

LE REponsable DE LA CONFORMITÉ

EXPLOITANT – PARTIE 2

PLAN DE FORMATION

PARTIE 2

- **Les dossiers en entreprise**
 - **Les heures de conduite et de repos**
 - Les principes de bases
 - La fiche journalière
 - Les exemptions
 - **La ronde de sécurité**
 - Qui et quand?
 - **La méthode**
 - **Le rapport de ronde de sécurité.**
 - L'arrimage des cargaisons*
 - Les charges et dimensions*
 - Les permis spéciaux*
- *Si le temps nous le permet**

ÉCHANTILLONNAGE DES DOSSIERS «CONDUCTEUR» ET «VÉHICULE» À VÉRIFIER LORS D'UNE VISITE

Tableau 5

Taille de l'échantillon de dossiers « conducteur » ou de dossiers « véhicule » à vérifier lors d'un contrôle en entreprise

ET

Seuils de points à partir duquel il y a un échec

Nombre de conducteurs ou de véhicules lourds	Nombre de dossiers à vérifier (échantillon)	Seuils de points - exploitant -		Seuils de points - propriétaire -	
		Transport de biens	Transport de personnes	Transport de biens	Transport de personnes
1	1	8	5	7	5
2	2	9	7	8	6
3	3	12	8	10	7
4	4	14	9	13	8
5	5	16	10	14	9
6	6	17	12	15	10
7 à 10	7	20	13	17	12
11 à 12	8	21	14	18	13
13 à 15	9	22	16	20	14
16 à 18	10	25	17	22	15
19 à 22	11	26	18	23	16
23 à 26	12	27	18	24	16
27 à 32	13	29	20	25	17
33 à 40	14	30	20	26	17
41 à 50	15	31	21	28	18
51 à 64	16	33	21	29	18
65 à 85	17	34	22	30	20
86 à 121	18	35	23	31	21
122 à 192	19	36	25	32	22
193 à 413	20	39	26	35	23
414 à 500	21	40	27	36	24
501 ou plus	25	46	31	40	28

SITUATIONS D'ÉCHEC LORS D'UN CONTRÔLE EN ENTREPRISE

Un échec lors d'un contrôle en entreprise peut provenir de l'une ou l'autre des situations suivantes :

- Nombre de points accumulés égal ou supérieur au seuil de points à partir duquel il y a un échec;
- Nombre trop élevé de dossiers absents.

Tableau 6

Nombre de dossiers absents à partir duquel il y a un échec

Nombre de dossiers à vérifier (taille de l'échantillon)	Nombre de dossiers « conducteur » ou « véhicule » absents
1 à 5	1
6 à 10	2
11 à 15	3
16 à 20	4
21 à 25	5
26 ou plus	20 % du nombre de dossiers échantillonnés ²²



LE DOSSIER DU VÉHICULE *(exploitant)*

L'exploitant est responsable de conserver certains documents nécessaires à l'établissement d'un dossier véhicule.



Une copie du contrat de location dans le dossier du véhicule, mais aussi à l'intérieur du véhicule.



DOCUMENT OU RENSEIGNEMENT	PAR QUI?	DURÉE DE CONSERVATION
Une copie du contrat de location lorsqu'il loue son véhicule	Propriétaire et exploitant	En permanence au dossier 12 mois après s'être départi du véhicule



Rapport de ronde de sécurité

Nom de l'exploitant _____

Adresse _____

RAPPORT DE RONDE DE SÉCURITÉ
VEHICULE INSPECTION REPORT

N° plaque d'imm. ou unité Licence plate or unit number	Prov.	Odomètre Odometer	Défectuosité Defects	Heure de l'inspection Time H : M	Date AA/MM/JJ YY/MM/DD	Lieu de l'inspection Location
1. Camion, tracteur / Truck, tractor			oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>		/ /	
2. Remorque / Trailer			oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>		/ /	
3. Remorque / Trailer			oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>		/ /	
4. Remorque / Trailer			oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>		/ /	

Véhicule Vehicle	N° Défectuosité Defect No.	Commentaires Comments	Personne qui a procédé à la ronde de sécurité Person who conducted the inspection
A _____	_____	A _____	Nom / Last name : _____ <small>(en lettres majuscules / print)</small>
B _____	_____	B _____	Prénom / First name : _____ <small>(en lettres majuscules / print)</small>
C _____	_____	C _____	Je suis le conducteur du camion / I am the current driver <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
D _____	_____	D _____	Je suis une personne désignée pour effectuer la ronde / I am the appointed person to conduct the inspection <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
			J'ai personnellement inspecté le(s) véhicule(s) et je confirme qu'il a (ont) été inspecté(s) selon les exigences applicables. / I have personally inspected the vehicle(s) in accordance with the applicable requirements. <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
			Signature : X _____
			Déclaration du conducteur (s'il n'a pas procédé lui-même à la ronde de sécurité) / Driver's signature (if the inspection was performed by another person)
			J'ai pris connaissance du rapport de la ronde de sécurité qui a été effectuée. / I have read the report of the inspection that was conducted.
			X _____
			Signature du Conducteur / Driver's signature

Aucune défectuosité constatée lors de la ronde / No defect found during the inspection
 Signature de l'exploitant si une défectuosité est constatée / Carrier's signature if a defect is found

DOCUMENT OU RENSEIGNEMENT	PAR QUI?	DURÉE DE CONSERVATION
Les rapports de ronde de sécurité	Propriétaire et exploitant	6 mois à compter de la date inscrite sur le rapport de ronde de sécurité

Autocar



DOCUMENT OU RENSEIGNEMENT	PAR QUI?	DURÉE DE CONSERVATION
Les rapports de vérification spécifique de l'état mécanique d'un autocar	Propriétaire et exploitant	6 mois à compter de la date inscrite sur le rapport de vérification spécifique de l'état mécanique d'un autocar



LE DOSSIER DU CONDUCTEUR

Il n'est pas obligatoire de conserver les documents d'embauche dans le dossier du conducteur, mais ça démontre la rigueur de l'entreprise lors de l'embauche en cas de situation problématique.

À l'embauche

Formulaire d'embauche complet.

TEC Transport Expert Conseil Inc.
WWW.transport-expert-conseil.com

Formulaire d'embauche
Joindre une copie de votre curriculum vitae

Type d'emploi postulé : _____ Lieu : _____

Carte FAST/EXPRESS Oui Non N° Ass. sociale _____
DOB / DDN _____

Date d'expiration : _____

Renseignements personnels
Nom : _____ Prénom(s) : _____
Téléphones : Travail : (____) _____ Domicile : (____) _____
Cellulaire : (____) _____
Courriel : _____

Adresse(s) des trois (3) dernières années

Adresse en date		No et rue		App.		Ville	
Année	Mois	Année	Mois				
Du :	Au :						
Province/ Etat	Code postal / zip	Pays	No de téléphone à la maison	No de téléphone au travail			

Adresse postale si elle diffère de l'adresse domiciliaire
Adresse _____ App. _____
Ville _____ Province/ Etat _____ Code postal / zip _____ Pays _____

Adresse antérieure si l'adresse actuelle remonte à moins de trois (3) ans

Du :		Au :		Numéro et rue		App.	
Année	Mois	Année	Mois				
Province/ Etat	Code postal / zip	Pays					

De même pour les adresses suivantes.

Permis de conduire (selon les exigences du poste)
Depuis combien de temps possédez-vous un permis de conduire ? Classe 1 : _____ Classe 5 : _____
Numéro de permis de conduire : _____
Votre permis de conduire a-t-il déjà été modifié, suspendu ou révoqué ? Oui Non
Si oui, expliquez : _____
Avez-vous déjà été trouvé coupable d'une infraction pénale ou d'un acte criminel en rapport avec la conduite d'un véhicule ? Oui Non
Si oui, expliquez : _____

Avez-vous déjà été reconnu(e) coupable d'un délit civil ou criminel en rapport avec l'emploi postulé ?
(ex. : infraction contre la propriété ou la personne, trafic de stupéfiants, etc.) Oui Non
Si oui, expliquez : _____

Avez-vous des causes en suspens ? Oui Non
Avez-vous le droit de travailler au Canada ? Oui Non
Avez-vous le droit de travailler aux États-Unis ? Oui Non

Conduite (Accidents, incidents)
En rapport avec l'utilisation de véhicules motorisés, avez-vous déjà eu au cours des cinq (5) dernières années (USA ; trois (3) dernières années) ;

- Des accidents Oui Non
- Des réclamations Oui Non

Si oui, veuillez préciser leurs natures et la date au moment des événements : _____

Nom(s) de l'employeur lors de ou des événements : _____

Rapport d'accident(s) (joindre une feuille si espace insuffisant) : _____

Conduite (contraventions, amendes)
Avez-vous eu des contraventions et/ou des amendes au cours des trois (3) dernières années, autre que pour des violations de stationnement, en rapport avec l'utilisation de véhicules motorisés ? Oui Non
Si oui, complétez le tableau suivant :

Endroit	Date	Nature de la condamnation	Sentence	Points d'inaptitude

Antécédents (accident de travail)
Avez-vous déjà subi un ou des accidents de travail en lien avec l'utilisation de véhicules motorisés ou avec l'emploi postulé au cours des trois (3) dernières années ? Oui Non
Si oui, indiquez le nom de l'employeur et la ou les dates : _____

Relevé du dossier de conduite (veuillez fournir le relevé daté de moins de 30 jours)

Sécurité des opérations ; toute infraction à la sécurité routière	points à votre dossier	12
Implication dans les accidents ; tout accident responsable	points à votre dossier	9
Comportement global du conducteur ; tous les événements des deux sections précédentes	points à votre dossier	14

Avez-vous déjà reçu de la SAAQ ou de la CTQ une lettre d'avertissement ?
 Oui Non

Historique des inspections de sécurité (USA) : Je comprends et je consens à fournir les informations sur ma performance de sécurité du programme PSP et ce pour les données d'accident(s) des cinq (5) dernières années et de l'historique des inspections des trois (3) dernières années.
 Oui Non

Section – Véhicule lourd

Veuillez cocher aux endroits désignés, si vous avez de l'expérience parmi les éléments suivants ;

Camion porteur ; 2 essieux	<input type="checkbox"/>	Réfrigéré	<input type="checkbox"/>
Camion porteur ; 3 essieux	<input type="checkbox"/>	Remorque extensible	<input type="checkbox"/>
Tracteur – Remorque / Semi-remorque	<input type="checkbox"/>	Conteneur	<input type="checkbox"/>
Plateforme	<input type="checkbox"/>	Gareur	<input type="checkbox"/>
Transport hors norme	<input type="checkbox"/>	Train routier	<input type="checkbox"/>
Déménagement	<input type="checkbox"/>	Train de type A	<input type="checkbox"/>
Fardier	<input type="checkbox"/>	Train de type B	<input type="checkbox"/>
Autobus scolaire	<input type="checkbox"/>	Cylindres	<input type="checkbox"/>
Autobus voyageur	<input type="checkbox"/>	Dépanneuse	<input type="checkbox"/>
Freight / Cargo	<input type="checkbox"/>	Compression	<input type="checkbox"/>
Marchandises générales	<input type="checkbox"/>	Pompage	<input type="checkbox"/>
Bois	<input type="checkbox"/>	Souffleur	<input type="checkbox"/>
Papier	<input type="checkbox"/>	Citerne	<input type="checkbox"/>
Acier	<input type="checkbox"/>	Gaz comprimé	<input type="checkbox"/>
Chimique	<input type="checkbox"/>	Cryogénique	<input type="checkbox"/>
Périssable / Reçfer	<input type="checkbox"/>		
Matières dangereuses	<input type="checkbox"/>	Transport aux Etats-Unis	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
Déménagement	<input type="checkbox"/>		

Conduite (Formation)

Indiquez votre formation théorique et les cours suivis à ce niveau ainsi que l'expérience pratique (s'il y a lieu)

Cours	Date	Nom et lieu de la formation	Durée (heures)	Expérience pratique
Heures de conduite				<input type="checkbox"/>
Ronde de sécurité				<input type="checkbox"/>
Matières dangereuses				<input type="checkbox"/>
Réglementation américaines (US DOT)				<input type="checkbox"/>
Programme de stupéfiants et d'alcool (US DOT)				<input type="checkbox"/>
Masses et dimensions				<input type="checkbox"/>
Arrimage et bâchage				<input type="checkbox"/>
Transport hors normes				<input type="checkbox"/>
Répertoire des ponts et viaducs				<input type="checkbox"/>
Système de chauffage et de réfrigération				<input type="checkbox"/>

Formulaire d'embauche



TEC Transport Expert Conseil Inc.

www.transport-expert-conseil.com

Formulaire d'embauche

Joindre une copie de votre curriculum vitae

Type d'emploi postulé : _____ Lieu : _____

Carte FAST/EXPRESS Oui Non N° Ass. sociale _____

DOB / DDN _____
année / mois / jour

Date d'expiration : _____ / _____ / _____

Renseignements personnels

Nom : _____ Prénom (s) : _____

Téléphones : Travail : (____) _____ Domicile : (____) _____

Cellulaire : (____) _____

Courriel : _____

Adresse(s) des trois (3) dernières années

Adresse en date					No et rue	App.	Ville
Année	Mois	Année	Mois				
Du :		Au :					
Province/ État	Code postal / zip		Pays	No de téléphone à la maison (____) _____		No de téléphone au travail (____) _____	
Adresse postale si elle diffère de l'adresse domiciliaire							
Adresse						App.	
Ville			Province/ État	Code postal / zip	Pays		

Formulaire d'embauche

Adresse antérieure si l'adresse actuelle remonte à moins de trois (3) ans						
Du :	Année	Mois	Au :	Année	Mois	App.
Ville				Province/ État	Code postal / zip	Pays
Du :	Année	Mois	Au :	Année	Mois	App.
Ville				Province/ État	Code postal / zip	Pays
Du :	Année	Mois	Au :	Année	Mois	App.
Ville				Province/ État	Code postal / zip	Pays

Permis de conduire (selon les exigences du poste)
 Depuis combien de temps possédez-vous un permis de conduire ? Classe 1 : _____ Classe 5 : _____
 Numéro de permis de conduire : _____
 Votre permis de conduire a-t-il déjà été modifié, suspendu ou révoqué ? Oui Non
 Si oui, expliquez : _____
 Avez-vous déjà été trouvé coupable d'une infraction pénale ou d'un acte criminel en rapport avec la conduite d'un véhicule ? Oui Non
 Si oui, expliquez : _____

© Tec Transport Expert-Conseil inc. 2020

Formulaire d'embauche

Avez-vous déjà été reconnu(e) coupable d'un délit civil ou criminel en rapport avec l'emploi postulé ?
(ex. : infraction contre la propriété ou la personne, trafic de stupéfiants, etc.) Oui Non
Si oui, expliquez : _____

Avez-vous des causes en suspens ? Oui Non Avez-vous le droit de travailler au Canada ? Oui Non Avez-vous le droit de travailler aux États-Unis ? Oui Non

Conduite (Accidents, incidents)
En rapport avec l'utilisation de véhicules motorisés, avez-vous déjà eu au cours des cinq (5) dernières années (USA ; trois (3) dernières années) :

1. Des accidents Oui Non
2. Des réclamations Oui Non

Si oui, veuillez préciser leurs natures et la date au moment des événements :

Nom(s) de l'employeur lors de ou des événements : _____

Rapport d'accident(s) (joindre une feuille si espace insuffisant) :

Conduite (contraventions, amendes)
Avez-vous eu des contraventions et/ou des amendes au cours des trois (3) dernières années, autre que pour des violations de stationnement, en rapport avec l'utilisation de véhicules motorisés ? Oui Non
Si oui, complétez le tableau suivant :

Endroit	Date	Nature de la condamnation	Sentence	Points d'inaptitude

Formulaire d'embauche

Conduite (contraventions, amendes)

Avez-vous eu des contraventions et/ou des amendes au cours des trois (3) dernières années, autre que pour des violations de stationnement, en rapport avec l'utilisation de véhicules motorisés ? Oui Non

+ Si oui, complétez le tableau suivant :

Endroit	Date	Nature de la condamnation	Sentence	Points d'inaptitude

Antécédents (accident de travail)

Avez-vous déjà subi un ou des accidents de travail en lien avec l'utilisation de véhicules motorisés ou avec l'emploi postulé au cours des trois (3) dernières années ? Oui Non

Si oui, indiquez le nom de l'employeur et la ou les dates : _____

Relevé du dossier de conduite (veuillez fournir le relevé daté de moins de 30 jours)

Sécurité des opérations ; toute infraction à la sécurité routière	points à votre dossier	12
Implication dans les accidents; tout accident responsable	points à votre dossier	9
Comportement global du conducteur ; tous les événements des deux sections précédentes	points à votre dossier	14

Avez-vous déjà reçu de la SAAQ ou de la CTQ une lettre d'avertissement ?

Oui Non

Historique des inspections de sécurité (USA) : Je comprends et je consens à fournir les informations sur ma performance de sécurité du programme PSP et ce pour les données d'accident(s) des cinq (5) dernières années et de l'historique des inspections des trois (3) dernières années. Oui Non

Formulaire d'embauche

Qualifications

Langue(s) parlée(s) :	Français <input type="checkbox"/>	Langue(s) écrite(s) :	Français <input type="checkbox"/>
	Anglais <input type="checkbox"/>		Anglais <input type="checkbox"/>
	Autre(s) :		Autre(s) :

Compétences, formation(s), aptitudes particulières, licence(s) professionnelle(s) en rapport avec l'emploi postulé. Précisez ci-dessous.

Formation scolaire

	Institution	Nature des cours	Diplôme complété	Diplôme partiellement complété	Durée des cours		Date d'obtention du diplôme
					Début	Fin	
Cours secondaire	1. Nom : _____	_____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	Endroit : _____						
Cours collégial	1. Nom : _____	_____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	Endroit : _____						
Université	1. Nom : _____	_____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	Endroit : _____						
	2. Nom : _____	_____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	Endroit : _____						

Formulaire d'embauche

Autres cours	1. Nom : _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	Endroit : _____					
	2. Nom : _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	Endroit : _____					

Emplois

1. Emploi des trois (3) dernières années pour tout genre d'emploi effectué (USA, emplois des 10 dernières années dans le cadre d'un poste relié à la conduite d'un véhicule lourd ainsi que pour le transport de matières dangereuses (vérification obligatoire).

États et provinces où vous avez conduit

Québec / Ontario / Autres provinces canadiennes

États-Unis / Mexique

Nom de l'employeur : _____

Adresse : _____

Téléphone : (____) _____

Nom du superviseur : _____

Titre du poste : _____

Motif du départ : _____

Durée de l'emploi : Du : _____

Au : _____

Poste : Temps plein Temps partiel Nombre d'heures/ semaine : _____

Étiez-vous assujetti à la réglementation du US DOT durant cet emploi ? Oui Non

Le poste occupé comprenait-il une fonction reliée à la sécurité pour des fins de dépistage de stupéfiant et d'alcool? Oui Non

Formulaire d'embauche

Section – Véhicule lourd				
Veuillez cocher aux endroits désignés, si vous avez de l'expérience parmi les éléments suivants :				
Camion porteur ; 2 essieux	<input type="checkbox"/>	Réfrigéré	<input type="checkbox"/>	
Camion porteur ; 3 essieux	<input type="checkbox"/>	Remorque extensible	<input type="checkbox"/>	
Tracteur – Remorque / Semi-remorque	<input type="checkbox"/>	Conteneur	<input type="checkbox"/>	
Plateforme	<input type="checkbox"/>	Gareur	<input type="checkbox"/>	
Transport hors norme	<input type="checkbox"/>	Train routier	<input type="checkbox"/>	
Déménagement	<input type="checkbox"/>	Train de type A	<input type="checkbox"/>	
Fardier	<input type="checkbox"/>	Train de type B	<input type="checkbox"/>	
Autobus scolaire	<input type="checkbox"/>	Cylindres	<input type="checkbox"/>	
Autobus voyageur	<input type="checkbox"/>	Dépanneuse	<input type="checkbox"/>	
<u>Freight / Cargo</u>		Compression	<input type="checkbox"/>	
Marchandises générales	<input type="checkbox"/>	Pompape	<input type="checkbox"/>	
Bois	<input type="checkbox"/>	Souffleur	<input type="checkbox"/>	
Papier	<input type="checkbox"/>	Citerne	<input type="checkbox"/>	
Acier	<input type="checkbox"/>	Gaz comprimé	<input type="checkbox"/>	
Chimique	<input type="checkbox"/>	Cryogénique	<input type="checkbox"/>	
Périssable / <u>Reefer</u>	<input type="checkbox"/>			
Matières dangereuses	<input type="checkbox"/>			
Déménagement	<input type="checkbox"/>	Transport aux Etats-Unis	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>

Formulaire d'embauche

Conduite (Formation)

Indiquez votre formation théorique et les cours suivis à ce niveau ainsi que l'expérience pratique (s'il y a lieu)

Cours	Date	Nom et lieu de la formation	Durée (heures)	Expérience pratique
Heures de conduite				<input type="checkbox"/>
Ronde de sécurité				<input type="checkbox"/>
Matières dangereuses				<input type="checkbox"/>
Réglementation américaines (US DOT)				<input type="checkbox"/>
Programme de stupéfiants et d'alcool (US DOT)				<input type="checkbox"/>
Masses et dimensions				<input type="checkbox"/>
Arrimage et bâchage				<input type="checkbox"/>
Transport hors normes				<input type="checkbox"/>
Répertoire des ponts et viaducs				<input type="checkbox"/>
Système de chauffage et de réfrigération				<input type="checkbox"/>

© Tec Transport Expert-Conseil inc. 2020



Doit être lu et signé par le candidat

Il est convenu qu'une fausse déclaration, une déclaration fautive ou une omission de fournir des renseignements requis serait passible d'un renvoi à compter de la découverte de cette fausse déclaration ou omission. Le tout en conformité avec les exigences de cautionnement (BOND), des règlements internes et des conventions de travail. Il est convenu et entendu que si le candidat est engagé, il soumettra, dès sa première journée au travail, son dossier de conduite à la *Société de l'assurance automobile du Québec* qui fait état des suspensions, des révocations et des points d'inaptitude.

J'accepte de fournir des renseignements et/ou des documents supplémentaires pour compléter le présent formulaire le cas échéant.	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
J'accepte de me soumettre à un examen médical auprès d'un médecin choisi ou désigné par l'employeur.	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Il est convenu et entendu que si je suis engagé, je serai soumis à une période d'essai de 90 jours durant laquelle je pourrai être renvoyé sans aucun recours.	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Il est convenu et entendu que si je suis engagé, j'autorise l'employeur ou ses agents à divulguer à un tiers, préalablement autorisé par l'employé, ou lorsque permis par la loi, toute information en rapport avec mes états de service à leur emploi, et ce, même si je n'occupe plus aucune fonction au sein de cette entreprise.	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
J'autorise, par la présente, l'employeur ou une firme mandatée par l'employeur à vérifier les informations que j'ai fournies en complétant ma demande d'emploi et à procéder à toute enquête pertinente en lien avec ma candidature et à mon emploi. Cette vérification peut être faite par téléphone ou par écrit auprès des institutions d'éducation, d'anciens employeurs, de mon employeur actuel ou des personnes citées à titre de références, des agents de renseignements personnels, des institutions financières et des établissements de santé qui sont, par le fait même, autorisés par la présente, à fournir les renseignements demandés par l'employeur.	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non

Je, _____, certifie avoir complété cette demande d'emploi et certifie que toutes les informations inscrites et données sont véridiques au meilleur de ma connaissance.

Signature du candidat

Date

Formulaire d'embauche

Cette section est réservée à l'usage du personnel seulement

Observations			
Nom de l'intervieweur		Date de l'entrevue	
Test			
Administré par	Date	Résultat	Classement
Observations			
Contrôle des références			
Emploi antérieur	Résultat	Emploi antérieur	Résultat

© Tec Transport Expert-Conseil inc. 2020

À l'embauche

RELEVÉ PRÉLIMINAIRE

Relevé préliminaire des heures de conduite
(À compléter lors de la 1ère journée de travail)

NOM :	# de Permis
Classe du permis :	Mention : F M T

L'article 519.21.2 du *Code de la sécurité routière du Québec* prévoit que l'exploitant est tenu de s'assurer que le conducteur respecte les normes relatives aux heures de travail et de repos prévues pas le règlement.

Veillez compléter le tableau ci-après en y inscrivant le nombre d'heures de travail et de repos que vous avez accomplies au cours des 14 derniers jours consécutifs.

Jour	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	TOTAL
Date															
Heures de travail															
Heures de Repos															

Les heures de travail et de repos ainsi que les fiches journalières couvrant les périodes ci-haut peuvent être obtenues auprès de : _____ (Nom de l'exploitant)

J'annexe à cette déclaration une copie de ma fiche d'heures de conduite et de repos pour ma première journée de travail (si j'ai été au service d'un exploitant pour cette même journée).

JE CERTIFIE QUE LES INFORMATIONS CI-DESSUS SONT EXACTES AU MEILLEUR DE MA CONNAISSANCE, ET QUE J'AI ÉTÉ RELEVÉ DE MES PRÉCÉDENTES FONCTIONS.

À _____ LE _____
(Heure) (Jour/mois/année)

EN FOI DE QUOI, JE SIGNE LE : _____ (date)

_____ Nom de l'employé	_____ Signature
_____ Représentant de l'entreprise	_____ Signature

EMBAUCHE

ÉVALUATION ROUTIÈRE

Il est très important de créer une procédure d'évaluation routière à l'interne afin de noter toute lacune possible d'un nouveau conducteur.

Le but n'est pas de ne pas l'embaucher, mais d'être en mesure de bien l'encadrer lors de l'intégration.

L'EXPLOITANT

Évaluation routière



Nom du candidat : _____ # Permis de conduire : _____

NO d'unité du tracteur ou du camion porteur : _____ Trajet parcouru (KM) : _____

Durée de l'évaluation : _____ Départ le : _____ Retour le : _____

	Très satisfaisant	Satisfaisant	Pratique requise	Formation requise	Totalement insuffisant
1. Ronde de sécurité du tracteur/camion porteur					
2. Vérification des documents					
3. Vérification de l'équipement de sécurité					
4. Mise en marche du moteur					
5. Attelage de la remorque					
6. Vérification - Ronde de sécurité de la remorque					
7. Départ avec le véhicule					
8. Départ en pente et sur le terrain accidenté					
9. Conduite en pente - Monté					
10. Conduite en pente - Descente					
11. Double embrayage					
12. Synchronisation - Montée et descente des vitesses					
13. Régime du moteur en accélérant et en rétrogradant					
14. Utilisation de la transmission					
15. Changement de vitesse progressif					
16. Conduite économique					
17. Tenue de route					
18. Changement de voie et dépassement					
19. Virage et intersections					
20. Anticipation - Distance de talonnage					
21. Accélération - Décélération					

EMBAUCHE

PROGRAMME DE FORMATIONS

Profitez de l'embauche pour vos formations

Une fois le travail débuté, les employeurs négligent souvent les programmes de formations continues et les conducteurs ne sont pas toujours disposés à retourner en formation par la suite.

Valider les connaissances de vos conducteurs, ils ont besoin d'aide **beaucoup plus que vous ne pensez.**

Formations suggérées:

- Les obligations des conducteurs CVL
- La ronde de sécurité
- Les heures de conduite et de repos
- Les normes de charges et dimensions et l'arrimage des cargaisons
- La conduite préventive et économique
- Les permis spéciaux de circulation
- Le transport de matières dangereuses

FORMATION D'EMBAUCHE

LES OBLIGATIONS DES CONDUCTEURS

Formation en ligne | 4 heures

95.00\$ / participant + taxes

MEMBRE : 85.00\$ / participant + taxes

Approche pédagogique de réalisation:

1. La loi concernant les PECVL
2. L'objectif du règlement
3. Les mécanismes prévus par la loi
4. La politique d'évaluation des conducteurs
5. Le dossier de comportement
6. Les responsabilités des conducteurs
7. Les heures de conduite et de repos
8. La ronde de sécurité

- Lundi 16 septembre 2024 de 8h à 12h
- Lundi 30 septembre 2024 de 8h à 12h
- Lundi 7 octobre 2024 de 8h à 12h
- Lundi 21 octobre 2024 de 8h à 12h
- Lundi 11 novembre 2024 de 8h à 12h
- Lundi 25 novembre 2024 de 8h à 12h
- Lundi 9 décembre 2024 de 8h à 12h

QUESTION CTQ

Que faites-vous pour vous assurer de **la formation de vos conducteurs en matière de sécurité** (conduite préventive, conduite d'urgence, etc.)?



RÉPONSE CTQ

Pour les nouveaux

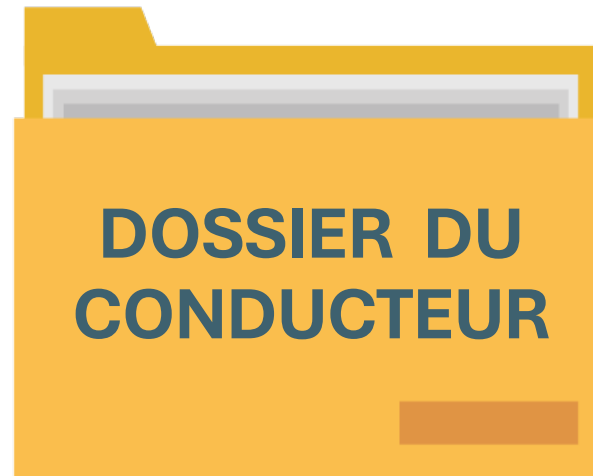
- Lors de l'embauche, nous vérifions les connaissances du nouvel employé lors de l'entrevue d'embauche et de ses premières journées au travail.
- Les nouveaux employés ont maintenant une période de temps (variable selon leur expérience) en formation et évaluation avec un de nos conducteurs expérimenté.

Pour tous nos employés

- Nous sommes à l'écoute de leurs besoins et des actions de nos conducteurs, nous sommes présentement à développer un programme de formation continue pour nos employés afin de les familiariser avec les risques et les dangers qui les guettent lorsqu'ils ont au volant d'un véhicule lourd.
- Si un conducteur est impliqué dans un accident, nous le rencontrons rapidement même s'il n'était pas responsable de l'accident afin de regarder avec lui si l'accident en question pouvait être évité.



Le **Règlement sur les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds** établit les règles relatives à la tenue du dossier du conducteur et à la conservation des documents qu'il doit comporter. Il désigne également la personne qui a la responsabilité de tenir un dossier, et ce, pour chacun des conducteurs de véhicules qu'elle emploie ou dont elle utilise les services. La personne qui fournit les services d'un conducteur à des exploitants de véhicules lourds doit également tenir un dossier pour chacun des conducteurs qu'elle emploie.



L'ensemble des informations doit être disponibles rapidement



Documents et renseignements	Responsables	Durée de conservation
Copie du permis de conduire	<ul style="list-style-type: none">L'exploitant, pour les seuls conducteurs qu'il emploieLa personne qui fournit les services d'un conducteur	Minimum 12 mois à partir de la date de fin d'engagement du conducteur



Dossier de conduite et validation du permis

Société de l'assurance automobile Québec

RENSEIGNEMENTS RELATIFS AU DOSSIER DE CONDUITE

QUÉBEC, LE 12 MARS 2021, 22 H 32

PAGE 01 DE 04

NO D'IDENTIFICATION
V4541 030892 0 7

EXPERIENCE DE PROMENADE
141 MOIS

PERMIS DE CONDUIRE

STATUT DU DOSSIER CONDUCTEUR AU 2021-03-12 : AUCUNE SANCTION EN VIGUEUR

CATEGORIE	EXPIRATION	CLASSES	CONDITIONS	MENTIONS
REGULIER	2024-08-03	1 2 3 4A 4B 4C 5	A	F H
PERMIS VALIDE PAYE JUSQU'AU 2021-08-03				

EXPERIENCE DE CONDUITE PAR CLASSE EN MOIS-JOURS

CLASSE	1	2	3	4A	4B	4C	5
REGULIER	106-06	106-06	106-06	106-06	106-06	106-06	117-19
PROBATOIRE							24-10
APPRENTI	3-03						8-11

NOMBRE DE POINTS D'INAPTITUDE ENTRAINANT UNE SANCTION SELON LE REGIME EN VIGUEUR : 15

NOMBRE DE POINTS D'INAPTITUDE ACCUMULES AU DOSSIER : 10

INFRACTIONS ENTRAINANT L'INSCRIPTION DE POINTS D'INAPTITUDE

CETTE SECTION COMPREND LES INFRACTIONS INSCRITES A NOS DOSSIERS AU COURS DES DEUX DERNIERES ANNEES ENTRAINANT L'INSCRIPTION DE POINTS D'INAPTITUDE.

DATE INFRACTION	DATE CULPABILITE	DESCRIPTION SOMMAIRE	ARTICLE	POINTS
2019-07-15	2020-09-04	OMISS. PORT CEINTURE DE SECURITE	CS396	03
2019-09-18	2020-01-22	OMISS. D'OBSERVER PANNEAU D'ARRET	CS368	03
2019-08-23	2019-10-28	EXCES DE LA LIMITE DE VITESSE	CS328	01
2017-12-06	2019-04-04	OMISS. PORT CEINTURE DE SECURITE	CS396	03

Société de l'assurance automobile Québec

VÉRIFIER LA VALIDITÉ D'UN PERMIS DE CONDUIRE



Confirmation

Le permis de conduire associé au numéro R2639-161196-02 est valide. Vous pouvez consulter les renseignements demandés ci-dessous.

Un paiement de 1,80 \$ a été prélevé sur votre compte de carte de crédit portant le numéro 5258***0635.

Votre numéro de confirmation est TAUJBE5MT. Il atteste que vous avez vérifié la validité d'un permis de conduire. Il vous sera utile si vous devez communiquer avec nous.

Permis de conduire

- Le permis a été délivré le 6 octobre 2020.
- Le permis est valide.

Classes

- 5 : Véhicule automobile de moins de 4 500 kg et habitation motorisée

Demande reçue le 15 juin 2021 à 8 h 00. Merci d'avoir utilisé nos services en ligne.

Québec


© Gouvernement du Québec, 2018

PERMIS DE CONDUIRE

CLASSES DE PERMIS DE CONDUIRE


1 Ensemble de véhicules routiers composé soit :

- d'un tracteur routier de deux essieux dont la masse nette est de 4 500 kg ou plus et tirant une ou plusieurs remorques ou semi-remorques
- d'un tracteur routier de trois essieux ou plus tirant une ou plusieurs remorques ou semi-remorques
- d'un camion visé par la classe 3 tirant une remorque ou une semi-remorque dont la masse nette est de 4 500 kg ou plus et qui ne sert qu'à transporter l'équipement, l'outillage ou l'ameublement dont elle est équipée en permanence
- d'un camion visé par la classe 3 tirant toute autre remorque ou semi-remorque que celle décrite précédemment, dont la masse nette est de 2 000 kg ou plus



Classes incluses : 2, 3, 4A, 4B, 4C, 5, 6D et 8


2 Autobus aménagé pour le transport de plus de 24 passagers à la fois



Classes incluses : 3, 4A, 4B, 4C, 5, 6D et 8

3 Camion porteur comptant :

- trois essieux ou plus
- ou
- deux essieux et dont la masse nette est de 4 500 kg ou plus



Classes incluses : 4A, 4B, 4C, 5, 6D et 8


Un permis de conduire de la classe 3 permet également à son titulaire de conduire un véhicule routier dont la conduite est autorisée par cette classe et qui tire une remorque ou une semi-remorque :

- dont la masse nette est de moins de 2 000 kg
- OU
- dont la masse nette est d'au moins 2 000 kg mais inférieure à 4 500 kg et qui ne sert qu'à transporter l'équipement, l'outillage ou l'ameublement dont elle est équipée en permanence

Mentions :


- F pour conduire un véhicule lourd muni d'une installation de freinage pneumatique
- M pour conduire un véhicule lourd muni d'une transmission manuelle
- T pour conduire un grand train routier, soit un train double de plus de 25 mètres qui nécessite un permis spécial de circulation

4A Véhicule d'urgence
(ex. : une ambulance, un véhicule de police ou de service d'incendie)




Classes incluses : 4B, 4C, 5, 6D et 8

4B Minibus ou autobus aménagés pour le transport de 24 passagers ou moins à la fois



Classes incluses : 4C, 5, 6D et 8

4C Taxi



Classes incluses : 5, 6D et 8



INFRACTIONS LES PLUS FRÉQUENTES

Conduire un véhicule lourd alors que son permis de conduire est sanctionné	Art. 105 CSR*	300 \$ à 3 000 \$
Conduire un véhicule lourd sans les classes appropriées	Art. 65 CSR	300 \$ à 600 \$
Exploitant qui laisse conduire un véhicule lourd avec un permis de conduire sanctionné ou sans les classes appropriées	Art. 106 CSR	300 \$ à 3 000 \$

* Code de la sécurité routière

Note : Dans toutes les situations présentées ci-dessus, le véhicule peut être saisi pour une période de 30 jours en vertu des articles 209.1 et 209.2 du Code de la sécurité routière.

PERMIS DE CONDUIRE

CLASSE 5

Le permis de la classe 5 autorise la conduite :

- d'une automobile, soit un véhicule ayant 2 essieux et dont la masse nette est **de moins de 4 500 kg**
- d'un taxi ou d'une automobile assimilée à un taxi
- d'une habitation motorisée, aussi appelée véhicule récréatif (VR)
- d'un véhicule-outil, comme une niveleuse ou une chargeuse
- d'un véhicule de service, comme une dépanneuse
- La classe 5 permet aussi de conduire :
 - un cyclomoteur, c'est-à-dire un scooter ou une mobylette (classe 6D)
 - un tracteur (classe 8)

Le véhicule peut tirer une remorque.



PERMIS DE CONDUIRE

CLASSE 4A et 4B

Le permis de la classe 4A autorise la conduite :

- d'une ambulance
- d'un véhicule de police
- d'un véhicule de service d'incendie



Le permis de la classe 4B autorise la conduite :

- d'un autobus ou d'un minibus aménagé pour le transport de **24 passagers ou moins**
- d'un **autobus affecté au transport d'écoliers**, aménagé pour le transport de **36 passagers ou moins à la fois**, équipé d'au plus 6 rangées de sièges et d'une longueur maximale de 9 mètres calculée d'un pare-chocs à l'autre



PERMIS DE CONDUIRE

CLASSE 3

Le permis de la classe 3 autorise la conduite :

- d'un camion ayant 2 essieux et dont la masse nette est de 4 500 kg ou plus
- d'un camion ayant 3 essieux ou plus
- de ces camions lorsqu'ils tirent :
 - une remorque ou une semi-remorque dont la masse nette est de moins de 2 000 kg
 - une remorque ou une semi-remorque qui ne sert qu'à transporter l'équipement, l'outillage ou l'ameublement dont elle est équipée en permanence, dont la masse nette est d'au moins 2 000 kg mais inférieure à 4 500 kg.

Le permis de classe 3 peut inclure les mentions suivantes:

- F – Pour la conduite d'un camion muni d'un système de freinage pneumatique
- M – Pour la conduite d'un camion muni d'une transmission manuelle



PERMIS DE CONDUIRE

CLASSE 2

Le permis de la classe 2 autorise la conduite :

- d'un autobus transportant plus de 24 passagers

Le permis de classe 2 peut inclure les mentions suivantes:

- F – Pour la conduite d'un camion muni d'un système de freinage pneumatique
- M – Pour la conduite d'un camion muni d'une transmission manuelle



CLASSE 1

Le permis de la classe 1 autorise la conduite d'un ensemble de véhicules routiers composé :

- D'un tracteur routier de 2 essieux dont la masse est de 4 500 kg ou plus, muni d'une sellette d'attelage , sans espace de chargement et tirant une ou plusieurs remorques ou semi-remorques.
- d'un tracteur routier de 3 essieux ou plus muni d'une sellette d'attelage, sans espace de chargement, tirant une remorque ou une ou plusieurs semi-remorques
- d'un camion routier visé par la classe 3 tirant une remorque ou une semi-remorque dont la masse nette est de 4 500 kg ou plus et qui ne sert qu'à transporter l'équipement, l'outillage ou l'ameublement dont elle est équipée en permanence
- d'un camion visé par la classe 3 tirant une autre remorque ou une autre semi-remorque que celle décrite précédemment et dont la masse nette est de 2 000 kg **ou plus**

Le permis de classe 1 peut inclure les mentions suivantes:

- F – Pour la conduite d'un camion muni d'un système de **freinage pneumatique**
- M – Pour la conduite d'un camion muni d'une **transmission manuelle**
- T – Pour conduire un **grand train routier**.



PERMIS DE CONDUIRE

RÈGLEMENT SUR LES PERMIS DE CONDUIRE

EXEMPTION – CLASSE 3

Article 30

Sous réserve des conditions dont il est assorti:


4° un permis de conduire de l'une des classes **4A, 4B et 5** permet également à son titulaire de conduire, aux seules fins de réparation ou de déplacement du véhicule, **un véhicule routier dont la conduite est autorisée par un permis de l'une des classes 3, 4A et 4B.**

Un mécanicien qui possède un permis de classe 5, peut conduire un véhicule classe 3 à des fins de réparations ou de déplacement.

Par contre, il ne peut pas conduire de classe 1.

MASSE NETTE

C'est la masse nette qui détermine la classe du permis de conduire et non pas le PNBV.

Société de l'assurance automobile
Québec 

Certificat d'immatriculation

Avec vous,
au cœur de votre sécurité

NUMÉRO DE PLAQUE

NOM ET PRÉNOM DU [PROPRIÉTAIRE (TITULAIRE DE L'IMMATRICULATION) ou LOCATEUR]

NUMÉRO DE DOSSIER MARQUE/MODÈLE/ANNÉE ESSIEUX

[CYLINDRÉE OU PUISSANCE NOMINALE] MASSE NETTE NUMÉRO D'UNITÉ

NUMÉRO D'IDENTIFICATION DU VÉHICULE (NIV) NUMÉRO DE CERTIFICAT

STATUT DU VÉHICULE

SPÉCIMEN



Documents et renseignements	Responsables	Durée de conservation
Date de l'engagement du conducteur	<ul style="list-style-type: none">• L'exploitant, pour les seuls conducteurs qu'il emploie• La personne qui fournit les services d'un conducteur	Minimum 12 mois à partir de la date de fin d'engagement du conducteur



Documents et renseignements	Responsables	Durée de conservation
Déclaration signée par le conducteur selon laquelle son permis de conduire est suspendu, modifié ou révoqué	<ul style="list-style-type: none">• L'exploitant, pour les seuls conducteurs qu'il emploie• La personne qui fournit les services d'un conducteur	Minimum 12 mois à partir de la date de fin de la suspension, de la modification ou de la révocation du permis de conduire



Déclaration de validation du permis de conduire

Par la présente, moi, (nom) _____ j'atteste qu'aujourd'hui le (date) _____, je possède un permis valide, ne faisant l'objet d'aucune suspension ou révocation avec la bonne adresse de résidence.

J'atteste aussi que conformément à l'article 519.7 du code de la sécurité routière du Québec, j'aviserais immédiatement mon employeur, par écrit et en précisant les motifs, de toute infraction, modification, suspension ou révocation de mon permis de conduire ou de ma classe de conducteur et ce dès l'entrée en vigueur de l'infraction, modification, suspension ou révocation.

En foi de quoi je signe : _____

Date: _____

Représentant de la compagnie : _____

Date d'embauche : _____

Note : Le transporteur qui laisse circuler un véhicule alors qu'il est informé que le permis de conducteur a été suspendu ou révoqué à la suite d'infraction au code criminel en vertu de l'article 180 du code de la sécurité routière encourt une amende de \$600.00 (Art. 519.42 du code de la sécurité routière) ou une amende de \$ 300.00 à \$ 600.00 si le permis a été suspendu ou révoqué pour un autre motif que ceux visés par l'article 180.

Le conducteur qui n'informe pas son employeur de la suspension, révocation ou annulation de son permis encourt une amende de \$ 300.00 à \$ 600.00 (Art. 519.50 du code de la sécurité routière).



Documents et renseignements	Responsables	Durée de conservation
Copie du contrat de service conclu entre la personne qui fournit les services d'un conducteur et l'exploitant	<ul style="list-style-type: none">• L'exploitant, pour tous les conducteurs dont il utilise les services• La personne qui fournit les services d'un conducteur	Minimum 12 mois à partir de la date de fin de l'engagement du conducteur

**TRUCK DRIVER
INDEPENDENT CONTRACTOR AGREEMENT**

This Independent Contractor Agreement ("Agreement") is made between _____ with a mailing address of _____, City of _____, State of _____ ("Client") with a principal place of business at _____, City of _____, State of _____ ("Contractor"). The Client and Contractor shall be known collectively as the "Parties".

WHEREAS this Agreement shall be made effective on the ____ day of _____, 2021.

THE PARTIES AGREE AS FOLLOWS:

1. Services to Be Performed

Contractor agrees to perform the following services: _____
_____ ("Services")

2. Payment

In consideration for the Services to be performed by Contractor, Client agrees to pay Contractor in the following manner: _____

Contractor shall be paid within a reasonable time after Contractor submits an invoice to Client. The invoice should include the following: an invoice number, the dates covered by the invoice, a summary of the work performed, and any other information or details in accordance with this Agreement.

3. Expenses (check one)


- Contractor shall be responsible for all expenses incurred while performing Services under this Agreement. This includes automobile, truck, and other travel expenses; vehicle maintenance and repair costs; vehicle and other license fees and permits; insurance premiums; road, fuel, and other taxes; fines; radio, pager, and cell phone expenses; meals; and all salary, expenses, and other compensation paid to employees or contract personnel the Contractor hires to complete the work under this Agreement.

- Client shall reimburse Contractor within thirty (30) days after receipt of an itemized statement for the following expenses that are attributable directly to the Services performed under this Agreement: _____

Page 1



Documents et renseignements	Responsables	Durée de conservation
Copie du permis de déroger aux heures de conduite et de repos	L'exploitant, pour les seuls conducteurs qu'il emploie	Minimum 6 mois à partir de la date d'échéance du permis de déroger

 **23.** La Société peut aussi accorder à un exploitant un permis qui l'autorise à déroger aux heures de conduite et de repos en réduisant les heures de repos journalier exigées au deuxième alinéa de l'article 13 d'au plus 2 heures et en augmentant les heures de conduite d'au plus 2 heures si les conditions suivantes sont réunies:

1° la sécurité, la santé du public, du conducteur ou des employés de l'exploitant ne sont pas compromises ni susceptibles de l'être;

2° la réduction des heures de repos ou l'augmentation des heures de conduite et des heures de travail s'impose pour permettre, selon le cas:

a) au conducteur qui suit un itinéraire régulier l'atteinte du terminus d'attache ou de sa destination;

b) la livraison de marchandises périssables;

c) à l'exploitant de répondre à une augmentation temporaire importante du transport de passagers ou de marchandises.

D. 367-2007, a. 23.



Documents et renseignements	Responsables	Durée de conservation
Documents justificatifs : reçus d'essence, reçus de livraison, connaissements, etc.	L'exploitant, pour tous les conducteurs dont il utilise les services	Minimum 6 mois à partir de la date inscrite sur ces documents

DOCUMENT JUSTIFICATIF

l'un des documents suivants, reçus ou établis par un conducteur dans le cours normal de ses activités ou reçus ou établis par un exploitant:

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

Cost Gasoline

Gas Station # 345435435
12123, Gas Pump St
Gas Town, SA 232343
Tel: 888-888-8888

Member# 1071894401
Invoice# 15990
Date 00/00/0000
Time 00:00pm
Auth# BI3457G

VISA ACCT #
*****2222

Pump	Gallons	Price
02	12.99	\$2.819

Product	Amount
Regular	\$ 36.62

Total Sale \$ 36.62

SALE- Card Swiped
Approved
TranID# 240693254878

Thank You
For your purchase

LE DOSSIER DU CONDUCTEUR

Les documents justificatifs

- Document d'expédition
- Péage routier
- Feuille de route ou de temps
- Rapport de positionnement GPS de l'entreprise
- Reçu de carburant
- Billet de pesée
- Reçu de repas
- Talon de paie de l'employé
- Tout autres documents en lien avec le transport

UNIVERSAL CONSTRUCTION
102 - 3701 Hastings Street
Vancouver, British Columbia V5C 2H6
Canada

CHEQUE NO. 219
DATE 3 1 0 3 2 0 2 5
D D M M Y Y Y Y
\$**799.20

**Seven Hundred Ninety Nine and 20/100

Robertson, Don W.
63 Inglenook Drive
Vancouver, British Columbia, V9N 8L1

UNIVERSAL CONSTRUCTION

Robertson, Don W.			Mar 31, 2025	219
For Pay Period: Mar 31, 2025				
Regular @ 12.00/hr	Pieces	Hours	Period	YTD
Overtime 1 @ 18.00/hr				
Salary		173.00	1,200.00	7,200.00
Benefits			67.00	402.00
Vacation Paid				564.48
Gross Pay			1,267.00	9,865.32
Less				
Taxable Benefits			67.00	402.00
Gross Paid			1,200.00	9,463.32
Bal. Fwd. (as of Jan 01, 2025)				513.68
Vacation Earned		48.00		378.53
Vacation Paid				564.48
Vacation Owed				327.73

PAIEMENT EXPRESS

9147-3983 QUEBEC INC
00302684
3440 BOUL ST-LAUREN
MONTREAL, PQ H2X 2T
URN:R121461107
PRN:1207979038
07/15/2012 770979439
10:00:35 PH

POHPE# 2
EORDI 17.252L
PRIX/ L 1.369
TOTAL DE
CARBURANT \$ 23.62

TPS carb. \$ 1.03
TUQ carb. \$ 2.05
CREDIT \$ 23.62



L'intermédiaire en transport



L'intermédiaire en services de transport

Toute personne ou entreprise **qui, contre rémunération**, intervient directement ou indirectement dans une transaction avec des tiers ayant pour objet le transport par véhicule lourd de personnes ou de biens.

L'INTERMÉDIAIRE EN SERVICES DE TRANSPORT

- S'inscrire sur la **Liste des intermédiaires** en services de transport.
- Fournir une **information complète et exacte** concernant les besoins en transport.
- **Respecter les charges totales autorisées** lorsqu'il y a une charge entière.
- **Respecter le Règlement sur les exigences applicables aux connaissances.**

Il doit apparaître sur les documents d'expéditions

L'intermédiaire en services de transport **peut également être tenu responsable** d'une infraction s'il conseille, encourage ou incite une autre personne à faire un geste qui constitue une infraction

Comment s'inscrire?

Il faut remplir le formulaire « [Demande d'inscription à la Liste des intermédiaires en services de transport – PDF \(300 Ko\)](#) » et le retourner à la Commission



Liste des intermédiaires en services de transport Demande d'inscription

Les renseignements requis au formulaire sont nécessaires pour traiter votre demande. Les renseignements confidentiels le demeureront sauf dans la mesure prévue par les lois administrées par la Commission des transports du Québec. Ces renseignements peuvent être communiqués à un autre organisme public, s'il y a lieu, dans le cadre d'une entente à cette fin aux termes de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels.

Effacer

IMPORTANT

La section « [Documents exigés](#) » vous renseigne sur les documents que vous devez joindre à votre demande.

Espace réservé à l'usage de la CTQ

Numéro de demande :

Numéro de revenu :

Numéro d'intermédiaire :

1 – Identification

Entreprise

Nom de l'entreprise

Autre nom sous lequel vous faites affaire, s'il y a lieu.

Individu

Masculin

Féminin

Nom

Prénom

Autre nom sous lequel vous faites affaire, s'il y a lieu.

Le conducteur

Tâches et responsabilités



Le conducteur

Toute personne qui conduit un véhicule lourd et qui est titulaire d'un permis de conduire délivré par la Société.



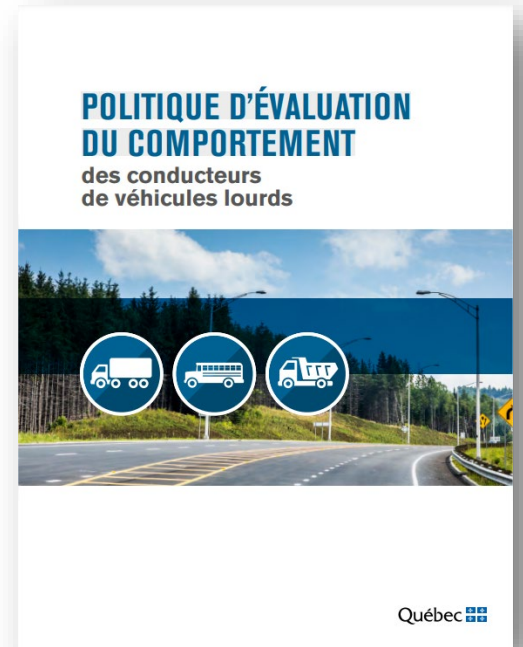
LES RESPONSABILITÉS DE CHACUN LE CONDUCTEUR

Respecter les dispositions du Code de la sécurité routière ainsi que la réglementation sur les sujets suivants :

- les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds;
- la ronde de sécurité;
- les normes de charges et de dimensions;
- les normes d'arrimage;
- le transport de matières dangereuses;
- les permis spéciaux de circulation;
- la signalisation et les règles de circulation routière.

LE CONDUCTEUR

Le **1er janvier 2006**, le gouvernement du Québec modifiait la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds **pour y inclure un volet conducteur**. Cette modification visait à responsabiliser davantage les conducteurs de véhicules lourds (CVL) à l'égard de la sécurité routière et de la protection du réseau routier. Pour répondre aux exigences de cette loi, la Société de l'assurance automobile du Québec (Société) a élaboré la Politique d'évaluation des conducteurs de véhicules lourds (Politique).



1.2 SUIVI DU COMPORTEMENT

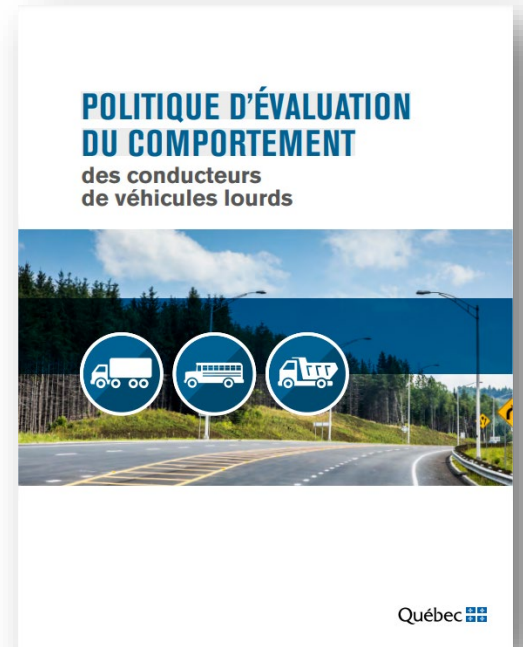
LE CONDUCTEUR

Cette Politique s'adresse aux **CVL titulaires d'un permis de conduire délivré par la Société et qui circulent au Québec ou ailleurs au Canada au volant d'un véhicule lourd immatriculé au Québec**. Elle définit les règles relatives à la constitution des dossiers des conducteurs et les modalités d'évaluation de leur comportement. Elle vise à **identifier les conducteurs les plus à risque** et à intervenir le plus rapidement possible auprès d'eux afin qu'ils modifient leur comportement et adoptent une conduite plus sécuritaire.

