



Compétence 3

Présentation de la compétence

Objectifs de la leçon :

- Comprendre la compétence 3
- Reconnaître les différentes juridictions d'application des lois et règlements
- Définir les différences entre une loi, un règlement et une norme

1- Description de la compétence 3

Objectif de la compétence : Résoudre des problèmes d'application de la réglementation.

Date de début : _____ Date de fin : _____

Élément de la compétence

Vous apprendrez à résoudre des problèmes d'application de la réglementation.

Élément de la compétence

Vous apprendrez la réglementation provinciale, fédérale et internationale se rapportant au transport en général, au Code de la sécurité routière, aux marchandises dangereuses et aux mesures prévues par les différents systèmes d'assurance.

Plans de leçons :

Durées :

03.1 - Introduction	30 min
03.2 - Les sources d'information	60 min
03.3 - Méthode de recherche	90 min
03.4 - Ronde de sécurité	180 min
03.5 - Loi 430	60 min
03.6 - Assurances et accidents	60 min
03.7 - Droits, santé et sécurité au travail	60 min
03.8 - Heures de conduite et de repos	180 min
03.9 - Récupération préventive 1	180 min
03.10 - Les normes de charge et dimensions	180 min
03.12 - Connaissance	90 min
03.13 - Les normes d'arrimage	180 min
03.14 - Le transport de marchandises dangereuses	90 min
03.15 - Différences réglementaires Québec, Canada, USA	60 min

Évaluation

Date : _____

Stratégie de l'évaluation : Connaissance pratique (théorique)

Durée : 2 heures

Seuil de réussite : 80 %

Les élèves ont droit aux guides de référence et à leurs notes de cours. Oui Non

Plans de leçons additionnels :

Durées :

03.09 - Récupération préventive 1 de 3	180 min
03.16 - Récupération préventive 2 de 3	180 min
03.17 - Récupération préventive 3 de 3	45 min
03.18 - Évaluation aux fins de la sanction	120 min
03.20 - Reprise de l'évaluation de la compétence (incluant une 2e récupération)	180 min

Nombre d'heures total de la compétence : 45 heures

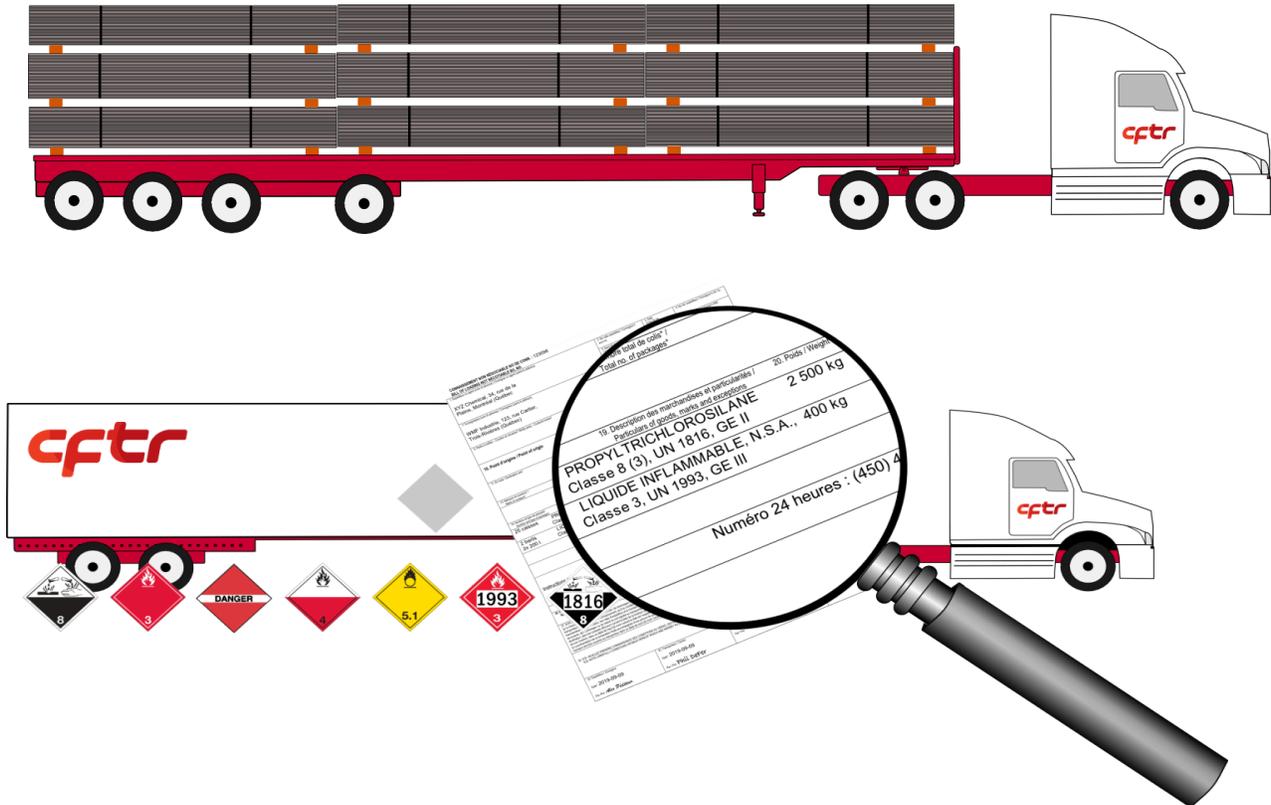
Vous pourrez mettre ces apprentissages en application durant les différentes compétences pratiques.



