturellement.

## Remarque à propos du ralenti

Lorsque le moteur d'un camion de classe 8 roule au ralenti à 900 tours par minute, il brûle jusqu'à quatre litres de carburant par heure. Éteindre le moteur lors d'un arrêt, peu importe sa durée, permet d'économiser du carburant, de réduire l'entretien requis, de prolonger la durée de vie du moteur et de limiter les émissions non nécessaires. Si, pour un parc de 10 camions, on éliminait une heure de marche au ralenti par jour, au bout de 260 jours, l'entreprise aurait réduit d'environ 10 400 litres sa consommation de carburant (soit 11 440 dollars à 1,10 dollar par litre). Pour un parc de 50 camions, on économiserait 57 200 dollars et pour un parc de 150 camions, donc 171 600 dollars.

## La technologie comme levier

Les nouveaux modèles de moteur offrent de nombreux avantages, ils présentent plus de puissance et de force dans les régimes bas. Il est possible de rétrograder à 1 200 tours par minute et de passer le rapport supérieur à environ 1 600 tours par minute – plutôt que 2 000 tours par minute. En changeant moins souvent de rapport, on économise de l'argent et on produit moins d'émissions.

## Suivre l'état des routes

La conduite intelligente et économe est synonyme de sûreté. Des conditions routières et de circulation variées peuvent créer divers problèmes. Le conducteur doit toujours tenir compte des facteurs suivants :

- *Éclairage* : Adaptez votre conduite en fonction de la visibilité. Portez des lunettes de soleil en cas de forte luminosité et ralentissez par temps sombre.
- *Posture* : Maintenez votre siège ajusté dans une position confortable, qui vous permet de rester alerte, de bien voir, et d'accéder aux commandes.
- *Circulation* : Suivez la vitesse de la circulation, tout en respectant les limites de vitesse. Soyez prévenant(e) et cédez le passage aux autres conducteurs.

### Une conduite intelligente

Les techniques de conduite intelligente permettent de stabiliser la vitesse et favorisent l'efficacité énergétique. Généralement, au-delà de 90 km/h, chaque augmentation de 10 km/h vous fera dépenser 10 % plus de carburant.

## Conduite préventive

Conduire intelligemment, c'est une combinaison d'attitude et de compétence. Les conducteurs futés qui prennent des décisions éclairées protègent leur sécurité et celle des autres, en plus de faire des économies de carburant. La conduite préventive permet d'anticiper des dangers et de maintenir une vitesse constante. D'autant plus qu'en maintenant une vitesse constante, on n'a pas à accélérer pour revenir à sa vitesse de croisière. De l'énergie économisée, c'est du carburant non brûlé. Voici des conseils pratiques :

- Ne laissez pas la frustration vous pousser à entreprendre des manœuvres dangereuses ou d'autres acrobaties.
- Regardez devant et anticipez les ralentissements. Il est plus efficace de se laisser ralentir jusqu'à l'arrêt que de freiner.

# 10

- Gardez une distance sécuritaire de quatre secondes entre vous et le véhicule que vous suivez.
- Prenez conscience de vos angles morts et jetez-y souvent un œil.
- Prenez conscience de votre état physique et mental. Tenez compte des effets de l'alcool et des drogues, du vieillissement, de l'attitude, de la maladie, de l'épuisement, des émotions et de l'alimentation.

## **Freiner en toute sécurité**

Gardez une distance sécuritaire entre vous et les véhicules qui vous précèdent afin de pouvoir freiner en toute sécurité. À 70 km/h, il faut près de 90 mètres (300 pieds) pour s'immobiliser.