Tout comme l'entreprise, **un conducteur peut être convoqué devant la commission** des transports lors de la dégradation de votre dossier de comportement.

Le conducteur possède un seul dossier, même s'il travaille pour plus d'un exploitant à la fois ou s'il change d'employeur.

Il est de sa responsabilité de vérifier son dossier de comportement périodiquement afin de s'informer des événements qui y sont inscrits et de demander une régularisation du dossier, le cas échéant.



1.2 SUIVI DU COMPORTEMENT

LE CONDUCTEUR

Tout comme l'entreprise, le conducteur a un dossier de comportement à suivre!

Société de l'assurance automobile Québec

Suivi du comportement du conducteur de véhicules lourds

Avec vous, au cœur de votre sécurité

Le *Suivi du comportement du conducteur de véhicules lourds* (SCC) comprend seulement les événements liés à la conduite des véhicules lourds immatriculés au Québec circulant sur le territoire canadien. Pour avoir le dossier complet, vous devez vous procurer le document *Renseignements relatifs au dossier de conduite*.

Date (Année-Mois-Jour) : 2023-05-11
 Numéro d'identification : I123456789101

JEAN IMPRUDENT
 1464, BOUL. DE LA SÉCURITÉ
 QUÉBEC QC G1G 3N1

1. Décision de la Commission des transports du Québec (CTQ)

Vous êtes autorisé à conduire un véhicule lourd.

2. Périodes d'évaluation du comportement

Pour les événements alcool et drogue : du 2013-05-11 au 2023-05-10.
 Pour les autres événements : du 2021-05-11 au 2023-05-10.

3. Évaluation continue

	Nombre d'événements considérés			Nombre de points			
	Québec	Hors Québec	Total	Pour les événements	Supplémentaires de répétition	Total au dossier	Seuil à ne pas atteindre
Règles de circulation (voir section 5)	2	0	2	7,5	3,2	10,7 (66 %)	16
Utilisation d'un véhicule lourd (voir section 6)	2	0	2	4	0	4 (26 %)	14
Implication dans les accidents (voir section 7)	0	0	0	0	S.O.	0 (0 %)	9
Comportement global du conducteur ²	4	0	4	11,5	3,4	14,9 (87 %)	17

1. Dès la deuxième infraction de même nature, des points supplémentaires équivalant à 20 % du seuil de points à ne pas atteindre pour la zone de comportement concernée sont ajoutés.
 2. Le nombre de points de répétition pour la zone de comportement global est égal à 20 % du seuil de points à ne pas atteindre si des points supplémentaires de répétition figurent dans l'une des autres zones de comportement.

4. Événements critiques entraînant un transfert immédiat à la CTQ

Cette section comprend :
 - les accidents mortels;
 - les infractions critiques liées à la capacité de conduire affaiblie par l'alcool ou la drogue.

Aucun événement critique à signaler.

Société de l'assurance automobile du Québec
 7118 96 (2021-12) Page 1 de 3

Société de l'assurance automobile Québec

Suivi du comportement du conducteur de véhicules lourds

Avec vous, au cœur de votre sécurité

Date (Année-Mois-Jour) : 2023-05-11
 Numéro d'identification : I123456789101

Jean Imprudent

5. Règles de circulation

Cette section comprend les infractions relatives aux différentes règles de circulation, notamment les règles concernant la vitesse, les panneaux d'arrêt et la signalisation routière.

Date	Prov./Terr.	Description	Ni du transporteur Plaque	Numéro d'événement Référence légale ¹	Statut	Pondération
Répétition d'infractions de même nature						
2022-02-03	QC	Cellulaire / Appareil portatif	11111111 L123ABC	100402138811245 CSR 443.1 111	Émise	2,5
2023-03-06	QC	Cellulaire / Appareil portatif	11111111 L123ABC	407043722 CSR 443.1 11	Émise	5,0
						Total des points pour les infractions 7,5
						Points supplémentaires de répétition 3,2
						Total 10,7

1. Pour une infraction hors Québec, le code d'équivalence du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) figure à la fin entre parenthèses.
 2. Article du Code de la sécurité routière équivalent à un article d'un règlement municipal.

6. Utilisation d'un véhicule lourd

Cette section comprend :
 - les infractions relatives aux différentes règles d'utilisation d'un véhicule lourd, notamment les heures de conduite et de repos, la ronde de sécurité, l'arrimage et le transport de matières dangereuses;
 - les mises hors service « conducteur ».

Date	Prov./Terr.	Description	Ni du transporteur Plaque	Numéro d'événement Référence légale ¹	Statut	Pondération
2021-11-24	QC	Signalisation non respectée	11111111 L123ABC	1004001118438300 CSR 291 95	Émise	1,5
2022-02-09	QC	Refus de déplacement	11111111 L123ABC	1004001118461971 CSR 470.1 52	Émise	2,5
						Total des points pour les infractions 4,0
						Points supplémentaires de répétition 0,0
						Total 4,0

1. Pour une infraction hors Québec, le code d'équivalence du CCATM figure à la fin entre parenthèses.
 2. Article du Code de la sécurité routière équivalent à un article d'un règlement municipal.

7. Implication dans les accidents

Cette section comprend :
 - les accidents avec personnes blessées et pour lesquels un agent de la paix a rempli un rapport d'accident;
 - les accidents avec dommages matériels seulement qui réunissent les caractéristiques prévues à la Politique d'évaluation des CVL pour lesquels un agent de la paix a rempli un rapport d'accident.

Aucun accident à signaler.

Société de l'assurance automobile du Québec
 7118 96 (2021-12) Page 2 de 3

Société de l'assurance automobile Québec

Suivi du comportement du conducteur de véhicules lourds

Avec vous, au cœur de votre sécurité

Date (Année-Mois-Jour) : 2023-05-11
 Numéro d'identification : I123456789101

Jean Imprudent

8. Autres événements

Cette section comprend les événements survenus avec un véhicule lourd impliquant le CVL qui ne sont pas pris en considération dans l'évaluation de son comportement.

Aucun événement à signaler.

9. Suivi particulier depuis l'audience du 2021-08-06

Cette section établit un portrait de l'évaluation continue depuis l'audience à la CTQ et tient compte uniquement des événements survenus après l'audience.

	Nombre d'événements considérés			Nombre de points			
	Québec	Hors Québec	Total	Pour les événements	Supplémentaires de répétition ¹	Total au dossier	Seuil à ne pas atteindre
Règles de circulation (voir section 5)	2	0	2	7,5	3,2	10,7 (66 %)	16
Utilisation d'un véhicule lourd (voir section 6)	2	0	2	4	0	4 (26 %)	14
Implication dans les accidents (voir section 7)	0	0	0	0	0	0 (0 %)	9
Comportement global du conducteur ²	4	0	4	11,5	3,4	14,9 (87 %)	17

1. Dès la deuxième infraction de même nature, des points supplémentaires équivalant à 20 % du seuil de points à ne pas atteindre pour la zone de comportement concernée sont ajoutés.
 2. Le nombre de points de répétition pour la zone de comportement global est égal à 20 % du seuil de points à ne pas atteindre si des points supplémentaires de répétition figurent dans l'une des autres zones de comportement.

Pour tout renseignement relatif à votre *Suivi du comportement du conducteur de véhicules lourds*, vous pouvez communiquer avec la Société.

Adresse postale : **Direction des politiques, de la performance et des relations avec le milieu**
 Société de l'assurance automobile du Québec
 Édifice Jean-Lesage
 333, boulevard Jean-Lesage, E-4-32
 Case postale 19600, succursale Terminus
 Québec (Québec) G1K 8J8

Sans frais : 1 800 554-4814 (Québec, Canada, États-Unis)
 Télécopieur : 418 643-1896
 Courriel : courrier@saaq.gouv.qc.ca

Société de l'assurance automobile du Québec
 7118 96 (2021-12) Page 3 de 3

1.2 SUIVI DU COMPORTEMENT

LE CONDUCTEUR

Voici les seuils à ne pas atteindre dans les sections du dossier de comportement du conducteur de véhicule lourd.

Zone de comportement	Événements pris en considération	Seuil de points à ne pas atteindre
Règles de circulation	Toute infraction relative aux différentes règles de circulation, notamment les règles concernant la vitesse, les panneaux d'arrêt et la signalisation routière.	16 points
Utilisation d'un véhicule lourd	Toute infraction relative aux différentes règles d'utilisation d'un véhicule lourd, notamment les heures de conduite et de repos, la ronde de sécurité, l'arrimage et le transport de matières dangereuses, les obligations de la <i>Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds</i> ainsi que toute mise hors service « conducteur ».	14 points
Implication dans les accidents ⁵	Tout « accident responsable » avec blessés et pour lequel un agent de la paix a rempli un rapport d'accident. Tout « accident responsable » avec dommages matériels seulement (DMS), qui réunit les caractéristiques suivantes : <ul style="list-style-type: none">• Un agent de la paix a rempli un rapport d'accident;• Un des véhicules impliqués dans l'accident a dû être remorqué;• Les dommages matériels excèdent 2 000 \$.	9 points
Comportement global du conducteur	Cumul de tous les événements inscrits au dossier du conducteur.	17 points

1.2 SUIVI DU COMPORTEMENT

LE CONDUCTEUR

Tout comme l'entreprise, le conducteur a un dossier de comportement à suivre!

3. Évaluation continue

	Nombre d'événements considérés			Nombre de points			
	Québec	Hors Québec	Total	Pour les événements	Supplémentaires de répétition ¹	Total au dossier	Seuil à ne pas atteindre
Règles de circulation (voir section 5)	2	0	2	7,5	3,2	10,7 (66 %)	16
Utilisation d'un véhicule lourd (voir section 6)	2	0	2	4	0	4 (28 %)	14
Implication dans les accidents (voir section 7)	0	0	0	0	S.O.	0 (0 %)	9
Comportement global du conducteur ²	4	0	4	11,5	3,4	14,9 (87 %)	17

Le tiers



LE TIERS

D'autres intervenants ont une incidence importante sur la sécurité routière. L'expéditeur, le requérant de services, le consignataire, **la personne qui fournit les services de conducteurs sont considérés comme des tiers.**

Ces personnes n'ont pas à s'inscrire auprès de la Commission. Les responsabilités du tiers varient selon son rôle.

Elles peuvent inclure l'ensemble ou certains des points suivants :

- Respecter les charges totales autorisées lorsqu'il y a charge entière;
- Fournir une information complète et exacte concernant :
 - les besoins en transport;
 - les permis de conduire ainsi que les heures de conduite et de repos des conducteurs qu'il fournit;
 - les renseignements essentiels sur les matières dangereuses transportées.

DES QUESTIONS ?



LES HEURES DE CONDUITE et de repos des conducteurs



POINTS ABORDÉS | FORMATION

- L'objectif du règlement et la fatigue
- À qui s'applique le règlement
- Quelques définitions importantes
- Les règles générales
 - Les 14 jours
 - Les cycles
 - Les règles journalières
 - Le poste de travail
- Exemples de journées
- Les situations particulières
- Rapport d'activité (Dispositif de consignation électronique)
- Les exemptions (Les registres)
- Dossiers et documentations



L'OBJECTIF ET LA FATIGUE

OBJECTIF DU RÈGLEMENT

Les règles concernant les heures de conduite, de travail et de repos contribuent à limiter la fatigue chez les conducteurs de véhicules lourds.

Un conducteur fatigué présente un risque pour sa propre sécurité **et celle des autres usagers de la route.**

Les deux principes directeurs du règlement sont :

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



LA FATIGUE



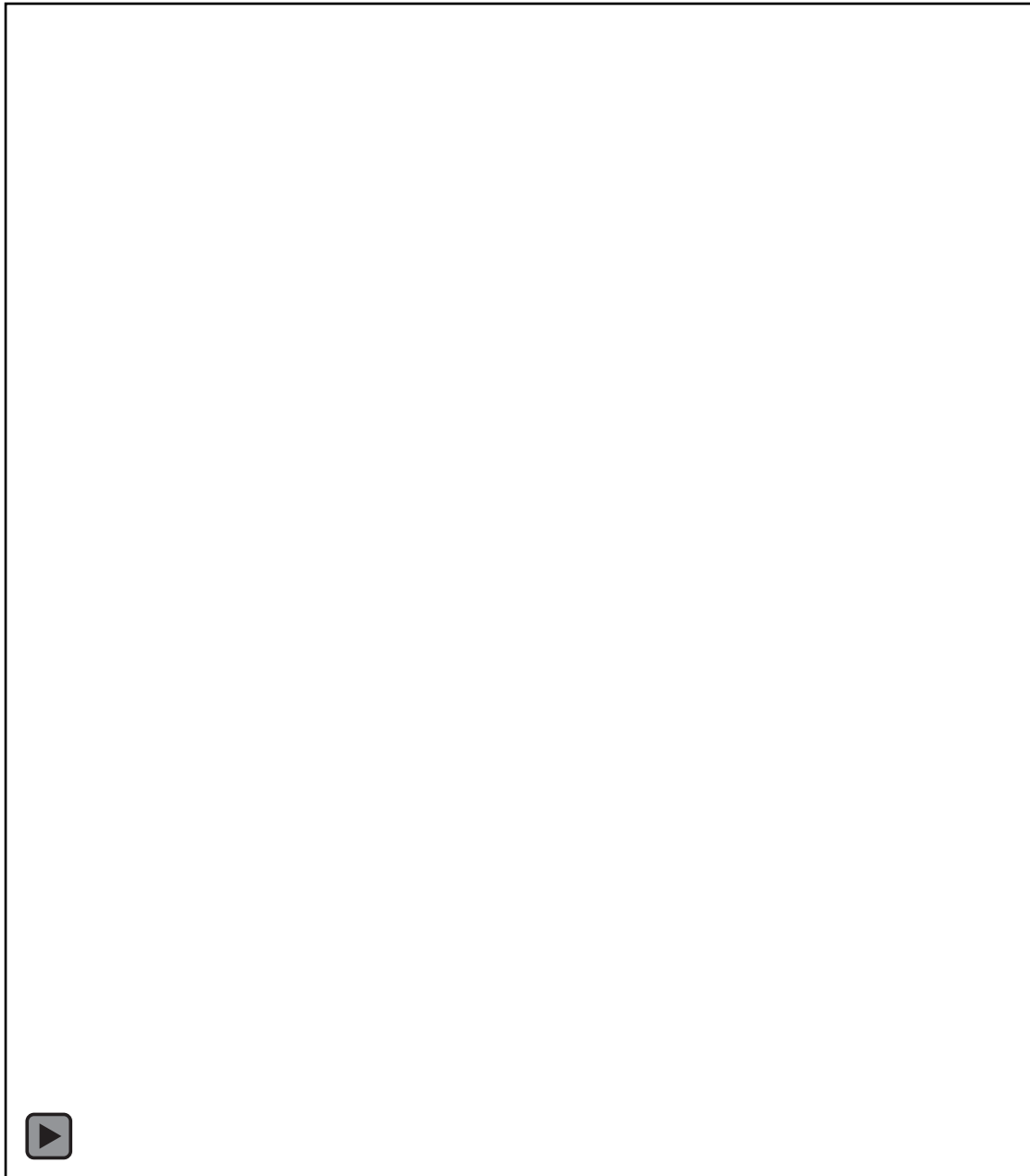
La réglementation à elle seule ne peut pas éliminer les risques d'accident liés à la fatigue.

Les facteurs susceptibles de contribuer à la fatigue du conducteur sont nombreux et peuvent varier d'un individu à l'autre. Parmi les plus importants, on trouve :

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

La fatigue est le seul état biologique qui ne peut être surmonté ou compensé par la volonté, l'expérience et la motivation.

CONSÉQUENCES DE LA FATIGUE AU VOLANT



CONSÉQUENCES DE LA FATIGUE AU VOLANT





À QUI S'APPLIQUE LA RÈGLEMENTATION

LES PERSONNES VISÉES PAR LA LOI

L'exploitant
de véhicules
lourds

Le
conducteur
de véhicules
lourds

L'expéditeur, le
consignataire ou
toute autre
personne à l'égard
des dispositions
applicables à
l'exploitant de
véhicules lourds

VÉHICULES EXEMPTÉS

Plusieurs véhicules sont exemptés des heures de conduite:

Un camion porteur de 2 ou 3 essieux utilisés pour transporter des produits primaires provenant d'une ferme.



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

EXEMPLES DE CONTRAVENTIONS

CODE D'ÉQUIVALENCE ÉTABLI PAR LE CCATM	DESCRIPTION DE L'ÉQUIVALENCE ÉTABLIE PAR LE CCATM	PONDÉRATION DE L'ÉQUIVALENCE AU DOSSIER DU CVL	PONDÉRATION DE L'ÉQUIVALENCE AU DOSSIER DU PEVL
400	Dépassement du nombre d'heures de conduite prescrit par le <i>Règlement</i> (heures de conduite et heures de service quotidiennes)	5	5
401	Défaut de tenir sa fiche journalière à jour comme le prescrit le <i>Règlement</i>	3	3
402	Fraude – possession de deux fiches journalières ou plus pour la même période, ou falsification des fiches ou d'autres documents	5	5

MISE HORS-SERVICE

Action consistant à **interdire temporairement à un conducteur de conduire** son véhicule lourd, en raison du non-respect de certaines dispositions du Règlement sur les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds.

Les mises hors service « conducteur » résultent du non-respect de certaines dispositions du Règlement sur les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds. **Ces mises hors service sont pondérées à 5 points et sont inscrites dans la zone de comportement «Utilisation d'un véhicule lourd ».**

Non-respect d'une mise hors-service

519.8.1, al. 3	Conduite alors que le conducteur fait l'objet d'une déclaration de mise hors service	6	6
519.34	Non-respect d'une déclaration de mise hors service « conducteur » délivrée par un agent de la paix	6	6

MISE HORS-SERVICE

La déclaration de mise hors service s'applique dans les cas suivants:

NOMBRE D'HEURES NÉCESSAIRE

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

MISE HORS-SERVICE : 10 HEURES

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

MISE HORS-SERVICE : 72 HEURES

- Il refuse ou n'est pas en mesure de produire, auprès d'un agent de la paix ou d'un inspecteur, les fiches journalières, les documents justificatifs ou tout autre registre qu'il doit avoir en sa possession
- des éléments de preuve établissent que le conducteur a rempli plus d'une fiche journalière, qu'il a consigné des renseignements inexacts sur la fiche ou qu'il y a falsifié des renseignements
- il a abîmé ou mutilé une fiche journalière ou un document justificatif de telle façon que l'agent de la paix ne peut pas établir s'il s'est conformé aux exigences relatives aux heures de conduite et de repos ou aux conditions de son permis de déroger aux heures de conduite et de repos.

INTERVENTION DE LA SAAQ

Lors de la dégradation du dossier de comportement

LETTRE DE PREMIER NIVEAU:

- atteint ou dépasse **50 % du seuil** dans une section

LETTRE DE DEUXIÈME NIVEAU:

- atteint ou dépasse **75 % du seuil** dans une section

TRANSMISSION DU DOSSIER À LA COMISSION DES TRANSPORTS

- A atteint ou dépasse le seuil de 100% d'une des zones de comportement;
- Est impliqué dans un accident mortel responsable;
- A conduit un véhicule lourd ou en a la garde ou le contrôle alors que le taux d'alcool dans son organisme est supérieur à 80 mg d'alcool

COMMANDER SON DOSSIER

Pour obtenir sans frais le document « *Suivi du comportement du conducteur de véhicules lourds* », le conducteur doit faire lui-même la demande en utilisant l'un des moyens suivants :

Par téléphone

Du lundi au vendredi, de 8 h à 17 h : 1 800 554-4814

Vous devrez demander le document « *Suivi du comportement du conducteur de véhicules lourds* » ou « **Dossier de comportement du conducteur de véhicule lourds** »

Par télécopieur

418 643-1896

Par la poste

Service du suivi du privilège de circuler

Société de l'assurance automobile du Québec

Case postale 19600, succursale Terminus

Québec (Québec) G1K 8J6

Veillez noter que si vous n'avez aucune infraction au dossier avec des véhicules lourds. L'agent de la SAAQ avec qui vous discuter devra le créer et vous envoyer une copie attestant que votre dossier est « vierge ».





DÉFINITIONS IMPORTANTES

COMPARTIMENT COUCHETTE

Une partie d'un véhicule lourd conçu pour être utilisé comme installation de couchage et située dans l'habitacle ou juste à côté de celui-ci et conforme aux exigences du Règlement.



HEURES DE REPOS DANS LE COMPARTIMENT COUCHETTE

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

ÉTABLISSEMENT

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



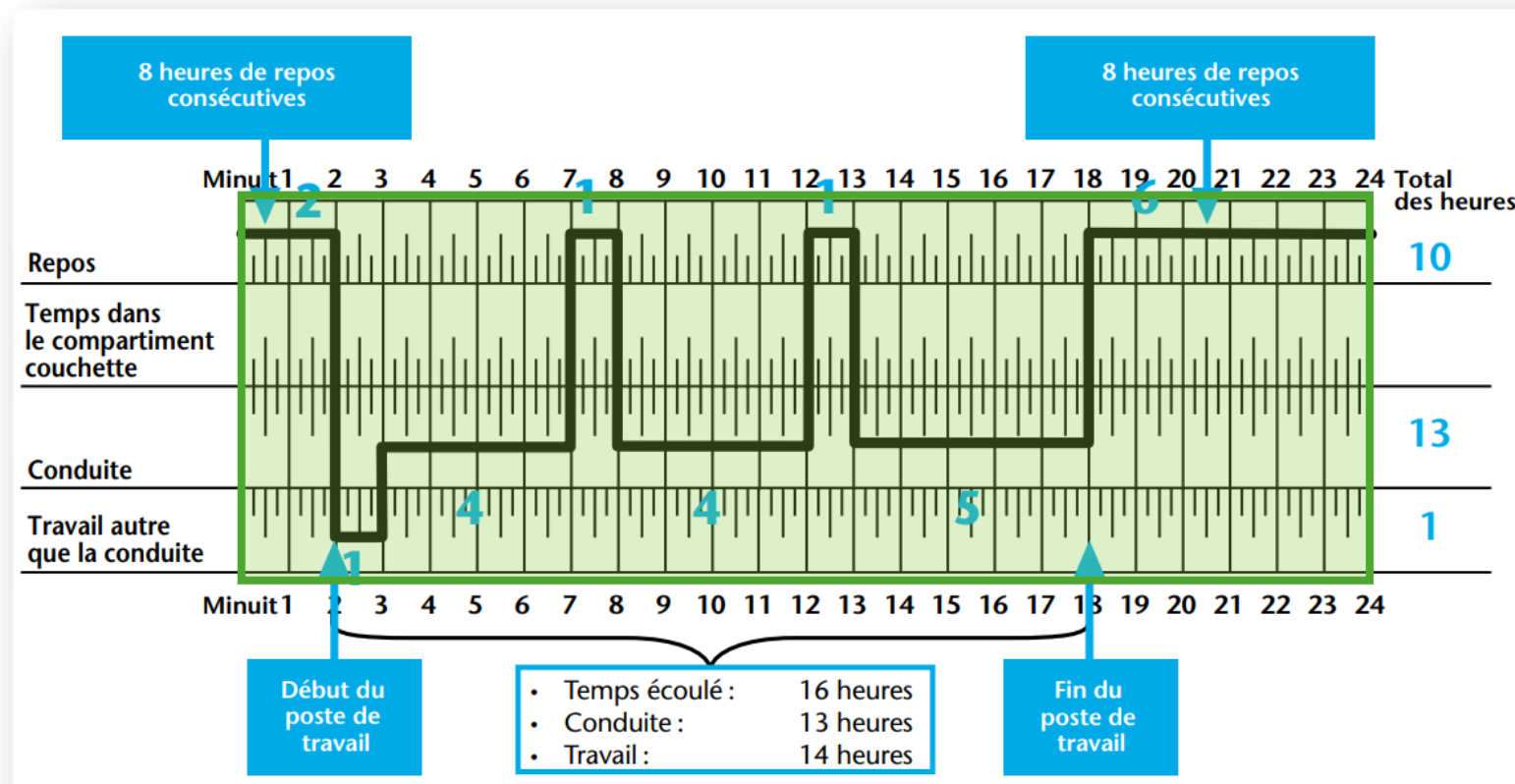
TERMINUS D'ATTACHE

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



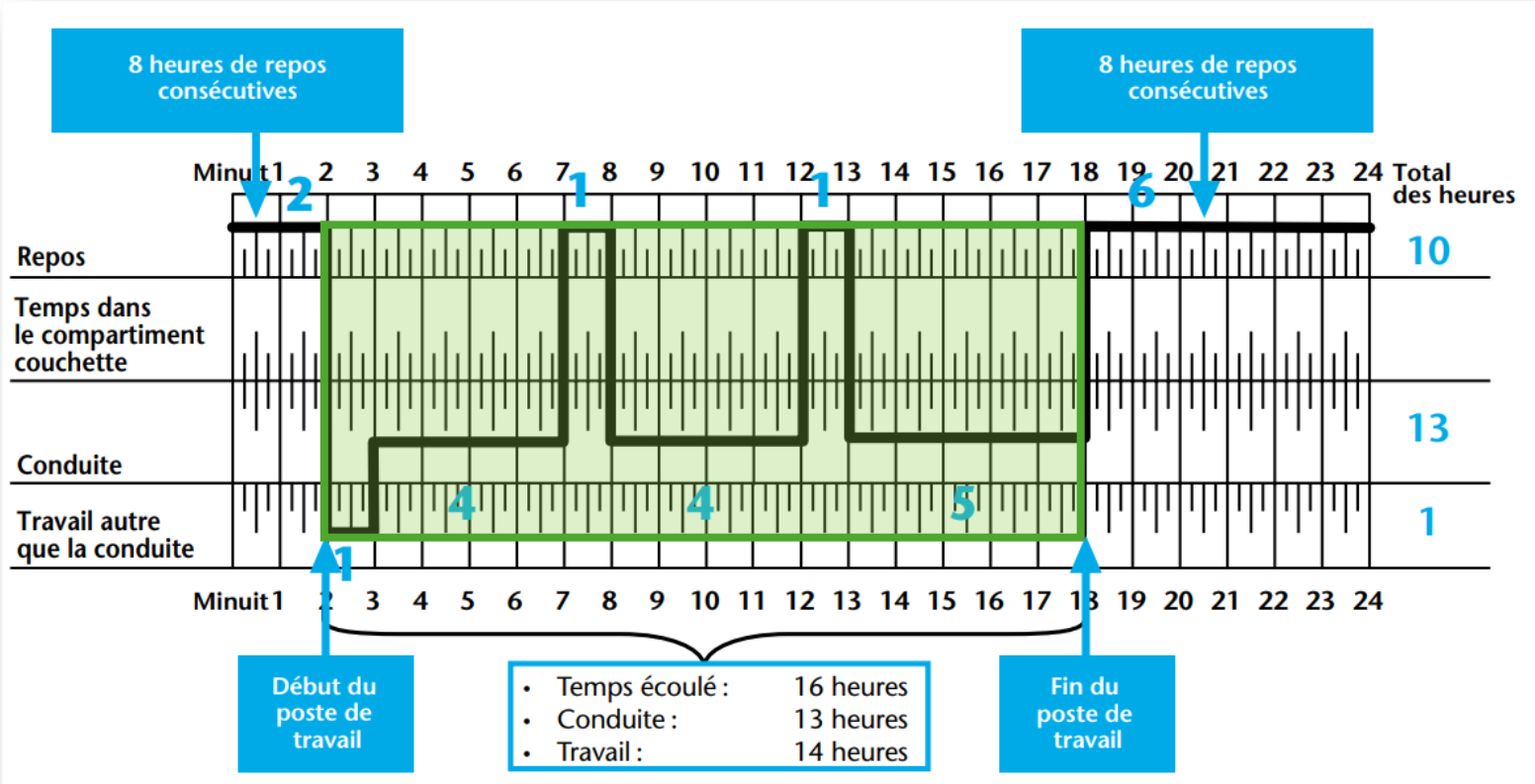
JOURNÉE (règle journalière)

Période de 24 heures qui commence à l'heure désignée par l'exploitant pour la durée du cycle d'un conducteur.
L'heure du début de la journée est indépendante de l'heure à laquelle le conducteur commence son poste de travail.



POSTE DE TRAVAIL

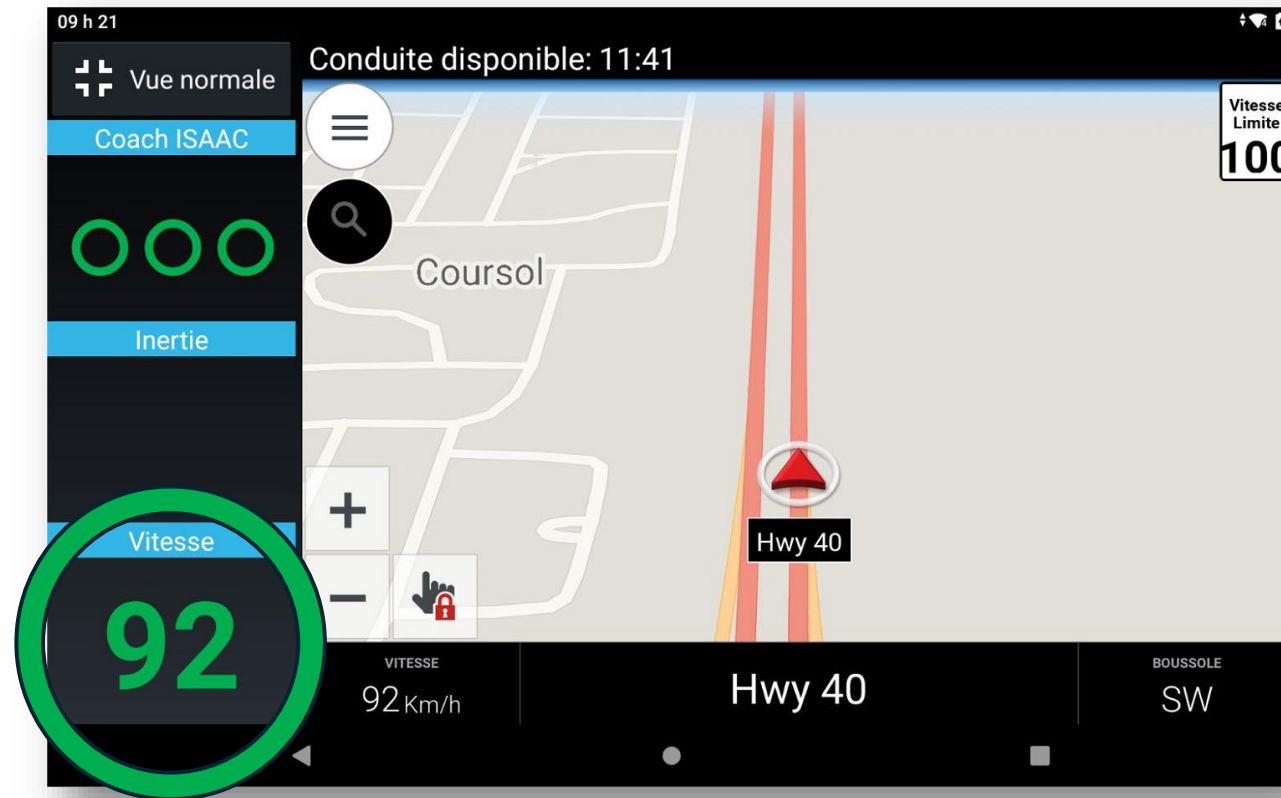
Le temps compris entre deux périodes d'au moins 8 heures de repos consécutives.



HEURES DE CONDUITE

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

Un DCE se mettra en conduite **automatiquement à partir de 8 km/h.**



HEURES DE REPOS

Toute période autre que les heures de travail du conducteur. Les pauses, le temps consacré aux repas, les congés, les vacances et le temps passé sur un traversier sont considérés comme des périodes de repos, pour autant que :

- le conducteur a été complètement relevé de toutes ses tâches, responsabilités et obligations relatives au soin et à la garde du véhicule, de ses accessoires et des passagers ou du chargement qu'il peut transporter;
- au cours de l'arrêt en question et pendant la durée de celui-ci, il soit libre de se livrer aux activités de son choix et de quitter les lieux où se trouve le véhicule.



HEURES DE TRAVAIL

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

- a) l'inspection, l'entretien, la réparation, la mise en état, le démarrage ou le ravitaillement en carburant d'un véhicule lourd
- b) la présence à bord d'un véhicule lourd en mouvement en tant que conducteur de relève, sauf le temps passé dans le compartiment couchette
- c) la participation au chargement ou au déchargement d'un véhicule lourd
- d) l'inspection ou la vérification du chargement d'un véhicule lourd
- e) **l'attente avant et pendant l'entretien, le chargement ou le déchargement d'un véhicule lourd**

(...)

HEURES DE TRAVAIL (suite)

- f) le temps qui court pendant l'attente d'une affectation du conducteur
- g) l'attente avant et pendant l'inspection d'un véhicule lourd ou de son chargement et, le cas échéant, l'attente nécessaire à la prise des mesures correctives
- h) l'attente avant et pendant qu'un conducteur fait l'objet d'un contrôle
- i) l'attente au cours d'un trajet en raison d'un accident ou d'un autre événement ou d'une autre situation imprévue
- j) l'exercice de toute autre fonction à la demande d'un exploitant
- k) les manœuvres d'un véhicule lourd effectuées **hors d'un chemin public dans une gare, un dépôt ou un port**
- l) **le fait de se reposer à bord d'un véhicule lourd ou de l'occuper à une autre fin**

SAUF DANS LES CAS SUIVANTS:

- le temps passé dans le **compartiment couchette**
- le temps passé comme passager d'un véhicule lourd qui est en **DÉPLACEMENT** vers un autre terminus d'attache, **conformément à l'article 11.**
(Le conducteur ne travaille pas dans la journée)
- le temps passé dans un véhicule lourd arrêté pour satisfaire aux **exigences de l'article 13** qui demande qu'un conducteur doit avoir 2 heures de repos par jour qui ne font pas partie des 8 heures consécutives avant ou après.



RAYON DE 160 km

La distance de 160 km à vol d'oiseau calculée à partir du terminus d'attache du conducteur.

Ce rayon se calcule à l'aide d'une **carte géographique**.





RÈGLES GÉNÉRALES

ÉTAGES DE RÉGLEMENTATION

Le règlement des heures de conduite est composé de plusieurs « étages de réglementation ». Il est important de respecter tous les critères lorsqu'on conduit un véhicule et de penser au **long terme & court terme**.



LES 14 JOURS

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

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

LES CYCLES

Il existe deux cycles différents au Québec.

La majorité des conducteurs utilisent : **Le Cycle 1 : 70 heures de travail sur 7 jours**

Ce cycle est plus facile à comprendre et utiliser, mais peut arrêter un conducteur plus rapidement que le cycle 2.

Certains conducteurs utilisent : **Le Cycle 2 : 120 heures de travail sur 14 jours**

Ce cycle a plus de latitude au niveau des heures, mais peut être plus complexe à comprendre avec des conditions supplémentaires.

CYCLE 1

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

DIM	LUN	MAR	MER	JEU	VEN	SAM	Accumulées Jour 1-6: 54 heures Disponibles: 70-54 = 16 heures
X 0 heure	1 ^{er} 13 heures	2 ^e 8 heures	3 ^e 12 heures	4 ^e 10 heures	5 ^e 11 heures	6 ^e 0 heure	
7 ^e ? heures							

DIM	LUN	MAR	MER	JEU	VEN	SAM	Accumulées Jour 1-6: 44 heures Disponibles: 70-44 = 26 heures
X 0 heure	X 13 heures	1 ^{er} 8 heures	2 ^e 12 heures	3 ^e 10 heures	4 ^e 11 heures	5 ^e 0 heure	
6 ^e 3 heures	7 ^e ? heures						

CYCLE 2

Interdiction de conduire après avoir accumulé:

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

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

= 60 heures

= 49 heures

= 120h – 109h = 11 heures disponibles

COMMENCER OU CHANGER DE CYCLE

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

CYCLE 1

au moins **36 heures** de repos consécutives

CYCLE 2

au moins **72 heures** de repos consécutives

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

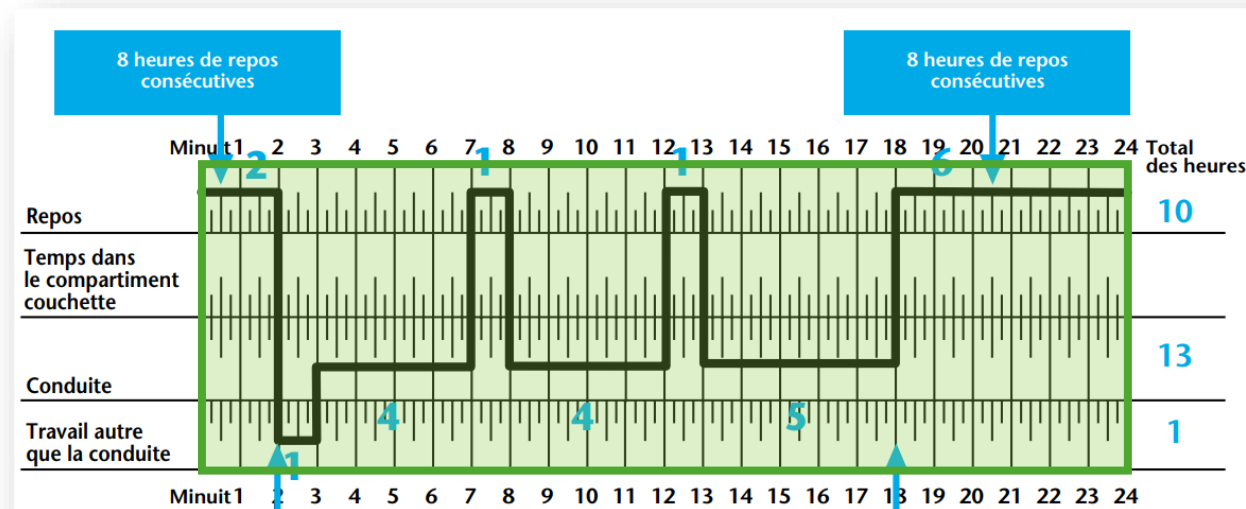
EXIGENCES JOURNALIÈRES

ARTICLE 13 : « L'exploitant veille à ce que le conducteur ait pris, et le conducteur doit avoir pris, **au moins 10 heures** de repos au cours de « **chacun des 14 jours précédant la conduite d'un véhicule lourd.** »

Parmi ces heures, au moins **2 heures de repos** ne font **pas partie des blocs de 8 heures** de repos consécutives exigées pour commencer un poste de travail et peuvent être réparties en pauses **d'une durée minimale de 30 minutes**.

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

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



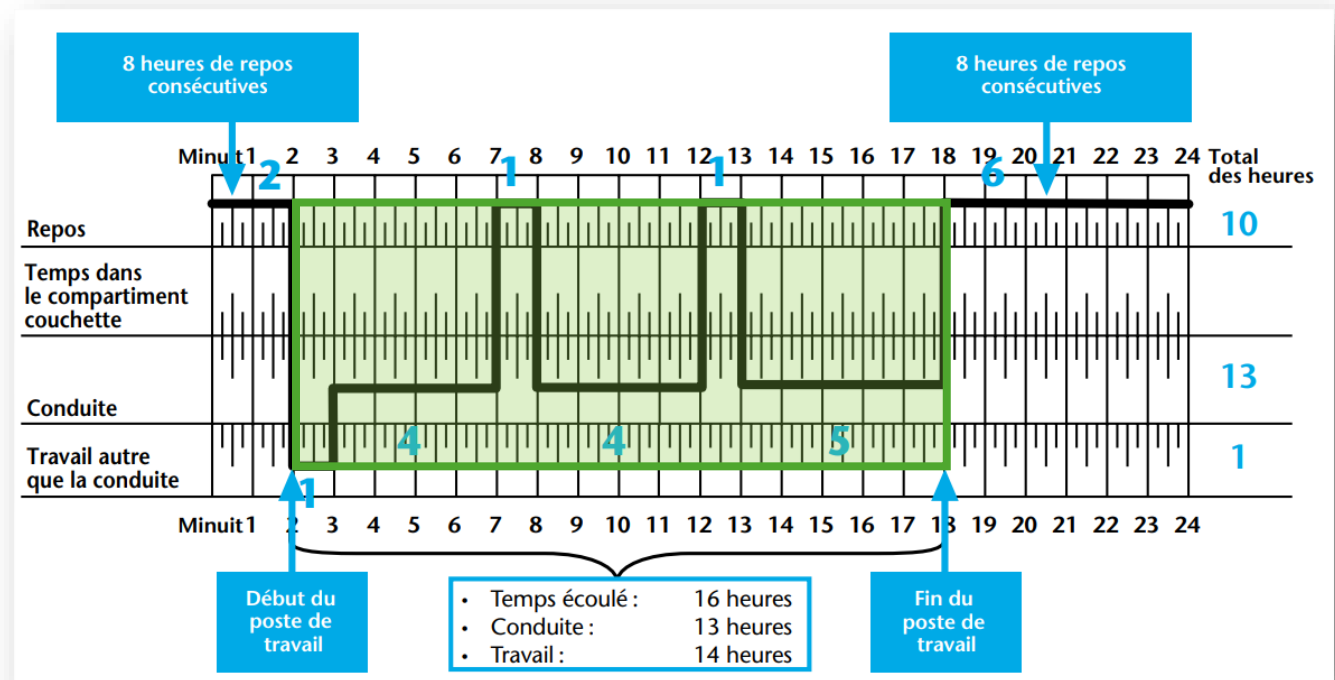
LE POSTE DE TRAVAIL

Le **poste de travail** est le temps compris entre deux périodes **d'au moins 8 heures de repos consécutives**.

Un nouveau poste de travail **commence après une période** d'au moins 8 heures de repos consécutives.

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

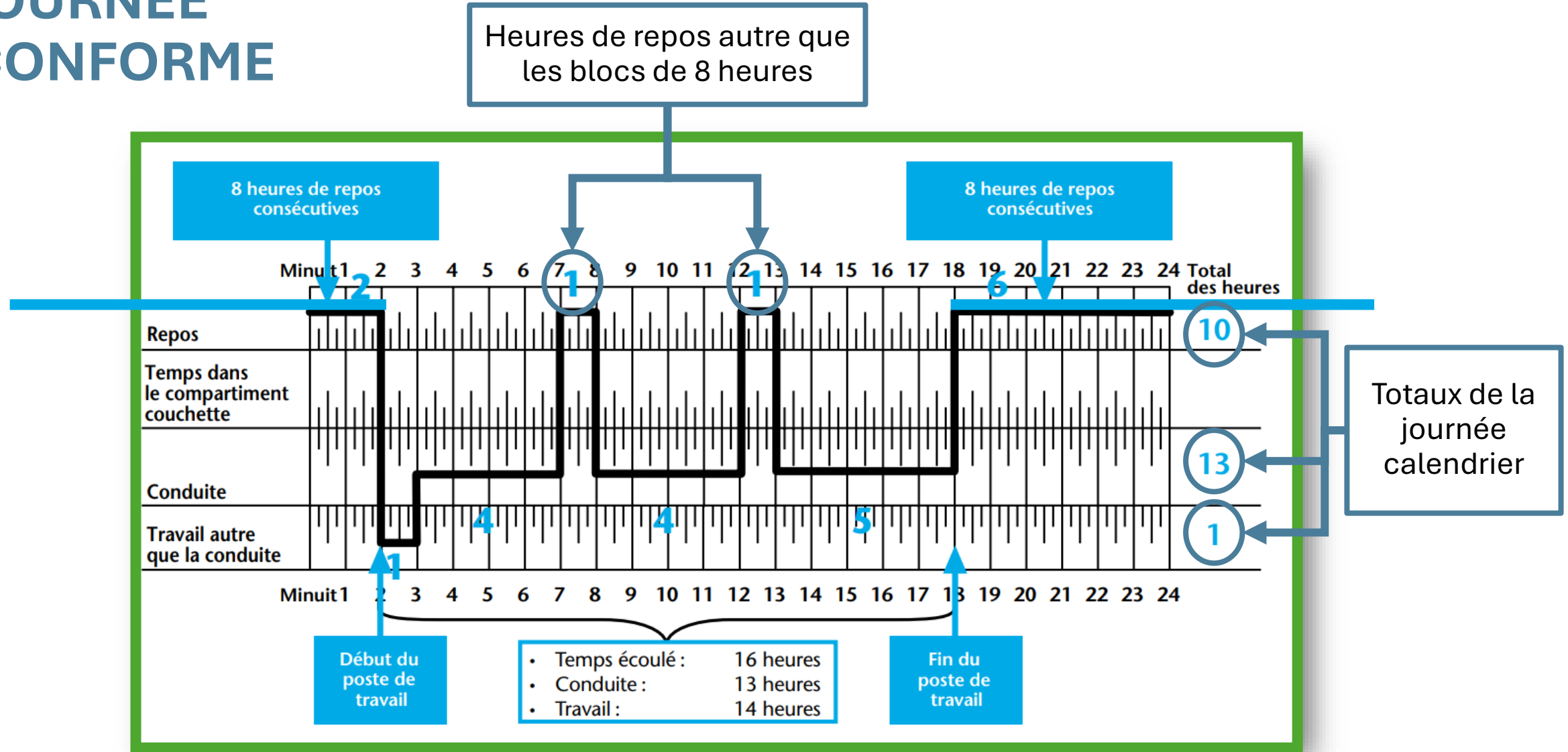
- **13 heures** de conduite sont accumulées;
- **14 heures** de travail sont accumulées;
- **16 heures** se sont écoulées.



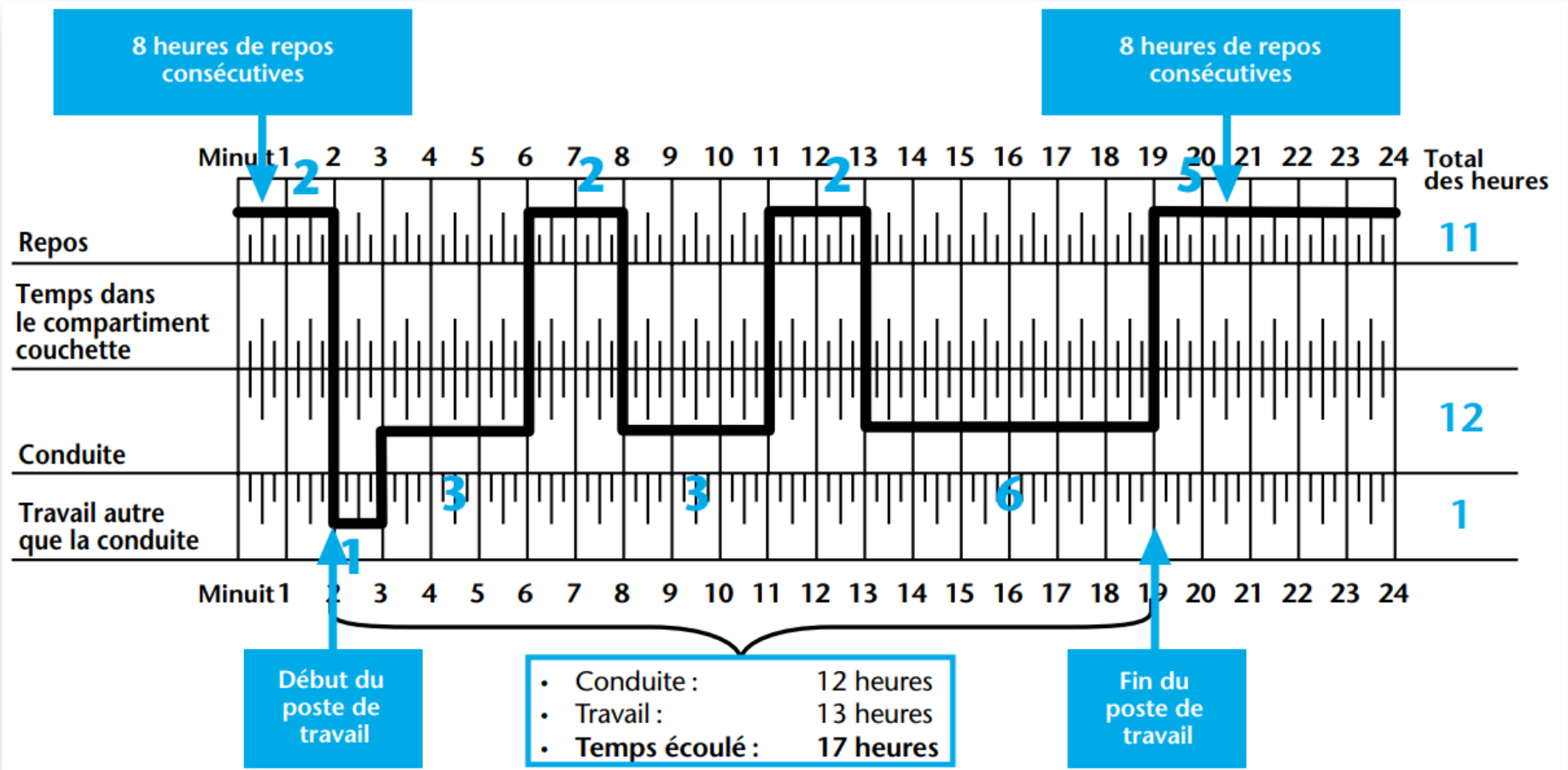


EXEMPLES DE JOURNÉES

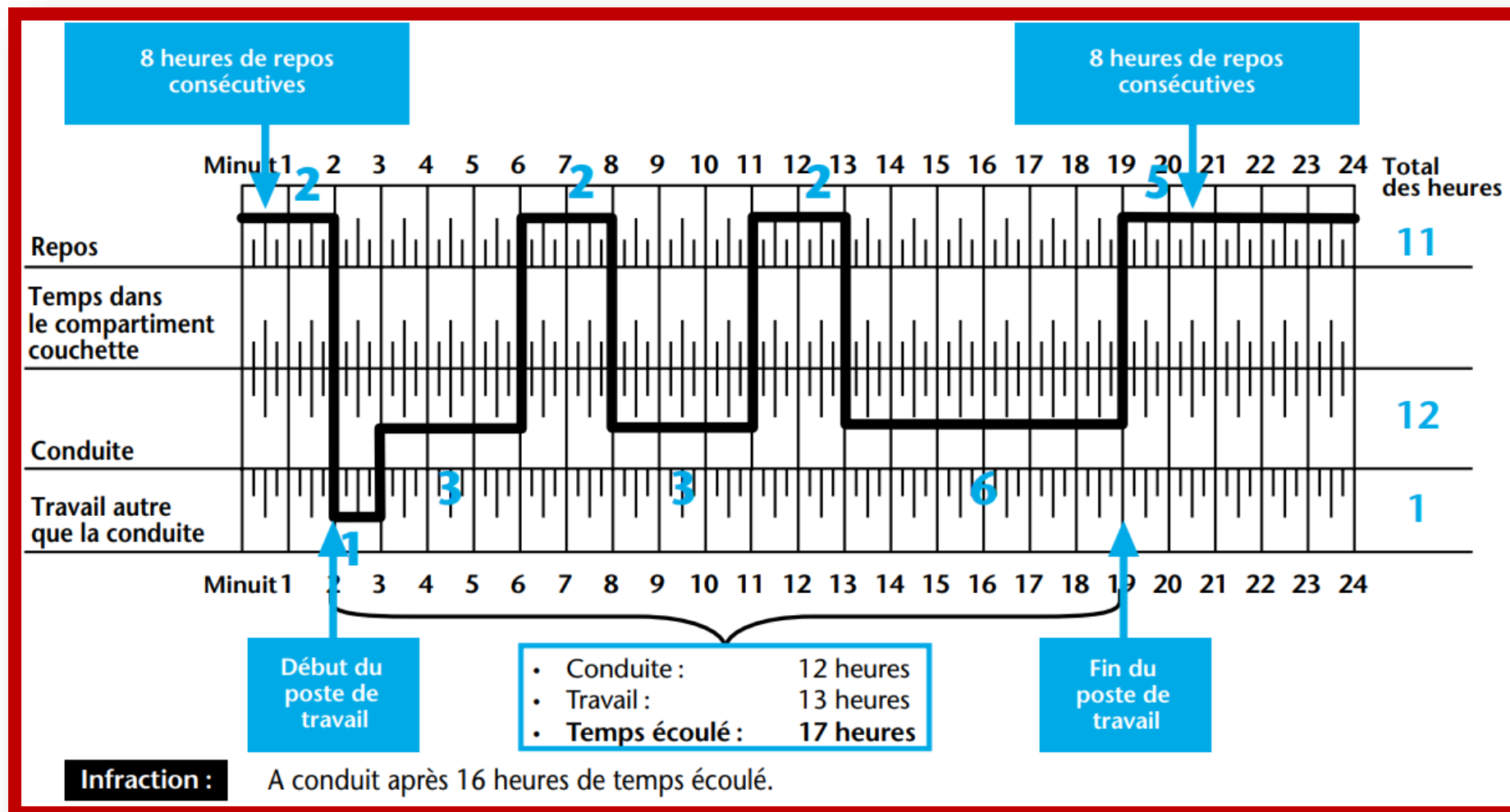
JOURNÉE CONFORME



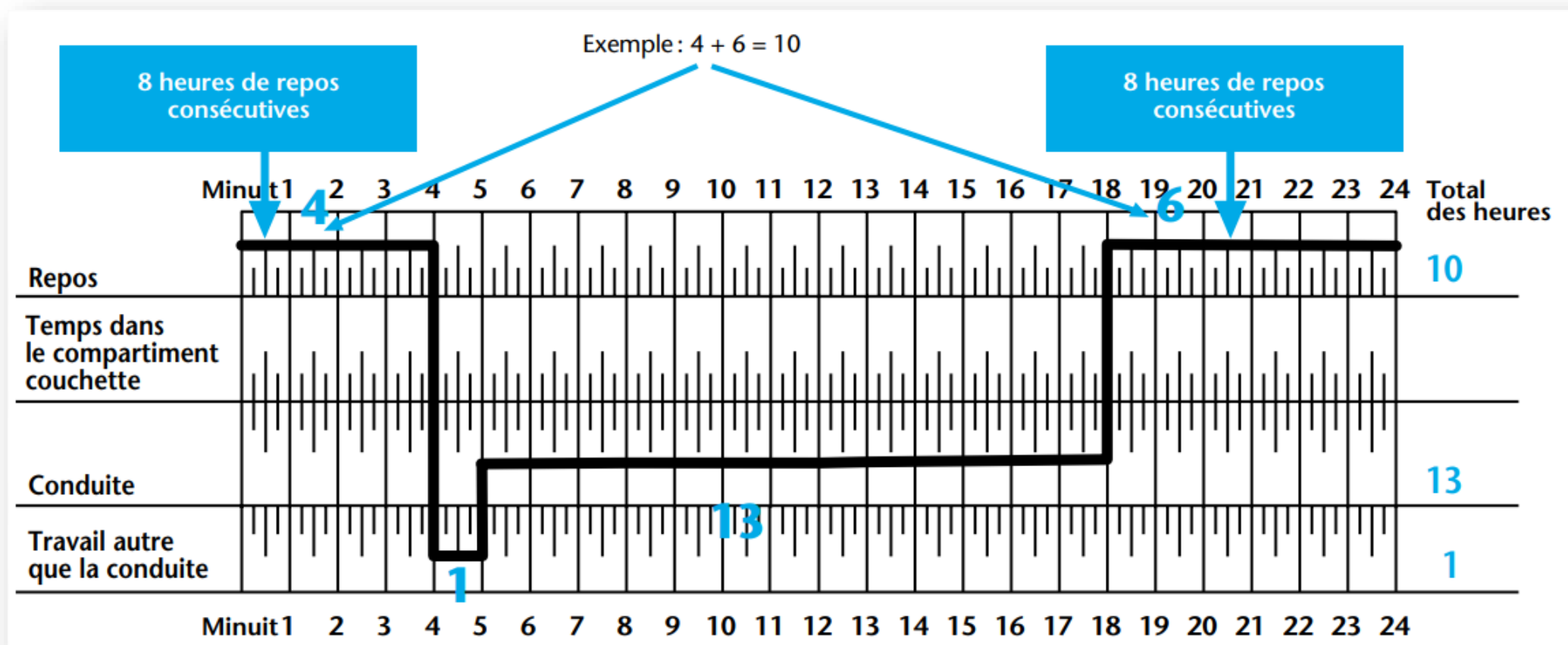
CONFORME OU NON CONFORME



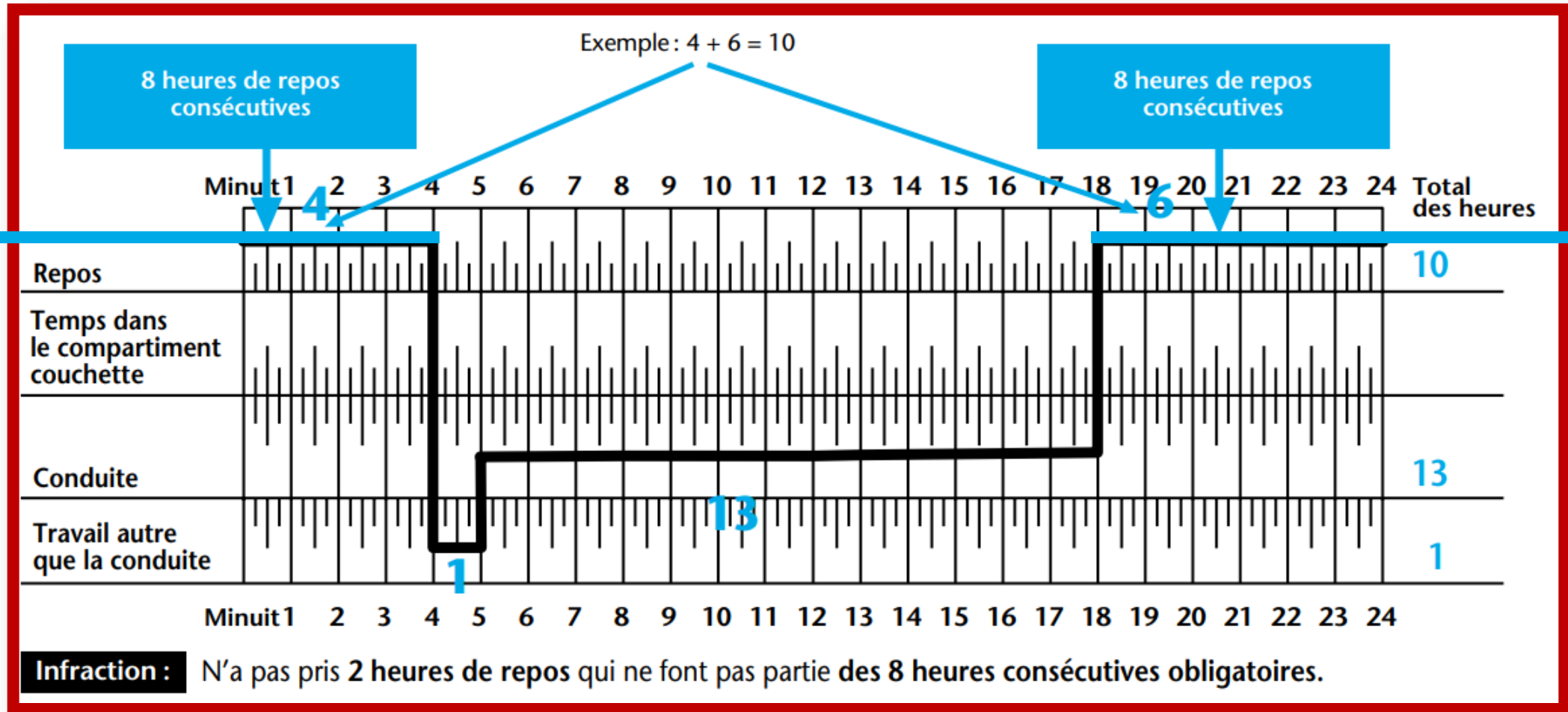
NON CONFORME : Cette journée n'est pas conforme en raison du poste de travail