Une fois cette compétence terminée, vous devriez être en mesure de résoudre des problèmes d'application des diverses réglementations qui régissent le monde du camionnage.

Exemple

Faire des recherches dans les différents guides?



Sauriez-vous quelles plaques apposer sur votre véhicule si vous preniez possession de ce chargement?



2. Comment s'exerce l'application des lois et règlements provinciaux, fédéraux et internationaux



Le réseau routier canadien comporte près de 4 500 000 kilomètres de routes pavées. Le Québec en comprend près de 14 %, soit environ 850 000 kilomètres.

Au Canada, les lois et règlements applicables à l'utilisation des véhicules sur les chemins publics sont de compétence provinciale. Cela veut dire que les lois et règlements peuvent différer pour chacune des provinces.

Les provinces canadiennes se sont entendues afin d'harmoniser certains règlements fondamentaux [1], les voici :

- *Heures de conduite et de repos (HCR);*
- *Ronde de sécurité (RDS);*
- *Normes d'arrimage;*
- *Transport des marchandises dangereuses (TMD).*

D'autres ne le sont pas, comme celles qui suivent :

- *Les normes de charges et dimensions.*

Quant à lui, le réseau routier américain est harmonisé. Il existe toutefois de petites distinctions mineures d'un état à l'autre. Il existe qu'un seul règlement qui soit harmonisé avec nous, soit *les normes d'arrimage*.

Notes de l'élèves

[1] De petites distinctions peuvent toujours exister.

Tout au long de la compétence, vous découvrirez, dans un premier temps, les lois et règlements du Québec. Plus tard, vous apprendrez les distinctions des lois et règlements des autres compétences provinciales et américaines.

3. Qu'est-ce qu'une loi, un règlement, une norme et les guides qui s'y rattachent



(3.1)

Les lois

Au sens large, une *loi* est une disposition normative et abstraite posant une règle juridique d'application obligatoire.

Les lois sont des règles qui visent à encadrer la vie en société. Tout le monde doit normalement connaître et respecter les obligations et les droits qui sont prévus dans les lois.

Les lois sont créées par le législateur. Le mot législateur est le nom communément donné à celui ou à celle qui a le pouvoir de créer des lois.

Au Québec, il s'agit de l'Assemblée nationale. Au fédéral, c'est le Parlement du Canada.

Pouvez-vous identifier deux lois qui nous concernent directement ?

Loi sur les transports, Code de la sécurité routière

Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds

Les règlements

Les règlements découlent des lois. Ils précisent les détails de la loi proprement dite. Les règlements associés au transport par camion découlent du code de la sécurité routière.

Pouvez-vous identifier les cinq règlements qui nous concernent ?

Règlement sur les normes de charges et de dimensions

Règlement sur les normes d'arrimage

Règlement sur les heures de conduite et de repos

Règlement sur le transport des matières dangereuses

Règlement d'application de la loi PECVL

Règlement sur l'immatriculation des véhicules routiers

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



Les normes

La rédaction d'une norme est un travail collectif de comité réunissant manufacturiers, utilisateurs, chercheurs, services publics et professionnels (Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé CCATM <http://ccmta.ca/fr/>).

C'est un document publié qui détaille les critères techniques ou autres pour que ces derniers soient utilisés comme règles et lignes directrices. Les normes sont créées pour un usage volontaire et n'imposent aucun règlement. Cependant, des lois et règlements peuvent faire référence à certaines normes et s'y conformer. Les normes 9, 10, 13, 14, 15 et 16 du CCATM en sont de parfaits exemples.

Les guides

Les guides sont conçus pour aborder un domaine de connaissance, une démarche pratique ou une activité spécialisée. Ils se présentent généralement sous forme de manuels et donnent les balises recommandant les bonnes pratiques. Ils ont généralement un caractère didactique ou incitatif, mais jamais prescriptif. C'est une vulgarisation des règlements.