CONFORME OU NON CONFORME

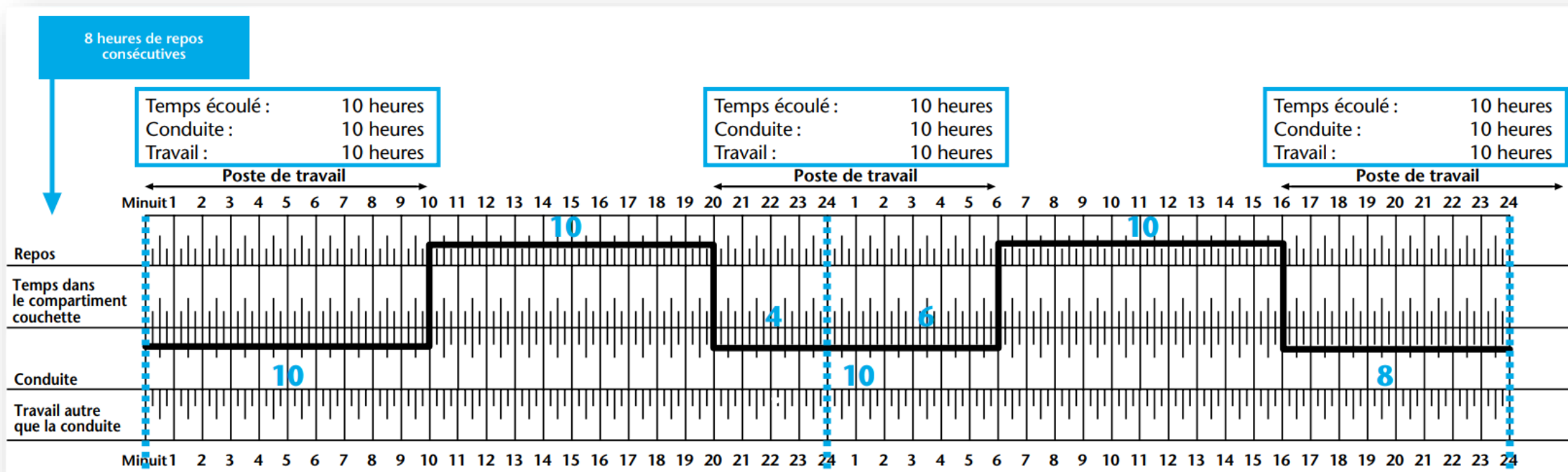


NON CONFORME : Cette journée n'est pas conforme en raison du 2 heures journalier

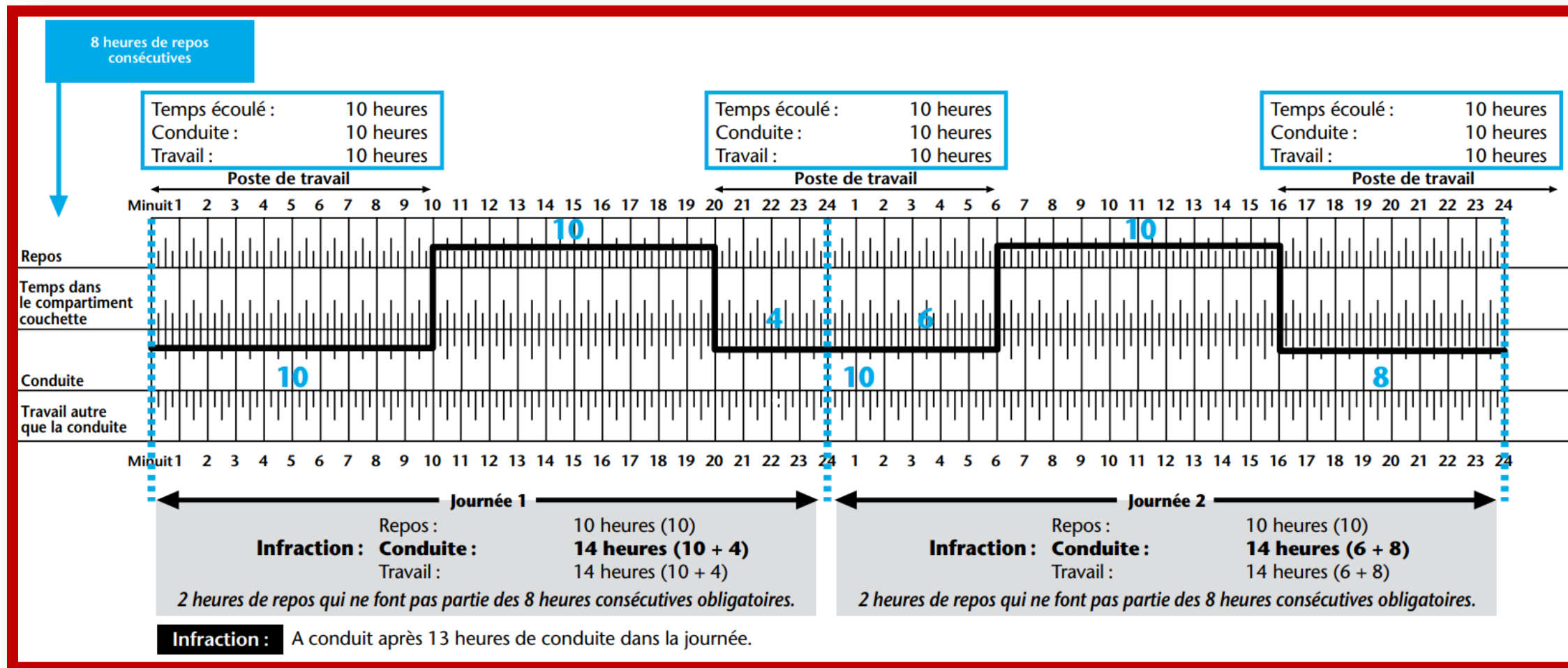


CONFORME OU NON CONFORME

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



NON CONFORME : Cette journée n'est pas conforme en raison des limites journalières





SITUATIONS PARTICULIÈRES

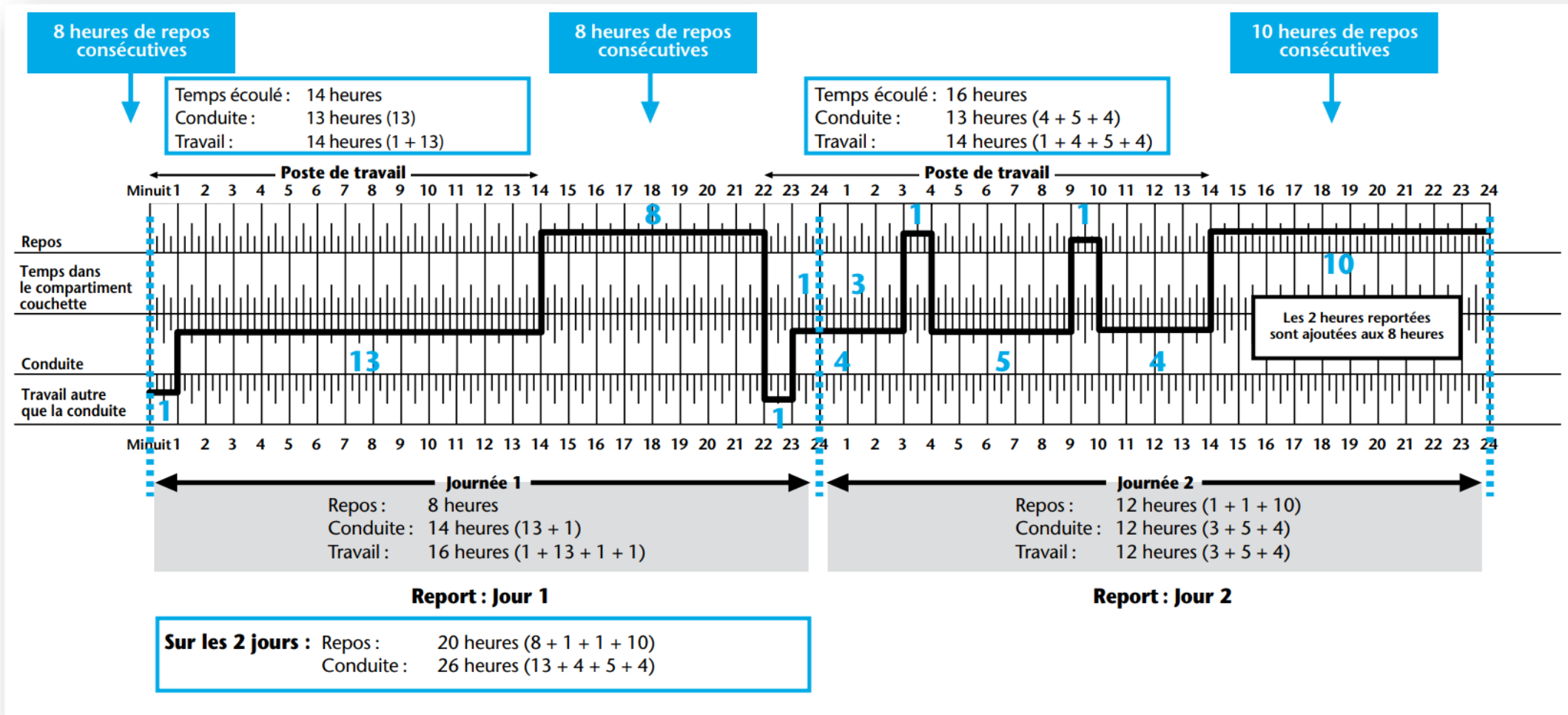
LE REPORT DES HEURES DE REPOS JOURNALIER

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

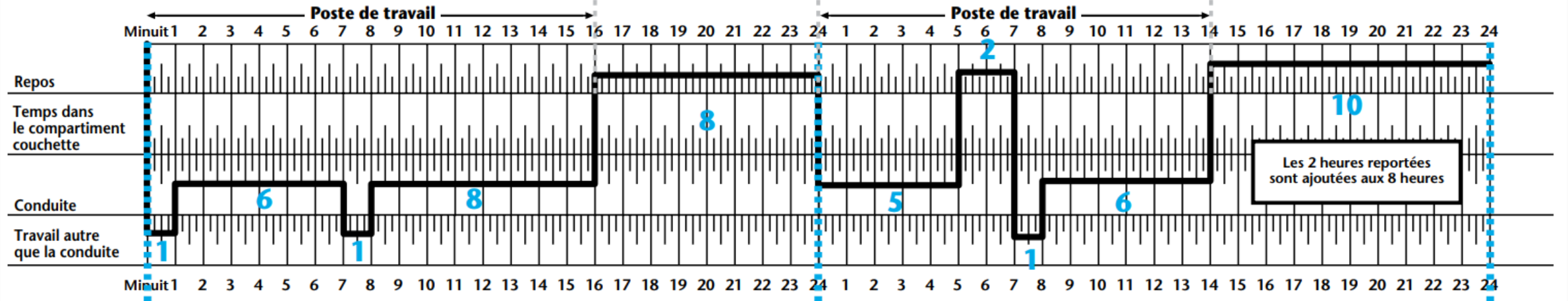
- il ne **fractionne pas ses heures** de repos journalier dans le compartiment couchette
- les heures de repos reportées ne font **pas partie des 8 heures** de repos consécutives
- les heures de repos reportées **s'ajoutent aux 8 heures** de repos consécutives de la deuxième journée
- la durée totale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

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

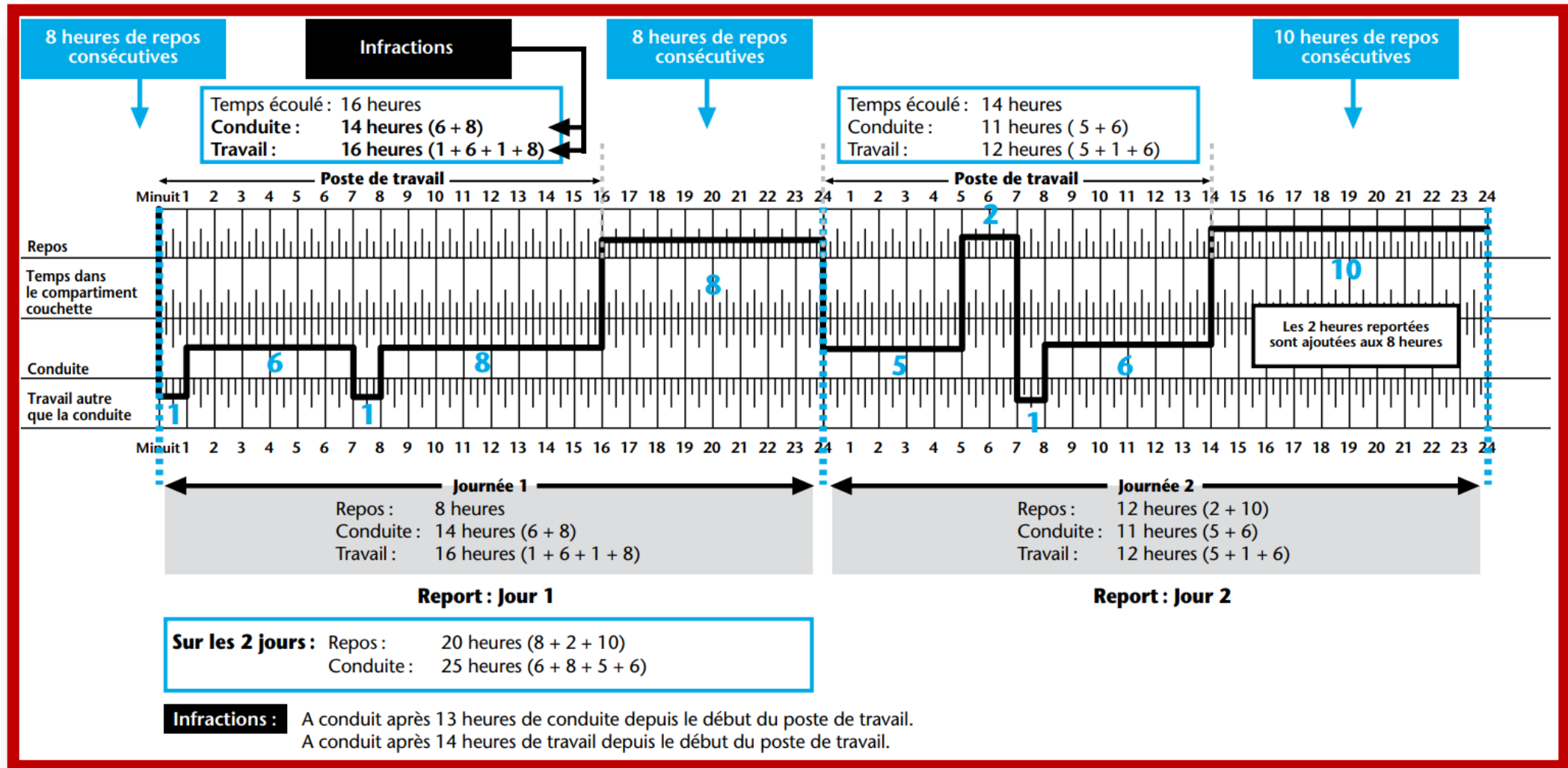
REPORT DES HEURES CONFORME



CONFORME OU NON CONFORME



NON CONFORME: Le report des heures de repos ne peut pas augmenter la limite à l'intérieur d'un même poste de travail.



LE FRACTIONNEMENT DES HEURES

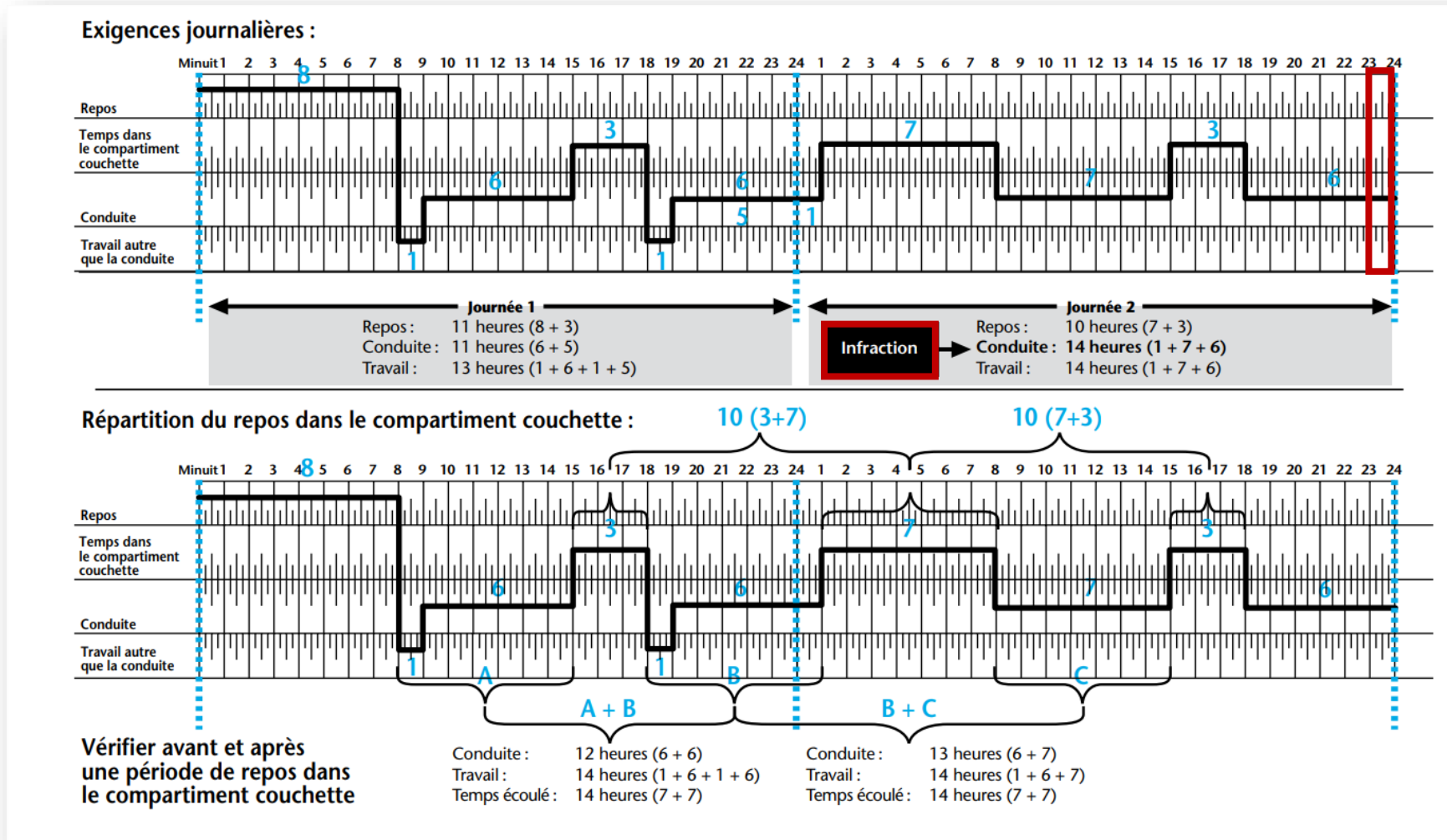
dans le compartiment couchette

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

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

LE FRACTIONNEMENT DES HEURES

dans le compartiment couchette

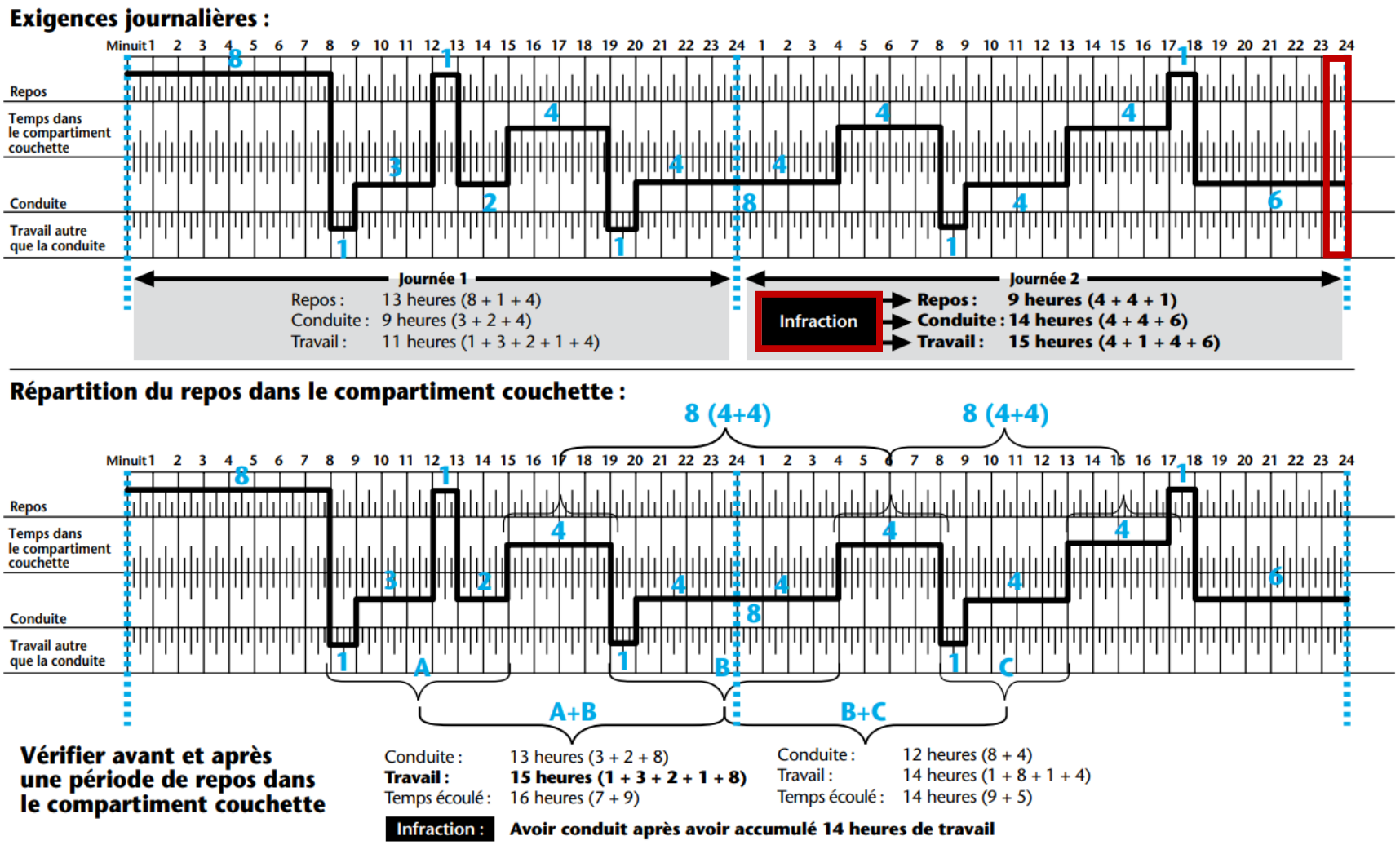


LE FRACTIONNEMENT DES HEURES *EN DOUBLE*

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

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

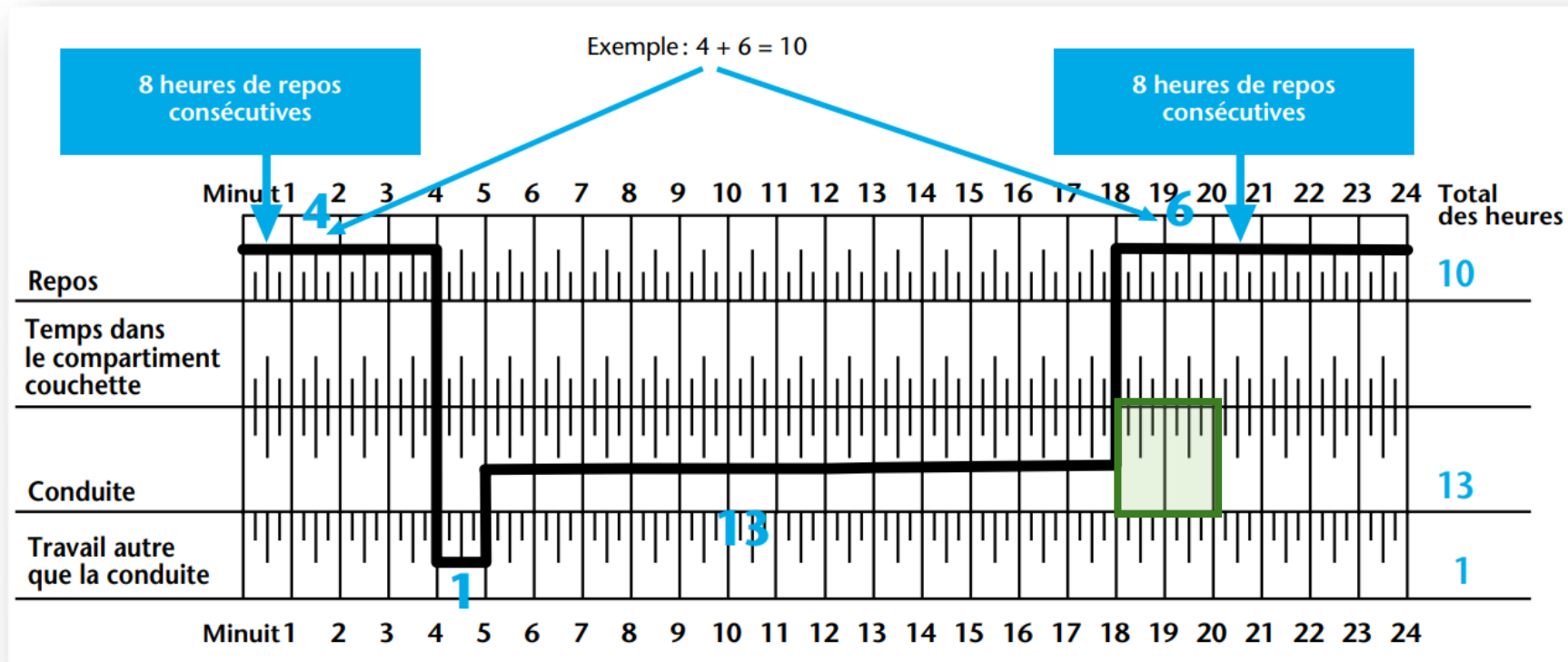
FRACTIONNEMENT DES HEURES EN DOUBLE



LES MAUVAISES CONDITIONS DE CIRCULATION

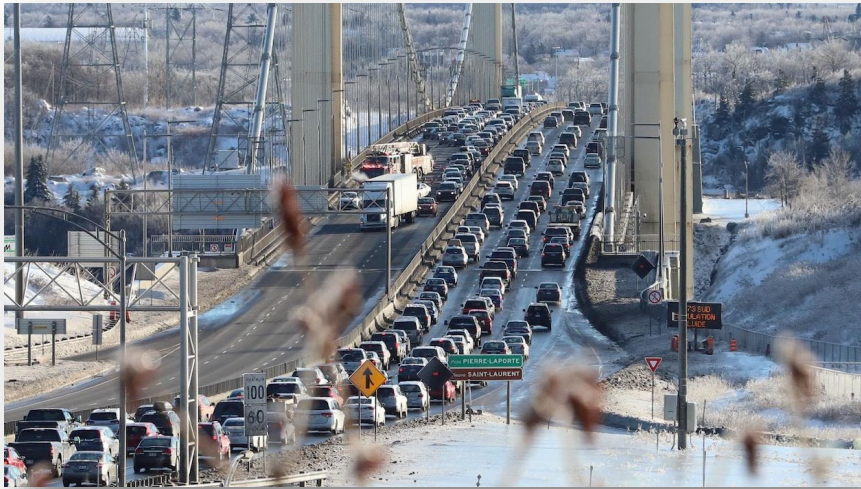
Le conducteur qui fait face à de mauvaises conditions de circulation qui lui occasionnent un retard dispose de 2 heures supplémentaires de conduite ou de travail pour terminer son trajet si :

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



LES MAUVAISES CONDITIONS DE CIRCULATION

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



À titre d'exemple, un bouchon de circulation causé par un événement imprévu, tel un accident survenu après le départ du conducteur, répond à la notion de condition imprévue de la route ou de la circulation.

Par contre, un bouchon de circulation à l'heure de pointe ou un bris mécanique ne constituent pas des conditions imprévues de la route ou de la circulation. Une tempête de neige ou une chaussée recouverte de verglas constituent des conditions imprévues de la route ou de la circulation, dans la mesure où ces conditions **n'étaient pas connues** ou n'auraient pu être vraisemblablement connues du conducteur ou du répartiteur **avant le départ du véhicule**.

LES SITUATIONS D'URGENCE

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

Cette notion se rapporte aux situations exceptionnelles où le conducteur doit agir immédiatement. La situation d'urgence ou de danger prend fin à l'endroit le plus près où le conducteur peut mettre à l'abri les passagers, la marchandise qu'il transporte ou son véhicule.

Il n'y a pas de limites d'heures dans ce cas-ci.

Une situation d'urgence doit être déclarée par la sécurité publique!



LE DÉPANNAGE



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

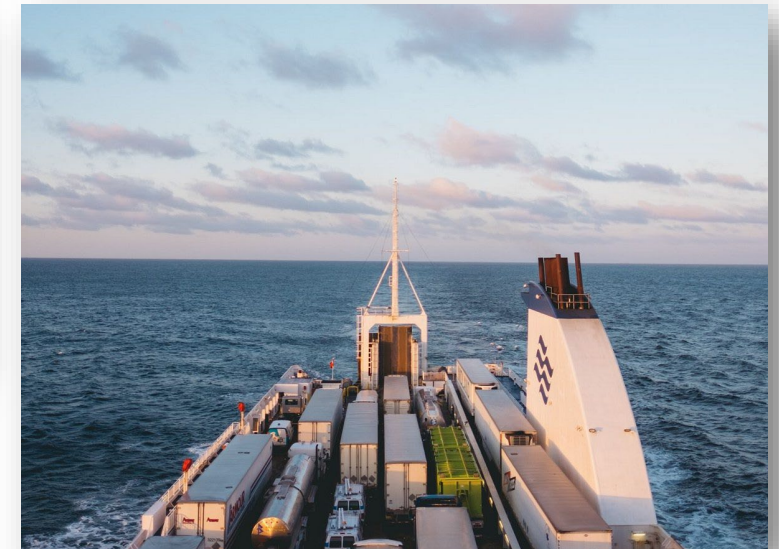
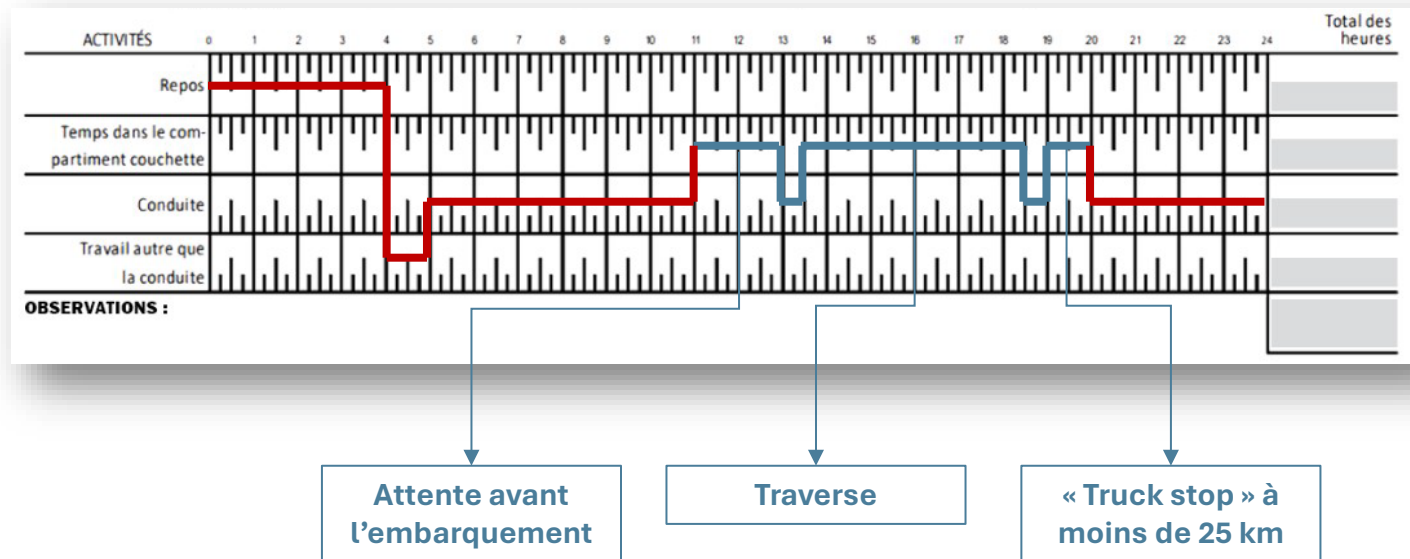
- il peut se rendre sur le lieu de la panne ou de l'accident dans des conditions routières normales en respectant les heures prescrites au Règlement
- il ne parcourt pas plus de 160 kilomètres à partir du lieu de dépannage jusqu'à son terminus d'attache.

Des permis de déroger aux heures sont disponibles afin de pouvoir sortir quand même*

LES TRAVERSIERS

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

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



L'ENTRETIEN DES ROUTES L'HIVER

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

Il peut alors se prévaloir de deux options :

Option 1

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

Option 2

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

L'ENTRETIEN DES ROUTES L'HIVER

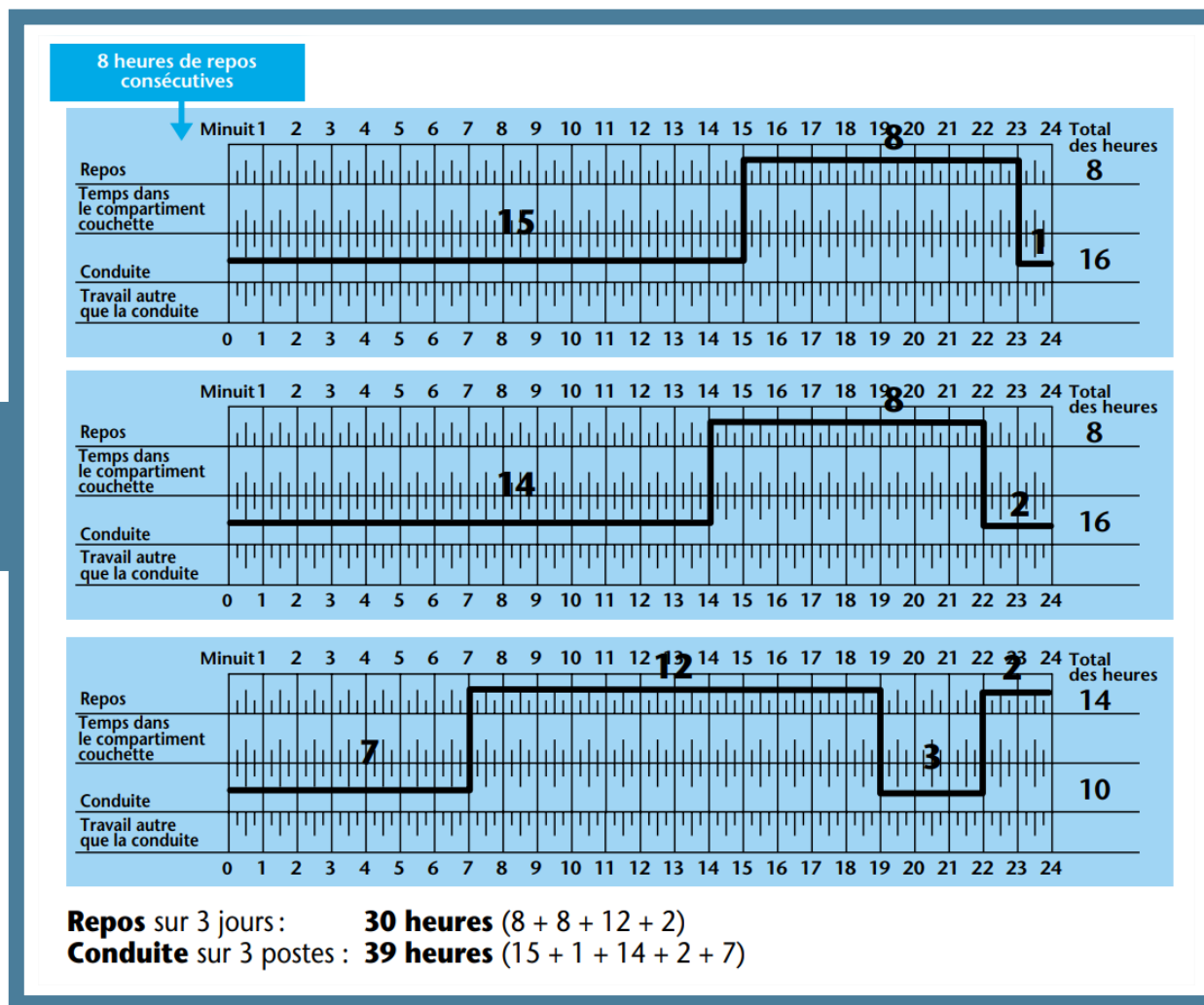
Lorsqu'il choisit une option, il ne peut pas se prévaloir de l'autre avant la fin de son troisième poste de travail. Peu importe l'option choisie, le conducteur doit respecter les conditions suivantes :

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



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

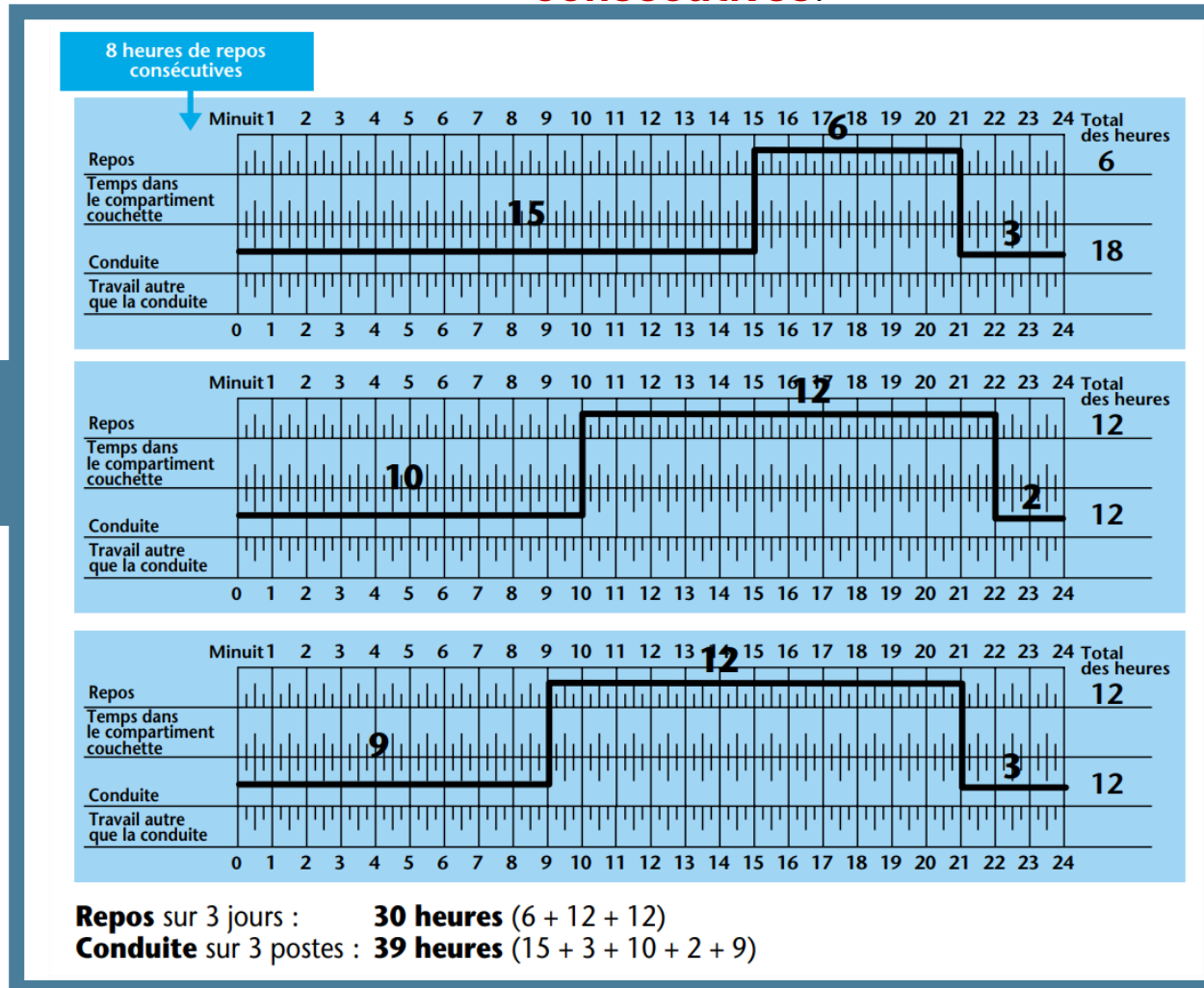
Option 1



Toujours indiquer sur le rapport d'activité que vous retracez des heures de repos en indiquant **l'option choisie ET de quel poste il s'agit** (1^{er}, 2^e ou 3^e.)

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

Option 2



Toujours indiquer sur le rapport d'activité que vous retracez des heures de repos en indiquant **l'option choisie ET de quel poste il s'agit** (1^{er}, 2^e ou 3^e.)



DISPOSITIF DE CONSIGNATION ÉLECTRONIQUE

NOUVELLES DÉFINITIONS

- **AJOUT** : « **dispositif de consignation électronique** » : tout dispositif ou toute technologie qui enregistre automatiquement les heures de conduite d'un conducteur et qui est certifié par un organisme de certification agréé en vertu du Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire.



- **AJOUT** : « **défaillance** » : tout événement qui entraîne l'enregistrement automatique, dans un dispositif de consignation électronique, d'un code de défaillance prévu au tableau 4 de l'annexe 2 de la norme technique.

NOUVELLES DÉFINITIONS

- **RETRAIT** : suppression de la définition de « **fiche journalière** »;
- **AJOUT / REMPLACEMENT** : « **rapport d'activités** » : le rapport dans lequel le conducteur consigne ses activités et les renseignements exigés en vertu de l'article **30.1** ou des articles **31 et 32**, selon le cas, et qui contient la grille de l'annexe II:

ACTIVITÉS	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	Total des heures
Repos																										
Temps dans le compartiment couchette																										
Conduite																										
Travail autre que la conduite																										

VÉHICULES VISÉS

ARTICLE 28.1 L'exploitant est tenu de s'assurer que **chaque véhicule lourd** sous sa responsabilité soit muni d'un dispositif de consignation électronique qui satisfait aux exigences de la norme technique, **sauf dans les cas suivants**:

- 1° le véhicule fait l'objet d'un **contrat de location d'une durée d'au plus 30 jours**, qui n'est pas un contrat de location prolongé ou reconduit du même véhicule lourd;
- 2° le véhicule est d'une année de modèle **antérieure à 2000**;
- 3° le véhicule est conduit **afin d'être livré** :
 - a) soit au terminus d'attache de son propriétaire à la suite d'une cession du droit de propriété;
 - b) Soit à son locataire;
 - c) soit à son locateur durant un contrat de location ou à son expiration
 - d) soit à une succursale d'une entreprise de location de véhicules pour un ajustement d'inventaire;
- 4° le véhicule est conduit dans **les 5 jours suivant sa livraison** à la suite d'une cession du droit de propriété
- 5° le véhicule est un véhicule neuf qui est conduit afin d'être livré à une entreprise pour **compléter sa fabrication** ou le rendre conforme à l'usage auquel il est essentiellement destiné ou qui est conduit afin d'être retourné à son propriétaire à la suite d'une telle opération;
- 6° le véhicule est conduit dans un rayon de **160 km du terminus** d'attache de son conducteur et le conducteur retourne **chaque jour à son terminus** d'attache pour y commencer au moins 8 heures de repos consécutives ou pour y commencer au moins 6 heures de repos consécutives dans la situation prévue au paragraphe 2 du premier alinéa de l'article 19.

VÉHICULES VISÉS

Article 30.1 : L'exploitant exige que le conducteur consigne, à l'aide d'un dispositif de consignation électronique et conformément à la norme technique, ses activités ainsi que les renseignements relatifs à ses rapports d'activités. Le conducteur est tenu de se conformer à cette exigence. Les renseignements qui doivent être consignés électroniquement par le conducteur sont les suivants:

- la date;
- son nom et, s'il fait partie d'une équipe de conducteurs, le nom du ou des conducteurs de relève;
- le code d'identification qui lui a été attribué;
- l'heure à laquelle le conducteur commence sa journée si ce n'est pas minuit;
- le cycle suivi par le conducteur;
- le numéro de la plaque d'immatriculation du véhicule automobile ou le numéro d'unité inscrit au certificat d'immatriculation;
- le nom de l'exploitant ainsi que l'adresse du terminus d'attache et de l'établissement de l'exploitant qui emploie le conducteur ou retient ses services;
- la description de l'endroit où se trouve le véhicule lourd, si celui-ci n'est pas automatiquement récupéré dans la base de données de géolocalisation du dispositif de consignation électronique;
- si le conducteur n'était pas tenu de remplir un rapport d'activités immédiatement avant le début de la journée, le nombre d'heures de repos et d'heures de travail accumulées par le conducteur pour chacune des journées où il n'était pas tenu de remplir un tel rapport au cours des 14 jours qui précèdent le début de la journée;
- le cas échéant, les raisons d'un dépassement d'heures ou d'un report des heures de repos effectué conformément au présent règlement;
- si le conducteur a travaillé pour plus d'un exploitant durant la journée en cours ou au cours des 14 jours précédents:
 - a) pour chacune des journées au cours des 14 jours qui précèdent le commencement de la journée en cours, les heures qu'il a accumulées pour chaque activité et l'heure de début et de fin de chaque période de 16 heures prévue au deuxième alinéa de l'article 9;
 - b) l'heure du début et de la fin de chacune des activités durant la journée en cours, avant l'utilisation du dispositif de consignation électronique;
- toute annotation nécessaire à la précision du rapport d'activités. À la fin de la journée, le conducteur certifie l'exactitude du rapport d'activités.

AUTRES MODIFICATIONS

ARTICLE 33: Un conducteur peut, au cours d'une journée, produire **un rapport d'activités additionnel** dans l'un des cas suivants:

- **1°** le conducteur conduit un véhicule qui est visé par l'obligation d'être muni d'un dispositif de consignation électronique en vertu de l'un des paragraphes 1 à 6 du premier alinéa de l'article 28.1 après avoir conduit un véhicule qui ne l'est pas, ou inversement;
- **2°** le véhicule conduit cesse d'être visé par l'obligation d'être muni d'un dispositif de consignation électronique en vertu du paragraphe 3 du premier alinéa de l'article 28.1;
- **3°** le conducteur constate qu'un code de défaillance prévu au tableau 4 de l'annexe 2 de la norme technique figure sur le dispositif de consignation électronique du véhicule qu'il conduit;
- **4°** le conducteur commence à travailler pour un autre exploitant et l'un des rapports d'activités produits est sur support technologique.».

AUTRES MODIFICATIONS

ARTICLE 28.2: L'exploitant qui autorise un conducteur à effectuer des manœuvres hors d'un chemin public dans **une gare, un dépôt ou un port** doit veiller à ce que le dispositif de consignation électronique soit configuré de manière à ce que le conducteur puisse y indiquer ces manœuvres.

ARTICLE 28.3: L'exploitant met en place et tient à jour un système de comptes des dispositifs de consignation électroniques conforme à la norme technique, lequel système doit permettre à chaque conducteur d'enregistrer ses rapports d'activités dans un compte distinct et personnel, et **prévoir un compte distinct** pour les heures de travail attribuées **à un conducteur non identifié**.

ARTICLE 28.4: L'exploitant veille à ce que chaque véhicule lourd qu'il exploite et qui est muni d'un dispositif de consignation électronique ait à son bord **une trousse de renseignements** qui comprend une version à jour des documents suivants:

- **1°** un manuel d'utilisation;
- **2°** un feuillet d'instructions à l'intention du conducteur décrivant les moyens technologiques pris en charge par le dispositif de consignation électronique et la marche à suivre pour rendre accessibles ou faire parvenir les données sur les heures de travail du conducteur à un agent de la paix;
- **3°** un feuillet d'instructions à l'intention du conducteur décrivant les mesures à prendre en cas de défaillance du dispositif de consignation électronique;
- **4°** des rapports d'activités sur support papier en nombre suffisant pour permettre au conducteur de consigner pendant au moins 15 jours ses activités et les renseignements exigés en vertu des articles 31 et 32.

AUTRES MODIFICATIONS

ARTICLE 28.5: Lorsqu'un conducteur constate qu'un **code de défaillance** prévu au tableau 4 de l'annexe 2 de la norme technique figure sur le dispositif de consignation électronique, il en informe l'exploitant dès que le véhicule est stationné.

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

L'exploitant tient un registre des codes de défaillance constatés sur les dispositifs de consignation électroniques installés ou utilisés dans les véhicules lourds qu'il exploite.

Ce registre comporte les renseignements suivants:

- 1° le nom du conducteur qui a constaté le code de défaillance;
- 2° le nom de chacun des conducteurs qui a utilisé le véhicule entre le moment de la constatation du code de défaillance et le moment de la réparation ou du remplacement du dispositif de consignation électronique;
- 3° la marque, le modèle et le numéro de série du dispositif de consignation électronique;
- 4° le numéro de plaque d'immatriculation ou le numéro d'identification du véhicule dans lequel le dispositif de consignation électronique était installé ou utilisé;
- 5° la date à laquelle le code de défaillance a été constaté et l'endroit où le véhicule se trouvait à cette date ainsi que la date à laquelle l'exploitant a été informé ou a pris connaissance du code;
- 6° la date à laquelle le dispositif de consignation électronique a été remplacé ou réparé;
- 7° une brève description des mesures prises par l'exploitant pour réparer ou remplacer le dispositif de consignation électronique.

Pour chaque dispositif de consignation électronique pour lequel un code de défaillance a été constaté, l'exploitant conserve les renseignements visés au troisième alinéa pour une période de 6 mois à compter du jour où le dispositif est réparé ou remplacé.».

Tableau 4 (Codification)

Tableau 4	
Codification standard pour les événements requis de défaillance ou de diagnostic de données	
Code de défaillance et de diagnostic de données	Description
P	Défaillance de mise sous tension
E	Défaillance de synchronisation avec le moteur
T	Défaillance de synchronisation de l'heure
L	Défaillance de positionnement
R	Défaillance de consignation des données
S	Défaillance de transfert des données
O	Autre défaillance détectée par le DCE
1	Événement de diagnostic de mise sous tension
2	Événement de diagnostic de synchronisation avec le moteur
3	Événement de diagnostic de données requises manquantes
4	Événement de diagnostic de transfert de données
5	Événement de diagnostic d'enregistrement de conduite non authentifiés
6	Autre événement de diagnostic identifié par le DCE

LE TRANSFERT DE DONNÉES VERS UN CONTRÔLEUR

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

Pour rendre accessible un document sur support électronique, **le conducteur en présente un aperçu sur écran** ou un imprimé.

Pour transmettre un tel document, **le conducteur utilise le courriel** ou, si le document est produit à l'aide d'un dispositif de consignation électronique, le moyen technologique et la forme déterminés par l'agent de la paix. Lorsque le conducteur n'est pas en mesure de transmettre ses rapports d'activités sur support électronique, il doit transcrire les renseignements qui y sont inscrits dans des rapports d'activités sur papier.

The screenshot shows a mobile application interface for 'Contrôle Routier'. The top status bar displays the time '14 h 50' and various system icons. The app header includes a back arrow, the title 'Contrôle Routier', and icons for settings, messages (0), a user profile (1), and other functions. The main form contains the following fields and options:

- Pays:** Canada
- Chauffeur:** Formation TEC
- Langue:** Français
- Inclure Ronde de sécurité:** Non
- Options:** Afficher le rapport du chauffeur, Transférer par courriel
- Commentaire / No de l'agent:** (Empty text field)

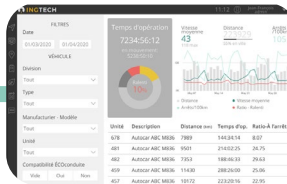
An 'Afficher' button is located at the bottom right of the form. Below the screenshot, a zoomed-in view of the 'Options' section shows the 'Transférer par courriel' option selected, with an adjacent text input field labeled 'Adresse Courriel'.

DISPONIBLES SUR LE MARCHÉ

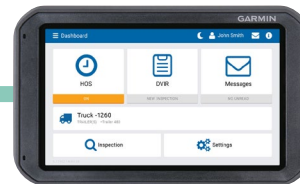


 **ISAAC**
TEC TRANSPORT
EXPERT
CONSEIL
Revendeur autorisé

ING Tech



Géotab



Samsara





LE RAPPORT D'ACTIVITÉ PAPIER

LE RAPPORT D'ACTIVITÉ PAPIER

Le conducteur qui fait face à un code de défaillance doit faire un rapport d'activité papier pour la durée de la réparation du DCE **jusqu'à concurrence de 14 jours**.

FICHE JOURNALIÈRE DU CONDUCTEUR
DRIVER'S DAILY LOG - Journée de 24 hrs / 24 hours day

CYCLE 1 70h / 7 jours / 70hr / 7 day 2 120h / 14 jours / 120hr / 14 day

DATE / / /
DATE Jour / Day Mois / Month Année / Year

Nom du transporteur / Name of Carrier Destination Destination Manifest / No. de Connaissance / Manifest / Bill of lading #

Adresse Principale / Main Office Address Nom du conducteur / Driver's Name

Adresse du terminal d'origine / Address of originating terminal Signature du conducteur / Driver's signature

Nom(s) de plaque d'immatriculation ou d'unité (indiquer chaque unité) / License Plate(s) or unit number(s) (Show each unit) Autre conducteur(s) / Co-driver's name

Utilisez l'heure locale du terminal / Use local time standard at home terminal

Odomètre fin ending odometer Odomètre au début Starting odometer kilomètres conduits aujourd'hui / Kms driven today

Heure de début de jour ou d'échec de nuit / Day start time / If another than midnight	MINUIT												MIDI												Total heures / Total hours		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11				
1. Période Repos / Off Duty																											
2. Couchette / Steeper Berth																											
3. Conduite / Driving																											
4. Travail autre que Conduite / Not Driving / On Duty																											
REMARQUES / REMARKS																											

24 heures / 24 hours

Temps de repos différé: / If deferred off duty:

Jour 1 / Day 1
 Jour 2 / Day 2

DATE	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
14 JOURS PRÉCÉDENTS / PREVIOUS 14 DAYS	Total des heures en service / Total hours on duty													
	Total des heures de repos / Total hours off duty													

Usage personnel / Personal Use:
 Lecture kilométrique fin / End ODO
 Lecture kilométrique début / Start ODO

Inscrire le nom de l'endroit où vous débutez et terminez votre quart de travail ainsi que le moment et le lieu où les changements de quart surviennent / Enter name of place you reported; where released from work; when and where each change of duty occurred.

LE RAPPORT D'ACTIVITÉ PAPIER

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

- la date
- son nom
- le nom du ou des conducteurs de relève lorsqu'il travaille en équipe
- l'heure à laquelle il commence sa journée, si ce n'est pas minuit
- le cycle qu'il suit
- le numéro de la plaque d'immatriculation du véhicule automobile ou le numéro d'unité inscrit au certificat d'immatriculation
- le relevé de l'odomètre du véhicule automobile
- le tracé sur la grille illustrant ses activités entre le début de la journée et le moment où il va prendre la route
- le nom de l'exploitant ainsi que l'adresse du terminus d'attache et de l'établissement de l'exploitant qui l'emploie ou qui retient ses services
- dans l'espace réservé aux observations sur la fiche :
 - le nombre d'heures de repos et de travail accumulées pour chacune des journées où il n'était pas tenu de remplir une fiche au cours des 14 jours qui précèdent le commencement de la journée
 - les raisons d'un dépassement d'heures ou d'un report des heures de repos, s'il y a lieu.

FICHE JOURNALIÈRE DU CONDUCTEUR
DRIVER'S DAILY LOG - Journée de 24 hrs / 24 hours day

CYCLE 1 70h / 7 jours / 70hr / 7 day 2 120h / 14 jours / 120hr / 14 day

DATE 21 11 2021
DATE Jour / Day Mois / Month Année / Year

TEC TRANSPORT
Nom du transporteur / Name of Carrier

1505, av. St-Louis, Plessisville, Qc G6L 2M7
Adresse Principale / Main Office Address

Destination Destination Manifest / No. de Connaissance Manifest / Bill of lading #

Christopher Tardif
Nom du conducteur Driver's Name

Même
Adresse du terminal d'origine / Address of originating terminal

Signature du conducteur Driver's signature

Numéro(s) de plaque d'immatriculation ou d'unité (indiquer chaque unité)
License Plate(s) ou unit number(s) (Show each unit)

L716438 / RA8368A

Autre conducteur(s) Co-driver's name

312 458
Odomètre fin ending odometer Odomètre au début Starting odometer kilomètres conduits aujourd'hui Kms driven today

Utilisez l'heure locale du terminal
Use local time standard at home terminal

AM PM	MINUIT	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	MIDI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	Total heures Total hours	

REMARQUES
REMARKS

Plessisville, Qc

Temps de repos différé:
If deferred off duty:

Jour 1 / Day 1
 Jour 2 / Day 2

DATE	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
14 JOURS PRÉCÉDENTS PREVIOUS 14 DAYS														
Total des heures en service Total hours on duty														
Total des heures de repos Total hours off duty														

Usage personnel / Personal Use:
Lecture kilométrique fin End ODD
Lecture kilométrique début Start ODD

Inscrire le nom de l'endroit où vous débutez et terminez votre quart de travail ainsi que le moment et le lieu où les changements de quart surviennent / Enter name of place you reported; where released from work; whenand where each change of duty occurred.

LE RAPPORT D'ACTIVITÉ PAPIER

Au courant de la journée, le conducteur inscrit :

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

Inscrire aussi :

- le nom ainsi que l'adresse du terminus d'attache et de l'établissement de tout autre exploitant qui l'emploie ou qui retiennent ses services;
- le numéro de la plaque d'immatriculation ou d'unité inscrit au certificat d'immatriculation ainsi que le relevé de l'odomètre de tout autre véhicule automobile qu'il utilise.

Important : Ce tracé doit être inscrit par le conducteur au moment de chaque changement d'activité. À la section Observations, le conducteur doit toujours indiquer le lieu où s'effectue chaque changement d'activité.

FICHE JOURNALIÈRE DU CONDUCTEUR
DRIVER'S DAILY LOG - Journée de 24 hrs / 24 hours day

CYCLE 1 70h / 7 jours
70hr / 7 day

CYCLE 2 120h / 14 jours
120hr / 14 day

DATE 21 11 2021
DATE Jour / Day Mois / Month Année / Year

TEC TRANSPORT
Nom du transporteur / Name of Carrier

1505, av. St-Louis, Plessisville, Qc G6L 2M7
Adresse Principale / Main Office Address

Destination Destination Manifest / No. de Connaissance
Manifest / Bill of lading #

Christopher Tardif
Nom du conducteur Driver's Name

Même
Adresse du terminal d'origine / Address of originating terminal

Signature du conducteur Driver's signature

L716438 / RA8368A
Numéro(s) de plaque d'immatriculation ou d'unité (indiquer chaque unité)
License Plate(s) ou unit number(s) (Show each unit)

Autre conducteur(s) Co-driver's name

312 458
Odomètre fin ending odometer Odomètre au début Starting odometer

kilomètres conduits aujourd'hui
Kms driven today

Utilisez l'heure locale du terminal
Use local time standard at home terminal

AM PM

Heure de début de jour (si différente de minuit)
Day start time (if another than midnight)

MINUIT	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	MIDI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	Total heures Total hours	
1. Période Repos Off Duty																									
2. Couchette Sleeper Berth																									
3. Conduite Driving																									
4. Travail autre que Conduite/Not Driving On Duty																									
REMARQUES REMARKS																									

Plessisville, Qc Rivière du Loup, Qc Rimouki, Qc Rimouki, Qc Saint-John, NB Moncton, NB

24 heures / 24 hours

Temps de repos différé:
If deferred off duty:

Jour 1 / Day 1
 Jour 2 / Day 2

DATE	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
14 JOURS PRECEDENTS PREVIOUS 14 DAYS														
Total des heures en service Total hours on duty														
Total des heures de repos Total hours off duty														

Inscrire le nom de l'endroit où vous débutez et terminez votre quart de travail ainsi que le moment et le lieu où les changements de quart surviennent / Enter name of place you reported; where released from work; when and where each change of duty occurred.

Usage personnel / Personal Use:
Lecture kilométrique fin End ODO
Lecture kilométrique début Start ODO

LE RAPPORT D'ACTIVITÉ PAPIER

À la fin de la journée, le conducteur inscrit :

- la distance conduite cette journée-là, en retranchant celle franchie à des fins personnelles avec le véhicule
- le relevé de l'odomètre à la fin de cette journée
- sa signature.

FICHE JOURNALIÈRE DU CONDUCTEUR
DRIVER'S DAILY LOG - Journée de 24 hrs / 24 hours day

CYCLE 1 70h / 7jours / 70hr / 7 day 2 120h / 14 jours / 120hr / 14 day

DATE 21 11 2021
DATE Jour / Day Mois / Month Année / Year

TEC TRANSPORT
Nom du transporteur / Name of Carrier
1505, av. St-Louis, Plessisville, Qc G6L 2M7
Adresse Principale / Main Office Address

Destination Destination Manifest / No. de Connaissance Manifest / Bill of lading #
Christopher Tardif
Nom du conducteur Driver's Name
Christopher Tardif
Signature du conducteur Driver's signature

Même
Adresse du terminal d'origine / Address of originating terminal
L716438 / RA8368A
Numéro(s) de plaque d'immatriculation ou d'unité (indiquer chaque unité) License Plate(s) or unit number(s) (Show each unit)

Autre conducteur(s) Co-driver's name
313 536 Odomètre fin ending odometer
312 458 Odomètre au début Starting odometer
1078 km kilomètres conduits aujourd'hui Kms driven today

Utilisez l'heure locale du terminal / Use local time standard at home terminal

Heure de début de jour (si différente de minuit) / Day start time (if another than midnight)	AM	PM	MINUIT	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	MIDI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	Total heures / Total hours
1. Période Repos / Off Duty																											9h00
2. Couchette / Sleeper Berth																											1h00
3. Conduite / Driving																											12h30
4. Travail autre que Conduite/Not Driving / On Duty																											1h30
REMARQUES / REMARKS																											24h00

REMARKS: Plessisville, Qc; Rivière du Loup, Qc; Rimouski, Qc; Rimouski, Qc; Saint-John, NB; Moncton, NB

Temps de repos différé: / If deferred off duty:
 Jour 1 / Day 1
 Jour 2 / Day 2

14 JOURS PRÉCÉDENTS / 14 DAYS	DATE	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Total des heures en service / Total hours on duty															
Total des heures de repos / Total hours off duty															

Inscrire le nom de l'endroit où vous débutez et terminez votre quart de travail ainsi que le moment et le lieu où les changements de quart surviennent / Enter name of place you reported; where released from work; when and where each change of duty occurred.

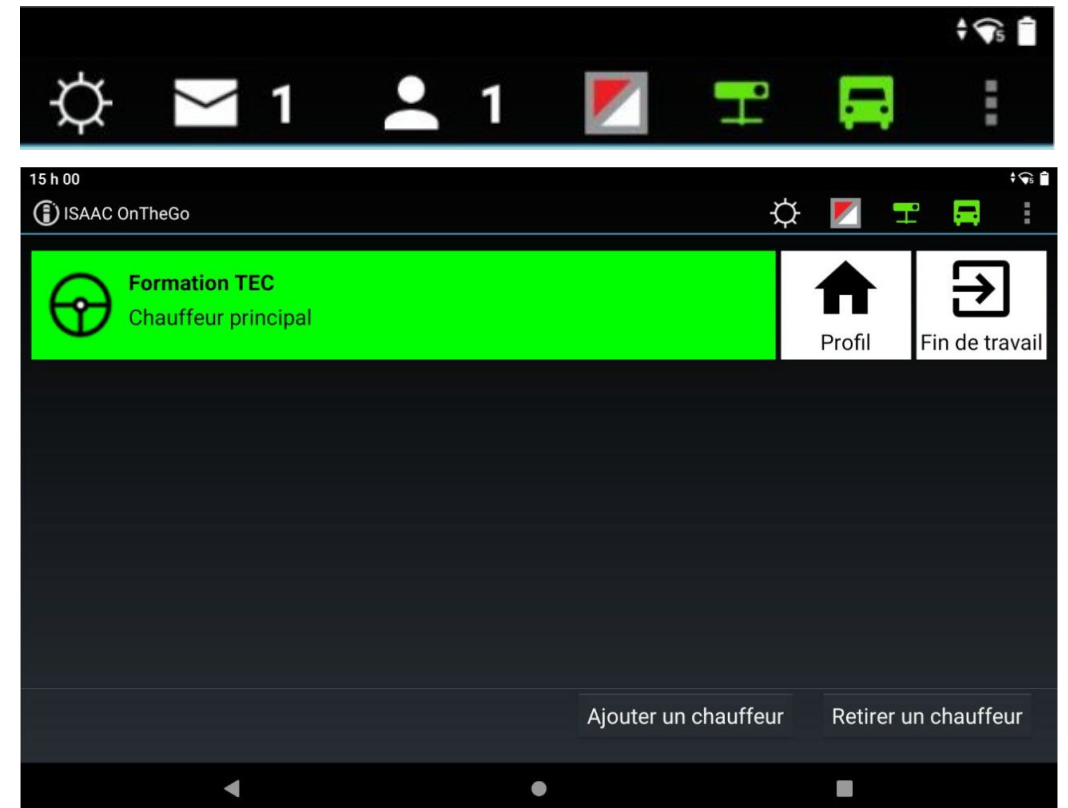
Usage personnel / Personal Use:
 Lecture kilométrique fin / End ODO
 Lecture kilométrique début / Start ODO

VOYAGE À DEUX CONDUCTEURS

Le rapport d'activité **est personnel**. Par conséquent, lors d'un voyage effectué en équipe de deux conducteurs, chacun doit remplir son propre rapport d'activité.

Avec les DCE, il est possible de connecter plus d'un conducteur au système afin de synchroniser les temps de conduite et de travail.

Pour les rapports papier, il est important de noter le nom du conducteur de relève sur le rapport afin de jumeler les temps de conduite et travail lors d'une inspection.



LE CHANGEMENT DE JOURNÉE

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

FICHE JOURNALIÈRE DU CONDUCTEUR
DRIVER'S DAILY LOG - Journée de 24 hrs / 24 hours day

70h / 7 jours
70hr / 7 day

120h / 14 jours
120hr / 14 day

DATE **21 11 2021**
DATE Jour / Day Mois / Month Année / Year

TEC TRANSPORT
Nom du transporteur / Name of Carrier

1505, av. St-Louis, Plessisville, Qc G6L 2M7
Adresse Principale / Main Office Address

Même
Adresse du terminal d'origine / Address of originating terminal

L716438 / RA8368A
Numéro(s) de plaque d'immatriculation ou d'unité (indiquer chaque unité)
License Plate(s) or unit number(s) (Show each unit)

Destination _____ Manifest / No. de Connaissance
Manifest / Bill of lading #

Christopher Tardif
Nom du conducteur Driver's Name

Christopher Tardif
Signature du conducteur Driver's signature

Autre conducteur(s) _____ Co-driver's name

313 536 **312 458** **1078 km**
Odomètre fin ending odometer Odomètre au début Starting odometer Kilomètres conduits aujourd'hui
Kms driven today

Utilisez l'heure locale du terminal
Use local time standard at home terminal

Heure de début de jour (si différente de minuit)
Day start time (if another than midnight)

MINUIT	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	Total heures Total hours	
1. Période Repos Off Duty																										9h00
2. Couchette Sleeper Berth																										1h00
3. Conduite Driving																										12h30
4. Travail autre que Conduite/Not Driving On Duty																										1h30
REMARQUES REMARKS																										24h00 24 heures / 24 hours

REMARKS: Plessisville, Qc; Rivière du Loup, Qc; Rimouski, Qc; Rimouski, Qc; Saint-Johny, NB; Moncton, NB

Temps de repos différé:
If deferred off duty:

Jour 1 / Day 1
 Jour 2 / Day 2

DATE	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
14 JOURS PRECEDENTS PREVIOUS 14 DAYS														

Inscrire le nom de l'endroit où vous débutez et terminez votre quart de travail ainsi que le moment et le lieu où les changements de quart surviennent / Enter name of place you reported; where released from work; when and where each change of duty occurred.

Usage personnel / Personal Use:
Lecture kilométrique fin End ODO
Lecture kilométrique début Start ODO

LES JOURS DE CONGÉ

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

1re méthode : Le conducteur utilise un seul rapport d'activité et trace, à la section Repos, une ligne continue couvrant une période de 24 heures. À la section Observations, il inscrit les mots « **en congé les 4 et 5 octobre** » et il signe son rapport.

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

1^{ère} méthode

FICHE JOURNALIÈRE DU CONDUCTEUR
DRIVER'S DAILY LOG - Journée de 24 hrs / 24 hours day

CYCLE 1 70h / 7 jours / 70hr / 7 day CYCLE 2 120h / 14 jours / 120hr / 14 day DATE: / /

Nom du transporteur / Name of Carrier: _____ Destination: _____ Manifest / No. de Connaissance / Manifest / Bill of lading #: _____
 Adresse Principale / Main Office Address: _____ Nom du conducteur / Driver's Name: _____
 Adresse du terminal d'origine / Address of originating terminal: _____ Signature du conducteur / Driver's signature: _____

Numéro(s) de plaque d'immatriculation ou d'unité (indiquer chaque unité) / License Plate(s) or unit number(s) (Show each unit): _____ Autre conducteur(s) / Co-driver's name: _____

Utilisez l'heure locale du terminal / Use local time standard at home terminal Odomètre fin / ending odometer: _____ Odomètre au début / Starting odometer: _____ kilomètres conduits aujourd'hui / Kms driven today: _____

Heure de début de quart / Starting time of shift / Day start time	AM	PM	MINUIT	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	MIDI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	Total heures / Total hours
1. Période Repos / Off Duty																									24 heures / 24 hours		
2. Couchette / Sleeper Berth																											
3. Conduite / Driving																											
4. Travail autre que Conduite / Other Driving																											

REMARQUES / REMARKS: **En repos les 4 et 5 octobre**

Temps de repos différé: If deferred off duty: Jour 1 / Day 1 Jour 2 / Day 2

Usage personnel / Personal Use: _____

2^{ème} méthode

FICHE JOURNALIÈRE DU CONDUCTEUR
DRIVER'S DAILY LOG - Journée de 24 hrs / 24 hours day

CYCLE 1 70h / 7 jours / 70hr / 7 day CYCLE 2 120h / 14 jours / 120hr / 14 day DATE: 21 / 11 / 2021

Nom du transporteur / Name of Carrier: **TEC TRANSPORT** Destination: _____ Manifest / No. de Connaissance / Manifest / Bill of lading #: _____
 Adresse Principale / Main Office Address: **1505, av. St-Louis, Plessisville, Qc G6L 2M7** Nom du conducteur / Driver's Name: **Christopher Tardif**
 Adresse du terminal d'origine / Address of originating terminal: _____ Signature du conducteur / Driver's signature: *Christopher Tardif*

Numéro(s) de plaque d'immatriculation ou d'unité (indiquer chaque unité) / License Plate(s) or unit number(s) (Show each unit): **L716438 / RA8368A** Autre conducteur(s) / Co-driver's name: _____

Utilisez l'heure locale du terminal / Use local time standard at home terminal Odomètre fin / ending odometer: **313 536** Odomètre au début / Starting odometer: **312 458** kilomètres conduits aujourd'hui / Kms driven today: **1078 km**

Heure de début de quart / Starting time of shift / Day start time	AM	PM	MINUIT	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	MIDI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	Total heures / Total hours
1. Période Repos / Off Duty																									9h00		
2. Couchette / Sleeper Berth																									1h00		
3. Conduite / Driving																									12h30		
4. Travail autre que Conduite / Other Driving																									1h30		

REMARQUES / REMARKS: **En repos les 4 et 5 octobre**

Temps de repos différé: If deferred off duty: Jour 1 / Day 1 Jour 2 / Day 2

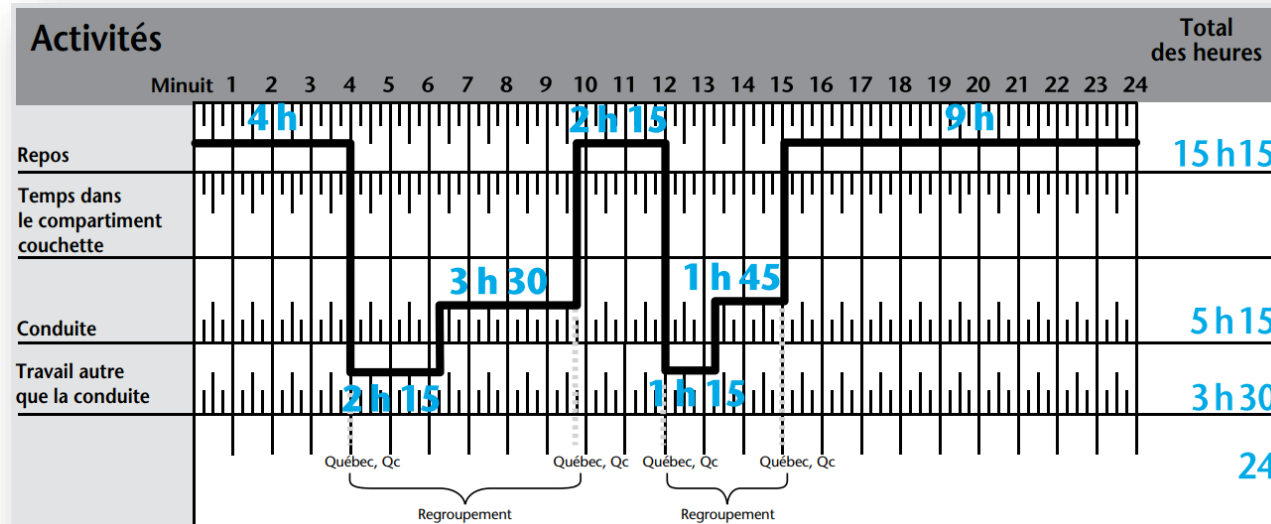
Usage personnel / Personal Use: _____

LES ARRÊTS MULTIPLES

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

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

- **au milieu du parcours ou de la journée**, à l'heure du dîner par exemple, le conducteur regroupe tout le temps consacré à la collecte et à la livraison, et l'inscrit, au moyen d'une ligne continue, à la section **Travail**
- le même principe s'applique pour la conduite. Le conducteur additionne le temps qui y est consacré et trace une ligne continue à la section « **Conduite** ».
- ainsi, lorsque le conducteur reprend le travail à midi, sa grille doit comprendre toutes les activités de l'avant-midi. La même méthode s'applique pour la seconde partie de la journée, c'est-à-dire qu'il lui faut inscrire le temps de travail en premier, suivi du temps de conduite, et remplir son rapport d'activité pour cette journée.





LES EXEMPTIONS

REGISTRES

VÉHICULES EXEMPTÉS DU RAPPORT D'ACTIVITÉ

Article 30 : Le conducteur qui répond à toutes les conditions suivantes n'est pas obligé de remplir un rapport d'activités:

1. le véhicule qu'il conduit n'est **pas visé** par un permis de déroger aux heures de conduite
2. le conducteur conduit un véhicule lourd, ou l'exploitant lui demande d'en conduire un, dans un rayon de **160 km de son terminus d'attache**
3. le conducteur retourne **chaque jour à son terminus d'attache** pour y commencer au moins 8 heures de repos consécutives
4. l'exploitant satisfait à l'une des exigences suivantes :
 - a) il tient à jour des **registres détaillés**
 - b) il consigne dans des **registres allégés**

LE REGISTRE DES HEURES DÉTAILLÉ

Afin de pouvoir utiliser ce rapport, le conducteur doit :

- Circuler à l'intérieur **d'un rayon de 160 km** de son terminal d'attache
- Retourner chaque jour à son terminus d'attache.

Et que l'exploitant satisfait aux exigences suivantes :

- Il consigne, dans un registre où sont inscrits pour chaque journée:
 - les activités effectuées par le conducteur
 - la date
 - le cycle utilisé par le chauffeur
 - l'heure du début et de fin de chaque activité
 - ainsi que le total des heures consacrées à chacune d'elles

LE REGISTRE DES HEURES DÉTAILLÉ

Nom du conducteur : Jean Prudent Cycle suivi : 1		Date : 12 août 2023		
Début de l'activité	Fin de l'activité	Repos	Conduite	Travail (sauf conduite)
00:00	6:00	6 h		
6:00	7:00			1 h
7:00	11:00		4 h	
11:00	12:00	1 h		
12:00	15:00		3 h	
15:00	16:30			1,5 h
16:30	18:30		2 h	
18:30	24:00	5,5 h		
TOTAL		12,5 h	9 h	2,5 h
Observations :				

Repos : **12.5 heures**
Conduite : **9.0 heures**
Travail : **2.5 heures**
Total : **24 h**

LE REGISTRE DES HEURES ALLÉGÉ

Afin de pouvoir utiliser ce rapport, le conducteur doit respecter ces exigences :

- Il circule à l'intérieur d'un rayon de **160 km** de son terminal d'attache
- La durée du poste de travail est de **13 heures ou moins**
- Il retourne **chaque jour à son terminus** d'attache pour y prendre au moins **11 heures de repos consécutives**
- Le poste de travail commence et se termine **la même journée**

Et que l'exploitant satisfait aux exigences suivantes :

- Il consigne, dans un registre, la date, le cycle suivi par le chauffeur, l'heure du début et de fin de son poste de travail, et le nombre total de ses heures de travail au cours de la journée.

LE REGISTRE DES HEURES ALLÉGÉ

Nom du conducteur : Jean Prudent Cycle suivi : 1		Année : 2023 Mois : août		
Jour de la semaine	Date	Début du poste de travail	Fin du poste de travail	Nombre d'heures de travail
Dimanche	6	Repos	Repos	0 h
Lundi	7	8:00	20:00	10 h
Mardi	8	8:00	19:00	10 h
Mercredi	9	7:00	20:00	12 h
Jeudi	10	8:00	21:00	11 h
Vendredi	11	8:00	21:00	11 h
Samedi	12	Repos	Repos	0 h
Observations :				

SORTIE DU RAYON DE 160 KM

Un conducteur qui sort occasionnellement du rayon de 160 km **doit absolument utiliser un rapport d'activité sur DCE**. S'il n'était pas tenu de le faire immédiatement avant de commencer la journée, il doit inscrire, dans l'espace réservé aux observations du rapport d'activité, le nombre d'heures de repos et de travail accumulées pour chacune des journées où il n'était pas tenu de remplir une telle fiche au cours des 14 jours qui précèdent le commencement de cette journée.

FICHE JOURNALIÈRE DU CONDUCTEUR
DRIVER'S DAILY LOG - Journée de 24 hrs / 24 hours

CYCLE: 70h / 7jours / 70hr / 7 day 120h / 12jours / 120hr / 12 day

DATE: _____
Jour / Day Mois / Month Année / Year

Nom du transporteur / Name of Carrier: _____ Destination: _____ Manifest / No. de Connaissance: _____
Manif / No. of lading #

Adresse Principale / Main Office: _____ Nom du conducteur: _____ Driver's Name

Adresse du terminal d'origine / Address of originating terminal: _____ Signature du conducteur: _____ Driver's signature

Nom(s) de plaque d'immatriculation ou d'unité (indiquer chaque unité) / License Plate(s) or unit number(s) (Show each unit): _____ Autre conducteur(s): _____ Co-driver's name

Utilisez l'heure locale du terminal / Use local time standard at home terminal

Odomètre fin / ending odometer: _____ Odomètre au début / Starting odometer: _____

mètres conduits aujourd'hui / Kms driven today: _____

AM / PM	MINUIT	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	MIDI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	Total heures / Total hours	
1. Période Repos / Off Duty																										
2. Couchette / Sleeper Berth																										
3. Conduite / Driving																										
4. Travail autre que Conduite / Not Driving On Duty																										

REMARQUES / REMARKS: _____

Temps de repos différé: If deferred off duty: Jour 1 / Day 1 Jour 2 / Day 2

14 jours / 14 days: _____ DATE: _____

PRECEDENT / Previous: _____

Usage personnel / Personal Use: _____

Lecture kilométrique fin / End (ODO): _____

Lecture kilométrique début / Start (ODO): _____

Depuis le **30 avril 2023**, les conducteurs qui **sortent occasionnellement du rayon** doivent utiliser un **DCE** si leur véhicule n'a pas d'exemption spéciale.

CHANGEMENT DE TERMINUS D'ATTACHE

Le conducteur qui ne revient pas au terminus d'attache

Un conducteur **est tenu de remplir un rapport d'activité** s'il circule toute une journée dans un rayon de 160 km, mais **qu'il ne revient pas à son terminus d'attache** pour y commencer ses 8 heures consécutives de repos, et ce, même si l'exploitant tient un registre.

Exemple de situation possible :

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

Lundi et vendredi : Le conducteur doit remplir un rapport d'activité électronique (DCE), car il ne retourne pas au même terminus d'attache à la fin de la journée.

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

Depuis le **30 avril 2023**, les conducteurs qui **change de terminus d'attache** doivent utiliser un **DCE**



DOSSIERS ET DOCUMENTATION

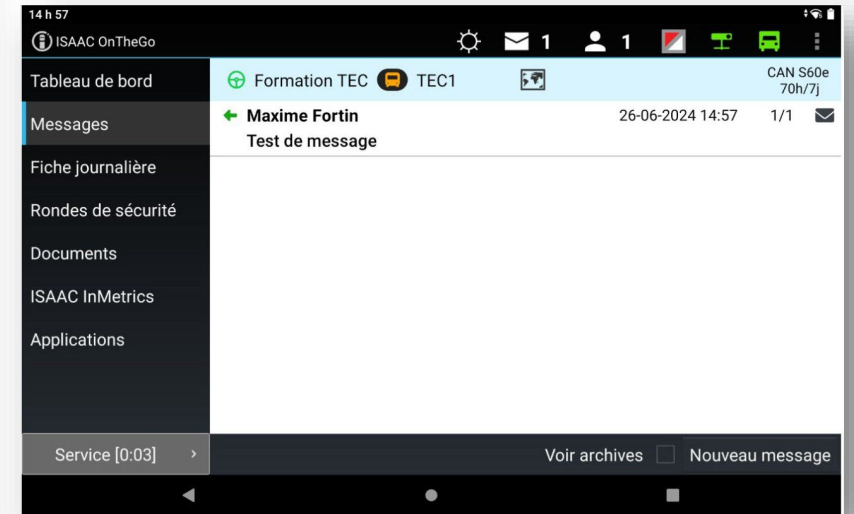
LES DOCUMENTS JUSTIFICATIFS AUX DOSSIERS

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

ROUE 1	100 kg
ROUE 2	500 kg
ESSIEU 1	600 kg
ROUE 3	100 kg
ROUE 4	495 kg
ESSIEU 2	595 kg
TOTAL	
BRUT	1195 kg
TARE	0 kg
NET	1195 kg
19/12/14	17:40:38

ROUE 1	125 kg
ROUE 2	500 kg
BRUT	630 kg
TARE	0 kg
NET	630 kg
22/12/14	16:44:20

ROUE 1	185 kg
ROUE 2	490 kg
ESSIEU 1	675 kg
ROUE 3	175 kg
ROUE 4	495 kg
ESSIEU 2	670 kg
ROUE 5	175 kg
ROUE 6	500 kg
ESSIEU 3	675 kg
TOTAL	
BRUT	2020 kg
TARE	0 kg
NET	2020 kg
22/12/14	16:45:38



TRANSMISSION DES DOCUMENTS

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

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

- **l'original de son rapport d'activité au terminus d'attache du premier exploitant** pour lequel il a travaillé et une copie de cette fiche au terminus d'attache de chacun des autres
- **l'original des documents justificatifs** au terminus d'attache de l'exploitant concerné.

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

QUESTION CTQ

Que faites-vous pour vous assurer de **respecter le nombre d'heures de conduite et de repos allouées aux conducteurs?**



RÉPONSE CTQ

- Toutes les heures de nos conducteurs sont géré soit par des registres de temps allégés ou par des fiches journalières (si requises) et doivent signer la politique des heures de conduite et de repos de l'entreprise.
- Lors de l'embauche d'un employé, nous vérifions toujours sa compréhension du règlement sur les heures de conduite et de repos ainsi que de ses activités des 14 derniers jours.
- Par la suite, nous procédons à une vérification de l'ensemble des fiches journalières et des registres avant de les déposer dans leurs dossiers respectifs afin de nous assurer que les conducteurs respectent les heures de conduite et de repos.
- Si toutefois un employé ne respecte pas le règlement, il est avisé sans délai par son supérieur de respecter le règlement du maximum d'heure autorisé. Le conducteur est aussitôt avisé que l'entreprise n'accepte pas le dépassement des heures pour la sécurité des conducteurs et des utilisateurs du réseau routier et que des sanctions seraient prises si toutefois il y avait récidive.
- Dans le cas d'un dépassement des heures, nous mettons la fiche ou le registre dans le dossier de l'employé avec l'avis disciplinaire pour donner suite au non-respect des règles ou aux sanctions d'une récidive.



QUESTION CTQ

Durant, combien de temps conservez-vous les copies de registres et les fiches journalières des heures de conduite et de repos des conducteurs?

FICHE JOURNALIÈRE DU CONDUCTEUR
DRIVER'S DAILY LOG - Journée de 24 hrs / 24 hours day

CYCLE 1 70h / 7 jours / 70hr / 7 day CYCLE 2 120h / 14 jours / 120hr / 14 day

DATE / / /

Nom du transporteur / Name of Carrier Destination Destination Manifest / No. de Connaissance / Manifest / Bill of lading #

Adresse Principale / Main Office Address Nom du conducteur Driver's Name

Adresse du terminal d'origine / Address of originating terminal Signature du conducteur Driver's signature

Numéro(s) de plaque d'immatriculation ou d'unité (indiquer chaque unité) / License Plate(s) or unit number(s) (Show each unit) Autre conducteur(s) Co-driver's name

Utilisez l'heure locale du terminal / Use local time standard at home terminal

AM PM

Heure de début de jour (au début de minute) / Day start time (if another than midnight)

MINUIT	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	MIDI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	Total heures / Total hours	
1. Période Repos / Off Duty																									
2. Couchette / Sleeper Berth																									
3. Conduite / Driving																									
4. Travail autre que Conduite/Not Driving / On Duty																									
REMARQUES / REMARKS																									

24 heures / 24 hours

Temps de repos différé: / If deferred off duty:

Jour 1 / Day 1 Jour 2 / Day 2

DATE	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
14 JOURS PRÉCÉDENTS / PREVIOUS 14 DAYS														
Total des heures en service / Total hours on duty														
Total des heures de repos / Total hours off duty														

Usage personnel / Personal Use:

Lecture kilométrique fin / End ODO

Lecture kilométrique début / Start ODO

Inscrire le nom de l'endroit où vous débutez et terminez votre quart de travail ainsi que le moment et le lieu où les changements de quart surviennent / Enter name of place you reported; where released from work; when and where each change of duty occurred.

RÉPONSE CTQ

- L'ensemble des registres et des fiches journalières sont conservé dans le dossier de tous les employés qui conduisent nos véhicules lourds sur une base régulière ainsi que les conducteurs qui ne conduisent qu'occasionnellement les véhicules.
- Les registres des heures et fiches journalières sont conservés en dossier pour une période d'un minimum de 6 mois à un an.



QUESTION CTQ

Que faites-vous pour vous assurer que le conducteur a en sa possession les fiches journalières de ses heures de conduite et de repos?

FICHE JOURNALIÈRE DU CONDUCTEUR
DRIVER'S DAILY LOG - Journée de 24 hrs / 24 hours day

CYCLE 1 70h / 7 jours / 70hr / 7 day CYCLE 2 120h / 14 jours / 120hr / 14 day

DATE / / /

Nom du transporteur / Name of Carrier Destination Destination Manifest / No. de Connaissance / Manifest / Bill of lading #

Adresse Principale / Main Office Address Nom du conducteur Driver's Name

Adresse du terminal d'origine / Address of originating terminal Signature du conducteur Driver's signature

Numéro(s) de plaque d'immatriculation ou d'unité (indiquer chaque unité) / License Plate(s) or unit number(s) (Show each unit) Autre conducteur(s) Co-driver's name

Utilisez l'heure locale du terminal / Use local time standard at home terminal

AM PM

Heure de début de jour (au début de minute) / Day start time (at another hour midnight)

MINUIT	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	MIDI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	Total heures / Total hours	
1. Période Repos / Off Duty																									
2. Couchette / Sleeper Berth																									
3. Conduite / Driving																									
4. Travail autre que Conduite/Not Driving On Duty																									
REMARQUES / REMARKS																									

24 heures / 24 hours

Temps de repos différé: / If deferred off duty:

Jour 1 / Day 1 Jour 2 / Day 2

DATE	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
14 JOURS PRÉCÉDENTS / PREVIOUS 14 DAYS														
Total des heures en service / Total hours on duty														
Total des heures de repos / Total hours off duty														

Usage personnel / Personal Use:

Lecture kilométrique fin / End ODO

Lecture kilométrique début / Start ODO

Inscrivez le nom de l'endroit où vous débutez et terminez votre quart de travail ainsi que le moment et le lieu où vous êtes de quart survient / Enter name of place you reported; where released from work; when and where each change of duty occurred.

RÉPONSE CTQ

- Des carnets de fiches journalières sont toujours disponibles à bord de nos véhicules, il y a également des carnets neufs qui sont accessibles dans la salle des conducteurs 24/24 afin qu'ils puissent en récupérer au besoin.
- Pour les conducteurs qui n'utilisent pas le registre des heures allégées, il est obligatoire de nous fournir toutes les fiches journalières complétées dès le retour au terminal. Lors de la vérification de celle-ci, nous nous assurons par le fait même que toutes les dates y sont présentes et que nos conducteurs respectent les consignes de compléter les fiches journalières.
- Dans le cas où le conducteur qui complète un registre allégé se trouve dans une situation qui ne respecte plus les règles d'utilisation de ces registre, il a accès à un carnet de fiche journalière dans la cabine de son camion et il doit la compléter afin de respecter le règlement.



QUESTION CTQ

De quelle façon vérifiez-vous le nombre d'heures de conduite et de repos de tout nouveau conducteur que vous embauchez?

Relevé préliminaire des heures de conduite

(à compléter lors de la 1^{ère} journée de travail)

NOM :	# de Permis
Classe du permis :	Mention : F M T

L'article 519.21.2 du *Code de la sécurité routière du Québec* prévoit que l'exploitant est tenu de s'assurer que le conducteur respecte les normes relatives aux heures de travail et de repos prévues par le règlement.

Veuillez compléter le tableau ci-après en y inscrivant le nombre d'heures de travail et de repos que vous avez accomplis au cours des 14 derniers jours consécutifs.

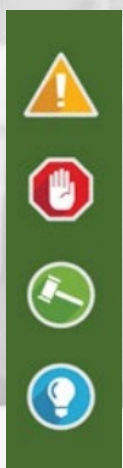
Jour	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	TOTAL
Date															
Heures de travail															
Heures de Repos															

Les heures de travail et de repos ainsi que les fiches journalières couvrant les périodes ci-haut peuvent être obtenues auprès de : _____ (Nom de l'exploitant)

RÉPONSE CTQ

- Les nouveaux conducteurs ont l'obligation de compléter une feuille sur laquelle ils y inscrivent les heures de travail des 14 derniers jours ou ils auraient travaillé pour un autre employeur.
- Les conducteurs doivent compléter et signé la feuille et nous remettre les fiches journalières le cas échéant.
- Nous utilisons également le relevé préliminaire des heures de conduite pour un employé qui travaillerait occasionnellement pour un autre employeur qui détiendrait des véhicules lourds.





**LA RONDE
DE SÉCURITÉ
DES VÉHICULES LOURDS**

MODULES

- **Introduction et obligations des conducteurs**
 - Objectif du règlement
 - Les véhicules visés et exemptés
 - L'impact sur le dossier de comportement
- **La ronde de sécurité**
 - Qui et quand?
 - Les déficiences mineures vs majeures
 - Les majeures fortuites
 - Les composants à vérifier
- **La méthode**
 - Matériel recommandé
 - Quelle méthode utiliser
 - Vidéo de formation
- **Le rapport de ronde de sécurité**

INTRODUCTION

Les défauts mécaniques liés principalement aux freins, aux pneus, aux roues et à l'attelage seraient un facteur déterminant dans plus de 10% des accidents de véhicules lourds. Elles sont aussi une cause importante de perte de productivité dans l'industrie du transport de personnes et de biens. Pourtant, la majorité de ces défauts pourraient être détectés lors d'une inspection adéquate du véhicule avant son utilisation.

C'est le conducteur ou une personne désignée par l'exploitant qui doit procéder à la vérification du véhicule afin d'avoir l'assurance qu'il répond aux normes en vigueur. Le Code de la sécurité routière précise que tout véhicule lourd doit avoir été vérifié dans les dernières 24 heures, sans quoi une nouvelle «ronde de sécurité» doit être réalisée.

Le but de la ronde de sécurité est de s'assurer que :

- les principales composantes du véhicule sont en bon état;
- le propriétaire et l'exploitant du véhicule sont informés des réparations à effectuer;
- aucun véhicule présentant des défauts majeurs ne circule sur nos routes.

L'objectif ultime est **d'améliorer la sécurité de l'ensemble des usagers de la route!**

ICÔNES UTILISÉES DANS LA FORMATION



Défectuosité **MINEURE**



Défectuosité **MAJEURE**



Conseil, truc ou astuce qui facilite la compréhension d'un aspect plus complexe ou encore facilite la réalisation d'une tâche.



Infraction au **Code de la sécurité routière** du Québec

QU'EST-CE QUE LA RONDE DE SÉCURITÉ

La ronde de sécurité est un examen visuel et auditif des éléments accessibles du véhicule qui permet :

- de détecter le plus tôt possible les défauts
- d'en informer rapidement l'exploitant et le propriétaire; et, le cas échéant
- d'empêcher l'exploitation du véhicule lorsque son état est susceptible de causer un accident.

Que ce soit pour simplement aller mettre de l'essence ou pour déplacer le véhicule en passant par un chemin public, **il est interdit de prendre la route avec un véhicule si la ronde de sécurité n'est pas effectuée et que le rapport de ronde n'est pas rempli.**



DÉCELER LES DÉFECTUOSITÉS



LES VÉHICULES VISÉS

Véhicules routiers ayant un **pooids nominal brut (PNBV*)** de 4 500 kg ou plus.

*PNBV (ou gross vehicle weight rating [GVWR]) = masse nette + capacité maximale de charge.



LES VÉHICULES VISÉS

Les ensembles de véhicules avec un véhicule de plus de **4500kg** de PNBV sont visés.



Exemples :

PNBV de la remorque	PNBV du « <i>Pick-Up</i> »	Véhicule lourd / RDS
4000 kg	4900 kg	OUI
4600 kg	2000 kg	OUI
4491 kg	4491 kg	NON

LES VÉHICULES VISÉS

Les véhicules suivants sont visés, peu importe le PNBV du véhicule :



CONTRAVENTONS (Utilisation d'un véhicule lourd)

Article	Description	Pondération PEVL	Pondération CVL
519.3, al. 3	Omission de contresigner le rapport de ronde de sécurité ou de le faire parvenir à l'exploitant dans les délais prescrits	3	3
519.5, al. 2	Omission de signaler une défectuosité mécanique mineure	3	3
519.3, al. 1	Omission de remplir, de signer ou de tenir à jour le rapport de ronde de sécurité	3	3
519.2	Omission de faire la ronde de sécurité du véhicule lourd ou absence d'observations dans le rapport de ronde de sécurité	4	4
519.5, al. 1	Omission de signaler une défectuosité majeure	5	5
519.15.2, al. 1	Fait de laisser conduire un véhicule lourd sur lequel la ronde de sécurité n'a pas été effectuée	5	S. O.

ÉVÈNEMENTS CRITIQUES (6 points)

CSR 519.6, al. 1

Conduite d'un véhicule lourd qui présente une défectuosité mécanique majeure

Conducteur



	Nombre d'événements considérés			Nombre de points			
	Québec	Hors Québec	Total	Pour les événements	Supplémentaires de répétition ¹	Total au dossier	Seuil à ne pas atteindre
Règles de circulation (voir section 5)	5	0	5	8	0	8 (50%)	16
Utilisation d'un véhicule lourd (voir section 6)	2	1	3	6	3	9 (50%)	14

519.17, al. 2

Fait de laisser circuler un véhicule lourd qui présente une défectuosité mécanique majeure

Exploitant



	Nombre d'événements considérés			Nombre de points			
	Québec	Hors Québec	Total	Pour les événements	Supplémentaires de répétition ¹	Total au dossier	Seuil à ne pas atteindre
Évaluation du propriétaire Sécurité des véhicules (voir section 7)	3	0	3	12	0	12 (18%)	65
Évaluation de l'exploitant Règles de circulation (voir section 8)	4	3	7	26	16	42 (54%)	78
Utilisation d'un véhicule lourd (voir section 9)	2	1	3	15	0	15 (28%)	54

PONDÉRATION DES MAJEURES

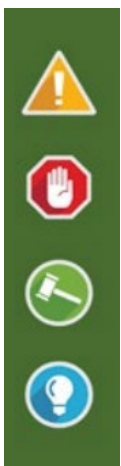
La pondération de ces défauts mécaniques majeurs est déterminée en fonction du système mécanique en cause :

- Système de freins : 5 points;
- Système de pneus et de roues : 4 points;
- Autres systèmes mécaniques : 3 points.

Propriétaire



	Nombre d'événements considérés			Nombre de points			
	Québec	Hors Québec	Total	Pour les événements	Supplémentaires de répétition ¹	Total au dossier	Seuil à ne pas atteindre
Évaluation du propriétaire Sécurité des véhicules (voir section 7)	3	0	3	12	0	12 (18%)	65



LA RONDE DE SÉCURITÉ DES VÉHICULES LOURDS

TEC TRANSPORT
EXPERT
CONSEIL

QUI DOIT FAIRE LA RONDE DE SÉCURITÉ

Le conducteur doit effectuer la ronde de sécurité du véhicule qu'il conduit.

À la base, c'est le conducteur du véhicule qui doit faire la ronde de sécurité du véhicule qu'il conduit avant de prendre la route, **même si celle-ci a été effectuée dans la journée.**

La ronde de sécurité du véhicule peut aussi être effectuée par une personne désignée par l'exploitant.

Dans ce cas, c'est l'exploitant qui en devient responsable et le conducteur peut l'accepter ou la refuser :

- **s'il accepte**

Le conducteur s'assure que la ronde est valide et contresigne le rapport de ronde pour attester qu'il en a pris connaissance. Le conducteur n'est alors pas tenu responsable de la ronde, mais il demeure responsable de tenir à jour le rapport et de signaler les défauts qu'il constate en cours de route.

- **s'il la refuse**

Le conducteur doit refaire la ronde et remplir un nouveau rapport.



La personne que l'exploitant désigne peut être un conducteur. Dans ce cas, il est important que le rapport de ronde de sécurité mentionne que ce conducteur a effectué la ronde de sécurité à titre de personne désignée par l'exploitant.

PARTICULARITÉS

(Autobus, minibus, dépanneuse et véhicule d'urgence)

Dans le cas d'un **autobus, d'un minibus, d'une dépanneuse ou d'un véhicule d'urgence** (excluant un véhicule de service d'incendie), **le conducteur peut aussi contresigner le rapport de la ronde effectuée par le conducteur précédent** et ainsi accepter la ronde, même si ce dernier n'est pas une personne désignée par l'exploitant pour l'effectuer.

- **s'il accepte**

Le conducteur s'assure que la ronde est valide et contresigne le rapport de ronde pour attester qu'il en a pris connaissance. Le conducteur est alors tenu responsable de la ronde et il demeure responsable de tenir à jour le rapport et de signaler les défauts qu'il constate en cours de route.

- **s'il la refuse**

Le conducteur doit refaire la ronde et remplir un nouveau rapport.



VALIDITÉ DE LA RONDE DE SÉCURITÉ

Avant de prendre le volant, le conducteur doit s'assurer qu'une ronde de sécurité **a été faite dans les dernières 24 heures**. Si ce n'est pas le cas, une nouvelle ronde doit être effectuée.



24 HEURES



Lorsqu'il conduit, le conducteur doit organiser ses activités de manière à pouvoir refaire une ronde avant que les 24 heures prescrites se soient écoulées. Par exemple, pour une ronde ayant été effectuée le 12 juin à 7 heures, le conducteur devra en faire une autre avant 7 heures le 13 juin, sans quoi il lui sera interdit de conduire ce véhicule.

Dans le cas d'un **autobus, d'un minibus et d'un véhicule d'urgence** (excluant un véhicule de service d'incendie), **les samedis, les dimanches et les jours fériés ne sont pas comptés dans le délai de 24 heures** s'écoulant à compter du moment où la ronde de sécurité a été faite, à condition que le véhicule demeure immobilisé durant ces journées.

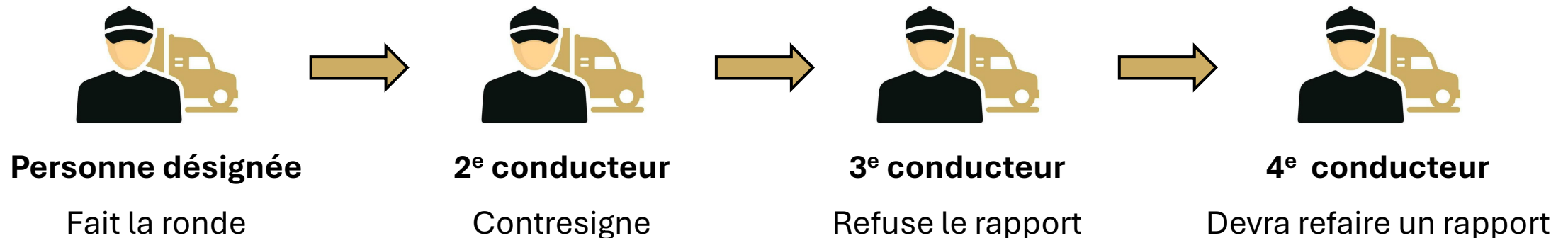
VÉHICULE UTILISÉ PAR PLUSIEURS CONDUCTEURS

Lorsque le véhicule est utilisé par plus d'un conducteur, **chacun d'eux doit effectuer la ronde de sécurité** du véhicule au moment de prendre le volant.

Toutefois, si la ronde a été effectuée par une personne désignée par l'exploitant du véhicule, **les autres conducteurs peuvent simplement contresigner son rapport s'ils l'acceptent.**

Dans le cas où **un conducteur refuse la ronde de sécurité** effectuée par une personne désignée par l'exploitant, il doit refaire une ronde de sécurité et remplir un nouveau rapport.

Tous les conducteurs appelés à conduire le véhicule par la suite devront le faire également parce que la dernière ronde n'a pas été effectuée par une personne désignée par l'exploitant.



VÉHICULE UTILISÉ EN ÉQUIPE

Méthode suggérée si aucune personne n'est désignée :

- le premier conducteur procède à la ronde de sécurité et remplit le rapport de ronde ;
- le conducteur de relève, au moment de prendre le volant, refait la ronde et remplit un nouveau rapport.

Ces deux rapports demeurent valides pour une période de 24 heures.



1^{er} conducteur

Fait sa ronde et son
rapport

(Valide 24 heures)



2^e conducteur

Fait sa ronde et son
rapport

(Valide 24 heures)

Dans le cas où **l'exploitant nomme l'un des deux conducteurs comme personne désignée** pour effectuer la ronde, l'autre conducteur pourra, au moment de prendre le volant, prendre connaissance du rapport et le contresigner s'il accepte la ronde.

QUI EST RESPONSABLE DE SIGNALER LES DÉFECTUOSITÉS?



C'est le conducteur qui est responsable de signaler les défauts détectés sur le véhicule et ce, même si la défaillance est réparée sur le terrain!

QUI EST RESPONSABLE DE SIGNALER LES DÉFECTUOSITÉS EN COURS DE ROUTE?

C'est encore une fois le conducteur qui est responsable de signaler les défauts détectés sur la route, et ce même si c'est une personne désignée qui a fait la ronde de sécurité.

Faites attention au Road Service!



LA LISTE DE DÉFECTUOSITÉ

La liste de défauts est un **aide-mémoire** concernant les composantes à vérifier ainsi que les défauts à déceler sur un véhicule.

Elle permet de déterminer si les défauts constatés lors de la ronde de sécurité sont **mineurs ou majeurs**.