Suggestion : inscrire les guides utilisés pendant la formation

Guide sur les normes d'arrimage des cargaisons

Guide sur le transport des matières dangereuses

Guide des normes de charges et dimensions des véhicules routiers

La ronde de sécurité

Guide Conduire un véhicule lourd

Guide de la route

Heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds





Compétence 3

Les sources d'information

Objectifs de la leçon :

- Associer les lois et règlements aux diverses situations du transport routier
- Distinguer un véhicule lourd des autres véhicules (rappel)

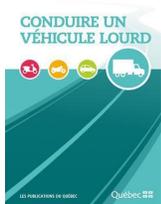
Voici les documents de référence qui seront utilisés pour cette compétence.

Il est important de comprendre qu'il s'agit de guides et que les renseignements contenus dans ces guides ne peuvent pas être utilisés à des fins juridiques.

Pour toute utilisation à des fins juridiques, consultez les textes de lois officielles sur le site :

<http://legisquebec.gouv.qc.ca/>

CONDUIRE UN VÉHICULE LOURD



Ce document vous donne toutes les informations nécessaires à l'obtention du permis d'apprenti classe 1. Il contient les références sur les responsabilités du conducteur, les facteurs qui influencent la conduite, la connaissance du véhicule, le système de freinage pneumatique, la conduite et la sécurité sur la route, la conduite dans des situations particulières, le transport de personnes, le transport par camion, les méthodes d'attelage, de dételage et de conduite d'un train routier double, la conduite d'un train routier, les heures de conduite et de repos et la ronde de sécurité du véhicule.



GUIDE DE LA ROUTE

Ce guide est un condensé des principales prescriptions du Code de la sécurité routière (CSR) et de ses règlements. Il contient les informations en lien avec le conducteur, le véhicule, la signalisation routière, les règles de la circulation, les accidents et les infractions et leurs conséquences.

LE GUIDE DE LA RONDE DE SÉCURITÉ



Ce guide a pour but de vous sensibiliser sur l'importance de faire la ronde de sécurité (RDS). Il explique les obligations du conducteur en lien avec la RDS. Qu'est-ce qu'une ronde de sécurité, quels sont les véhicules visés, qui doit la faire et quand doit-on la faire ainsi que plusieurs autres points importants pour votre sécurité et celle des autres usagers de la route? Vous aurez aussi une suggestion de méthodes de vérification, la liste des défauts qui se

rapportent à votre véhicule, un rappel sur la prévention des accidents du travail et bien d'autres informations toutes aussi pertinentes les unes que les autres.

HEURES DE CONDUITE ET DE REPOS



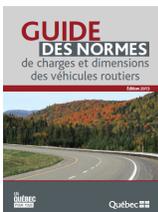
Ce guide vous explique la marche à suivre pour bien remplir votre fiche journalière. Il vous donne la marche à suivre pour respecter la loi et pour ainsi éviter les contraventions. Vous trouverez aussi de l'information sur les objectifs de la loi sur les heures de conduite et de repos (HCR), les personnes et les véhicules visés, les exemptions, les situations particulières, les cycles de travail, la façon de bien remplir votre fiche journalière et beaucoup d'autres sujets.

GUIDE SUR LES NORMES D'ARRIMAGE



Ce guide vous sera très utile chaque fois que vous devrez immobiliser une cargaison sur ou dans votre véhicule. Il est de la responsabilité du conducteur de s'assurer que la cargaison transportée demeure bien en place et bien arrimée. Vous trouverez dans ce guide les explications sur les forces de déplacement lors des mouvements du véhicule, les spécifications en lien avec les composantes d'arrimage et les différentes méthodes d'arrimage pour les cargaisons spécifiques.

GUIDE DES NORMES DE CHARGES ET DIMENSIONS DES VÉHICULES ROUTIERS



Dans ce guide, vous verrez les différentes configurations de véhicules qu'il est possible de rencontrer sur les routes du Québec. Vous serez en mesure de connaître les différents groupes d'essieux que comportent les véhicules lourds et de connaître la capacité de charge de ceux-ci. Finalement, vous serez apte à déterminer la masse totale en charge de différentes configurations de véhicules pour pouvoir rouler selon les règles et en toute sécurité.