Il existe 3 listes de défauts au Québec :

- **Liste 1 : Véhicule lourd (Camion)**
- **Liste 2 : Autobus (Minibus)**
- **Liste 3 : Autocar**

Liste 3 – Autocar	
Cette liste s'applique à un autocar. Toute remorque que tire l'autocar doit faire l'objet d'une inspection conformément à la liste 2.	
Défauts mineurs	Défauts majeurs
1. Attelage	
1.1 Élément(s) de fixation du dispositif d'attelage manquant(s), cassé(s) ou desserré(s)	
1.2 Attache de sûreté ou raccord manquant, détérioré ou mal fixé	
1.A Plaque d'attelage ou pivot d'attelage déformé de façon à nuire à l'attelage, fissuré ou mal fixé	
1.B Mouvement entre la sellette et le cadre	
1.C Plus de 20 % des éléments de fixation du mécanisme d'attelage endommagés ou manquants	
1.D 25 % ou plus des goupilles de blocage sont manquantes ou inopérantes	
1.E Mécanisme d'attelage mal fermé ou mal verrouillé	
1.F Élément du mécanisme d'attelage manquant, mal fixé, mal ajusté ou endommagé au point qu'il y a risque de rupture ou de séparation	
2. Châssis et carrosserie	
2.1 Longeron fissuré ou traverse fissurée ou cassée	
2.2 Élément fixe de la carrosserie absent ou mal fixé	
2.A Longeron risque de casser	
2.B Longeron ou traverse affaissé et qui provoque le contact d'une pièce mobile avec la carrosserie	
2.C Plus de 25 % des goupilles de blocage du train roulant coulissant absentes ou non en prise	

Un conducteur ne peut pas prendre la route si la liste de défauts n'est pas présente dans le véhicule.

OBLIGATIONS ENVERS LA RONDE DE SÉCURITÉ

Propriétaire :

- Maintenir ses véhicules en bon état mécanique.
- Effectuer les réparations avant le délai de 48 heures pour une défectuosité mineure et avant que le véhicule ne circule pour une défectuosité majeure.

Exploitant :

- s'assurer que le conducteur ou la personne qu'il désigne effectue la ronde de sécurité;
- s'assurer que toutes les composantes obligatoires sont vérifiées;
- s'assurer que la liste de défectuosité est à l'intérieur des véhicules et que les conducteurs sont informés de sa présence;



OBLIGATIONS ENVERS LA RONDE DE SÉCURITÉ



Conducteur:

- **Effectuer la ronde de sécurité** sur le véhicule
- **Compléter le rapport obligatoire** avec l'ensemble des informations obligatoires
- **Inscrire sur le rapport** les défauts constatés lors de la ronde de sécurité
- Signaler les défauts constatés **durant le voyage**
- **Se référer à la liste** de défauts au besoin afin de savoir s'il peut circuler avec le véhicule.
- **Aviser l'exploitant** de TOUTE défaut **avant 24 heures ou avant la prochaine ronde de sécurité**
- **Remettre ses rapports de ronde de sécurité** complétés le plus rapidement possible en respectant le délai maximum de la loi de **20 jours**.

CONSERVATION DU RAPPORT DE RDS

RAPPORT DE RONDE DE SÉCURITÉ / Vehicle Inspection Report

Nom de l'exploitant _____
Adresse _____

N° plaque d'imm. ou unité Licence plate or unit number	Prov.	Odomètre Odometer	Défectuosité Defects	Heure de l'inspection Time	Date AA/MM/JJ YY/MM/DD	Lieu de l'inspection Location
1. Camion, tracteur / Truck, trailer			oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>		/ /	
2. Remorque / Trailer			oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>		/ /	
3. Remorque / Trailer			oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>		/ /	
4. Remorque / Trailer			oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>		/ /	

Véhicule Vehicle	N° Défectuosité Defect No.	Commentaires Comments	Personne qui a procédé à la ronde de sécurité Person who conducted the inspection
A		A	Nom / Last name : _____ (en lettre moulées / print)
B		B	Prénom / First name : _____ (en lettre moulées / print)
C		C	Je suis le conducteur du camion / I am the current driver <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Je suis une personne désignée pour effectuer la ronde / I am the appointed person to conduct the inspection <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
D		D	J'ai personnellement inspecté le(s) véhicule(s) et je confirme qu'il a (ont) été inspecté(s) selon les exigences applicables. / I have personally inspected the vehicle(s) in accordance with the applicable requirements. <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> Signature : X

Aucune défectuosité constatée lors de la ronde / No defect found during the inspection

Signature de l'exploitant si une défectuosité est constatée / Carrier's signature if a defect is found _____

X
Signature du Conducteur / Driver's signature _____

1. Pendant combien de temps conservez-vous **les rapports** de ronde de sécurité **ORIGINAL** dans vos véhicules?
2. Pendant combien de temps conservez-vous **les copies de rapports de ronde** de sécurité dans vos véhicules?

LES DÉFECTUOSITÉS (Mineure vs majeure)



Défectuosité mineure

Ne présente pas de risque immédiat pour la sécurité du conducteur et des autres usagers de la route, mais peut se dégrader rapidement dans certains cas: un véhicule ayant ce type de défectuosité ne peut pas circuler si les réparations ne sont pas effectuées dans un délai de 48 heures

Si une défectuosité n'est pas réparée après 48 heures, le véhicule est en interdiction de circuler **au niveau du propriétaire.**

LES DÉFECTUOSITÉS (Mineure vs majeure)



Défectuosité majeure

Présente un risque immédiat pour la sécurité du conducteur et des autres usagers de la route : un véhicule ayant ce type de défectuosité ne peut pas circuler

VRAI OU FAUX

Une défectuosité mineure deviendra une **défectuosité majeure** si elle n'est pas réparée à l'intérieur de **48 heures**?

LES DÉFECTUOSITÉS (Mineure vs majeure)

FAUX!

C'est au **propriétaire** de faire la preuve que les réparations sont effectuées sur un véhicule et après **48 heures, le véhicule est en interdiction de circuler au niveau du propriétaire.**

La responsabilité du conducteur est de faire la ronde de sécurité et d'avertir l'exploitant.

Si l'entreprise décide de ne pas réparer le véhicule dans le délai de 48 heures, **c'est l'entreprise qui pourra recevoir une contravention** et non pas le conducteur. Sur la route, la défectuosité sera **toujours une mineure.**

MAJEURE FORTUITE

Certaines défauts mécaniques majeures peuvent se produire de façon fortuite et ne doivent pas être prises en considération dans l'évaluation continue du comportement du propriétaire.

Les défauts mécaniques majeures décrites à l'annexe 4 peuvent être fortuites dans la mesure où les conditions suivantes sont réunies :

- La défaut mécanique majeure n'est pas attribuable à une négligence du propriétaire dans l'entretien obligatoire de son véhicule lourd;
- La ronde de sécurité a été effectuée sur le véhicule lourd, conformément aux normes;
- La défaut mécanique majeure est associée à au moins une des situations suivantes :
 - Elle est de nature imprévisible,
 - Elle découle soit d'un élément externe au véhicule lourd, soit d'un accident ou d'un problème de nature électrique qui vient de se produire.

Aucune défaut mécanique majeure constatée à l'extérieur du Québec et transmise par une autre administration n'est considérée comme fortuite.

MAJEURE FORTUITE

1. Système de commandes du moteur

- Défectuosité mécanique majeure fortuite lorsque **le moteur ne revient pas au ralenti après le relâchement de l'accélérateur** en raison du mauvais fonctionnement du système de commande électrique

2. Direction

- la servodirection ne fonctionne plus pour l'une ou l'autre des raisons suivantes:
 - *bris mécanique de la pompe,*
 - *fuite importante ou manque d'huile en raison d'une rupture accidentelle d'un conduit;*
- un conduit comporte une coupure exposant la toile qui est susceptible de causer une rupture imminente

3. Essuie-glaces et lave-glace (accessoires)

- Défectuosité mécanique majeure fortuite lorsque l'essuie-glace du côté du conducteur ne fonctionne pas **en raison d'un problème électrique**

MAJEURE FORTUITE

4. Dispositif d'éclairage et signaux d'avertissement

- le véhicule lourd n'est pas muni d'au moins un phare de croisement en bon état de fonctionnement (art. 163, 1°);
- le véhicule lourd d'une seule unité ou le dernier véhicule d'un ensemble de véhicules n'est pas muni d'au moins un feu de position arrière en bon état de fonctionnement (art. 163, 1.1°);
- le véhicule lourd d'une seule unité ou le dernier véhicule d'un ensemble de véhicules n'est pas muni d'au moins un feu de freinage en bon état de fonctionnement (art. 163, 1.1°);
- le véhicule lourd d'une seule unité ou le dernier véhicule d'un ensemble de véhicules n'est pas muni d'au moins un feu de changement de direction situé à l'arrière droit ou à l'arrière gauche en bon état de fonctionnement (art. 163, 1.2°).

MAJEURE FORTUITE

5. Pneus et roues

- un pneu simple ou les pneus jumelés du même assemblage de roues présentent une coupure (art. 170, 1°);
- les pneus jumelés du même assemblage de roues ont une usure localisée inférieure à la norme à la suite d'un freinage d'urgence (blocage des roues) (art. 170, 2°);
- un pneu présente un renflement lié à un défaut de la carcasse (art. 170, 3°);
- un pneu présente une fuite d'air, est à plat ou n'est gonflé qu'à 50 % ou moins de la pression maximale indiquée sur son flanc (art. 170, 3°);
- un pneu simple ou les pneus jumelés du même assemblage de roues présentent une matière étrangère logée dans la bande de roulement ou le flanc qui peut causer une crevaison (art. 170, 3°);
- un pneu est en contact avec une partie fixe du véhicule (art. 170, 4°).

MAJEURE FORTUITE

6. Portières et autres issues (carrosserie)

- Défectuosité mécanique majeure fortuite lorsque l'avertisseur sonore ou lumineux d'une porte de secours est inopérant.

7. Vitrage

- Défectuosité mécanique majeure fortuite lorsque le pare-brise est endommagé de façon à réduire la visibilité de la route et de la signalisation pour le conducteur (art. 163, 7°).

8. Suspension

- une lame maîtresse est cassée
- une lame de ressort ou un ressort hélicoïdal s'est déplacé et est en contact avec une pièce en mouvement
- une barre de torsion ou un ressort hélicoïdal est cassé, et le véhicule est complètement affaissé
- une fuite d'air dans le système de suspension pneumatique ne peut être compensée par le compresseur lorsque le moteur tourne au ralenti

MAJEURE FORTUITE

9. Système d'alimentation en carburant

- Défectuosité mécanique majeure fortuite lorsqu'une fuite de carburant, autre qu'un suintement du réservoir, se produit le long du système d'alimentation en raison de la rupture **accidentelle** d'un conduit (art. 171, 2°).

10. Système de freins pneumatiques

- une absence de freinage se produit sur la remorque en raison du gel de la valve relais
- la garniture d'un frein à disque est manquante et le segment vient en contact avec le disque lors de l'application des freins
- une canalisation flexible est renflée quand elle est sous pression, à la condition qu'elle ne présente pas de signe d'usure ou de détérioration en surface
- une perte de pression d'air excède la norme à la suite du bris d'une canalisation ou du diaphragme d'un récepteur de freinage

MAJEURE FORTUITE

11. Système de freins hydrauliques

Défectuosité mécanique majeure fortuite si :

- la garniture d'un frein à disque est manquante et le segment vient en contact avec le disque lors de l'application des freins
- une canalisation flexible est renflée quand elle est sous pression (la canalisation ne doit pas présenter de signe d'usure ou de détérioration en surface)
- le niveau du liquide de frein dans le réservoir du maître-cylindre est inférieur au quart du niveau maximal indiqué par le fabricant en raison d'une fuite dans le système
- une fuite du liquide de frein le long du système, autre qu'un suintement, se produit, qu'il y ait ou non application du frein de service
- le servofrein ne fonctionne pas ou n'est pas en mesure d'assister le conducteur pour une application des freins pour l'une ou l'autre des raisons suivantes :

servofrein à dépression :

- rupture d'une canalisation;

servofrein hydraulique :

- bris mécanique de la pompe,
- fuite importante ou manque d'huile en raison de la rupture d'une canalisation,
- pompe électrique non fonctionnelle lorsque le moteur est arrêté.

COMPOSANTES

Principales composantes visées par la ronde de sécurité

1. Attelage

2. Châssis et carrosserie

3. Chauffage et dégivrage

4. Commandes du conducteur

5. Direction

6. Essuie-glaces et lave-glace

7. Matériel d'urgence

8. Phares et feux

9. Pneus

10. Portières et autres issues

11. Rétroviseurs et vitrage

12. Roues, moyeux et pièces de fixation

13. Siège

14. Suspension

15. Système d'alimentation en carburant

16. Système d'échappement

17. Système de freins électriques

18. Système de freins hydrauliques

19. Système de freins pneumatiques

20. Transport de passagers



LA MÉTHODE

Pour faire la ronde de sécurité

QUELLE MÉTHODE UTILISER

L'important, c'est:

- Choisir un **endroit sécuritaire** sur un terrain plat;
- **être vigilant** afin d'éviter des chutes et des blessures;
- adopter une position vous permettant de **bien voir les composantes** accessibles prévues dans la ronde de sécurité
- être attentif, tout au long de la vérification, aux **indices de défauts** (ex. : traces de liquide au sol, fuites d'air audibles).

Conserver la même routine de vérification peut vous aider à gagner du temps et à ne rien oublier.

MATÉRIEL RECOMMANDÉ

Une lampe de poche

Il est recommandé d'avoir une lampe de poche pour bien observer les composantes de la ronde de sécurité à la noirceur.



MATÉRIEL RECOMMANDÉ

Un chiffon propre

Il est recommandé d'avoir un chiffon propre afin de voir les éléments plus sales. On ne vous demande pas de laver le véhicule à chaque jour, mais vous devez être en mesure d'observer les composantes.



MATÉRIEL RECOMMANDÉ

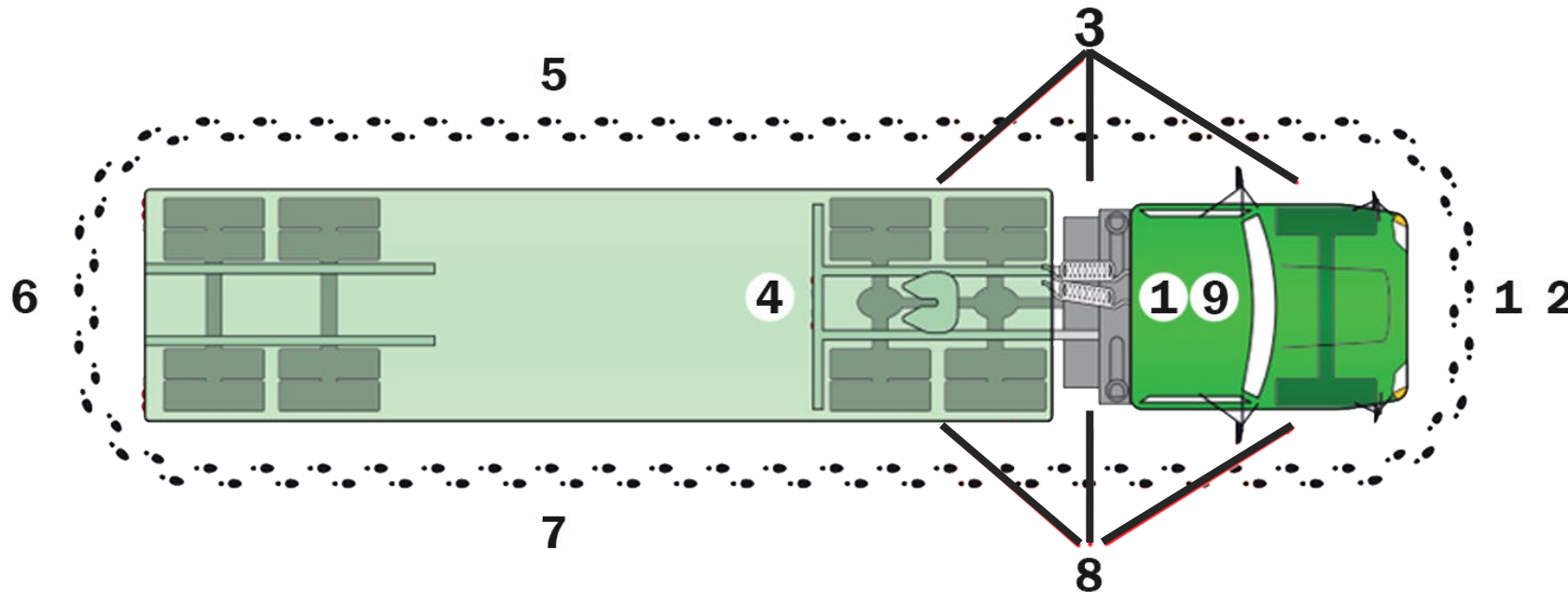
Un marteau

Il est recommandé d'avoir un marteau afin de vérifier la pression des pneus d'un véhicule.

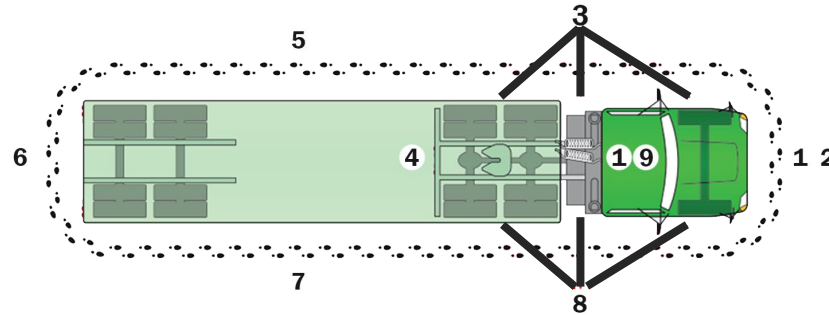


LES 9 ÉTAPES DE LA RONDE DE SÉCURITÉ

Voici la méthode que nous suggérons afin de faire la ronde de sécurité sur un véhicule lourd. Peu importe le type de véhicule que vous avez, la méthode restera la même.

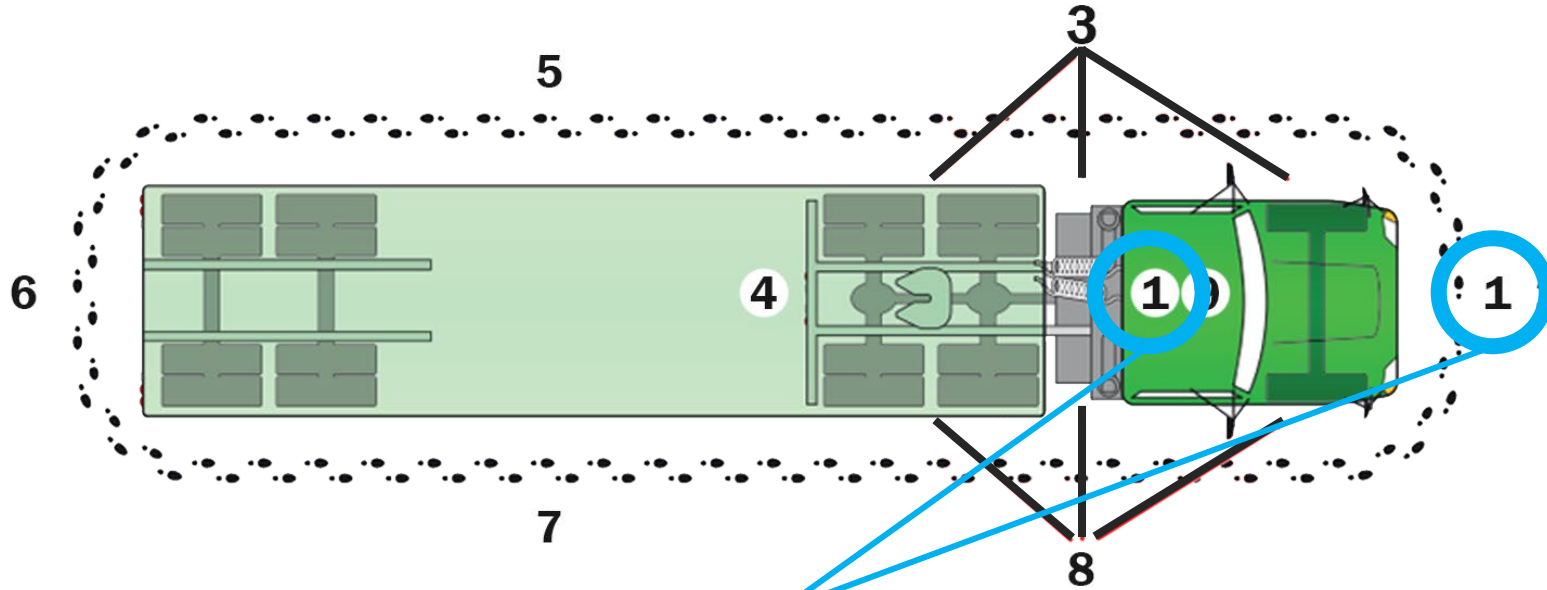


LES 9 ÉTAPES DE LA RONDE DE SÉCURITÉ



1. **L'approche du véhicule** - Vérification préliminaire dans la cabine
2. **Camion-tracteur** – Avant
3. **Camion-tracteur** – Côté conducteur
4. **Camion-tracteur** – arrière
5. **Semi-remorque** – Côté conducteur
6. **Semi-remorque** – Arrière
7. **Semi-remorque** – Côté passager
8. **Camion-tracteur** – Côté passager
9. **À l'intérieur de la cabine** – Poste de conduite

LES 9 ÉTAPES DE LA RONDE DE SÉCURITÉ



1. L'approche du véhicule - Vérification préliminaire dans la cabine



Avant de monter à bord:

Vérifiez l'état général de l'ensemble de véhicules pour déceler des indices de déficiences (liquide au sol, affaissement du véhicule, roues non parallèles, déplacement d'un essieu, fuite d'air, élément de carrosserie absent, etc.).

À bord du camion tracteur:

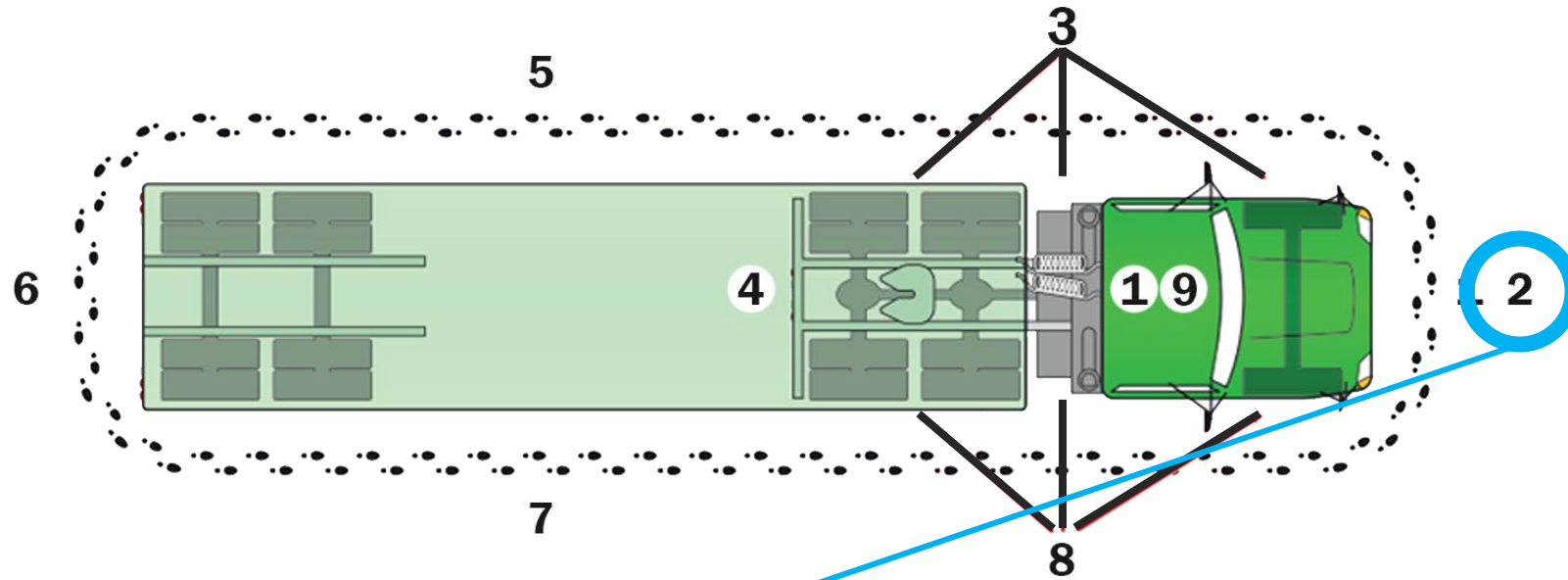
Assurez-vous que le frein de stationnement est serré. Allumez les feux de croisement, les feux de position et le feu de changement de direction (clignotant) gauche (ou droit).

- Vérifiez l'ouverture et la fermeture de la portière du conducteur.

Descendez du véhicule.



LES 9 ÉTAPES DE LA RONDE DE SÉCURITÉ



2. Camion-tracteur - Avant



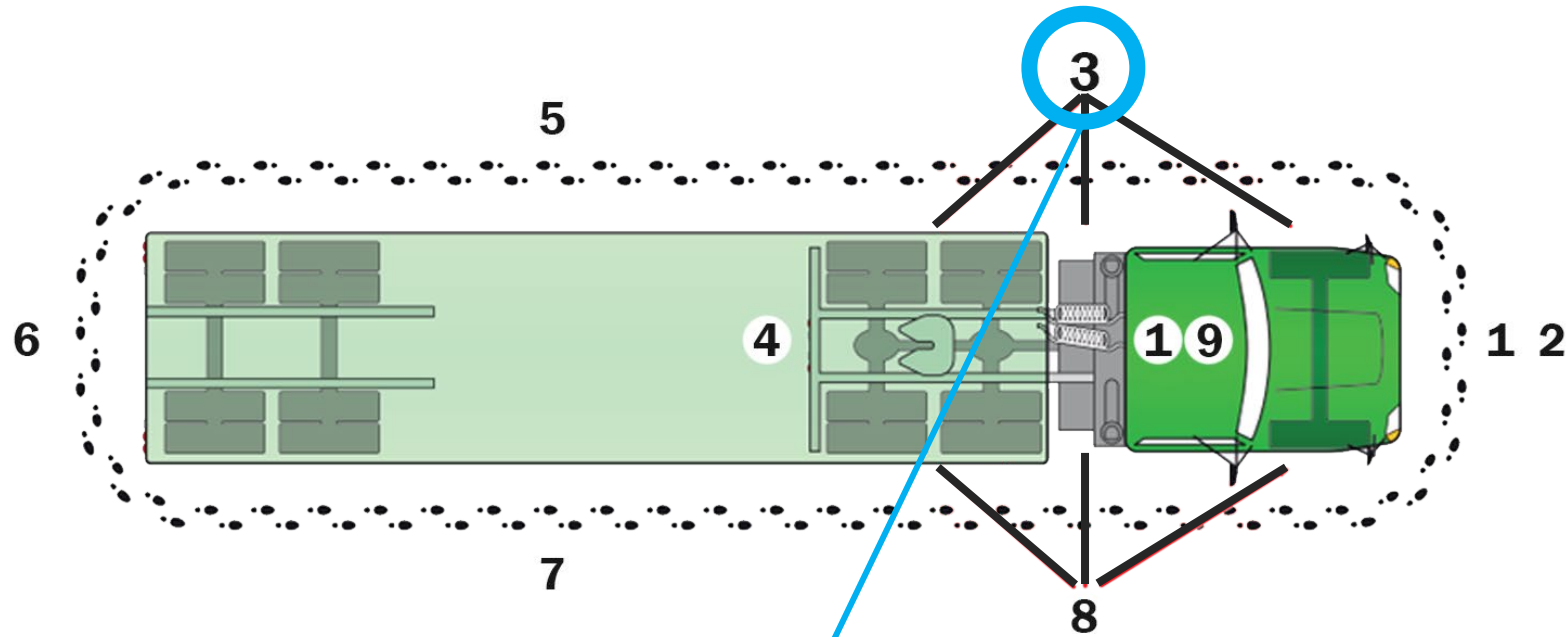
En vous dirigeant vers l'avant du véhicule, détachez le capot du côté gauche et déplacez-vous face au véhicule pour vérifier:

- les rétroviseurs installés à l'avant;
- les feux de croisement;
- les feux de position;
- le feu de changement de direction (clignotant) droit.

Détachez le capot du côté droit, revenez à l'avant et ouvrez-le.



LES 9 ÉTAPES DE LA RONDE DE SÉCURITÉ



3. Camion-tracteur – Côté Conducteur

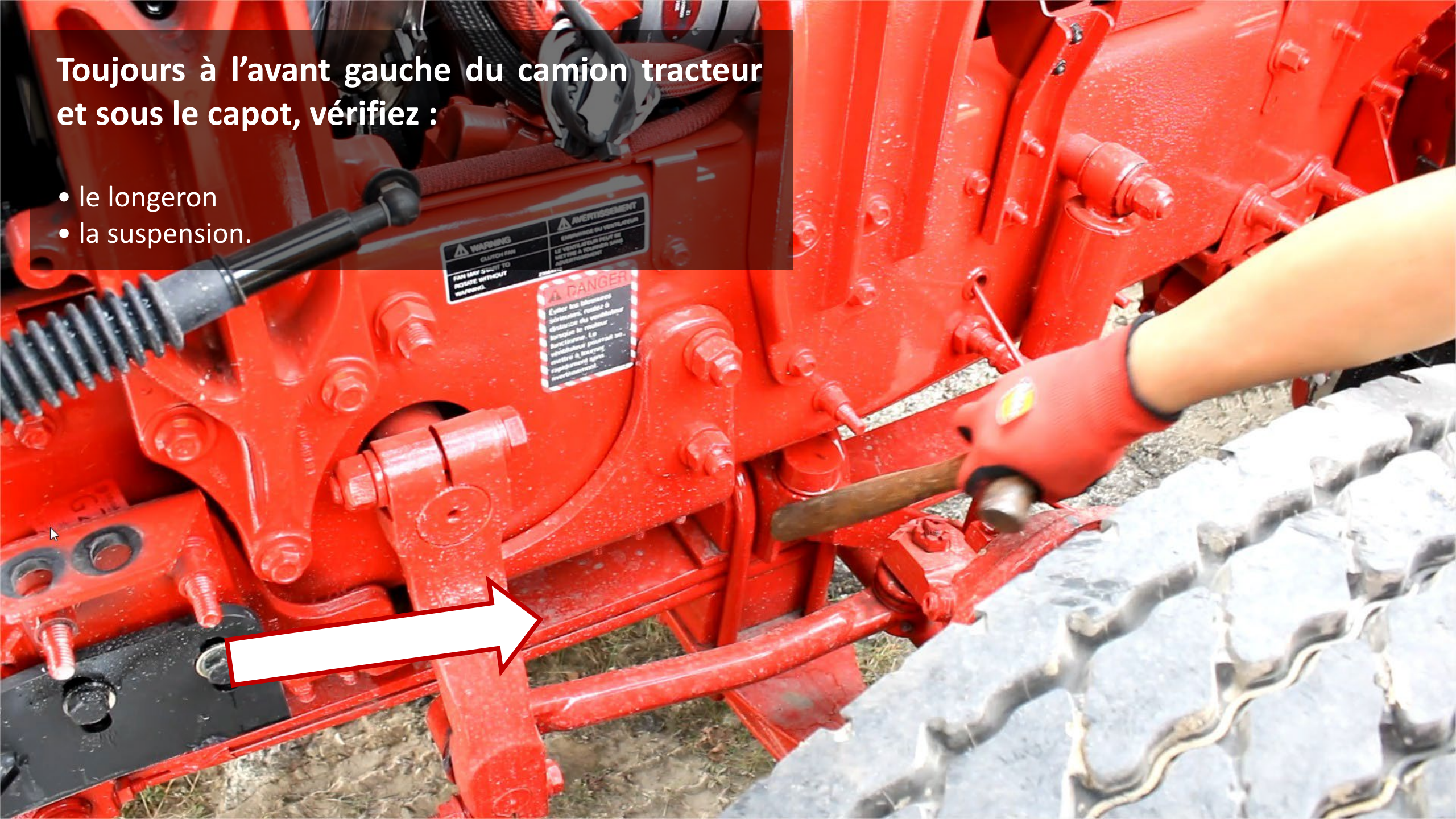


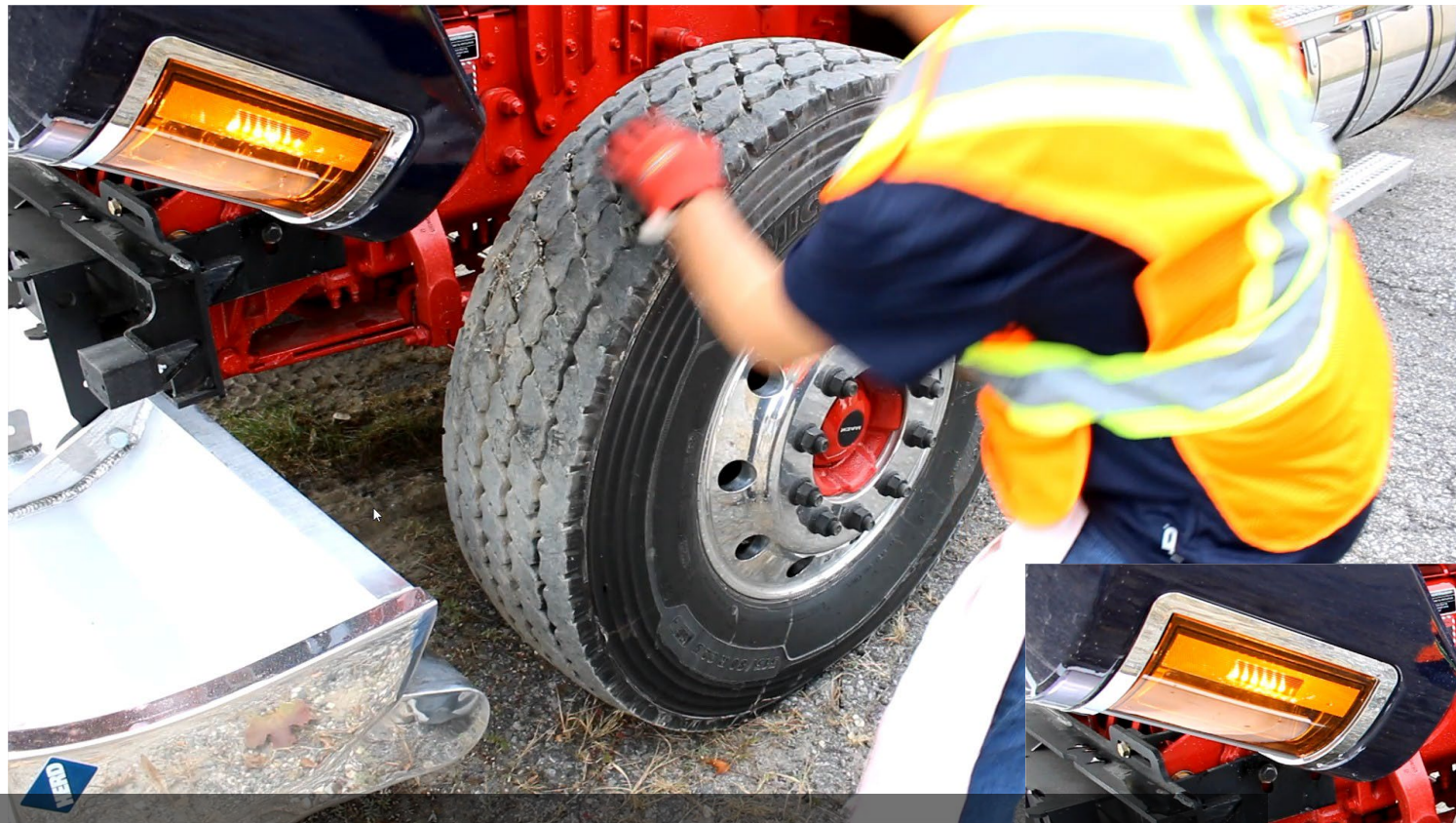
À l'avant gauche du camion tracteur et sous le capot, vérifiez :

- le liquide servant au fonctionnement de la servodirection
- La courroie de la pompe de la servodirection

Toujours à l'avant gauche du camion tracteur
et sous le capot, vérifiez :

- le longeron
- la suspension.





Toujours à l'avant gauche du camion tracteur, vérifiez :

- le pneu et la valve
- la roue ainsi que ses pièces de fixation
- le lubrifiant du roulement de roue



manipulée en



Au milieu du camion-tracteur, vérifiez:

- les éléments fixes de la carrosserie
- le rétroviseur gauche
- le système d'échappement
- le longeron et la traverse (si elle est visible);
- le réservoir de carburant (fuites et fixations);
- le bouchon du réservoir à essence ou à diesel.

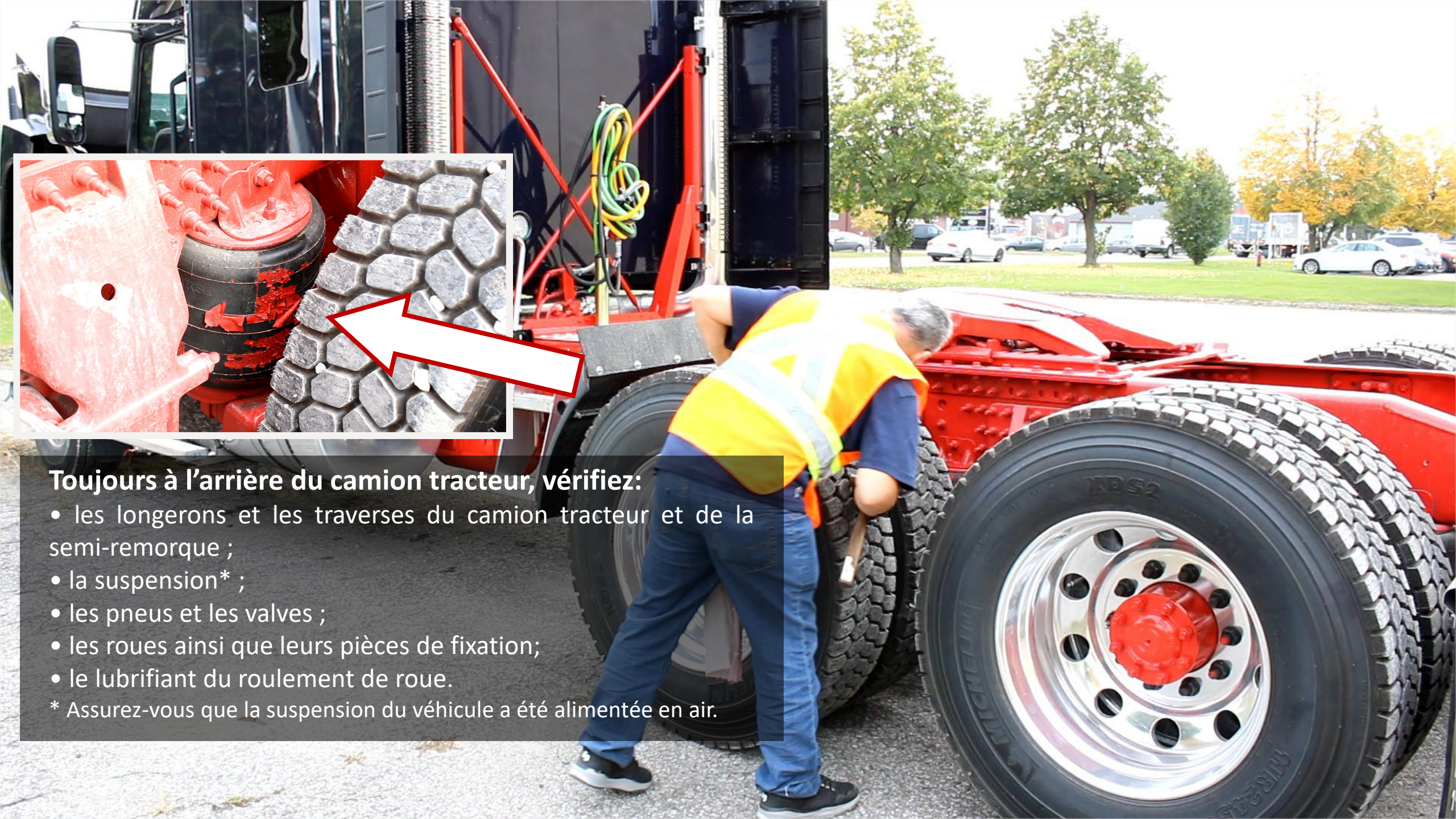


Dans certains véhicules, le matériel d'urgence est situé dans le compartiments extérieur du camion tracteur. N'oubliez pas de le vérifier à ce moment.

À l'arrière du camion tracteur, vérifiez:

- les éléments fixes de la carrosserie;
- le système d'échappement (s'il y a lieu);
- le mécanisme d'attelage (sellette d'attelage);
- la plaque d'attelage et le pivot d'attelage – parties visibles (s'il y a lieu);



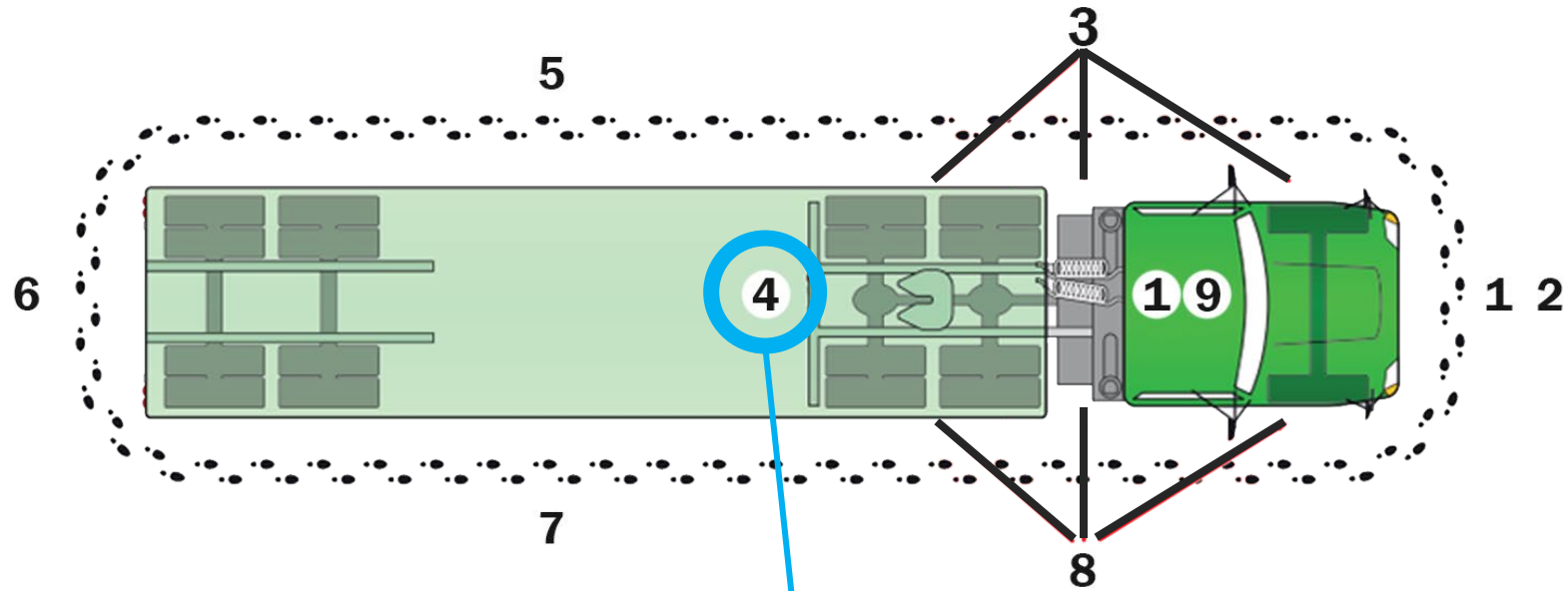


Toujours à l'arrière du camion tracteur, vérifiez:

- les longerons et les traverses du camion tracteur et de la semi-remorque ;
- la suspension* ;
- les pneus et les valves ;
- les roues ainsi que leurs pièces de fixation;
- le lubrifiant du roulement de roue.

* Assurez-vous que la suspension du véhicule a été alimentée en air.

LES 9 ÉTAPES DE LA RONDE DE SÉCURITÉ



4. Camion-tracteur – Arrière



À l'arrière du camion tracteur, vérifiez:

- les mâchoires de la sellette d'attelage (au besoin, utilisez la lampe de poche) ;
- la plaque d'attelage et le pivot d'attelage – parties visibles (s'il y a lieu)

A close-up photograph of the rear chassis and suspension of a red tractor. The image shows various mechanical components, including a large red cylindrical component, a drive shaft, and suspension arms, all painted in a bright red color. The tractor's treaded tires are visible on the left side. A semi-transparent dark grey box is overlaid on the upper right portion of the image, containing white text.

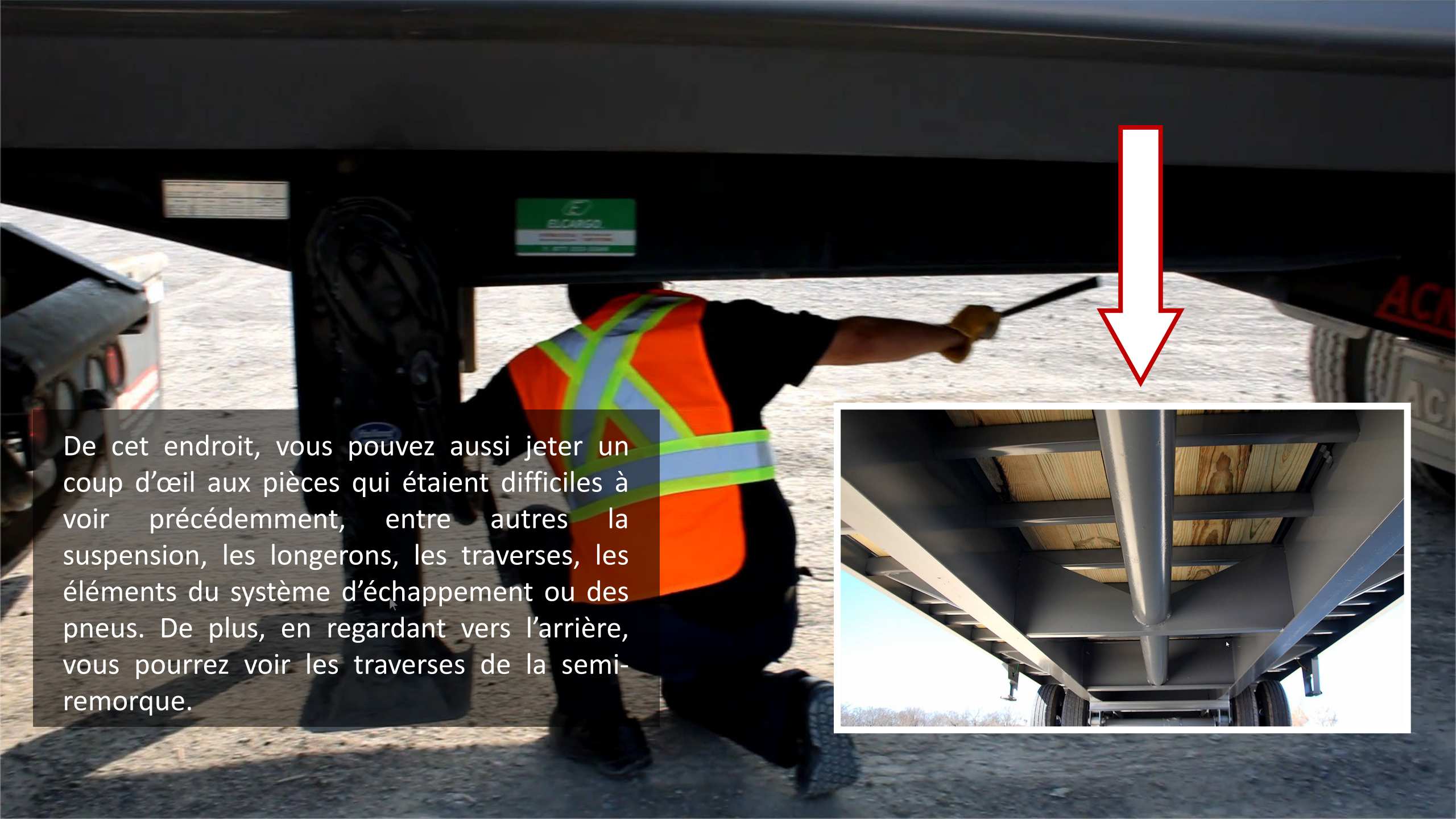
Toujours à l'arrière du camion tracteur, vérifiez:

- les éléments fixes de la carrosserie.

Poursuivez en vérifiant:

- les feux de position du camion tracteur ;
- le feu de changement de direction (clignotant) droit du camion tracteur.

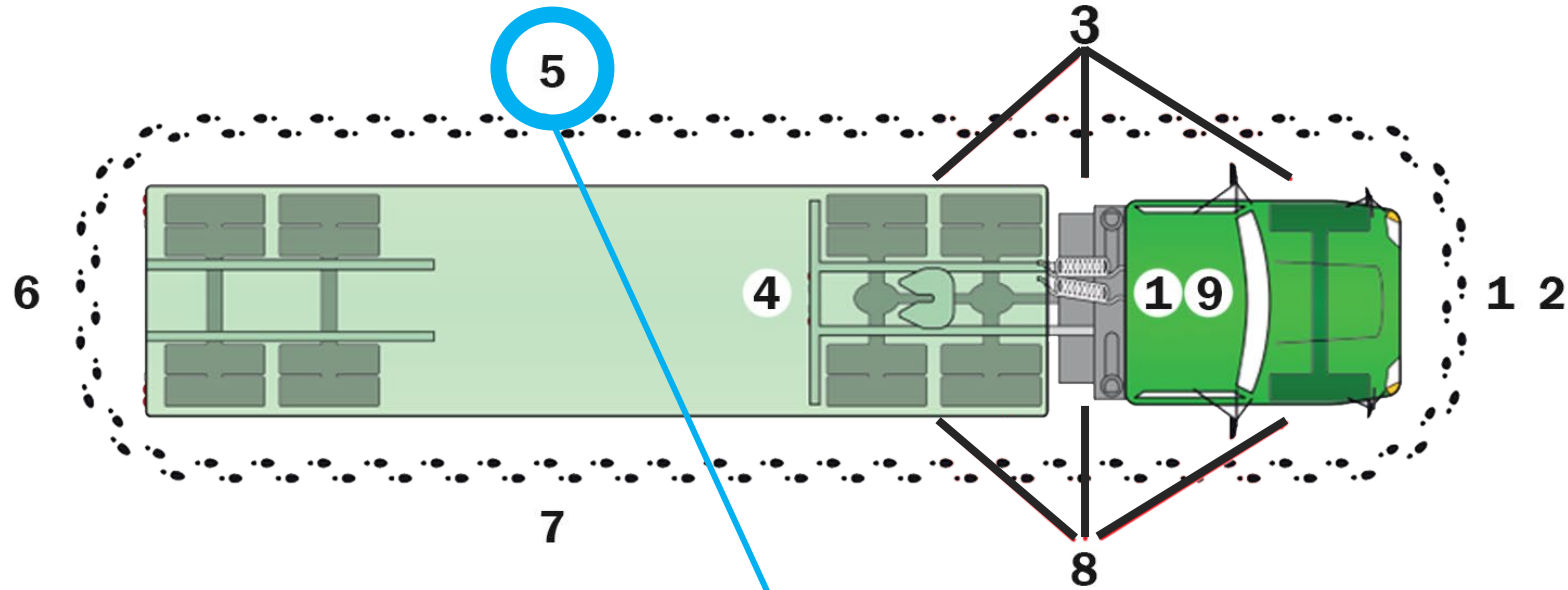


A worker wearing a black shirt, dark pants, and a high-visibility orange and yellow safety vest is inspecting the underside of a truck chassis. The worker is holding a long metal rod or tool. The truck is dark-colored, and the worker is positioned on the left side of the frame. A large white arrow with a red outline points downwards from the top right of the main image towards an inset image. The inset image shows a close-up view of the truck's undercarriage, highlighting the suspension system, including the axle, springs, and various structural beams. The text is overlaid on a semi-transparent dark box on the left side of the main image.

De cet endroit, vous pouvez aussi jeter un coup d'œil aux pièces qui étaient difficiles à voir précédemment, entre autres la suspension, les longerons, les traverses, les éléments du système d'échappement ou des pneus. De plus, en regardant vers l'arrière, vous pourrez voir les traverses de la semi-remorque.

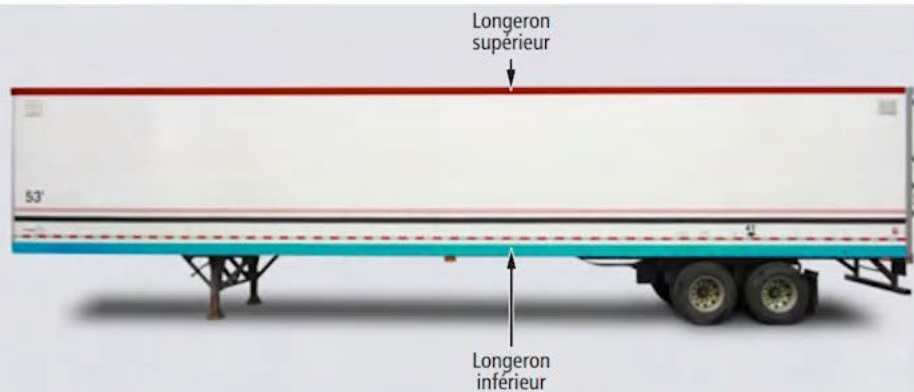


LES 9 ÉTAPES DE LA RONDE DE SÉCURITÉ



5. Semi-remorque – Côté passager


FIGURE 19 | Châssis monocoque



Du côté gauche de la semi-remorque, de l'avant jusqu'à l'arrière, vérifiez:

- les éléments fixes de la carrosserie ;
- les longerons et les traverses de la semi-remorque;
- le support et les éléments de fixation de la roue de secours (si la semi-remorque en est équipée).





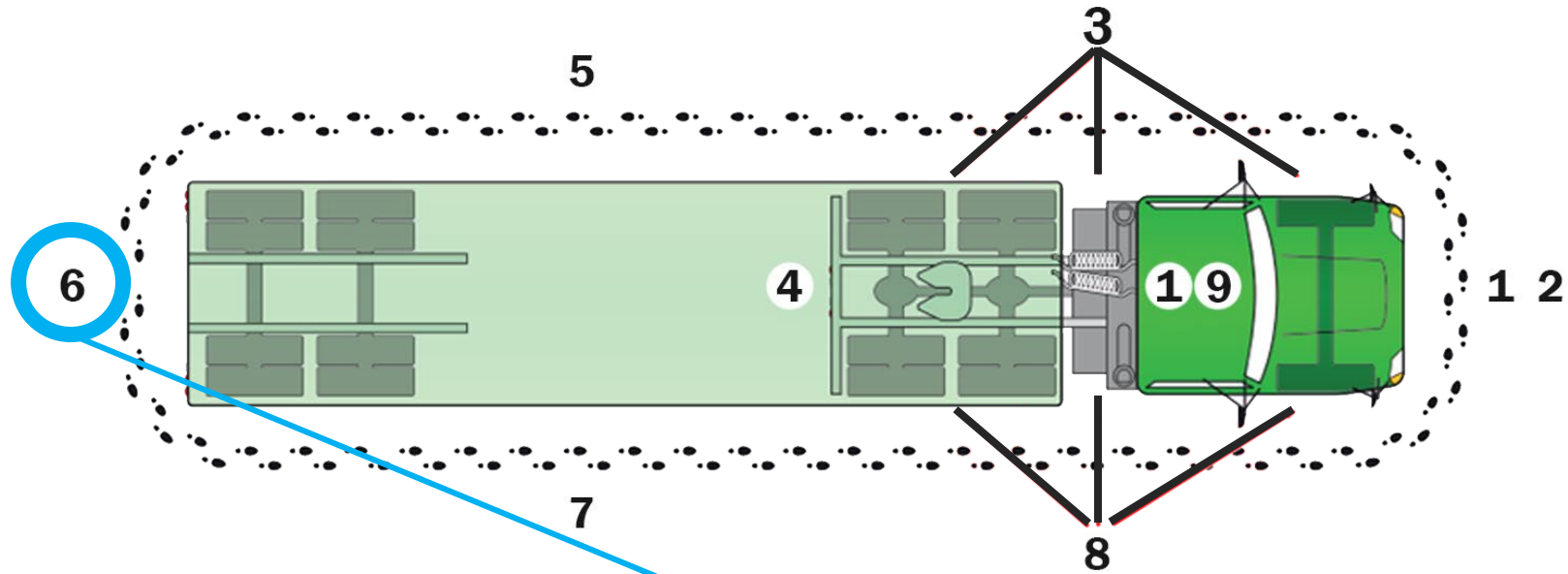
Vis-à-vis des roues arrière de la semi-remorque, vérifiez:

- le longeron et les goupilles de blocage du train roulant coulissant (si la semi-remorque en est équipée) ;
- la suspension ;
- les pneus et les valves ;
- les roues ainsi que leurs pièces de fixation;
- le lubrifiant du roulement de roue

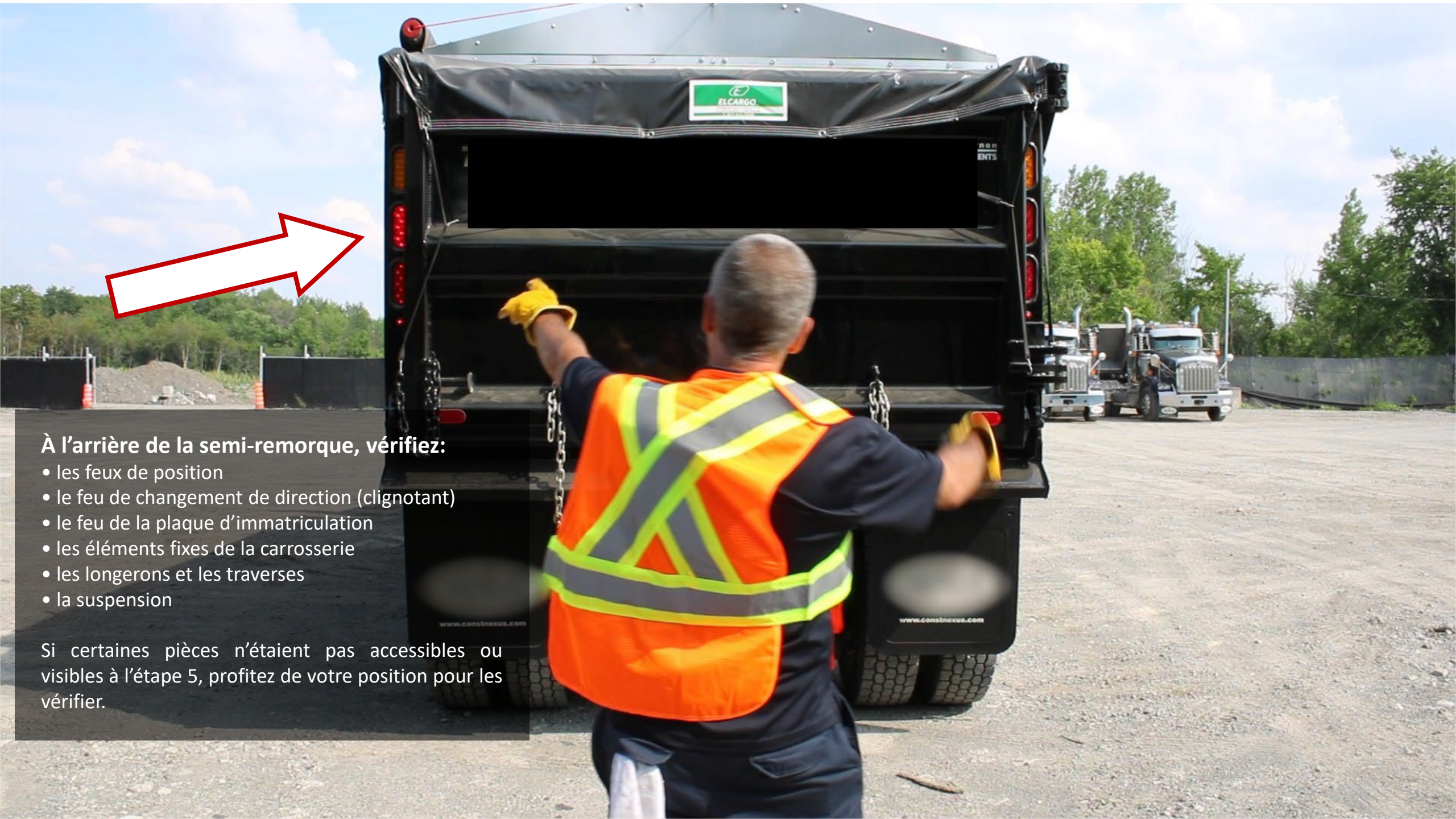
Dirigez-vous à l'arrière de la semi-remorque.



LES 9 ÉTAPES DE LA RONDE DE SÉCURITÉ



6. Semi-remorque – Arrière

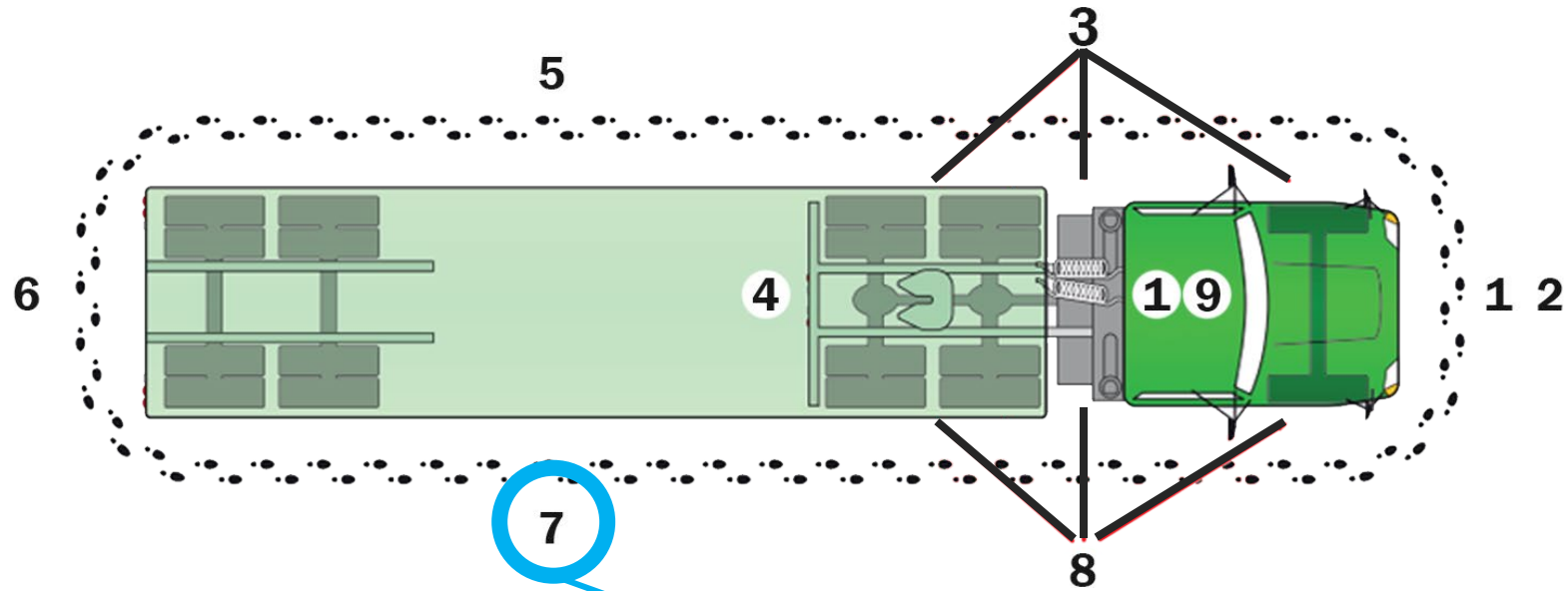


À l'arrière de la semi-remorque, vérifiez:

- les feux de position
- le feu de changement de direction (clignotant)
- le feu de la plaque d'immatriculation
- les éléments fixes de la carrosserie
- les longerons et les traverses
- la suspension

Si certaines pièces n'étaient pas accessibles ou visibles à l'étape 5, profitez de votre position pour les vérifier.

LES 9 ÉTAPES DE LA RONDE DE SÉCURITÉ



7. Semi-remorque – Côté passager

A worker wearing a high-visibility orange vest and dark pants is inspecting the rear of a black semi-trailer. The trailer has a black tarp covering the top with an 'ELCARGO' logo. The worker is holding a tool and pointing towards the rear axle area. The scene is outdoors on a gravel lot with other trucks in the background.

De la même façon que le côté gauche :

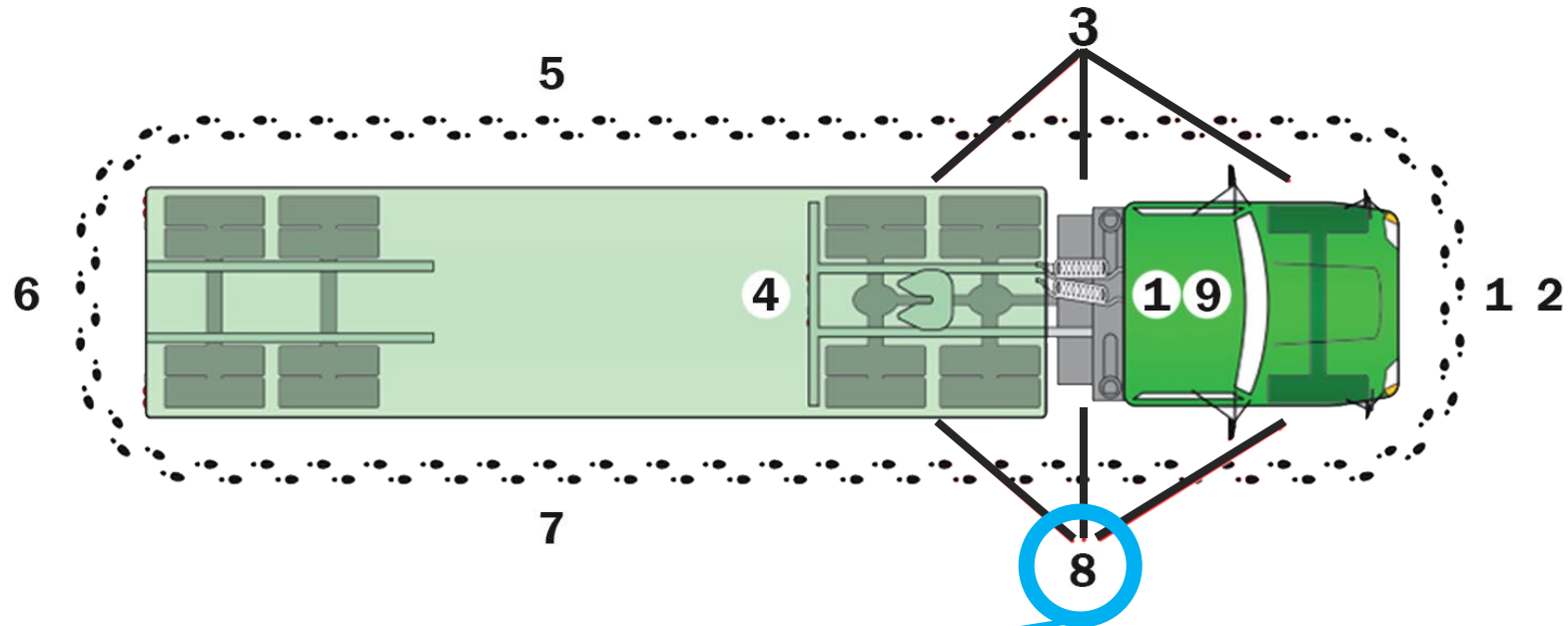
Vis-à-vis des roues arrière de la semi-remorque, vérifiez :

- le longeron et les goupilles de blocage du train roulant coulissant (si la semi-remorque en est équipée)
- la suspension
- les pneus et les valves
- les roues ainsi que leurs pièces de fixation
- le lubrifiant du roulement de roue

Du côté droit de la semi-remorque, de l'arrière jusqu'à l'avant, vérifiez:

- les éléments fixes de la carrosserie
- les longerons et les traverses de la semi-remorque
- le support et les éléments de fixation de la roue de secours.

LES 9 ÉTAPES DE LA RONDE DE SÉCURITÉ



8. Camion-tracteur – Côté passager

De la même façon que le côté gauche

À l'arrière droit du camion tracteur, vérifiez:

- Les éléments fixes de la carrosserie
- le système d'échappement (s'il y a lieu)
- le mécanisme d'attelage (sellette d'attelage)
- la plaque d'attelage et le pivot d'attelage – parties visibles (s'il y a lieu);
- les longerons et les traverses du camion tracteur et de la semi-remorque ;
- la suspension
- les pneus et les valves
- les roues ainsi que leurs pièces de fixation
- le lubrifiant du roulement de roue.





Du côté droit du camion tracteur, vérifiez:

- les éléments fixes de la carrosserie
- le rétroviseur droit
- la portière du côté passager
- le système d'échappement
- le longeron et les traverses
- le réservoir de carburant (fuites et fixations)
- le bouchon du réservoir à essence ou à diesel.

A close-up photograph of a person wearing a high-visibility orange and yellow safety vest. The person is leaning over a red plastic emergency kit box mounted on the side of a truck. Their hands are visible, one holding the lid of the kit. The background shows the metallic structure of the truck.

Du côté droit du camion tracteur, vérifiez:

- Le matériel d'urgence

Si le matériel se trouve à l'intérieur du véhicule du côté passager, vous devrez le vérifier à ce moment.

A man wearing a yellow high-visibility safety vest and blue work clothes is standing in front of a blue truck with its hood open. He is looking at the engine compartment. The truck is parked outdoors on a paved surface. The engine is red and has various hoses and components. A large tire is visible in the foreground. The text is overlaid on a semi-transparent dark box in the bottom left corner.

À l'avant droit du camion tracteur et sous le capot,
vérifiez:

- le longeron;
- la suspension* ;
- le pneu et la valve ;
- la roue ainsi que ses pièces de fixation;
- le lubrifiant du roulement de roue.



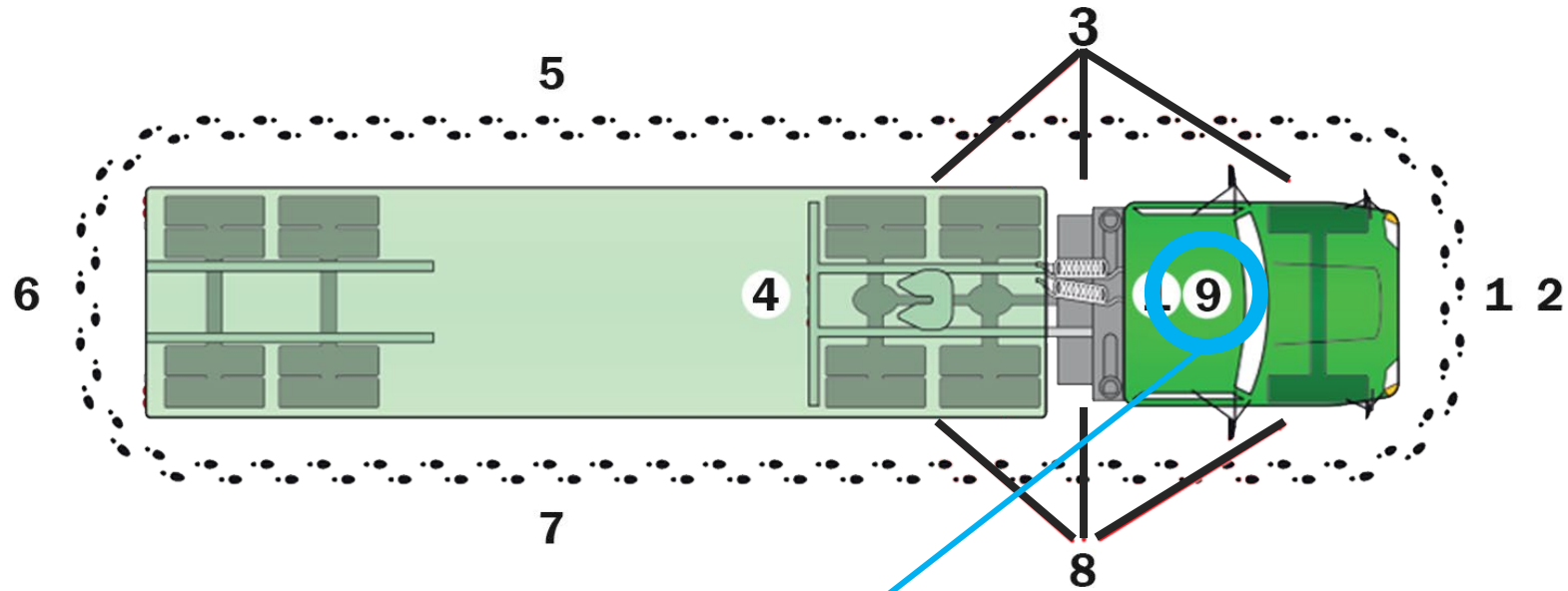
Fermez le capot et retournez à l'intérieur du véhicule pour mettre le clignotant du côté droit et les phares de route (« les hautes »)





Refaites le tour du véhicule afin de vérifier les feux de changement de direction tout au tour du véhicule. Retournez à l'intérieur du camion tracteur.

LES 9 ÉTAPES DE LA RONDE DE SÉCURITÉ



9. Camion-tracteur – Intérieur du camion



À l'intérieur de la cabine, vérifiez:

- le siège
- la ceinture de sécurité
- le volant
- la colonne de direction
- le klaxon.



Par la suite, vérifiez:

- les rétroviseurs
- le pare-brise
- les vitres latérales situées de chaque côté du poste de conduite
- les essuie-glaces
- le système de lave-glace



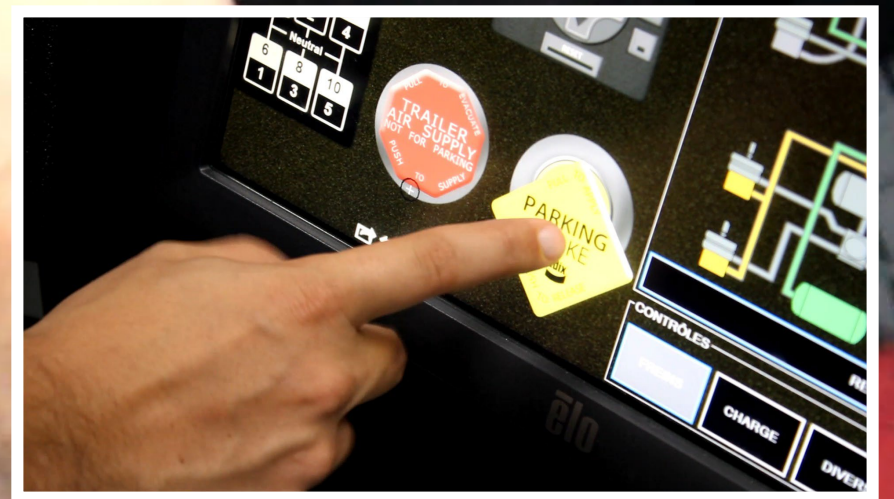
Enfin, vérifiez le dispositif de soufflerie prévu pour le parebrise.

Veuillez noter qu'il n'est PAS nécessaire d'attendre que l'air soit chaud avant de procéder à la vérification de la soufflerie.



LE TEST DE FREINS PNEUMATIQUES

Démarrez le moteur et desserrez le frein de stationnement.



382.7 KM

25°C



55 PSI



Les avertisseurs de basse pression d'air

Si les alarmes de bas-niveaux ne sont pas déjà en fonction, abaissez la pression d'air dans le système en appuyant plusieurs fois sur la pédale de freins.



82.7 KM 25°C

STOP BRAKE AIR

Alarme de bas niveaux

Les avertisseurs de basse pression d'air
Déterminez, à l'aide du manomètre, la pression d'air à laquelle les avertisseurs (sonore, lumineux et visuel) s'activent. Ils doivent s'activer avant que la pression d'air dans le système ne soit inférieure à 55 PSI.



90 PSI

Le rendement du compresseur

Pendant que le moteur tourne au ralenti et que le compresseur d'air est en fonction, appuyez à fond sur la pédale de frein et maintenez-la enfoncée. Surveillez le manomètre et assurez-vous que le compresseur permet d'atteindre et de maintenir une pression d'air d'au moins 90 PSI.

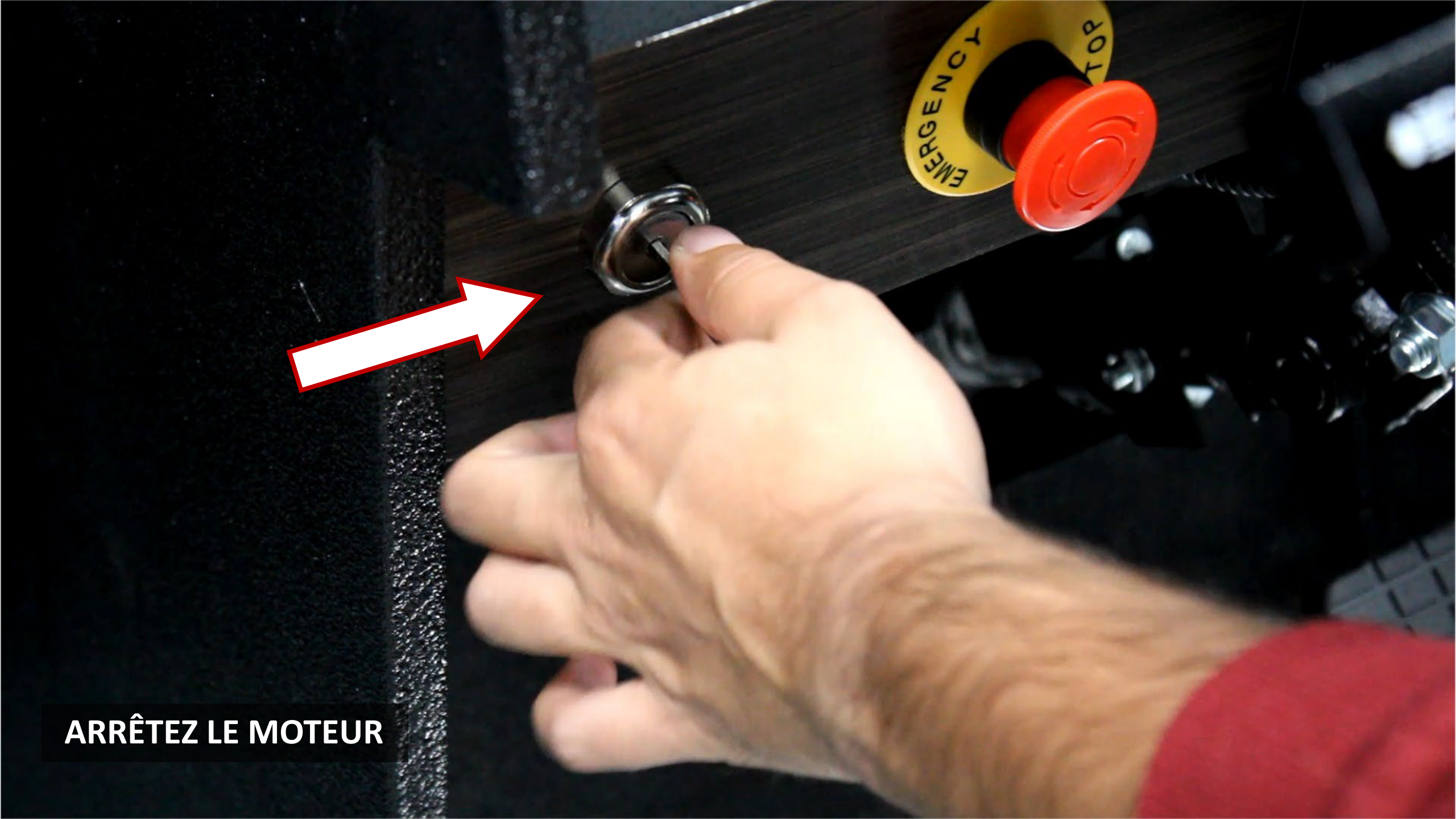
Entre 117 et 137 PSI

Le régulateur de pression

Alors que le compresseur d'air est toujours en fonction, laissez tourner le moteur et assurez-vous que le compresseur arrête de fonctionner à une pression d'air qui se situe entre 117 PSI et 137 PSI.

À cette étape, il est possible de faire tourner le moteur à un régime un peu plus élevé, soit à environ 1 000 tours par minute, afin de faire monter la pression d'air un peu plus rapidement.





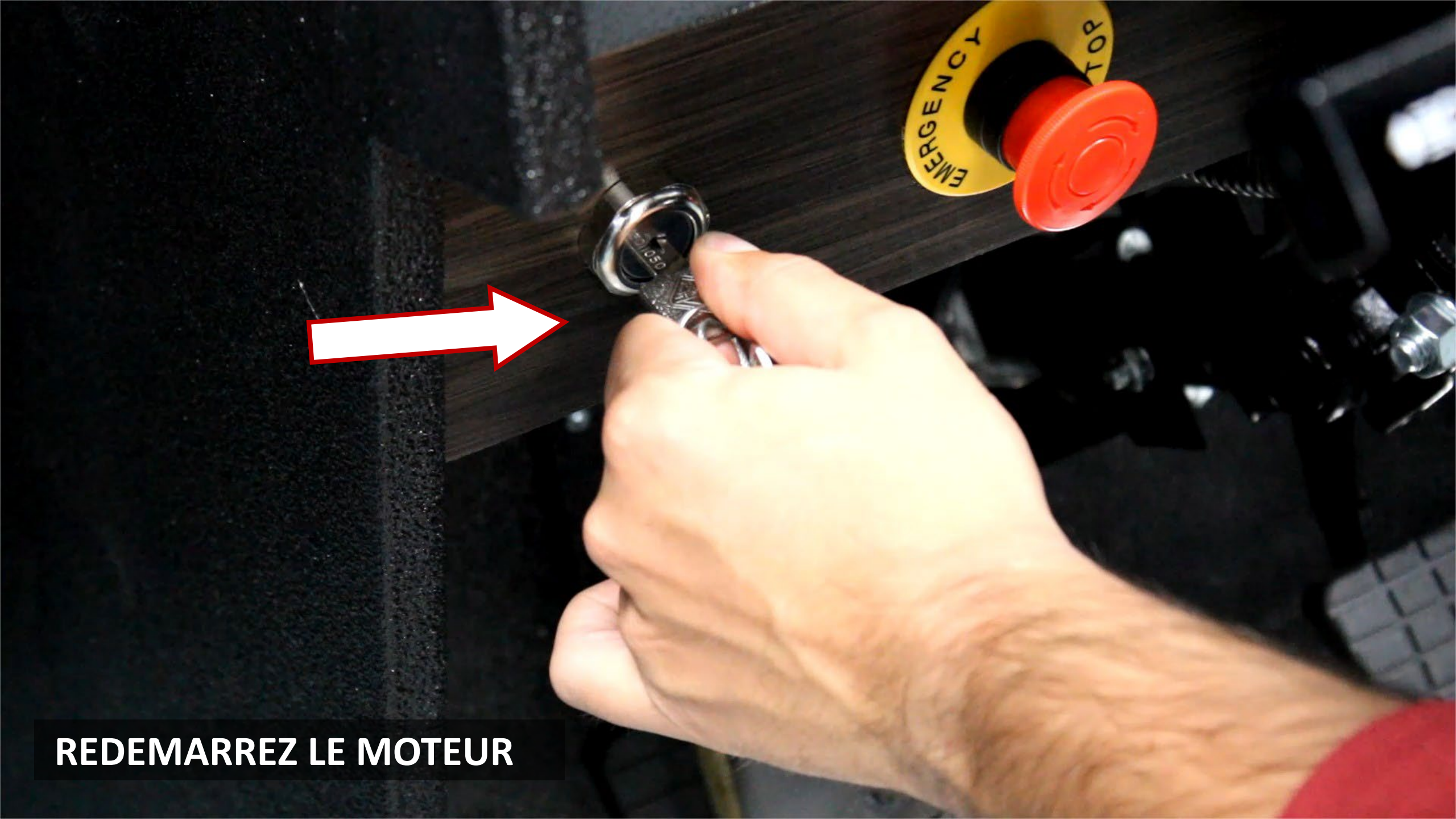
ARRÊTEZ LE MOTEUR



82.7 km
250

L'étanchéité

Appuyez sur la pédale de frein et maintenez-la enfoncée en vérifiant s'il y a une fuite d'air (visible sur le manomètre ou audible).



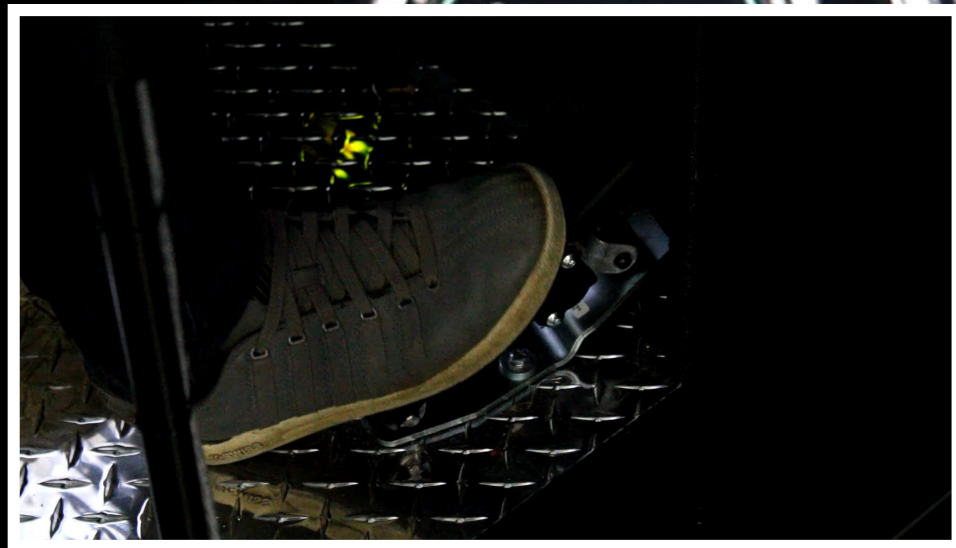
REDEMARREZ LE MOTEUR



80 PSI

Le régulateur de pression

En surveillant le manomètre, abaissez lentement la pression d'air jusqu'à ce que le compresseur se remette en marche. Assurez-vous qu'il se met en fonction avant d'atteindre 80 PSI.

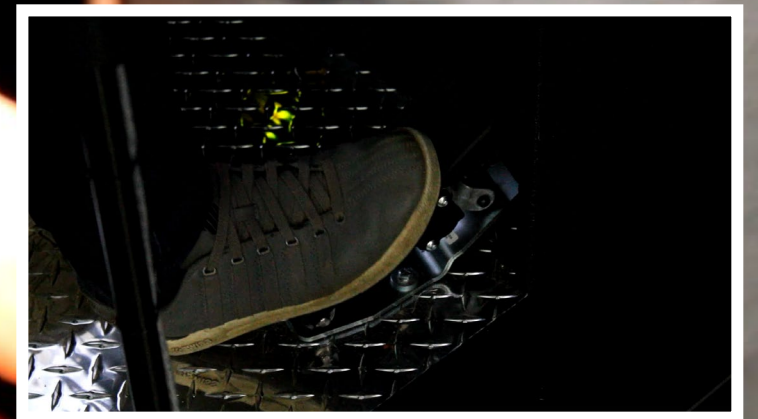


L'accélérateur

Poursuivez en vérifiant l'accélérateur. Appuyez légèrement sur la pédale d'accélération et relâchez la afin de vérifier si le régime du moteur revient au ralenti.

Les freins de stationnement

Par la suite, vérifiez les freins de stationnement de la semi-remorque et du camion tracteur. Un après l'autre, serrez et desserrez les freins de stationnement en essayant d'avancer. Le but étant de vérifier si les freins vous retiennent.





À ce moment, vous pouvez desserrer les freins de stationnement et vérifier les éléments suivant :

- le mécanisme de commande d'embrayage
- la servodirection.
- Avancez légèrement en tournant le volant d'un côté et de l'autre pour vous assurer que toutes les roues tournent librement et que la servodirection fonctionne bien.
- Appuyez sur la pédale d'embrayage (s'il y a lieu) et sur la pédale de frein pour immobiliser le véhicule. Cela vous permettra de vous assurer du bon fonctionnement du frein de service, ainsi que de la commande d'embrayage dans le cas d'une transmission manuelle.





Vérifiez les feux de freinage du camion tracteur et de la semi-remorque lorsque des installations sécuritaires le permettent ou qu'une autre personne peut vous assister.

Remplissez le rapport de ronde de sécurité.



LE RAPPORT DE RONDE DE SÉCURITÉ

LE RAPPORT DE RONDE DE SÉCURITÉ

Qu'est-ce qu'un rapport de ronde de sécurité?

C'est un document qui permet d'informer l'exploitant du résultat de la vérification et, s'il y a lieu, des défauts constatés. Il atteste aussi la validité de la ronde de sécurité.

N° plaque d'immatriculation ou unité Licence plate or unit number		Prov.	Odomètre Odometer	Défectuosité Defects	Heure de l'inspection Time	Date AA/MM/JJ YY/MM/DD	Lieu de l'inspection Location
1. Camion, tracteur / Truck, trailer				oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>		/ /	
2. Remorque / Trailer				oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>		/ /	
3. Remorque / Trailer				oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>		/ /	
4. Remorque / Trailer				oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>		/ /	

Véhicule Vehicle	N° Défectuosité Defect No.	Commentaires Comments	Personne qui a procédé à la ronde de sécurité Person who conducted the inspection
A		A	Nom / Last name : _____ (en lettres moulées / print)
B		B	Prénom / First name : _____ (en lettres moulées / print)
C		C	Je suis le conducteur du camion / I am the current driver <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
D		D	Je suis une personne désignée pour effectuer la ronde / I am the appointed person to conduct the inspection <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
J'ai personnellement inspecté le(s) véhicule(s) et je confirme qu'il a (ont) été inspecté(s) selon les exigences applicables / I have personally inspected the vehicle (s) in accordance with the applicable requirements. <input checked="" type="checkbox"/>			Signature : X _____

Aucune défectuosité constatée lors de la ronde / No defect found during the inspection

Signature de l'exploitant si une défectuosité est constatée / Carrier's signature if a defect is found

X
Signature du Conducteur / Driver's signature

RAPPORT DE RONDE DE SÉCURITÉ

Exploitant
Nom : _____

Véhicule
N° de plaque* : _____
Kilométrage : _____

Ronde
Date : _____
Heure : _____
Municipalité ou lieu : _____

* ou numéro d'unité, s'il apparaît au certificat d'immatriculation

Défectuosités

Aucune défectuosité constatée lors de la ronde

Personne qui a procédé à l'inspection

Nom : _____ (en lettres moulées) Prénom : _____ (en lettres moulées)

Personne désignée par l'exploitant pour effectuer la ronde de sécurité : Oui Non

J'ai personnellement inspecté le véhicule et je confirme qu'il a été inspecté selon les exigences applicables.

Signature : _____

Déclaration du conducteur (qui n'a pas procédé à l'inspection)

Autobus, minibus, dépanneuse ou véhicule d'urgence Le conducteur peut décider de prendre connaissance du rapport existant rempli par la personne désignée par l'exploitant ou par un conducteur précédent et de contresigner ci-dessous.	Tout autre véhicule lourd Le conducteur peut décider de prendre connaissance du rapport existant rempli par la personne désignée par l'exploitant et de contresigner ci-dessous.
--	--

Le conducteur a toujours l'opportunité de refaire la vérification complète du véhicule et de remplir lui-même un rapport.

J'ai pris connaissance du rapport de la ronde qui a été effectuée.

Signature conducteur : _____

Signature conducteur : _____

Il atteste aussi la validité de la ronde de sécurité.

ÉLÉMENTS OBLIGATOIRES DANS LE RAPPORT

Voici les éléments obligatoires qui doivent se trouver sur un rapport de ronde de sécurité:

- le **numéro de la plaque** d'immatriculation du véhicule;
- le **nom de l'exploitant**;
- la **date et l'heure** à laquelle la ronde a été effectuée;
- la **municipalité** ou le **lieu sur la route** où la ronde a été effectuée;
- les **défectuosités** constatées durant le voyage;
- les **défectuosités** constatées lors de la ronde de sécurité du véhicule (s'il n'y en a pas, il faut l'indiquer aussi);
- le **nom de la personne** qui a effectué la ronde (en lettres moulées et lisibles);
- une **déclaration signée** par le conducteur, ou par la personne qui a procédé à la ronde, attestant que le véhicule a été inspecté selon les exigences applicables;
- s'il y a lieu, la **signature du conducteur** qui n'a pas effectué lui-même la ronde, pour attester qu'il a pris connaissance du rapport et accepté la ronde;
- la **lecture de l'odomètre** si le véhicule en est équipé.

Le rapport de ronde de sécurité original doit être remis à l'exploitant à l'intérieur de **20 jours maximum**. Au-delà de ce délai, et le conducteur et l'exploitant pourraient recevoir une contravention.

N° plaque d'immatriculation ou unité License plate or unit number		Prov.	Odomètre Odometer	Défectuosité Defects	Heure de l'inspection Time	Date: An/Mo/Jg Year/Mo/Day	Lieu de l'inspection Location
1. Gestion, tracteur / Truck, trailer			oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>			/ /	
2. Remorque / trailer			oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>			/ /	
3. Remorque / trailer			oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>			/ /	
4. Remorque / trailer			oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>			/ /	

Véhicule Vehicle	N° Défectuosité Defect No.	Commentaires Comments	Personne qui a procédé à la ronde de sécurité Person who conducted the inspection
A		A	Nom / Last name: _____ Prénom / First name: _____ Je suis le conducteur du camion / I am the current driver <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Je suis une personne désignée pour effectuer la ronde / I am the appointed person to conduct the inspection <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> J'ai personnellement inspecté (s) le(s) véhicule(s) et je confirme qu'il a (ont) été inspecté(s) selon les exigences applicables. / I have personally inspected the vehicle (s) in accordance with the applicable requirements. <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Signature: X _____
B		B	
C		C	
D		D	

Aucune défectuosité constatée lors de la ronde / No defect found during the inspection

Déclaration du conducteur (s'il n'a pas procédé lui-même à la ronde de sécurité) / Driver's signature (if the inspection was performed by another person) / J'ai pris connaissance du rapport de la ronde de sécurité qui a été effectuée. / I have read the report of the inspection that was conducted.

Signature de l'exploitant si une défectuosité est constatée / Carrier's signature if a defect is found

X
Signature du Conducteur / Driver's signature

QUESTION CTQ

Que faites-vous pour vous assurer
**d'effectuer ou de faire effectuer la
ronde de sécurité de chaque
véhicule lourd sous votre
responsabilité?**



RÉPONSE CTQ

- Les employés ont reçus et signés la politique d'entreprise qui détermine qu'il est obligatoire d'effectuer la ronde de sécurité par le conducteur avant chaque utilisation d'un des véhicules de l'entreprisers qu'ils effectuent sans faute une ronde de sécurité à chaque fois qu'ils utilisent un véhicule lourd qu'ils soient notre propriété ou non.
- De façon aléatoire, nous vérifions régulièrement si les conducteurs effectuent la ronde de sécurité correctement et si l'ensemble des points (minimum de 17 points) sont vérifiés conformément nos demandes e façon aléatoire, nous vérifions régulièrement si les conducteurs effectuent la ronde de sécurité correctement et si l'ensemble des points (minimum de 17 points) sont vérifiés conformément nos demandes.
- Il est interdit à nos conducteur d'utiliser l'expression personne désigné par l'entreprise sans autorisation de la direction.



QUESTION CTQ

Que faites-vous pour vous assurer de compléter le rapport de sécurité lorsque requis et que les déficiences constatées y soient notées?

RAPPORT DE RONDE DE SÉCURITÉ VEHICULE INSPECTION REPORT							
Nom de l'exploitant							
Adresse							
N° plaque d'imm. ou unité Licence plate or unit number	Prov.	Odomètre Odometer	Défectuosité Defects	Heure de l'inspection Time	Date AA/MM/JJ YY/MM/DD	Lieu de l'inspection Location	
1. Camion, tracteur / Truck, trailer			oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>		/ /		
2. Remorque / Trailer			oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>		/ /		
3. Remorque / Trailer			oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>		/ /		
4. Remorque / Trailer			oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>		/ /		
Véhicule Vehicle	N° Défectuosité Defect No.	Commentaires Comments		Personne qui a procédé à la ronde de sécurité Person who conducted the inspection			
A		A		Nom / Last name : _____ (en lettre moulées / print)			
B		B		Prénom / First name : _____ (en lettre moulées / print)			
C		C		Je suis le conducteur du camion / I am the current driver <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>			
D		D		Je suis une personne désignée pour effectuer la ronde / I am the appointed person to conduct the inspection <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>			
				J'ai personnellement inspecté le(s) véhicule(s) et je confirme qu'il a (ont) été inspecté(s) selon les exigences applicables. / I have personally inspected the vehicle(s) in accordance with the applicable requirements. <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>			
				Signature : X _____			
Déclaration du conducteur (s'il n'a pas procédé lui-même à la ronde de sécurité) / Driver's signature (if the inspection was performed by another person)							
J'ai pris connaissance du rapport de la ronde de sécurité qui a été effectuée. / I have read the report of the inspection that was conducted.							
Signature de l'exploitant si une déficiences est constatée / Carrier's signature if a defect is found							
X _____ Signature du Conducteur / Driver's signature							

RÉPONSE CTQ

- Des carnets de rapports de ronde de sécurité sont disponibles dans chacun de nos véhicules et des carnets neufs sont également disponibles 24/24 dans la salle des conducteurs.
- Les conducteurs ont l'obligation de compléter de façon conforme avec toutes les informations obligatoires, un rapport de ronde de sécurité lors de l'utilisation d'un véhicule lourd.
- Lors de leur retour au terminal, les conducteurs ont l'obligation de nous remettre les rapports des rondes de sécurité de tous les véhicules qu'ils ont utilisé pour la ou les journées de travail. Lorsque nous traitons les documents de chaque conducteur, nous vérifions si chacun des véhicules utilisés se retrouve mentionné sur un rapport de ronde dument complété.
- Dans le cas ou une déféctuosité est constaté lors de la ronde, les conducteurs ont l'obligation de nous en informer sans délai (immédiatement) afin que nous puissions conformer le véhicule même si celui-ci est à l'extérieur de nos terminaux.
- Lorsqu'il y a déféctuosité, si celle-ci est une déféctuosité mineure, nous nous assurons d'effectuer les réparations avant le délai de 48 heures, dans le cas où la déféctuosité serait majeure, le véhicule est immédiatement immobilisé afin que les réparations soient effectuées avant qu'il soit remis en circulation.
- Les rapports de ronde de sécurité sont conservés pour une période d'au moins 6 mois en dossier et des preuves de réparation sont conservés lorsqu'une déféctuosité est signalée par la ronde de sécurité d'un conducteur.



QUESTION CTQ

Que faites-vous pour vous assurer de **conserver à bord de chaque véhicule lourd sous votre responsabilité, le rapport de ronde de sécurité et la liste des défauts**?

■ Listes de défauts

Liste 1 – Véhicule lourd

Cette liste s'applique aux véhicules lourds autres qu'un autobus, un minibus ou un autocar. Toute remorque que tire un autobus, un minibus ou un autocar doit faire l'objet d'une inspection conformément à la liste 2.

Défauts mineurs	Défauts majeurs
1. Attelage	
Les défauts prévus aux points 1.B à 1.F s'appliquent lorsque les véhicules sont accouplés.	
1.1 Élément(s) de fixation du dispositif d'attelage manquant(s), cassé(s) ou desserré(s)	1.A Plaque d'attelage ou pivot d'attelage déformé de façon à nuire à l'attelage, fissuré ou mal fixé
1.2 Attache de sûreté ou raccord manquant, détérioré ou mal fixé	1.B Mouvement entre la sellette et le cadre
	1.C Plus de 20 % des éléments de fixation du mécanisme d'attelage endommagés ou manquants
	1.D 25 % ou plus des goupilles de blocage sont manquantes ou inopérantes
	1.E Mécanisme d'attelage mal fermé ou mal verrouillé
	1.F Élément du mécanisme d'attelage manquant, mal fixé, mal ajusté ou endommagé au point qu'il y a risque de rupture ou de séparation
2. Châssis et carrosserie	
2.1 Longeron fissuré ou traverse fissurée ou cassée	2.A Longeron risque de casser
2.2 Élément fixe de la carrosserie absent ou mal fixé	2.B Longeron ou traverse affaissé et qui provoque le contact d'une pièce mobile avec la carrosserie
	2.C Plus de 25 % des goupilles de blocage du train roulant coulissant absentes ou non en prise
3. Chauffage et dégivrage	
3.1 Soufflerie du pare-brise ne fonctionne pas	
4. Commandes du conducteur	
4.1 Accélérateur ou embrayage ne fonctionnent pas correctement	4.A Moteur ne revient pas au ralenti après le relâchement de l'accélérateur
4.2 Klaxon ne fonctionne pas correctement	

RÉPONSE CTQ

- Les conducteurs sont informés que le rapport de ronde de sécurité doit obligatoirement se trouver à bord des véhicules lorsqu'ils circulent avec ceux-ci.
- Afin de nous assurer qu'ils les utilisent, nous les rendons disponibles en grands nombres afin que les conducteurs soient toujours en mesure d'en avoir des copies et carnets disponibles.
- Pour la liste de sécurité, celle-ci est disponible à bord de tous nos véhicules dans une liste plastifiée dans le cartable du conducteur ou/et se trouve aussi dans les premières pages des carnets que les conducteurs utilisent chaque jour.
- Nos conducteurs sont aussi formés afin d'être en mesure d'utiliser la liste afin de valider avant leur départ et lorsqu'il y a une ou des déficiences de constater, s'ils peuvent circuler avec le véhicule ou si la déficiences est majeure.



QUESTION CTQ

Que faites-vous pour vous assurer **que l'information relative à la défectuosité décelée sur un véhicule, qui ne vous appartient pas, est transmise au propriétaire?**



RÉPONSE CTQ

- Lorsque nous utilisons des véhicules qui sont la propriété d'une autre entreprise, à l'instant même où un de nos conducteurs détectent une défectuosité sur le véhicule, notre répartiteur et/ou notre directeur de flotte avise immédiatement le propriétaire sans délai des défectuosités constatées sur son véhicule.
- Une copie du rapport de ronde de sécurité lui est également transmis par courriel sans délai afin qu'ils puissent les mettre en dossier.
- Dans plusieurs cas, nous procédons nous-mêmes à la réparation du véhicule afin qu'il soit en conformité avec les règles sur les défectuosités mineures et majeures et nous fournissons la preuve de réparation au propriétaire du véhicule.





TEC

**TRANSPORT
EXPERT
CONSEIL**

LES NORMES D'ARRIMAGE DES CARGAISONS

INTRODUCTION

Le Code de la sécurité routière prévoit des dispositions applicables à **l'ensemble des véhicules routiers (lourds ou légers) concernant l'arrimage des cargaisons**. Ces mesures d'encadrement législatives et réglementaires ont pour objectif d'assurer que les cargaisons ou les objets transportés par les véhicules routiers sont solidement et correctement arrimés de manière à maintenir la stabilité du véhicule et à éviter que les objets transportés tombent et entrent en collision avec les autres véhicules ou qu'ils heurtent d'autres usagers de la route.

Les véhicules lourds transportent des cargaisons d'une multitude de types et de formes, qui sont, le plus souvent, massives et volumineuses. Ils représentent ainsi un risque plus élevé et nécessitent des dispositions particulières en matière d'arrimage.

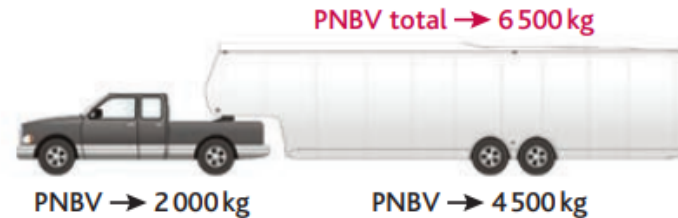
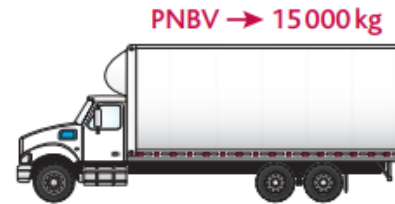
CHAMPS D'APPLICATION

Le Règlement sur les normes d'arrimage s'applique aux :

Véhicules routiers dont le poids nominal brut (PNBV) est de 4 500 kg ou plus ou ensembles de véhicules routiers dont les PNBV combinés sont de 4 500 kg ou plus.

PNBV = Poids nominal brut du véhicule figurant sur la plaque d'identification du véhicule. Dans le cas d'un ensemble de véhicules routiers, la somme des PNBV de chacun des véhicules doit être considérée.

Autobus, minibus et dépanneuses, sans égard à la masse.



L'article 471 du Code de la sécurité routière prévoit des dispositions générales et particulières concernant l'arrimage des cargaisons dans ou sur tous les véhicules routiers.

L'article 519.8 du Code de la sécurité routière prévoit des dispositions particulières pour l'arrimage du fret dans un autobus.

* Il est important de noter que la norme d'arrimage est la seule norme dans laquelle nous devons **combiner** les PNBV des deux véhicules.

EXEMPTION

Le Règlement sur les normes d'arrimage ne s'applique pas aux :

Véhicules et remorques de ferme au sens du Règlement sur l'immatriculation des véhicules routiers, lorsque les trois conditions suivantes sont réunies :

- un panneau avertisseur est installé à l'arrière du véhicule ou de l'ensemble de véhicules (réf.: art. 274 du Code de la sécurité routière);
- le véhicule circule à une vitesse inférieure à 40 km/h;
- la cargaison est confinée contre la structure du véhicule et est suffisamment résistante pour en empêcher tout mouvement horizontal, ou elle est arrimée pour empêcher un tel mouvement.



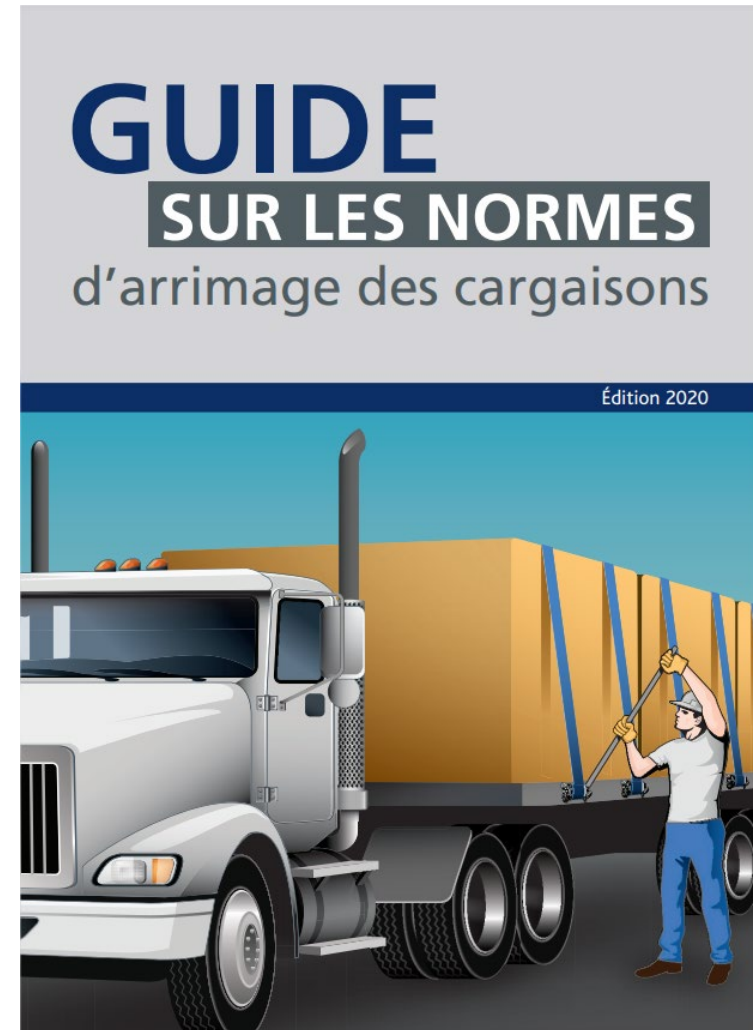
INTRODUCTION

Nest important de noter que peu importe qui charge ou arrime une cargaison, c'est la responsabilité **du conducteur** de vérifier la conformité de l'arrimage de sa cargaison.

De plus, la majorité des blessés impliqués dans un accident en lien avec un défaut d'arrimage de la cargaison sont **les conducteurs eux-mêmes**.

C'est pourquoi vous devez prendre connaissance et comprendre la réalité du règlement sur l'arrimage des cargaisons.

Nous vous conseillons **fortement** de vous procurer le guide sur **les normes d'arrimage des cargaisons** de la SAAQ.



MODULES DE LA FORMATION

1.0

PRINCIPES GÉNÉRAUX ET DÉFINITIONS

2.0

EXIGENCES GÉNÉRALES POUR CARGAISON **NON SPÉCIFIQUE**

3.0

EXIGENCES PARTICULIÈRES POUR CARGAISONS **SPÉCIFIQUES**



Section 1

Principes généraux et définitions

QUELQUES DÉFINITIONS

Dispositif d'arrimage

Élément spécifiquement conçu et fabriqué pour assujettir, retenir ou arrimer une cargaison telle qu'une chaîne, une sangle, un tendeur, etc.

Appareil d'arrimage

Ensemble de dispositifs d'arrimage qui sont fixés à un ou plusieurs points d'ancrage d'un véhicule.



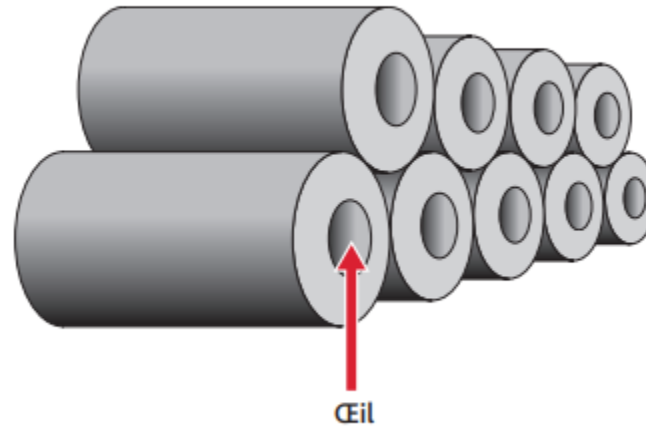
QUELQUES DÉFINITIONS

Bobines de métal

Métal en feuille enroulé sur lui-même et qui forme un rouleau. La partie vide au centre du rouleau est appelée « œil du rouleau ».



Les bobines de fils d'acier, de câbles ou tout autre type d'acier enroulés autour d'une bobine qui sert de support ne sont pas considérées comme bobines de métal aux fins de ce règlement.



QUELQUES DÉFINITIONS

Barres d'étayage

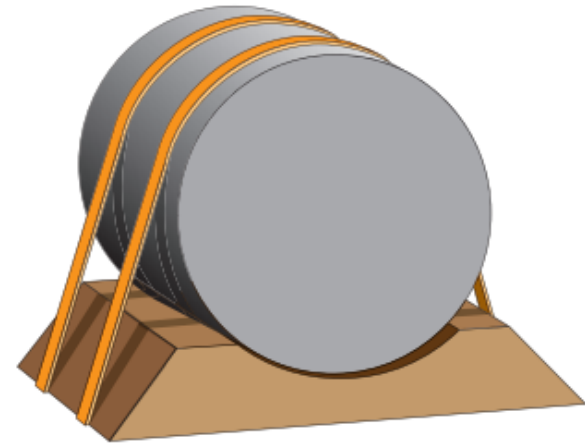
Dispositif placé latéralement entre les murs d'un véhicule afin de l'empêcher de basculer ou de se déplacer.



QUELQUES DÉFINITIONS

Berceau

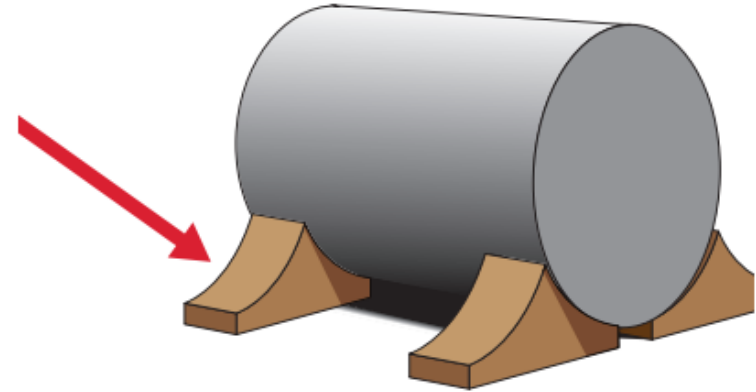
Structure empêchant un article rond de rouler.



QUELQUES DÉFINITIONS

Cale de retenue

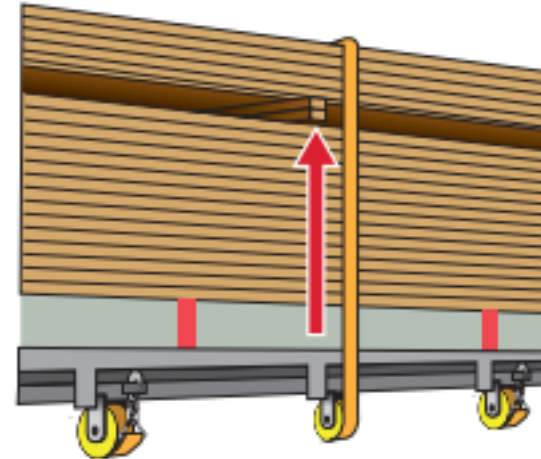
Pièce en biseau ou effilée servant à empêcher des articles ronds de rouler.



QUELQUES DÉFINITIONS

Cale d'espacement

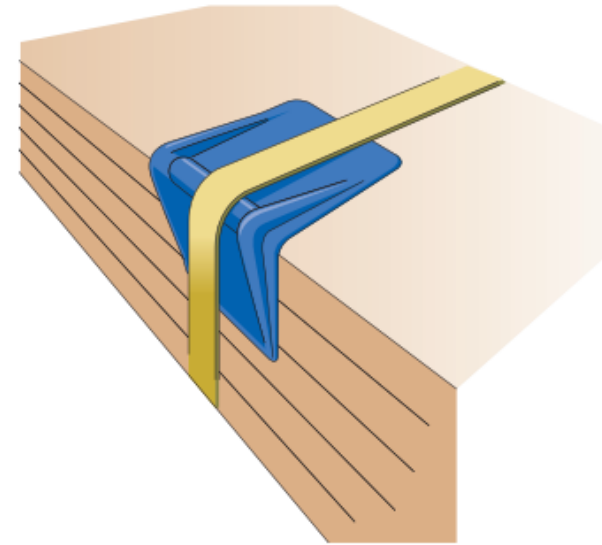
Tout matériau placé sous un article ou entre des étages d'articles afin d'en faciliter le chargement et le déchargement.



QUELQUES DÉFINITIONS

Coin de protection

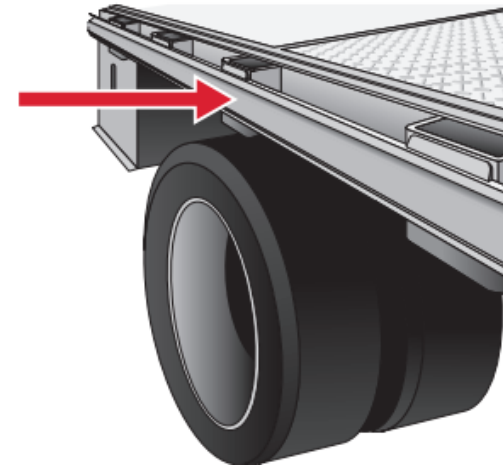
Dispositif placé sur la bordure exposée d'une cargaison afin d'éviter qu'un appareil d'arrimage ou qu'un article ne s'abîme. Aussi utilisé afin de répartir les forces exercées par un appareil d'arrimage sur une plus grande surface.



QUELQUES DÉFINITIONS

Lisse de protection

Dispositif aménagé le long des parois d'un véhicule afin de le protéger contre les impacts.

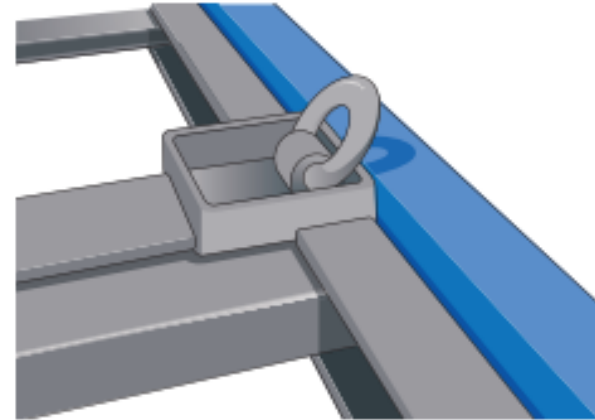


La majorité des lisses de protection ne sont **pas** testées et ne sont **pas** conformes quand vient le temps de s'arrimer. Elles ne servent qu'à protéger en cas d'impact. C'est pourquoi il est important de passer les courroies ou tout autre appareil d'arrimage à l'intérieur de celles-ci.

QUELQUES DÉFINITIONS

Point d'ancrage

Endroit faisant partie de la structure, de l'appareillage ou des accessoires d'un véhicule ou d'une cargaison à laquelle est attaché un appareil d'arrimage.



QUELQUES DÉFINITIONS

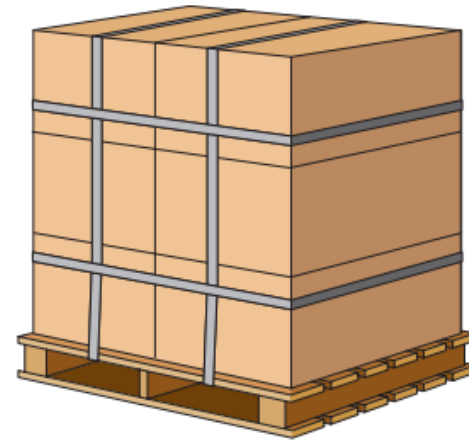
Confinée

Cargaison qui est contenue dans un véhicule à parois, et dont chaque article est en contact avec une paroi ou un autre article, et qui ne peut se déplacer horizontalement ou basculer.

QUELQUES DÉFINITIONS

Paquet

Articles qui ont été unifiés afin d'être arri-més comme s'il s'agissait d'un seul article d'aspect uniforme.



QUELQUES DÉFINITIONS

Limite de charge nominale (« LCN » ou, en anglais, « WLL-Working Load Limit »)

Charge maximale attribuée par le fabricant, qui peut être appliquée à une composante d'un système d'arrimage ou à un dispositif d'arrimage, dans des conditions normales d'exploitation.



Tous les appareils d'arrimage utilisés pour arrimer une cargaison conformément au RNA doivent porter une certification du fabricant quant à leur limite de charge nominale.

Il faut noter que la LCN est la charge maximale d'une courroie ou d'un appareil d'arrimage qui est **en bon état**. Il est impératif de s'assurer qu'il n'y a pas de nœud, de déchirure ou tout autre bris sur le système d'arrimage.

Les dispositifs d'arrimage

Tous les composants d'un système d'arrimage :

- doivent être en état de fonctionner correctement;
- doivent être appropriés à l'usage qui en est fait;
- ne doivent comporter aucun nœud ni aucun élément endommagé ou affaibli qui pourraient en altérer leur rendement;
- ne doivent présenter aucune fissure ou coupure.

Les dispositifs d'arrimage, les dispositifs intégrés de verrouillage, les structures mobiles et les appareils de blocage doivent être assujettis de façon qu'ils ne puissent se déverrouiller ou se relâcher lorsque le véhicule circule sur un chemin public.

Les dispositifs d'arrimage, lorsque possible, doivent être situés à l'intérieur des lisses de protection si le véhicule en est muni.

Lorsque la LCN est identifiée par une marque référant à la valeur numérique de la LCN (ex.: 3 000 kg), cette marque est réputée correspondre à la LCN de cet appareil ou de ce composant.

À défaut d'une valeur numérique indiquée, un composant ou un appareil d'arrimage doit porter la **marque du fabricant** en ce qui a trait à sa LCN. Cette marque peut référer à:

- la valeur de la LCN
OU
- un sigle référant à une norme (mentionnée dans la partie 4 de la Norme N° 10) qui précise une LCN équivalente.
 - Par exemple, une chaîne conforme à la norme de l'Association nationale des manufacturiers de chaînes aurait une LCN équivalant à cette norme, en fonction de son grade indiqué sur la chaîne et de sa dimension.



Résistance minimale

Dimension mm (po)	Grade 3 proof coil	Grade 43 High test	Grade 70 Transport	Grade 80 Alloy	Grade 100 Alloy
7 mm (1/4 po)	580 kg (1300 lb.)	1180 kg (2600 lb)	1430 kg (3150 lb)	1570 kg (3500 lb)	1950 kg (4300 lb)
8 mm (5/16 po)	860 kg (1900 lb.)	1770 kg (3900 lb)	2130 kg (4700 lb)	2000 kg (4500 lb)	2600kg (5700 lb)
10 mm (3/8 po)	1200 kg (2650 lb.)	2450 kg (5400 lb)	2990 kg (6600 lb)	3200 kg (7100 lb)	4000 kg (8800 lb)
11 mm (7/16 po)	1680 kg (3700 lb.)	3270 kg (7200 lb)	3970 kg (8750 lb)	-	-
13 mm (1/2 po)	2030 kg (4500 lb.)	4170 kg (9200 lb)	5130 kg (11300 lb)	5400 kg (12000 lb)	6800 kg (15000 lb)
16 mm (5/8 po)	3130 kg (6900 lb.)	5900 kg (13000 lb)	7170 kg (15800 lb)	8200 kg (18100 lb)	10300 kg (22600 lb)
Chaîne	3	4	7	8	10
marques	30 300	43 430	70 700	80 800	100 1000

Exigences générales

Toute cargaison doit être fermement **immobilisée ou arrimée** afin de prévenir un **déplacement, un glissement ou un basculement** en utilisant :

- des structures de capacité adéquate (parois, plancher et points d'ancrage);
- des dispositifs de blocage, des matériaux ou des sacs de fardage;
- des renforts ou des barres d'étayage;
- des appareils d'arrimage;
- des tapis de friction;
- une combinaison de ces moyens.

Exigences générales



Les critères généraux de performance

- Lorsqu'un véhicule augmente de vitesse (accélération), à cause des forces d'inertie, la cargaison qu'il transporte résiste au déplacement et tend à se déplacer vers l'arrière.
- À l'inverse, lorsque le véhicule diminue de vitesse (décélération ou freinage), la cargaison garde sa vitesse à cause des forces d'inertie et tend à se déplacer vers l'avant.
- À cause de la force centrifuge, lors de changements de direction (virage, changement de voie, évitement d'obstacles, etc.), la cargaison tend à se déplacer vers l'extérieur du virage.
- En plus de subir ces déplacements, la cargaison peut aussi se déplacer vers l'avant et les côtés lorsque le véhicule circule sur une route ayant une pente ou dont la chaussée est inclinée vers la gauche ou vers la droite.

Les critères de rendement

Le système d'arrimage doit contrer les forces engendrées, entre autres, par :

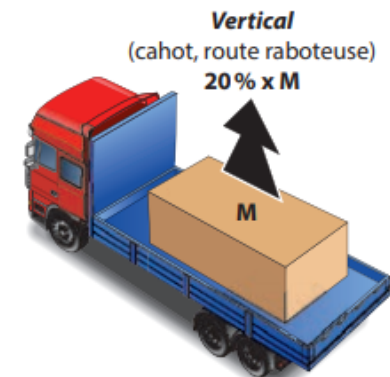
- les manœuvres du conducteur dans des conditions normales et d'urgence;
- l'accélération et le freinage du véhicule, y compris le freinage d'urgence;
- la géométrie de la route (rayon de la courbe, angle de dévers);
- l'état de la chaussée;
- le vent.

Le système d'arrimage doit empêcher la cargaison de se déplacer lorsqu'on lui applique une force équivalant à :

- 50 % de sa masse vers les côtés;
- 80 % de sa masse vers l'avant;
- 20 % de sa masse vers le haut, si la cargaison n'est pas entièrement confinée.



M correspond à la masse des articles de la cargaison.



Les contraintes exercées sur chacun des composants du système d'arrimage par les forces citées précédemment ne doivent pas dépasser leur limite de charge nominale (LCN).

L'inspection de la cargaison

Le conducteur d'un véhicule transportant une cargaison doit vérifier la cargaison transportée ainsi que le système d'arrimage, et apporter les réglages appropriés :

- avant le départ; et
- à 80 km ou moins du lieu de chargement.

Les mêmes exigences s'appliquent périodiquement, y compris l'ajout d'autres dispositifs d'arrimage, selon la première des occasions suivantes :

- lors d'un changement de situation de prestation de travail;
- lorsque le véhicule a circulé pendant 3 heures; ou
- lorsque le véhicule a parcouru 240 km.

Ces exigences d'inspection ne s'appliquent pas si :

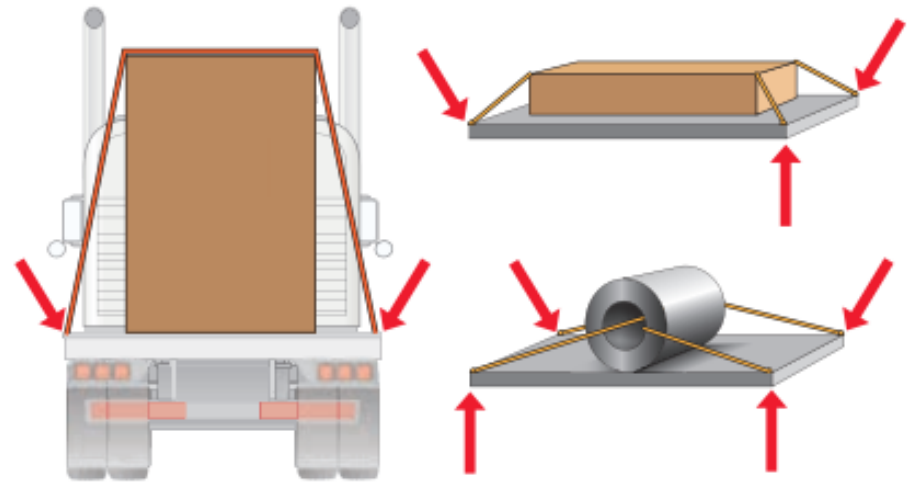
- la cargaison est scellée dans un véhicule et que le conducteur a reçu les instructions de ne pas ouvrir le véhicule afin de procéder à son inspection
- OU
- le véhicule est chargé de façon telle que la cargaison ou des parties de celle-ci sont inaccessibles.

Avant de quitter un chemin privé pour emprunter un chemin public, le conducteur d'un véhicule transportant des grumes doit inspecter le véhicule, le chargement et le système d'arrimage et apporter les réglages nécessaires, y compris ajouter des dispositifs supplémentaires.

Le système approprié

Le système d'arrimage utilisé pour confiner, immobiliser ou retenir une cargaison doit :

- être approprié aux dimensions, à la forme, à la résistance et aux caractéristiques de la cargaison;
- être conçu et fabriqué aux fins auxquelles il est utilisé;
- être utilisé et entretenu en conformité avec les spécifications du fabricant.



Les méthodes équivalentes d'arrimage

Le RNA prévoit qu'un exploitant peut utiliser un système d'arrimage qui ne respecte pas les exigences de la norme 10 (divisions 3, 4 et 5 de la partie 1 et de la partie 2) du Code canadien de sécurité sur l'arrimage des cargaisons dans la mesure où l'exploitant peut établir que le système d'arrimage utilisé satisfait aux conditions prévues à l'article 3 du RNA.

De plus, dans l'éventualité où vous utilisez un système qui aurait été modifié, vous devez le faire certifier par un ingénieur et avoir la preuve de certification dans le camion en tout temps.

The background of the slide features a stylized illustration of a worker in a white t-shirt, blue pants, and a grey hard hat. The worker is standing on the right side of a truck, holding a metal rod that is part of a ratchet strap system used to secure a load. Several blue straps are visible, extending upwards from the truck's bed. The truck itself is shown in a light grey, semi-transparent style, with its front cab and multiple wheels visible. The overall scene is set against a light yellow and orange gradient background, suggesting an outdoor or industrial setting.

Section 2

Exigences générales pour cargaisons non spécifiques

Section 2

EXIGENCES GÉNÉRALES POUR CARGAISONS NON SPÉCIFIQUES

Cette section s'applique à tous les types de cargaisons, à l'exception des matières en vrac transportées dans des véhicules à parois, telles des bennes basculantes et des citernes, spécifiquement fabriqués pour le transport d'une telle cargaison (Norme No 10, art. 8).

Les règles générales énoncées à la section 2 de ce guide concernent les moyens d'immobilisation, les appareils d'arrimage et leurs limites de charge ainsi que les méthodes de blocage. Elles sont applicables à la majorité des types de cargaisons transportés.



Il est à noter que les semi-remorques avec des parois souples, aussi appelées « semi-remorques à rideaux », ne peuvent pas être considérées comme des véhicules à parois. Les dispositions générales s'appliquent comme s'il s'agissait de semi-remorques à plate-forme.

Résistance minimale

Résistance minimale du système d'arrimage (Norme N° 10, art. 10 et 11)

La somme des limites de charge nominale (LCN) de tous les appareils d'arrimage, utilisés pour arrimer un article ou un groupe d'articles sur un véhicule, correspond à la LCN totale.

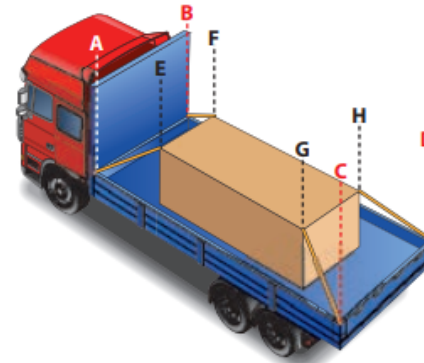
La LCN totale de tous les appareils d'arrimage doit être au moins 50 % de la masse du chargement.

Résistance minimale

Aux fins de calcul de la LCN totale, on doit additionner ensemble :

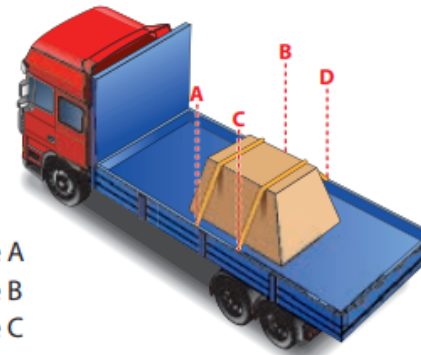
- 50 % de la LCN de chaque appareil d'arrimage pour chaque segment de cet appareil qui est attaché à un point d'ancrage du véhicule;

50% de A
+ 50% de B
+ 50% de C
+ 50% de D
+ 50% de E
+ 50% de F
+ 50% de G
+ 50% de H
= Limite de charge nominale totale



- 50 % de la LCN de chaque appareil d'arrimage pour chaque segment de cet appareil qui est attaché à l'article ou au groupe d'articles.

50% de A
+ 50% de B
+ 50% de C
+ 50% de D
= Limite de charge nominale totale

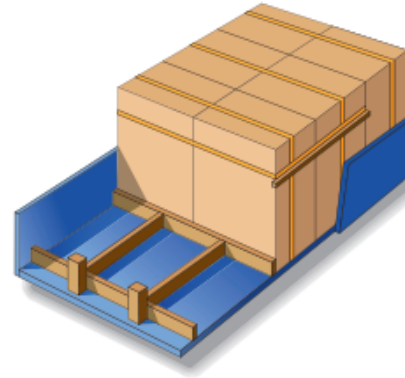




Système de blocage de la cargaison contre le déplacement vers l'avant

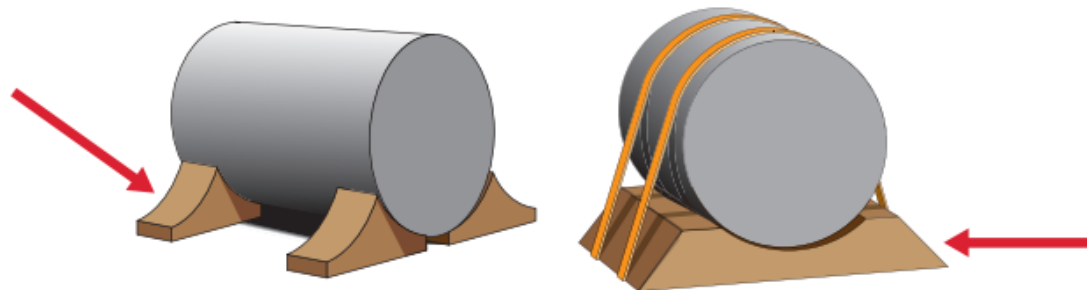
(Norme N° 10, art. 14)

La LCN totale des composants d'un système de blocage utilisé comme unique moyen d'empêcher un article de cargaison de se déplacer vers l'avant, y compris les appareils d'arrimage employés dans ce contexte, ne doit pas être inférieure à 50 % de la masse de l'article bloqué.



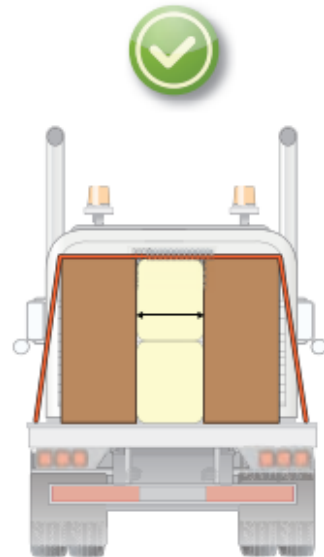
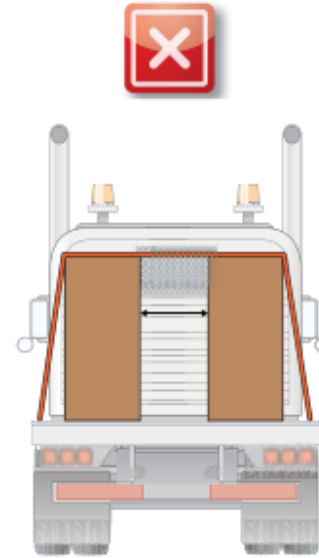
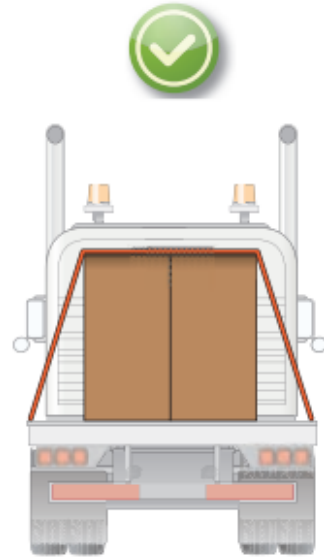
Immobilisation des articles qui risquent de rouler (Norme N° 10, art. 18)

Dans le cas où un article de cargaison risque de rouler pendant son transport, des cales, des coins, des berceaux ou un autre dispositif d'arrimage doivent être utilisés.



Les articles de cargaison placés côte à côte (sur un véhicule ou à l'intérieur de celui-ci) et arrimés au moyen d'appareils d'arrimage passant par-dessus **deux (2) articles ou plus** doivent être :

- placés de manière à être en contact direct les uns avec les autres
- OU
- disposés de façon à éviter qu'ils se déplacent les uns vers les autres au moyen de système de blocage ou de matériel de remplissage.



Disposition des articles

Appareils d'arrimage

Mise sous tension des appareils d'arrimage (Norme N° 10, art. 19)

Un appareil d'arrimage doit :

- être conçu, construit et entretenu de façon à ce que le conducteur du véhicule puisse le mettre sous tension;
- être utilisé de façon telle qu'il ne puisse glisser, se desserrer, se défaire, s'ouvrir ou se détacher lorsque le véhicule circule sur un chemin public.

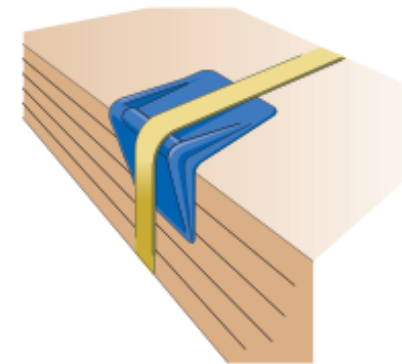


Le conducteur a la responsabilité de veiller à ce que les appareils d'arrimage soient sous tension lorsque le véhicule circule sur un chemin public.

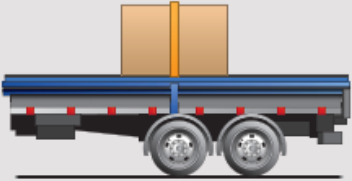


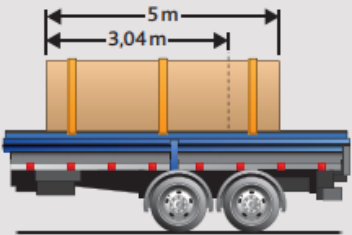
Coins de protection (Norme N° 10, art. 20)

Un coin de protection doit :

- être placé au point de contact d'un article de cargaison et d'un appareil d'arrimage lorsqu'il y a un risque de coupure ou d'abrasion de cet appareil;
- pouvoir résister à l'abrasion, aux coupures et à l'écrasement;
- être installé de façon à ce que cet appareil puisse glisser librement lorsque celui-ci est tendu ou desserré.



CARGAISON NON BLOQUÉE OU NON IMMOBILISÉE VERS L'AVANT

Masse de l'article	Longueur (L) de l'article	Nombre minimal d'appareils d'arrimage
≤ 500 kg	L ≤ 1,52 m	1 appareil 
> 500 kg	L ≤ 1,52 m	2 appareils 
peu importe	L > 1,52 m L ≤ 3,04 m	2 appareils 
peu importe	L > 3,04 m	3 appareils et plus  <ul style="list-style-type: none"> • Deux (2) appareils pour les 3,04 premiers mètres de longueur. • Un (1) appareil supplémentaire pour chaque multiple de 3,04 m ou fraction de cette mesure.

Nombre d'appareils d'arrimage

Les tableaux suivants illustrent le nombre minimal d'appareils d'arrimage requis en fonction de la masse et de la longueur de l'article de la cargaison à arrimer.



Afin d'assurer l'efficacité des appareils d'arrimage, ceux-ci doivent être répartis uniformément sur la longueur de l'article à arrimer.

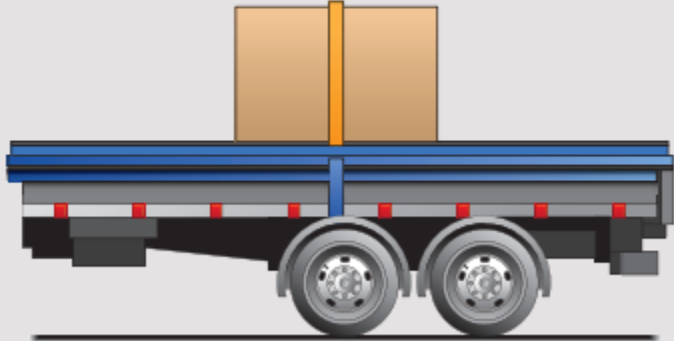
Nombre d'appareils d'arrimage



Afin d'assurer l'efficacité des appareils d'arrimage, ceux-ci doivent être répartis uniformément sur la longueur de l'article à arrimer.

CARGAISON NON BLOQUÉE OU NON IMMOBILISÉE VERS L'AVANT

Masse de l'article	Longueur (L) de l'article	Nombre minimal d'appareils d'arrimage
$\leq 500 \text{ kg}$	$L \leq 1,52 \text{ m}$	1 appareil



1,52m = 4,99 pieds

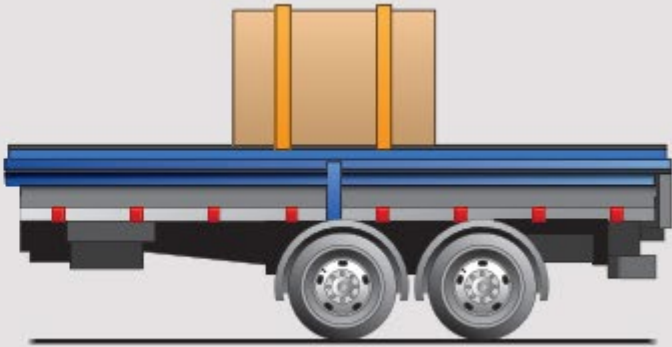
Nombre d'appareils d'arrimage



Afin d'assurer l'efficacité des appareils d'arrimage, ceux-ci doivent être répartis uniformément sur la longueur de l'article à arrimer.

CARGAISON NON BLOQUÉE OU NON IMMOBILISÉE VERS L'AVANT

Masse de l'article	Longueur (L) de l'article	Nombre minimal d'appareils d'arrimage
> 500 kg	$L \leq 1,52 \text{ m}$	2 appareils




1,52m = 4,99 pieds

Nombre d'appareils d'arrimage



Afin d'assurer l'efficacité des appareils d'arrimage, ceux-ci doivent être répartis uniformément sur la longueur de l'article à arrimer.

CARGAISON NON BLOQUÉE OU NON IMMOBILISÉE VERS L'AVANT

Masse de l'article	Longueur (L) de l'article	Nombre minimal d'appareils d'arrimage
peu importe	$L > 1,52 \text{ m}$ $L \leq 3,04 \text{ m}$	2 appareils 

1,52m = 4,99 pieds

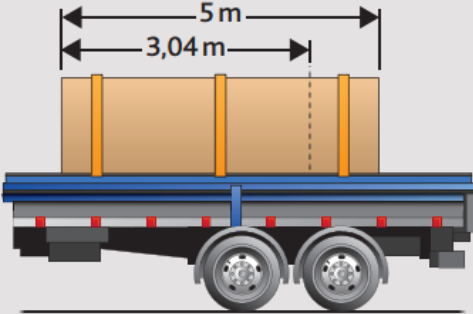
3,04m = 9,97 pieds

Nombre d'appareils d'arrimage



Afin d'assurer l'efficacité des appareils d'arrimage, ceux-ci doivent être répartis uniformément sur la longueur de l'article à arrimer.

CARGAISON NON BLOQUÉE OU NON IMMOBILISÉE VERS L'AVANT

Masse de l'article	Longueur (L) de l'article	Nombre minimal d'appareils d'arrimage
peu importe	$L > 3,04\text{ m}$	3 appareils et plus  <ul style="list-style-type: none">• Deux (2) appareils pour les 3,04 premiers mètres de longueur.• Un (1) appareil supplémentaire pour chaque multiple de 3,04 m ou fraction de cette mesure.

3,04m = 9,97
pieds

**10 pieds = 3
arrimages**

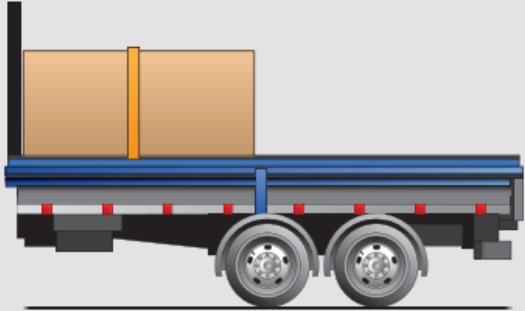
Nombre d'appareils d'arrimage



Afin d'assurer l'efficacité des appareils d'arrimage, ceux-ci doivent être répartis uniformément sur la longueur de l'article à arrimer.

CARGAISON BLOQUÉE OU IMMOBILISÉE VERS L'AVANT

Une cargaison est considérée comme bloquée ou immobilisée si une structure d'extrémité avant, une cloison, un autre article de cargaison immobilisé ou un autre dispositif l'empêchant de se déplacer vers l'avant sont présents.

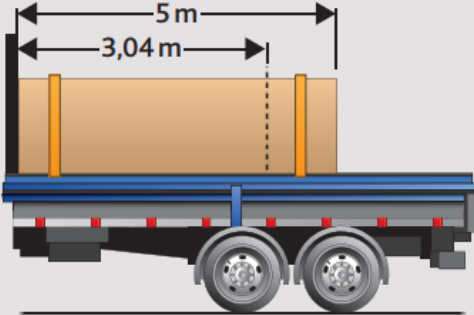
Masse de l'article	Longueur (L) de l'article	Nombre minimal d'appareils d'arrimage
peu importe	$L \leq 3,04 \text{ m}$	1 appareil 

3,04m = 9,97
pieds

Nombre d'appareils d'arrimage

CARGAISON BLOQUÉE OU IMMOBILISÉE VERS L'AVANT

Une cargaison est considérée comme bloquée ou immobilisée si une structure d'extrémité avant, une cloison, un autre article de cargaison immobilisé ou un autre dispositif l'empêchant de se déplacer vers l'avant sont présents.

Masse de l'article	Longueur (L) de l'article	Nombre minimal d'appareils d'arrimage
peu importe	$L > 3,04 \text{ m}$	2 appareils et plus  <ul style="list-style-type: none">• Un (1) appareil pour les 3,04 premiers mètres de longueur.• Un (1) appareil supplémentaire pour chaque multiple de 3,04 m ou fraction de cette mesure.

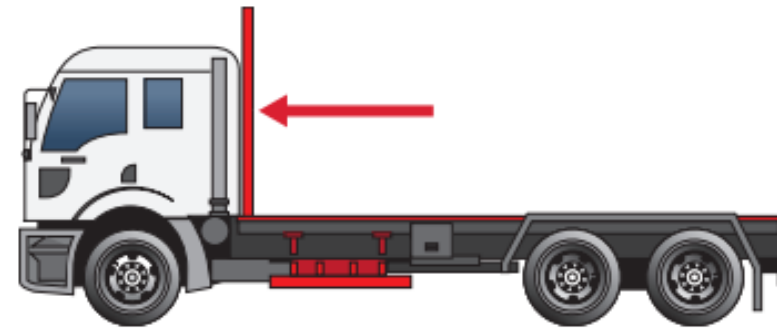
3,04m = 9,97
pieds

2.2 Structure d'extrémité avant

Hauteur et largeur de la structure (Norme N° 10, art. 24)

La hauteur de la structure d'extrémité avant d'un véhicule ne doit pas être inférieure à la moins grande des deux mesures suivantes :

- une hauteur suffisante pour empêcher la cargaison de se déplacer vers l'avant
OU
- 122 cm au-dessus de la plate-forme.



La largeur de la structure d'extrémité avant d'un véhicule ne doit pas être inférieure à la moins grande des deux mesures suivantes :

- la largeur du véhicule
OU
- une largeur suffisante pour empêcher la cargaison de se déplacer vers l'avant.

The background of the slide features a stylized illustration of a worker in a white t-shirt, blue pants, and a grey hard hat. The worker is standing on the right side of a truck, holding a metal tool to adjust a blue ratchet strap that is securing a load on the truck's bed. The truck is shown in a light grey, semi-transparent style, with its front cab and multiple axles visible. The overall scene is set against a light yellow and orange gradient background.

Section 3

Exigences particulières pour cargaisons spécifiques

3.0 TYPE D'ARRIMAGE

Dans cette formation, nous aborderons certains types d'arrimages plus spécifiques et communs.

Voici les types d'arrimages couverts :

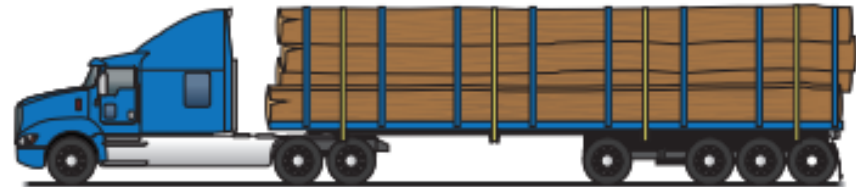
- 3.1 Les grumes
- 3.2 Le bois ouvré
- 3.3 Les bobines de métal
- 3.4 Les rouleaux de papier
- 3.5 Les tuyaux de béton
- 3.6 Conteneurs intermodaux
- 3.7 Cargaison de véhicules
- 3.8 Conteneurs de type « Roll-on » / « Roll-off »
- 3.9 Gros blocs de pierre
- 3.10 Cargaison de vrac

Pour tous les autres types de cargaisons qui ne sont pas inclus dans les normes particulières, tel que le transport de tourbe, l'arrimage de ces cargaisons doit s'effectuer conformément aux exigences générales énoncées dans la section 2 de cette formation.




3.1 Les grumes

Grumes

Troncs ou sections de tronc d'arbres abattus, ébranchés et étêtés (recouverts ou non d'écorce), poteaux de bois (électricité, téléphone, lampadaires) et billots de bois.

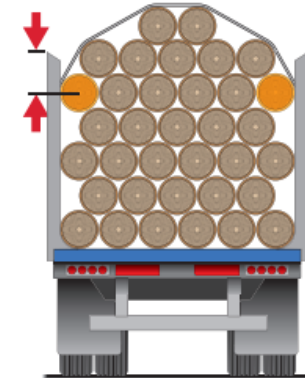


- **Courtes grumes:** grumes de 4,9 m ou moins de longueur.
- **Longues grumes:** grumes dont la longueur est supérieure à 4,9 m.

APPAREILS D'ARRIMAGE	DISPOSITION DES GRUMES (Courtes ou longues)
<p>Des appareils d'arrimage doivent être utilisés en combinaison avec les traverses-berceaux, les traverses, les poteaux ou les autres dispositifs pour retenir les grumes. (Norme N° 10, art. 31)</p>	<p>Les grumes extérieures de la rangée inférieure de grumes doivent être en contact avec une traverse-berceau, une traverse ou un poteau. (Norme N° 10, art. 30(2))</p> 
<p>Des appareils d'arrimage ou des dispositifs d'arrimage supplémentaires doivent être utilisés en nombre suffisant pour empêcher tout déplacement du chargement si :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les grumes peuvent glisser à cause d'une faible friction OU • une grume n'est pas maintenue en place par contact avec les autres grumes, les poteaux, les traverses-berceaux ou les traverses. <p>(Norme N° 10, art. 33)</p>	<p>Les grumes extérieures d'une pile doivent être retenues ou être en contact avec au moins deux (2) traverses-berceaux, traverses ou poteaux OU si une extrémité d'une grume extérieure n'est pas en contact avec une traverse-berceau, une traverse ou un poteau, elle doit être appuyée de façon stable contre les autres grumes et doit dépasser l'extrémité de la traverse-berceau, de la traverse ou du poteau de manière à ce qu'elle ne puisse sortir du chargement. (Norme N° 10, art. 30(3))</p>  

3.1 Les grumes

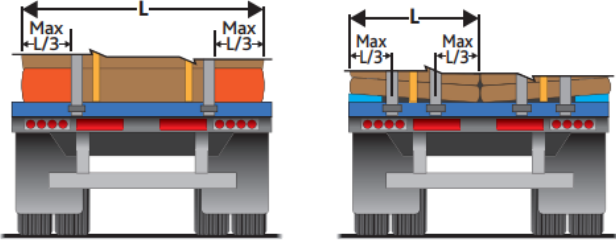
Le centre de la grume extérieure la plus élevée, de chaque côté ou à chaque extrémité du véhicule, ne doit pas dépasser le sommet des traverses-berceaux ou des poteaux.
(Norme N° 10, art. 30(4))



Les grumes supérieures, formant le sommet du chargement, doivent être disposées en arceau (demi-cercle).
(Norme N° 10, art. 30(5))

3.1 Les grumes

DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES POUR LES COURTES GRUMES (4,9m ou moins de longueur)

DISPOSITION ET NOMBRE DE PILES	EXIGENCES
<p>Latéralement Une ou plusieurs piles (Norme N° 10, art. 34)</p>	<p>L'extrémité d'une grume de la rangée inférieure ne doit pas dépasser de plus de 1/3 de sa longueur totale de la plus proche structure du support du véhicule.</p> 

Longitudinalement (Norme N° 10, art. 38)



Toute pile de courtes grumes doit être arrimée par **au moins deux (2) appareils d'arrimage**.

La somme des LCN des appareils d'arrimage servant à arrimer chaque pile de grumes doit être d'au moins 1/6 de la masse de la pile arrimée.

Longitudinalement Pile bloquée en avant et en arrière et grumes de moins de 3,04 m (Norme N° 10, art. 38)

Si une pile (dont les grumes mesurent moins de 3,04m) est **bloquée** à l'avant et à l'arrière par une structure d'extrémité du véhicule ou par une paroi de capacité suffisante pour retenir la cargaison ou par une autre pile:

- cette pile de grumes peut être arrimée par **un seul appareil d'arrimage situé à mi-chemin** entre les traverses-berceaux ou les poteaux.

La somme des LCN des appareils d'arrimage servant à arrimer chaque pile de grumes doit être d'au moins 1/6 de la masse de la pile arrimée.

3.2 Bois ouvré

Cette section s'applique aux produits suivants transportés sur un véhicule plate-forme :

- paquets de bois ouvré et de bois d'œuvre emballé;
- produits de construction unifiés, y compris les panneaux de contre-plaqué et de gypse ou autres matériaux de forme semblable.

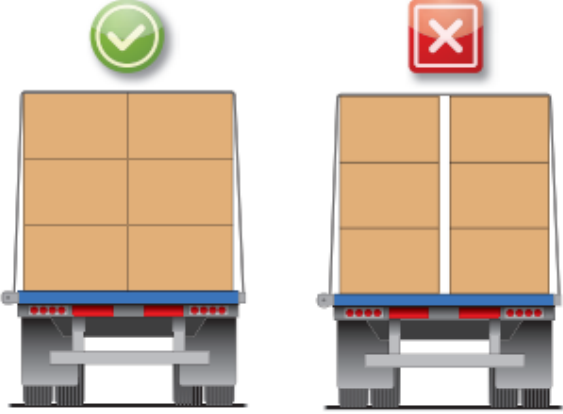

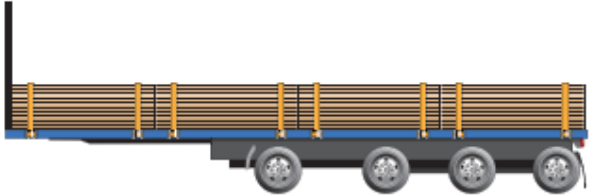


Le bois ouvré et les produits de construction semblables qui sont placés en paquets et qui sont transportés dans des camions ou des remorques fermés peuvent être arrimés conformément aux dispositions présentées dans la présente section ou selon celles de la section 2 « Exigences générales » du présent guide (Norme N° 10, partie 1).



Cette section ne s'applique pas aux produits de construction chargés sur des palettes ni au bois d'ingénierie, comme les poutres ou les sablières.



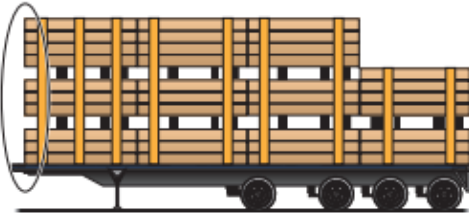

3.2 Bois ouvré

DISPOSITION DES PAQUETS	EXIGENCES D'ARRIMAGE	EXEMPLES Paquets d'une longueur de 3,66 m
Chargement côte à côte (Norme N° 10, art. 42)	Lorsque les paquets sont chargés côte à côte : <ul style="list-style-type: none">• ils doivent être en contact direct les uns avec les autres OU <ul style="list-style-type: none">• une méthode doit être utilisée pour les empêcher de se déplacer les uns vers les autres.	
Un seul étage (Norme N° 10, art. 19 et 21 à 23)	Les paquets doivent être arrimés : <ul style="list-style-type: none">• conformément aux exigences générales énoncées à la section 2 du présent guide ET <ul style="list-style-type: none">• en fonction du blocage des paquets.	<p>Non bloqués par un dispositif avant</p>  <p>Bloqués par un dispositif avant</p> 

3.2 Bois ouvré



MONTAGE

DISPOSITION DES PAQUETS	EXIGENCES D'ARRIMAGE	EXEMPLES Paquets d'une longueur de 3,66 m
<p>Deux (2) étages ou plus et paquets bloqués latéralement au moyen de poteaux (Norme N° 10, art. 44)</p>	<p>Les paquets doivent être arrimés:</p> <ul style="list-style-type: none"> • par des appareils d'arrimage passant par-dessus l'étage supérieur de paquets, conformément aux exigences générales énoncées à la section 2 du présent guide (Norme N° 10, art. 22). 	<p>Non bloqués par un dispositif avant</p>  <p>Bloqués par un dispositif avant</p> 
<p>Deux (2) étages ou plus et paquets immobilisés latéralement par des dispositifs de blocage ou des dispositifs à coefficient de friction élevé (Norme N° 10, art. 45)</p>	<p>Les paquets doivent être arrimés:</p> <ul style="list-style-type: none"> • par des appareils d'arrimage passant par-dessus l'étage supérieur de paquets, conformément aux exigences générales énoncées à la section 2 du présent guide (Norme N° 10, art. 22). 	<p>Non bloqués par un dispositif avant</p>  <p>Bloqués par un dispositif avant</p> 

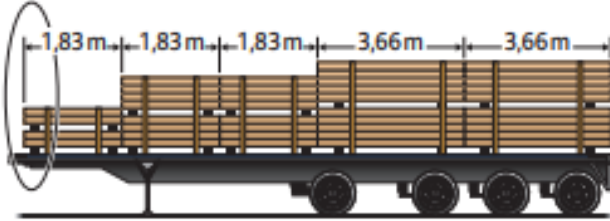
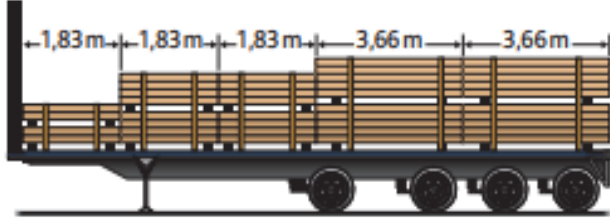
3.2 Bois ouvré

Exemples de dispositifs de blocage ou de dispositifs à coefficient de friction élevé:




- Tapis à friction ou à clous.
- Pièces de bois avec une surface de friction.
- Autre équipement spécialisé.


3.2 Bois ouvré

DISPOSITION DES PAQUETS	EXIGENCES D'ARRIMAGE	EXEMPLES Paquets d'une longueur de 3,66 m
<p>Deux (2) étages ou plus et les paquets sont placés directement par-dessus d'autres paquets ou sur des cales d'espacement de dimensions et d'orientation adéquates (Norme N° 10, art. 46)</p>	<p>Les paquets doivent être arrimés :</p> <ul style="list-style-type: none"> • par des appareils d'arrimage passant par-dessus l'étage supérieur de paquets, conformément aux exigences énoncées à la section 2 du présent guide (Norme N° 10, art. 22) AVEC • au moins deux (2) appareils d'arrimage disposés par-dessus tout paquet mesurant plus de 1,52 m de longueur. 	<p>Non bloqués par un dispositif avant</p>  <p>Bloqués par un dispositif avant</p> 

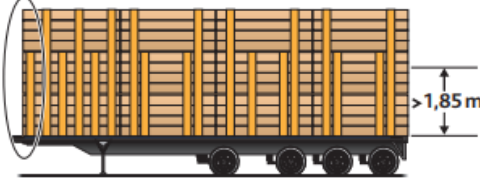
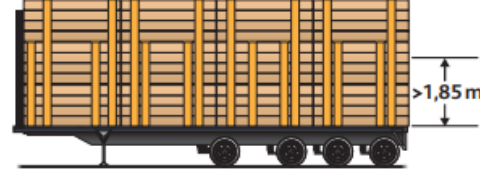
Exigences pour les cales d'espacement :

- La longueur des cales doit permettre de supporter toutes les pièces de la partie inférieure du paquet.
- La largeur des cales doit être égale ou supérieure à sa hauteur.
- Les cales doivent assurer une bonne friction entre les étages.





3.2 Bois ouvré

DISPOSITION DES PAQUETS	EXIGENCES D'ARRIMAGE	EXEMPLES Paquets d'une longueur de 3,66 m
<p>Trois (3) étages ou plus et les paquets sont placés directement par-dessus d'autres paquets ou sur des cales d'espacement de dimensions et d'orientation adéquates (Norme N° 10, art. 46)</p>	<p>Les paquets doivent être arrimés:</p> <ul style="list-style-type: none">• par des appareils d'arrimage passant par-dessus l'étage supérieur de paquets, conformément aux exigences énoncées à la section 2 du présent guide (Norme N° 10, art. 22) ET• par des appareils d'arrimage passant par-dessus l'étage intermédiaire de paquets, conformément aux exigences énoncées à la section 2 du présent guide (Norme N° 10, art. 22), pour chaque empilement de paquets d'une hauteur de plus de 1,85 m. <div data-bbox="945 1108 1814 1336" style="border: 1px solid black; background-color: #fff9c4; padding: 10px;"><p>Exigences pour les cales d'espacement:</p><ul style="list-style-type: none">• La longueur des cales doit permettre de supporter toutes les pièces de la partie inférieure du paquet.• La largeur des cales doit être égale ou supérieure à sa hauteur.• Les cales doivent assurer une bonne friction entre les étages.</div>	<p>Non bloqués par un dispositif avant</p>  <p>Bloqués par un dispositif avant</p> 

3.2 Bois ouvré | Aide-mémoire


CAS 1 PAQUETS BLOQUÉS

(par une structure d'extrémité avant ou par une autre pile)

Description des paquets	Nombre d'étages et hauteur (H) totale de la pile de paquets	Nombre d'appareils par paquet pour étage supérieur	Nombre d'appareils par paquet pour étages du milieu
L ≤ 1,52 m	2 étages, peu importe la hauteur OU 3 étages ou plus et H ≤ 1,85 m	1	Non requis
	3 étages ou plus et H > 1,85 m	1	1
L > 1,52 m ET L ≤ 3,04 m	2 étages, peu importe la hauteur OU 3 étages ou plus et H ≤ 1,85 m	2	Non requis
	3 étages ou plus et H > 1,85 m	2	1
L > 3,04 m	2 étages, peu importe la hauteur OU 3 étages ou plus et H ≤ 1,85 m	1 pour les 3,04 premiers mètres de longueur ET 1 pour chaque fraction de 3,04 m	Non requis
	3 étages ou plus et H > 1,85 m	1 pour les 3,04 premiers mètres de longueur ET 1 pour chaque fraction de 3,04 m	1 pour les 3,04 premiers mètres de longueur ET 1 pour chaque fraction de 3,04 m

CAS 2 PAQUETS NON BLOQUÉS

Description des paquets	Nombre d'étages et hauteur (H) totale de la pile	Nombre d'appareils par paquet pour étage supérieur	Nombre d'appareils par paquet pour étages du milieu
≤ 1,52 m ET ≤ 500 kg	2 étages, peu importe la hauteur OU 3 étages ou plus et H ≤ 1,85 m	1	Non requis
	3 étages ou plus et H > 1,85 m	1	1
≤ 1,52 m ET > 500 kg	2 étages, peu importe la hauteur OU 3 étages ou plus et H ≤ 1,85 m	2	Non requis
	3 étages ou plus et H > 1,85 m	2	2
L > 1,52 m ET L ≤ 3,04 m	2 étages, peu importe la hauteur OU 3 étages ou plus et H ≤ 1,85 m	2	Non requis
	3 étages ou plus et H > 1,85 m	2	2
L > 3,04 m	2 étages, peu importe la hauteur OU 3 étages ou plus et H ≤ 1,85 m	2 pour les 3,04 premiers mètres de longueur ET 1 pour chaque fraction de 3,04 m	Non requis
	3 étages ou plus et H > 1,85 m	2 pour les 3,04 premiers mètres de longueur ET 1 pour chaque fraction de 3,04 m	2 pour les 3,04 premiers mètres de longueur ET 1 pour chaque fraction de 3,04 m

 Des appareils d'arrimage supplémentaires pourraient être requis afin de s'assurer que la limite de charge nominale totale soit d'au moins 50 % de la masse totale de la cargaison arrimée (Norme N° 10, art. 10).

Pages 32 et 33 du guide sur les normes d'arrimage

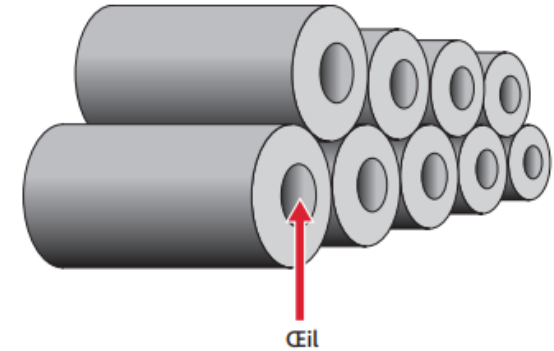
3.3 Bobines de métal

Bobines de métal

Métal en feuille enroulé sur lui-même et qui forme un rouleau. La partie vide au centre du rouleau est appelée « œil du rouleau ».



Les bobines de fils d'acier, de câbles ou tout autre type d'acier enroulés autour d'une bobine qui sert de support ne sont pas considérées comme bobines de métal aux fins de ce règlement.



Cette section s'applique au transport d'une ou de plusieurs bobines de métal dont la masse, seules ou groupées, est égale ou supérieure à 2 268 kg et qui sont transportées :

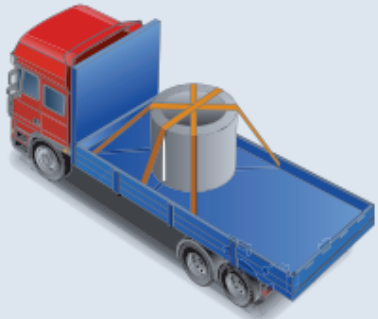

- sur un véhicule à plate-forme;
- dans un véhicule à parois;
- dans des conteneurs intermodaux.



Les bobines de métal qui ont une masse inférieure à 2 268 kg peuvent être arri-mées, conformément aux dispositions énoncées à la présente section ou à celles présentées dans la section 2 « Exigences générales » du présent guide.

BOBINES TRANSPORTÉES PAR UN VÉHICULE PLATE-FORME OU UN CONTENEUR INTERMODAL

BOBINES DONT L'ŒIL EST ORIENTÉ VERTICALEMENT

NOMBRE DE BOBINES/ DISPOSITION	APPAREILS D'ARRIMAGE REQUIS	IMMOBILISATION DES BOBINES
<p>Une seule bobine ou plusieurs bobines non groupées en rangée (Norme N° 10, art. 49)</p> 	<p>Chaque bobine doit être arrimée par au moins trois (3) appareils d'arrimage qui doivent passer par-dessus l'œil de la bobine dont :</p> <ul style="list-style-type: none">• un (1) est disposé en diagonale depuis le côté gauche du véhicule pour rejoindre le côté droit du véhicule;• un (1) est disposé en diagonale depuis le côté droit du véhicule pour rejoindre le côté gauche;• au moins un (1) est disposé transversalement.	<p>Des dispositifs de blocage, des renforts ou des tapis à coefficient élevé de friction doivent être utilisés afin de contrer tout déplacement de la ou des bobines vers l'avant.</p> <div data-bbox="1105 858 1429 1290"><p>Les appareils d'arrimage doivent être disposés de manière à empêcher la ou les bobines de basculer en direction avant, arrière ou latérale.</p></div>

3.3 Bobines de métal

3.3 Bobines de métal

BOBINES DONT L'ŒIL EST ORIENTÉ LATÉRALEMENT

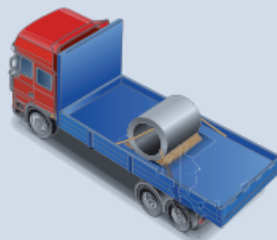


Il est interdit de faire croiser diagonalement les appareils d'arrimage à travers l'œil d'une bobine transportée latéralement.



NOMBRE DE BOBINES/ DISPOSITION

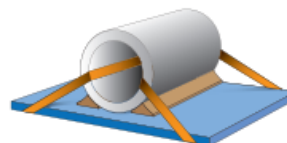
Une seule ou plusieurs bobines (Norme N° 10, art. 50)



APPAREILS D'ARRIMAGE REQUIS

Chaque bobine doit être arrimée par :

- **au moins deux (2) appareils d'arrimage** traversant l'œil de la bobine afin de contrer son déplacement vers l'avant et vers l'arrière.



Les appareils d'arrimage doivent, si possible, faire un angle de 45° avec la plate-forme, vue de côté.

Si les bobines se touchent longitudinalement et que des systèmes d'arrimage en empêchent le déplacement :

- Seules les bobines ou rangées situées complètement en avant et en arrière doivent être arrimées conformément au paragraphe 50(2) de la norme 10, comme expliqué dans la partie supérieure de la section de droite.
- On peut utiliser un seul appareil d'arrimage empêchant le déplacement vers l'avant pour toutes les bobines, à l'exception de celle située complètement à l'arrière, qui ne doit pas pouvoir se déplacer vers l'arrière.

IMMOBILISATION DES BOBINES

Chaque bobine doit être immobilisée avec des pièces de bois, des cales, des coins, un berceau ou tout autre dispositif qui permet (Norme N° 10, art. 50 (2)) :

- d'empêcher la bobine de rouler;
- de soulever la bobine au-dessus de la surface de la plate-forme;
- d'éviter que le dispositif se relâche pendant le transport.

Les dispositifs utilisés doivent être maintenus en place par des supports de bobine ou des dispositifs semblables pour empêcher le dispositif de blocage de se relâcher.

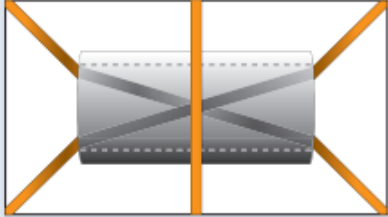


Il est interdit d'utiliser des dispositifs de blocage cloués, des taquets cloués ou des berceaux cloués comme seule méthode d'assujettissement des pièces de bois, des cales ou des coins pour empêcher les bobines de rouler (Norme N° 10, art. 56).

3.3 Bobines de métal

BOBINES DONT L'OEIL EST ORIENTÉ LONGITUDINALEMENT

Option 1

NOMBRE DE BOBINES/ DISPOSITION	APPAREILS D'ARRIMAGE REQUIS
<p>Une seule ou plusieurs bobines (Norme N° 10, art. 52)</p> <p><u>1^{re} OPTION</u></p> 	<p>Chaque bobine doit être arrimée par :</p> <ul style="list-style-type: none">• au moins trois (3) appareils d'arrimage, dont :<ul style="list-style-type: none">– un (1) est disposé en diagonale depuis le côté gauche du véhicule pour rejoindre le côté droit de celui-ci en passant par l'œil;– un (1) est disposé en diagonale depuis le côté droit du véhicule pour rejoindre le côté gauche de celui-ci en passant par l'œil;– au moins un (1) est disposé par-dessus la bobine <p>ET</p> <ul style="list-style-type: none">• un dispositif de blocage ou des tapis à coefficient élevé de friction afin d'empêcher la bobine de se déplacer longitudinalement.

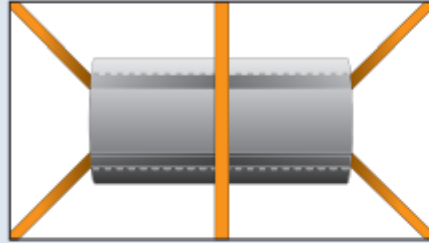
3.3 Bobines de métal

BOBINES DONT L'OEIL EST ORIENTÉ LONGITUDINALEMENT

Option 2

Une seule ou plusieurs bobines
(Norme N° 10, art. 53)

2^e OPTION



Chaque bobine doit être arrimée par :

- **au moins trois (3) appareils** d'arrimage, dont :
 - **un (1)** qui traverse directement l'œil de la bobine en demeurant du côté gauche du véhicule
ET
 - **un (1)** qui traverse directement l'œil de la bobine en demeurant du côté droit du véhicule
ET
 - **au moins un (1)** est disposé par-dessus le sommet de la bobine
ET
- un dispositif de blocage ou des tapis à coefficient élevé de friction afin d'empêcher la bobine de se déplacer longitudinalement.

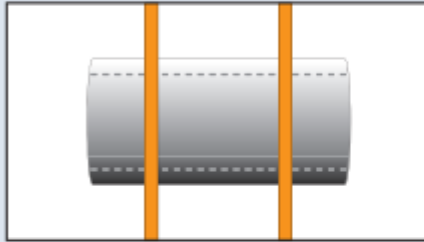
3.3 Bobines de métal

BOBINES DONT L'OEIL EST ORIENTÉ LONGITUDINALEMENT

Option 3

Une seule ou plusieurs bobines
(Norme N° 10, art. 54)

3^e OPTION



Chaque bobine doit être arrimée par :

- **au moins deux (2) appareils** d'arrimage, dont :
 - **au moins un (1)** est disposé au-dessus de la bobine, près de l'extrémité avant de la bobine;
 - **au moins un (1)** est disposé au-dessus de la bobine, près de l'extrémité arrière de la bobine

ET

- un dispositif de blocage ou des tapis à coefficient élevé de friction afin d'empêcher la bobine de se déplacer longitudinalement.

3.4 Rouleaux de papier

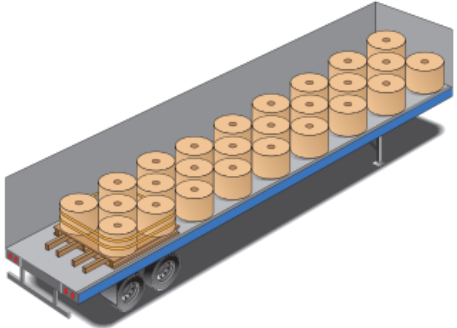
Cette section s'applique au transport de rouleaux de papier qui, seuls ou groupés, ont une masse égale ou supérieure à 2 268 kg.



Une cargaison d'un ou de plusieurs rouleaux de papier unifiés sur une palette dont la masse totale est inférieure à 2 268 kg peut également être arrimée en conformité avec les dispositions énoncées dans la présente section.

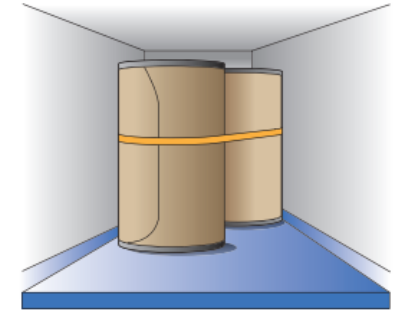
DISPOSITIONS GÉNÉRALES S'APPLIQUANT À TOUTES LES CARGAISONS DE ROULEAUX DE PAPIER	
DISPOSITIFS	EXIGENCES
Tapis à coefficient élevé de friction (Norme N° 10, art. 60)	Le tapis à coefficient élevé de friction doit dépasser sous le rouleau dans la direction où l'arrimage est requis lorsqu'il est utilisé comme principale méthode d'arrimage.
Cales, coins et dispositifs de blocage (Norme N° 10, art. 61)	Les cales, les coins et les dispositifs de blocage ne doivent pas pouvoir se relâcher pendant le transport.
Cerclage (Norme N° 10, art. 62)	Lorsque les rouleaux sont cerclés ensemble : <ul style="list-style-type: none">• ils doivent s'appuyer étroitement les uns contre les autres pour former un groupe stable;• les appareils de cerclage doivent être :<ul style="list-style-type: none">– fermement tendus et le demeurer;– assujettis de manière à ce qu'ils ne puissent se détacher des rouleaux ou tomber sur la plate-forme.

3.4 Rouleaux de papier

ROULEAUX DONT L'ŒIL EST ORIENTÉ VERTICALEMENT	
TYPE DE CARGAISON	EXIGENCES
Cargaison de rouleaux disposés sur un seul étage dans un véhicule à parois (Norme N° 10, art. 63)	<p>Les rouleaux doivent être appuyés :</p> <ul style="list-style-type: none">• contre les parois ou la structure du véhicule ou contre d'autres rouleaux de papier ou articles de cargaison. <p>Les rouleaux peuvent être cerclés ensemble.</p>  <p>Si la quantité de rouleaux ne permet pas d'atteindre les parois du véhicule, des dispositifs de blocage, des renforts, un matériau de remplissage, des appareils d'arrimage ou des tapis à coefficient élevé de friction doivent être utilisés pour empêcher les déplacements latéraux des rouleaux.</p>

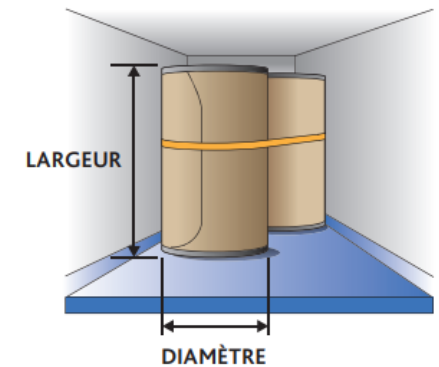
Pour empêcher le **déplacement** et le **basculement vers l'arrière**, il est requis :

- d'utiliser des dispositifs de blocage, des renforts, des appareils d'arrimage, des tapis de coefficient élevé de friction
- OU
- de cercler le dernier rouleau avec d'autres rouleaux.



Si la structure du véhicule ou d'autres articles de cargaison n'empêchent pas un rouleau de **basculer** ou de **tomber latéralement** ou vers l'arrière et que la **largeur du rouleau est supérieure au double de son diamètre** :

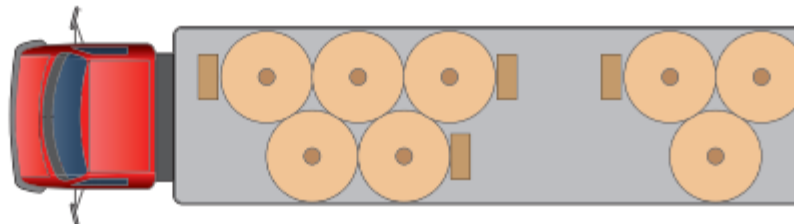
- le rouleau doit être cerclé avec d'autres rouleaux ou des renforts ou des appareils d'arrimage doivent être utilisés.




3.4 Rouleaux de papier

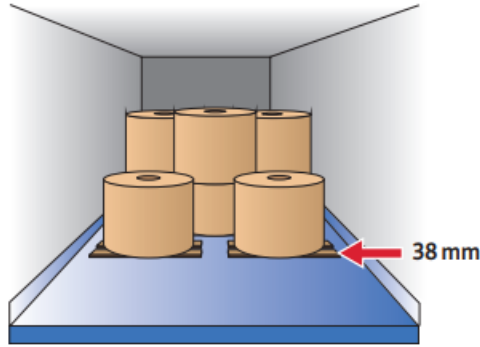
Cargaison divisée de rouleaux disposés sur un étage dans un véhicule à parois (Norme N° 10 art. 64)

Lorsque la structure du véhicule ou d'autres articles de cargaison ne permettent pas de contrer le déplacement vers l'avant d'un rouleau, on doit l'empêcher de se déplacer vers l'avant :




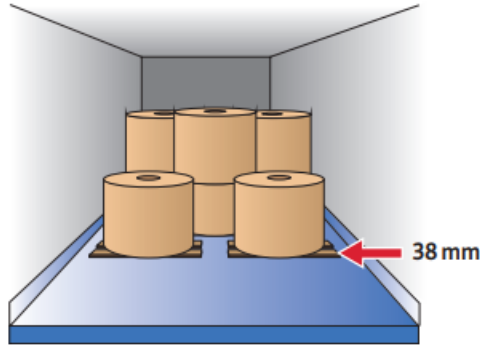
- en comblant les espaces vides;
- en utilisant des dispositifs de blocage, des renforts, des appareils d'arrimage, des tapis à coefficient élevé de friction
OU
- en combinant ces moyens.

TYPE DE CARGAISON	EXIGENCES
<p>Cargaison de rouleaux empilés sur deux (2) étages et plus (Norme N° 10, art. 65)</p>	<p>Étage inférieur</p> <ul style="list-style-type: none"> • On doit empêcher les rouleaux de se déplacer en respectant les exigences prescrites pour une cargaison de rouleaux d'un seul étage dont l'œil est orienté verticalement. • L'étage inférieur doit se prolonger jusqu'à l'avant du véhicule avant que les rouleaux soient empilés. <p>Deuxième étage et étages subséquents</p> <ul style="list-style-type: none"> • On doit empêcher les rouleaux de se déplacer en respectant les exigences prescrites pour une cargaison de rouleaux disposés sur un étage et dont l'œil est orienté verticalement OU • en utilisant un rouleau de blocage de l'étage inférieur. <div data-bbox="428 1071 1465 1268" style="border: 1px solid orange; padding: 10px; margin-top: 10px;"> <p> Le rouleau de blocage doit être plus haut que les autres rouleaux d'au moins 38 mm ou surélevé d'au moins 38 mm par rapport aux autres rouleaux par l'utilisation d'un matériau de fardage ou une autre méthode.</p> </div>



3.4 Rouleaux de papier

TYPE DE CARGAISON	EXIGENCES
<p>Cargaison de rouleaux empilés sur deux (2) étages et plus (Norme N° 10, art. 65)</p>	<p>Étage inférieur</p> <ul style="list-style-type: none"> • On doit empêcher les rouleaux de se déplacer en respectant les exigences prescrites pour une cargaison de rouleaux d'un seul étage dont l'œil est orienté verticalement. • L'étage inférieur doit se prolonger jusqu'à l'avant du véhicule avant que les rouleaux soient empilés. <p>Deuxième étage et étages subséquents</p> <ul style="list-style-type: none"> • On doit empêcher les rouleaux de se déplacer en respectant les exigences prescrites pour une cargaison de rouleaux disposés sur un étage et dont l'œil est orienté verticalement OU • en utilisant un rouleau de blocage de l'étage inférieur. <div data-bbox="428 1071 1465 1268" style="border: 1px solid orange; padding: 10px; margin-top: 10px;"> <p> Le rouleau de blocage doit être plus haut que les autres rouleaux d'au moins 38 mm ou surélevé d'au moins 38 mm par rapport aux autres rouleaux par l'utilisation d'un matériau de fardage ou une autre méthode.</p> </div>



3.4 Rouleaux de papier

3.5 Tuyaux de béton

Cette section s'applique au transport de tuyaux de béton disposés transversalement sur un véhicule à plate-forme.



La présente section ne s'applique pas aux tuyaux de béton unifiés qui n'ont pas tendance à rouler ou à ceux qui sont disposés dans un véhicule à parois.



Les exigences de l'article 22 de la Norme N° 10, qui sont présentées à la section 2 du présent guide, ne s'appliquent pas au transport de tuyaux de béton visés par la présente section.

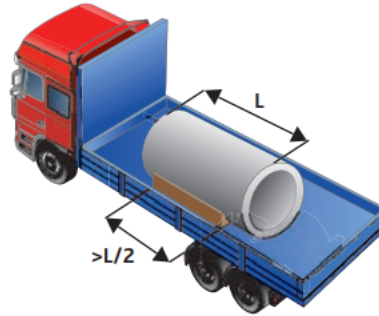
APPAREILS D'ARRIMAGE

Un appareil d'arrimage transversal, passant à travers un tuyau de béton d'un étage supérieur ou par-dessus des appareils d'arrimage disposés longitudinalement, est réputé arrimer tous les tuyaux de l'étage inférieur sur lesquels il exerce une pression. (Norme N° 10, art. 74 et 75)

DISPOSITIFS DE BLOCAGE

Des dispositifs de blocage tels que des cales de retenue ou des coins doivent être utilisés pour empêcher le déplacement des rouleaux.

Option 1: si un (1) seul dispositif de blocage est utilisé par côté, il doit se prolonger symétriquement sur au moins la moitié de la distance entre le centre et chaque extrémité du tuyau.

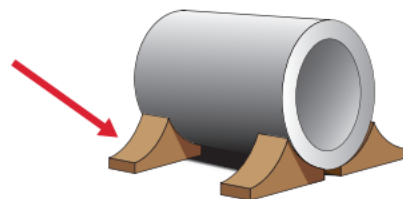


Option 2: si deux (2) dispositifs de blocage par côté sont utilisés, ils doivent être placés symétriquement près de chaque extrémité du tuyau.



Le dispositif de blocage doit s'appuyer fermement contre le tuyau et être arrimé de manière à rester sous le tuyau.

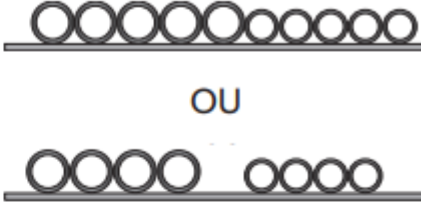
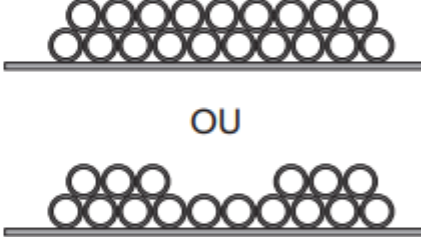

Les pièces de bois utilisées comme dispositifs de blocage doivent mesurer au moins 8,9cm sur 14 cm.



3.5 Tuyaux de béton

3.5 Tuyaux de béton

Tuyaux diamètre différent

ÉTAGE	EXIGENCES
Norme N° 10, art. 76	<p>Les tuyaux doivent être disposés de façon à ce que :</p> <ul style="list-style-type: none">• les diamètres semblables soient regroupés ensemble;• chaque groupe soit arrimé séparément.  <p>OU</p>
ÉTAGEMENT DE LA CARGAISON	
Norme N° 10, art. 77	<p>Étage inférieur</p> <p>Les tuyaux doivent être disposés de façon à couvrir toute la longueur du véhicule ou à former un étage partiel constitué d'un ou de deux groupes de tuyaux.</p>  <p>OU</p> <p>Étage supérieur</p> <p>Les tuyaux doivent être placés uniquement dans les puits formés par les tuyaux de l'étage inférieur.</p> <div style="border: 1px solid orange; padding: 5px; margin-top: 10px;"><p>Avant que soit formé un troisième étage ou des étages supérieurs, tous les puits de l'étage inférieur doivent être comblés. L'étage supérieur doit être complet ou partiel et constitué d'un ou de deux groupes de tuyaux.</p></div>

3.5 Tuyaux de béton

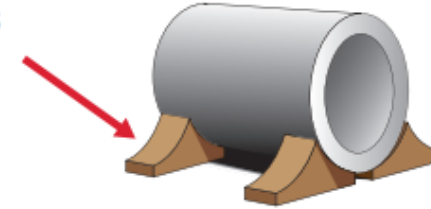
Tuyaux de **petit** diamètre
(Inférieur ou égal à 114,3 cm)

Étage simple ou étage inférieur de tuyaux empilés (Norme N° 10, art. 79)

Exigences pour les tuyaux avant et arrière :

Les tuyaux doivent être immobilisés longitudinalement à chaque extrémité au moyen :

- d'un dispositif de blocage;
 - d'une structure d'extrémité du véhicule;
 - de poteaux;
 - d'un déchargeur de tuyaux verrouillé
- OU
- d'un autre moyen équivalent.



Au moins un (1) appareil d'arrimage doit :

- traverser les tuyaux avant de l'étage inférieur

ET

- être disposé vers l'arrière, si possible, à un angle de 45° par rapport à l'horizontale.



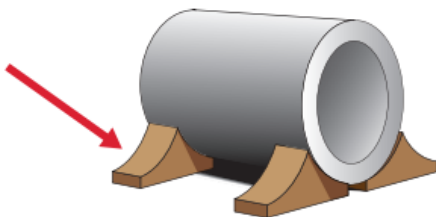

La même exigence s'applique pour le tuyau arrière, permettant ainsi d'appliquer une pression sur tous les tuyaux qui ne sont pas situés aux extrémités.

Exigences pour les autres tuyaux qui ne sont pas situés à l'avant ou à l'arrière :

Ces tuyaux doivent être en contact avec le tuyau adjacent et peuvent être maintenus en place par des blocs d'arrêt, des coins ou les deux.

3.5 Tuyaux de béton

Tuyaux de **grand** diamètre
(Supérieur à 114,3 cm)

ÉTAGE	EXIGENCES
Tous les étages (Norme N° 10, art. 82)	<p>Les tuyaux à l'avant et à l'arrière d'un groupe de tuyaux doivent être immobilisés au moyen :</p> <ul style="list-style-type: none">• de dispositifs de blocage;• de coins;• d'une structure d'extrémité du véhicule;• de poteaux;• d'un déchargeur de tuyaux verrouillé <p>OU</p> <ul style="list-style-type: none">• d'un autre moyen équivalent.  <p>Chaque tuyau de la moitié avant d'un groupe de tuyaux, y compris celui du milieu, dans le cas d'un nombre impair de tuyaux, doit être arrimé par au moins un (1) appareil d'arrimage :</p> <ul style="list-style-type: none">• passant à travers le tuyau;• disposé vers l'arrière à un angle d'au plus 45° par rapport à l'horizontale afin d'être fermement en contact avec le tuyau adjacent.  <p>Les mêmes exigences s'appliquent pour chaque tuyau de la moitié arrière d'un groupe de tuyaux.</p>

3.5 Tuyaux de béton

Tuyaux de **grand** diamètre
(Supérieur à 114,3 cm)

Lorsque le tuyau avant ou arrière d'un groupe de tuyaux n'est pas en contact avec la structure d'extrémité du véhicule, des poteaux ou d'autres dispositifs semblables, il doit être arrimé :

- par au moins deux (2) appareils d'arrimage disposés selon les exigences énoncées ci-dessus.



Pour une cargaison constituée d'un seul tuyau ou de plusieurs tuyaux qui ne sont pas en contact les uns avec les autres :

- les tuyaux doivent être arrimés comme s'il s'agissait d'un tuyau avant ou arrière d'un groupe de tuyaux.



3.6 Conteneurs intermodaux

Cette section s'applique au conteneur intermodal:

- transporté sur un véhicule à châssis porte-conteneurs;
- transporté sur d'autres types de véhicules dont le conteneur contient une cargaison ou est vide.

CONTENEUR INTERMODAL	EXIGENCES
Conteneur chargé ou vide et transporté sur un véhicule à châssis porte-conteneurs (Norme N° 10, art. 84)	<p>Le conteneur doit être arrimé au châssis porte-conteneurs par des dispositifs intégrés de verrouillage qui doivent immobiliser chaque coin inférieur du conteneur.</p> <p>L'avant et l'arrière du conteneur doivent être arrimés individuellement.</p>

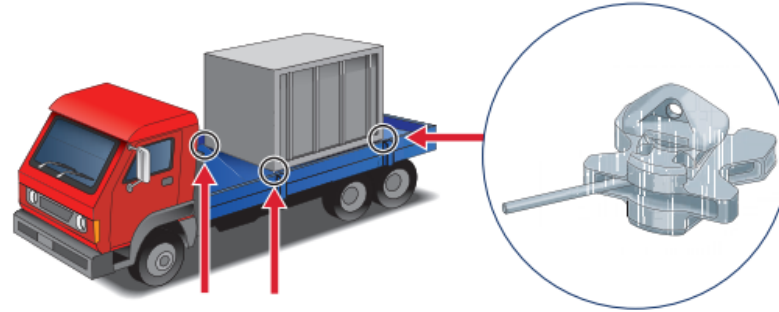
3.6 Conteneurs intermodaux

Conteneur **chargé** et transporté sur d'autres types de véhicules

EXIGENCES

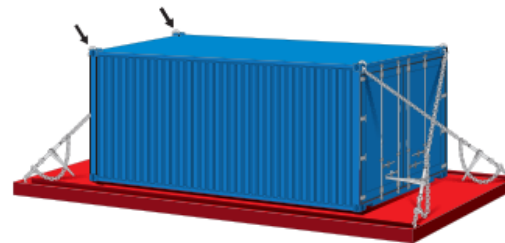
Tous les coins inférieurs du conteneur doivent reposer sur le véhicule ou être soutenus par une structure :

- pouvant supporter la masse du conteneur;
- arrimée séparément au véhicule.



Le conteneur doit être arrimé au véhicule par quatre appareils d'arrimage par l'une des méthodes suivantes ou les deux :

- par des chaînes, des câbles d'acier ou des dispositifs intégrés de verrouillage fixés à tous les coins inférieurs du conteneur;



- par 4 chaînes disposées en croisé et fixées à tous les coins supérieurs du conteneur.

L'avant et l'arrière du conteneur doivent être arrimés individuellement.

3.6 Conteneurs intermodaux

Conteneur **vide** et transporté sur d'autres types de véhicules

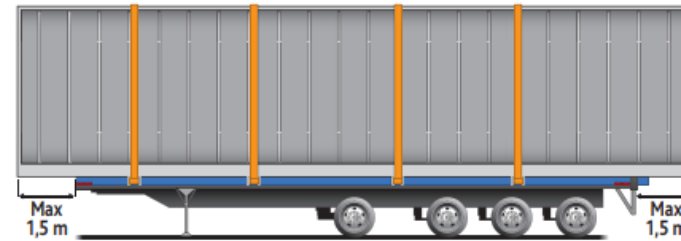
EXIGENCES

Tous les coins inférieurs du conteneur doivent reposer sur le véhicule ou être soutenus par une structure :

- pouvant supporter la masse du conteneur
ET
- arrimée séparément au véhicule.

Ces exigences ne sont pas requises si :

- le conteneur est équilibré et positionné de façon stable sur le véhicule avant que des appareils d'arrimage soient utilisés
ET que
- le conteneur n'excède ni l'avant ni l'arrière du véhicule de plus de 1,5 mètre.



Dans tous les cas, le conteneur doit être arrimé de manière à empêcher tout déplacement latéral, longitudinal ou vertical, conformément :

- aux exigences s'appliquant aux conteneurs avec une cargaison
OU
- aux exigences générales de la section 2 du présent guide (Norme N° 10, art. 22).

3.7 Cargaison de véhicules

Cette section s'applique au transport de véhicules légers, de véhicules lourds et de véhicules légers aplatis ou écrasés.

Véhicule léger

Pour l'application de l'article 88 de la norme 10: automobile, camion ou fourgonnette qui pèse 4500 kg ou moins.



La machinerie et les équipements sur roues ou sur chenilles dont la masse est inférieure à 4500 kg ne sont pas considérés comme des véhicules légers (voir définition p. 12) et doivent être arrimés selon les exigences générales de la section 2 ou selon les exigences pour les véhicules lourds.

EXIGENCES

Au moins un (1) appareil d'arrimage doit être placé à l'avant et un (1) appareil doit être placé à l'arrière pour empêcher le véhicule de se déplacer latéralement, vers l'avant et l'arrière, et verticalement.



Les appareils d'arrimage destinés à arrimer un véhicule léger par sa structure doivent être fixés aux points d'attache du véhicule qui sont spécifiquement conçus à cette fin.

Les appareils d'arrimage conçus pour ceinturer ou passer par-dessus les roues d'un véhicule léger doivent empêcher le véhicule de se déplacer latéralement, vers l'avant et l'arrière, et verticalement.



Des appareils d'arrimage supplémentaires peuvent être requis pour satisfaire les exigences générales énoncées à la section 2 du présent guide. Par exemple, la somme des limites de charge nominale des appareils d'arrimage doit être d'au moins 50% de la masse totale du chargement.

3.7 Cargaison de véhicules

Véhicule lourd

Pour l'application de l'article 89 de la norme 10: véhicule qui pèse plus de 4500 kg ou toute pièce d'équipement ou de machinerie, sur roues ou sur chenilles, qui pèse plus de 4500 kg.

EXIGENCES

Au moins quatre (4) appareils d'arrimage ayant chacun une limite de charge nominale (LCN) d'au moins 2 268 kg doivent être attachés:

- le plus près possible à l'avant ou à l'arrière
OU
- aux points d'attache qui ont été conçus spécifiquement à cette fin.



Les équipements accessoires d'un véhicule lourd (ex.: pelles hydrauliques) doivent être complètement abaissés et arrimés au véhicule, sauf si l'équipement:

- ne peut se déplacer que verticalement
OU
- est bloqué ou immobilisé par la structure du véhicule ou par un mécanisme de blocage intégré au véhicule lourd.

Les véhicules articulés doivent être arrimés de manière à ce que le fonctionnement de l'articulation soit bloqué pendant le transport.

3.7 Cargaison de véhicules

Véhicules légers aplatis ou écrasés

Le transport de ces véhicules doit être effectué conformément à l'une des quatre options suivantes:

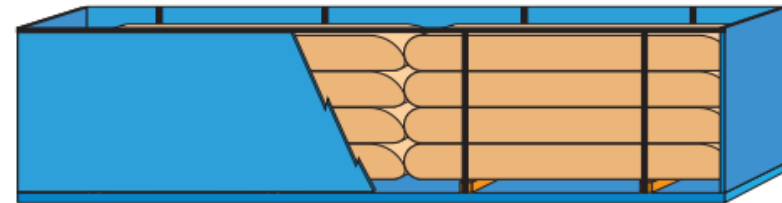
Option 1

Sur ses quatre (4) côtés, le véhicule est muni de murs de confinement ou de structures comparables qui:

- couvrent la pleine hauteur de la cargaison

ET

- empêchent la cargaison de se déplacer vers l'avant, vers l'arrière et latéralement.



3.7 Cargaison de véhicules

Véhicules légers aplatis ou écrasés

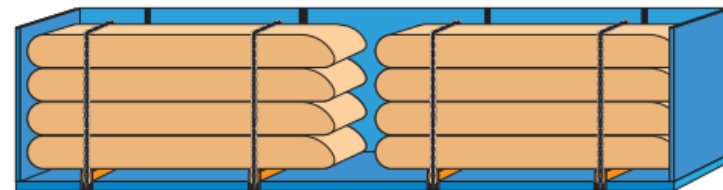
Le transport de ces véhicules doit être effectué conformément à l'une des quatre options suivantes:

Option 2

Sur ses **trois (3)** côtés, le véhicule est muni de murs de confinement ou de structures comparables qui:

- couvrent la pleine hauteur de la cargaison
- ET
- empêchent la cargaison de se déplacer vers l'avant, vers l'arrière et sur un côté.

Chaque pile de véhicules doit être arrimée par au moins **deux (2)** appareils d'arrimage ayant chacun une LCN d'au moins 2 268 kg.



3.7 Cargaison de véhicules

Véhicules légers aplatis ou écrasés

Le transport de ces véhicules doit être effectué conformément à l'une des quatre options suivantes:

Option 3

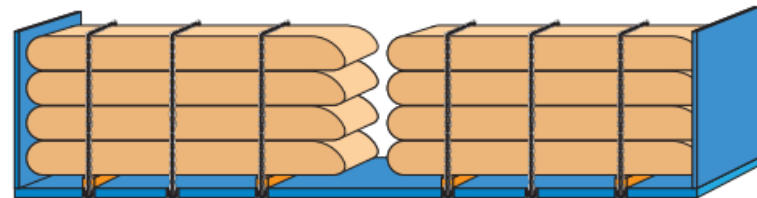
Sur ses **deux (2) côtés**, le véhicule est muni de murs de confinement ou de structures comparables qui:

- couvrent la pleine hauteur de la cargaison

ET

- empêchent la cargaison de se déplacer vers l'avant, vers l'arrière et sur un côté.

Chaque pile de véhicules doit être arrimée par au moins **trois (3) appareils** d'arrimage ayant chacun une LCN d'au moins 2 268 kg.



3.7 Cargaison de véhicules

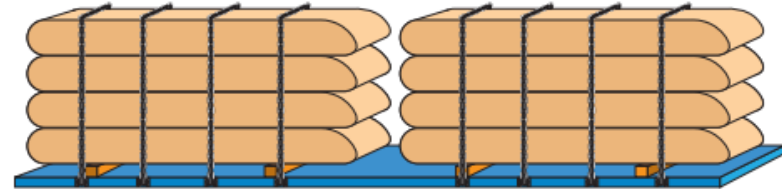
Véhicules légers aplatis ou écrasés

Le transport de ces véhicules doit être effectué conformément à l'une des quatre options suivantes:

Option 4

Le véhicule n'est muni d'aucun mur de confinement:

- chaque pile de véhicules doit être arrimée par au moins **quatre (4) appareils** d'arrimage ayant chacun une LCN d'au moins 2 268 kg.



3.7 Cargaison de véhicules

Véhicules légers aplatis ou écrasés

EXIGENCES

Afin de confiner les pièces libres provenant des véhicules aplatis ou écrasés, le véhicule transporteur doit être muni d'équipements tels que :

- des parois structurales;
- des surfaces de plancher;
- des côtés ou panneaux latéraux;
- des matériaux de recouvrement appropriés utilisés seuls ou en combinaison.

Ces équipements doivent :


- couvrir la pleine hauteur de la cargaison;
- empêcher toute pièce libre de la cargaison de tomber hors du véhicule.



Il est interdit d'utiliser des sangles synthétiques pour arrimer des véhicules légers aplatis ou écrasés. Il est toutefois permis d'utiliser un appareil d'arrimage qui est constitué d'une sangle en combinaison avec une chaîne ou un câble si la sangle ne dépasse pas 15 cm en dessus de la plate-forme et qu'elle n'entre pas en contact avec les véhicules.

3.8 Conteneurs de types « Roll-on » et « Roll-off »

Cette section s'applique au transport de conteneurs de types « Roll-on/Roll-off » et « Hook Lift ». Généralement, ces conteneurs sont transportés sur des véhicules spécialisés qui sont équipés d'un système intégré d'arrimage.

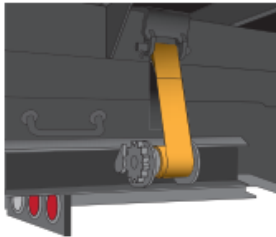
VÉHICULES ET TYPES D'ARRIMAGE	EXIGENCES
Avec ou sans système intégré d'arrimage (Norme N° 10, art. 95)	<p>Lorsqu'un véhicule est non pourvu d'un système intégré d'arrimage ou s'il en est pourvu et qu'un dispositif de levage ou de butée avant est manquant, endommagé ou incompatible avec les dispositifs d'arrimage d'un conteneur :</p> <ul style="list-style-type: none">• le conteneur doit être arrimé au véhicule au moyen d'appareils d'arrimage installés manuellement. <div style="border: 1px solid orange; padding: 5px; margin-top: 10px;"> L'appareil d'arrimage installé manuellement doit fournir la même capacité d'arrimage que le composant qu'il remplace.</div>

3.8 Conteneurs de types « Roll-on » et « Roll-off »

VÉHICULES ET TYPES D'ARRIMAGE	EXIGENCES
Sans système intégré d'arrimage (Norme N° 10, art. 96)	<p>Pour empêcher le déplacement vers l'avant, le conteneur doit être bloqué :</p> <ul style="list-style-type: none">• par le dispositif de levage servant de structure de blocageOU• par au moins deux (2) mécanismes de retenue situés de chaque côté et approximativement à la même distance de l'axe longitudinal du conteneurOU• par une combinaison de ces deux moyens.

3.8 Conteneurs de types « Roll-on » et « Roll-off »

VÉHICULES ET TYPES D'ARRIMAGE	EXIGENCES
Sans système intégré d'arrimage (Norme N° 10, art. 96)	<p>Le conteneur doit être arrimé:</p> <p>À l'avant</p> <ul style="list-style-type: none">• par le dispositif de levage OU• par un autre dispositif d'arrimage (chaînes, courroies, etc.) empêchant les déplacements latéraux et verticaux. <p>À l'arrière</p> <ul style="list-style-type: none">• par un (1) appareil d'arrimage attaché au châssis du véhicule et aux deux (2) côtés du conteneur OU• par deux (2) appareils d'arrimage (un de chaque côté) disposés longitudinalement, chacun des appareils arrimant un côté du conteneur à l'un des longerons du châssis du véhicule OU• par deux (2) crochets ou tout autre mécanisme équivalent permettant d'arrimer les deux côtés du conteneur au châssis du véhicule (doivent être de même efficacité que les appareils d'arrimage mentionnés pour l'un ou l'autre des mécanismes précédents).



Les dispositifs utilisés pour arrimer l'arrière d'un conteneur doivent :

- être installés à 2 m ou moins de l'arrière du conteneur
ET
- avoir une LCN d'au moins 2 268 kg.

3.9 Gros blocs de pierre

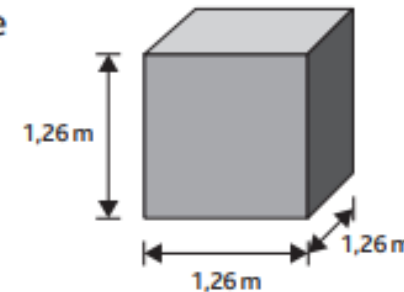
Cette section s'applique aux gros blocs de pierre :

- dont la masse est supérieure à 5 000 kg ou qui ont un volume supérieur à 2 m³;
- transportés sur un véhicule à plate-forme ou dans un véhicule dont les parois ne sont ni conçues ni certifiées pour confiner une telle cargaison.



Les blocs de pierre dont la masse est supérieure à 100 kg mais inférieure à 5 000 kg peuvent aussi être arrimés conformément aux dispositions de cette section.

Un bloc de 2 m³ représente à peu près les dimensions d'une boîte dont les côtés mesurent 1,26 m :



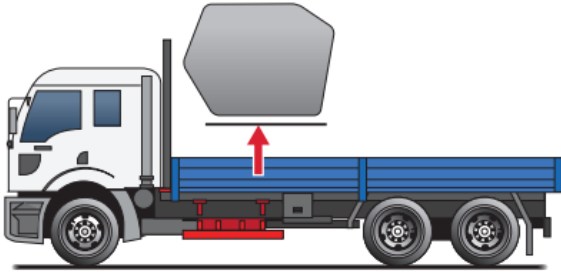
DISPOSITIONS GÉNÉRALES POUR TOUS LES GROS BLOCS

DISPOSITION DES GROS BLOCS DE PIERRE (Norme N° 10, art. 98 et 99)

APPAREILS D'ARRIMAGE

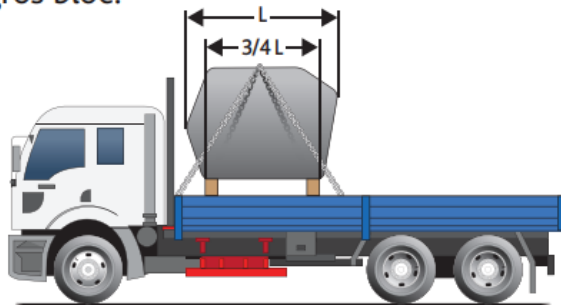
Chaque gros bloc de pierre doit être :

- placé sur son côté le plus plat ou le plus large



ET

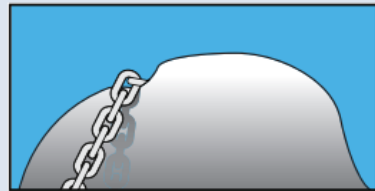
- être supporté par, au minimum, **deux (2) pièces** de bois dur :
 - dont les dimensions des côtés sont égales ou supérieures à 8,9 cm x 8,9 cm;
 - qui s'étendent sur la pleine largeur du gros bloc de pierre;
 - qui sont placées aussi symétriquement que possible sous le gros bloc;
 - qui supportent au moins les 3/4 de la longueur du gros bloc.



Seules des chaînes doivent être utilisées pour arrimer un gros bloc de pierre.

Les chaînes doivent être :

- en contact avec le gros bloc de pierre;
- placées dans des dépressions ou des encoches le long du sommet du gros bloc;
- disposées de façon à ce qu'elles ne puissent pas glisser sur la surface du gros bloc.



3.9 Gros blocs de pierre

3.9 Gros blocs de pierre

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES POUR LES GROS BLOCS DE PIERRE

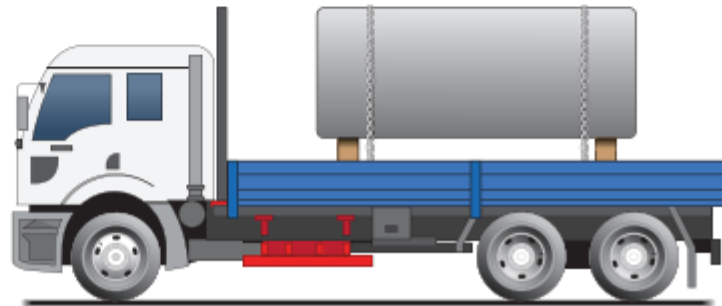
FORME DES GROS BLOCS

Gros bloc de
forme cubique
(Norme 10, art. 100)

APPAREILS D'ARRIMAGE REQUIS

Chaque gros bloc de pierre doit être arrimé individuellement par **au moins deux (2) chaînes** :

- disposées d'un côté à l'autre du véhicule et parallèlement entre elles
- ET
- placées aussi près que possible du dispositif de support en bois dur.

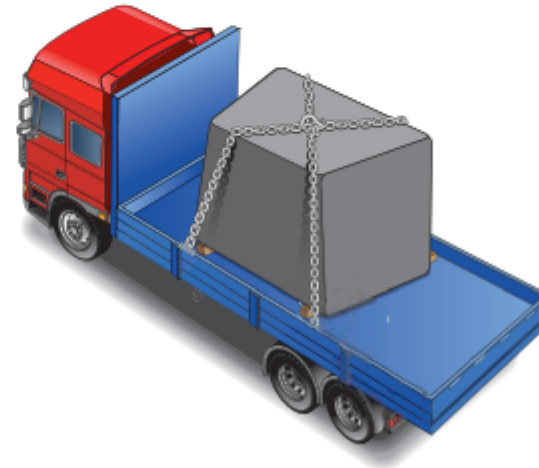


3.9 Gros blocs de pierre

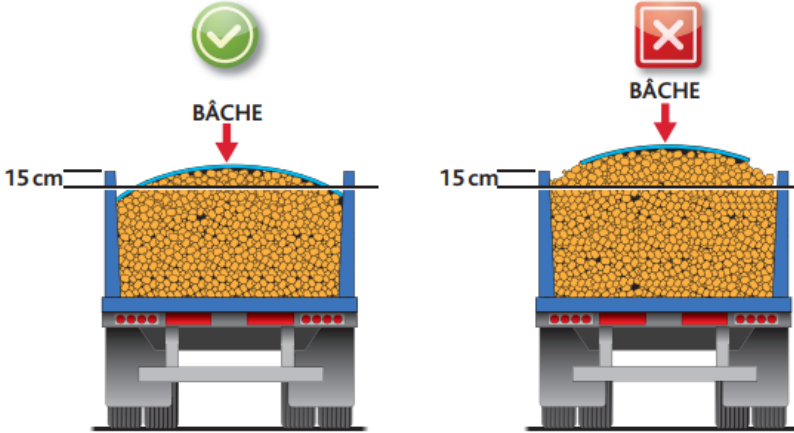
Gros bloc de forme non cubique avec une base stable
(Norme 10, art. 100)

Chaque gros bloc de pierre doit être arrimé individuellement par **au moins deux (2) chaînes** :

- formant un « X » au-dessus du gros bloc;
- passant au centre du gros bloc;
- attachées l'une à l'autre à leur point d'intersection à l'aide d'une manille (anneau reliant deux [2] chaînes) ou d'un autre dispositif de raccord.



3.10 Cargaison de vrac

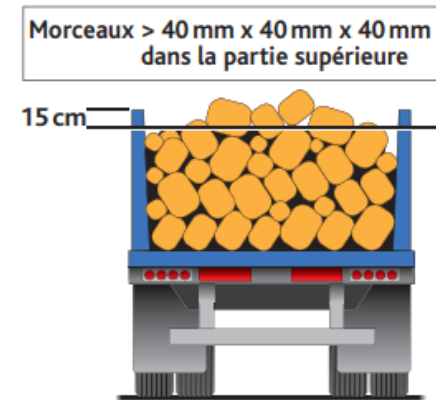
MÉTHODE DE RETENUE	EXIGENCES DU SYSTÈME DE RECOUVREMENT
<p>Le chargement doit être retenu par un système de recouvrement constitué :</p> <ul style="list-style-type: none">• d'une bâcheOU• d'une toileOU• de tout autre type de couverture.	<p>Le système de recouvrement doit :</p> <ul style="list-style-type: none">• recouvrir au moins toute portion du chargement qui dépasse un point de référence situé à 15 cm sous le sommet de la paroi la plus basse;  <p>15 cm</p> <p>15 cm</p> <ul style="list-style-type: none">• demeurer en contact direct avec toute portion du chargement qui dépasse la paroi la plus près, sauf si le système de recouvrement est maintenu au-dessus du chargement par des arceaux arrimés au véhicule;• être exempt de déchirures ou d'autres bris dans la section utilisée pour l'arrimage.

Cette section s'applique à toute cargaison de vrac transportée dans une benne, un conteneur ou tout autre type de contenant dont la partie supérieure est partiellement ou totalement ouverte.

3.10 Cargaison de vrac

Cette section ne s'applique pas aux situations suivantes lorsqu'un véhicule transporte une cargaison de vrac :

- Le véhicule traverse un chemin public à partir d'un chemin privé.
- Le sommet du chargement ne dépasse pas le point de référence ci-dessus mentionné.
- Lors d'une opération d'épandage de sel, de sable, d'un mélange de sel et de sable ou de toute autre substance similaire, lors de l'entretien hivernal d'une route.
- Lors d'une opération d'épandage d'un abat-poussière sur une route.
- Lors du transport de neige, de glace ou de toute autre substance similaire recueillie lors d'une opération de déneigement.
- Lorsque la portion du chargement qui dépasse le point de référence est constituée uniquement d'éléments de plus de 40mm dans les 3 dimensions et que la portion du chargement qui se situe en périphérie n'excède pas le sommet de la paroi la plus basse.





ANNEXE

Conversion des unités utilisées dans cette formation

ANNEXE

Page 65 du
guide sur les
normes
d'arrimage.



Les unités impériales ont été arrondies pour faciliter la compréhension. Seules les unités métriques ont force de loi.

Masse

Kilogramme (kg)	Livre (lb)
100	220
500	1 100
900	1 985
2 000	4 410
2 268	5 000
2 990	6 592
3 000	6 614
3 970	8 752
4 000	8 818
4 500	9 920
5 000	11 023
5 130	11 310
6 500	14 330
6 800	14 991
15 000	33 069

Dimensions et grandeurs

Millimètre (mm)	Pouce (po)	Centimètre (cm)	Pouce (po)	Mètre (m)	Pied (pi)
10	3/8	0,95	3/8	0,6	2
11	7/16	1,27	0,5	1,25	4
13	0,5	8,9	3,5	1,5	5
25	1	10	4	1,52	5
38	1,5	14	5,5	1,83	6
40	2	15	6	1,85	6
		20,3	8	2,44	8
		114,3	45	3,04	10
		122	48	3,66	12
				4,9	16

Volume

$$2 \text{ m}^3 = 70,6 \text{ pi}^3$$

QUESTION CTQ

Que faites-vous pour vous assurer
**la formation de vos conducteurs
en matière d'arrimage et de
manutention des marchandises?**



RÉPONSE CTQ

- Lorsque de l'arrimage est nécessaire, nos conducteurs utilisent maintenant le guide d'arrimage des cargaisons fourni par le ministère des transports afin qu'ils puissent s'assurer de la conformité de l'arrimage de leur cargaison en respect de la norme 10.
- Nous vérifions aussi lorsque possible l'arrimage de nos employés sur notre site afin de nous assurer que le chargement est conforme et sécuritaire.
- Une formation d'arrimage des cargaisons est offerte aux nouveaux conducteurs ainsi qu'aux conducteurs actuels dans le programme de formation continue de l'entreprise.





GUIDE
sur le transport
DES MATIÈRES DANGEREUSES

Édition 2019

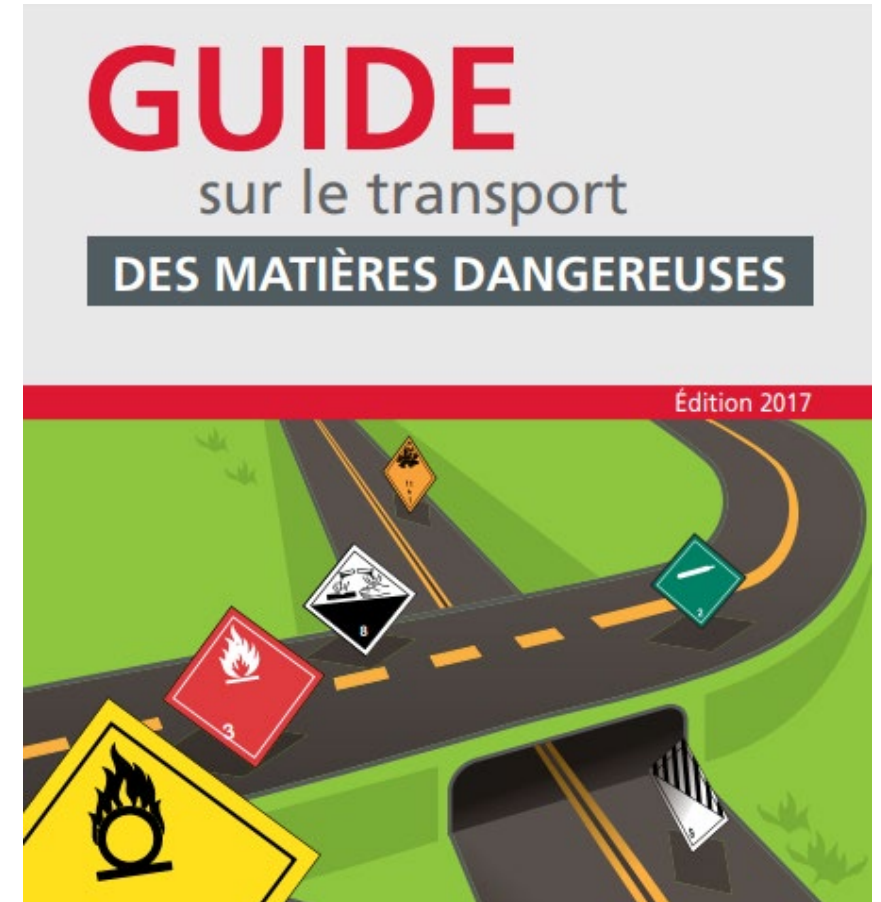


Québec

QUESTIONS CTQ
MARCHANDISES
DANGEREUSE

QUESTION CTQ

Que faites vous pour vous assurer **d'avoir reçu ou que votre personnel a reçu la formation et l'entraînement nécessaire au transport de marchandises et des matières dangereuses?**



RÉPONSE CTQ

Si vous n'en faite jamais écrire simplement

AUCUN TRANSPORT DE MATIÈRES DANGEREUSE

SI VOUS EN FAITE?

- Dès l'embauche nos employés reçoivent une formation par un formateur externe pour le transport des matières dangereuses, un suivi des connaissances sera fait régulièrement par la répartition et un rappel de formation sera fait 3 mois avant la date d'échéance de la carte de compétence d'un employé.
- Les cartes de formation sont valides pour un maximum de 3 ans et la formation est donnée à nouveau par la suite à chacun des conducteurs assignés aux transports des matières dangereuses



QUESTION CTQ

Que faites-vous pour vous assurer **de respecter en tout temps les normes en vigueur pour le transport de matières dangereuses?**



RÉPONSE CTQ

- Comme le transport des matières dangereuses n'est pas chose fréquentes chez nous, les conducteurs affectés sur ce type de transport doivent avoir avec eux le guide sur les règles du transport des matières dangereuses du MTQ.
- Lors de leur assignation sur ce type de chargement, nous prenons également le temps avec eux de faire un rappel sur les règles de base de ce type de transport
 - o Conformité des documents
 - o Plaque qu'il leur faut apposer sur le véhicule
 - o Carte de formation en leur possession
 - o Arrêt au voie ferrées o Interdiction dans les tunnels
 - o Document dans la portière du véhicule
 - o Etc.



DES QUESTIONS?

www.transport-expert-conseil.com

info@tectransport.ca

819-809-5727