GUIDE SUR LE TRANSPORT DES MATIÈRES DANGEREUSES



Dans l'exercice de vos fonctions, vous pourriez avoir à transporter des matières dangereuses (MD). Avec ce guide, vous apprendrez la base du transport des matières dangereuses (TMD). Il est important de noter que la formation que vous recevrez en TMD servira à vous conscientiser sur les obligations du conducteur lorsque ce dernier transporte des MD. Votre futur employeur aura le devoir de vous donner une formation complète et, par le fait même, de vous délivrer un certificat pour le transport des matières dangereuses.

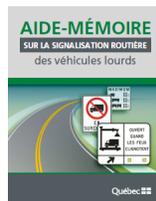


(3.2)

POLITIQUE D'ÉVALUATION DES CONDUCTEURS DE VÉHICULES LOURDS



Ce document vous fera prendre conscience de l'ampleur des obligations des conducteurs de véhicules lourds. On y définit les règles relatives à la constitution des dossiers de ces derniers ainsi que les modalités d'évaluation et de suivi de leur comportement. On y aborde également le système de pointage mis en place à cet effet, similaire au système de points d'inaptitude en conduite automobile.



AIDE-MÉMOIRE SUR LA SIGNALISATION ROUTIÈRE DES VÉHICULES LOURDS

Ce document vous permet de retrouver rapidement et facilement toute l'information sur la signalisation routière destinée aux conducteurs de véhicules lourds.



(3.2)

Lorsque l'on enfreint une loi, l'ignorer n'est pas une excuse; chacun doit en effet connaître les lois. Et celui qui outrepassé une interdiction sans le savoir est doublement coupable : coupable de son geste et de son ignorance.

EXERCICES

Dans quel(s) document(s) pouvez-vous trouver les informations lors des mises en situation suivantes?

1. Vous n'avez aucun clignotant à l'extrémité arrière de votre ensemble de véhicules.

Conduire un véhicule lourd, Guide de la ronde de sécurité

2. Vous êtes face à un panneau de circulation et désirez connaître sa signification.

Guide de la route, aide-mémoire sur la signalisation routière des véhicules lourds

3. Vous transportez une cargaison de bois ouvragé et désirez savoir comment arrimer votre cargaison.

Guide sur les normes d'arrimage des cargaisons

4. Vous avez commis une infraction en lien avec le règlement sur les heures de conduite et de repos et vous vous questionnez à savoir quels en seront les impacts sur votre dossier de conduite.

Politique d'évaluation des conducteurs de véhicules lourds

5. L'expéditeur vous demande de charger une cargaison et le poids vous semble trop élevé.

Guide des normes de charges et dimensions des véhicules routiers

6. Vous devez transporter des matières dangereuses et vous voulez savoir si votre certificat de formation « transport de matières dangereuses » est toujours valide.

Guide sur le transport des matières dangereuses

7. Votre répartiteur vous demande d'effectuer une livraison spéciale et urgente, mais vous ne savez pas si vous aurez assez d'heures disponibles pour vous rendre chez le client.

Heures de conduite et de repos

8. Vous voulez savoir quelles sont les règles pour l'obtention de la mention «T» pour les grands trains routiers sur votre permis de conduire.

Conduire un véhicule lourd





Compétence 3

Méthode de recherche

Objectif de la leçon :

- Spécifier une méthode de recherche et de problème en lien avec les divers documents des réglementations

La recherche documentaire est une étape du travail de recherche qui consiste à trouver des sources d'information afin de s'informer sur un sujet, de répondre à une question ou de réaliser un travail. Souvent, cette étape est faite trop rapidement. La recherche documentaire est essentielle à la réalisation d'un travail de qualité, efficace et précis.

Nous oublions que le résultat final du travail à faire est directement lié à la qualité de l'information utilisée pour le réaliser. C'est la raison pour laquelle la recherche documentaire constitue une étape cruciale dans la réalisation de tout travail en lien avec la réglementation.

Autrement dit, lorsque nous débutons une réflexion sur un sujet, même si nous avons quelques idées, nous nous documentons pour en acquérir une meilleure connaissance. Nos lectures apportent concepts et informations.



Notes de l'élève

Étapes à suivre pour effectuer une recherche documentaire

1. Définir ses objectifs

Il faut d'abord déterminer le type de travail à faire et les recherches à réaliser.

2. Préparer sa recherche

Il faut cerner le sujet avec précision (ronde de sécurité, arrimage, masses et dimensions, heures de conduite et de repos, etc.).

Il faut définir le but du travail à effectuer (réponses, références, sources).

Il faut utiliser la recherche par «mot-clé». C'est un moyen efficace de trouver des documents pertinents sur un sujet précis.

3. Choisir les types de documents

Il faut savoir choisir les documents correspondant aux besoins de la recherche (guides, livres, manuels du fabricant, règlements officiels, lois officielles, fiches, etc.).

4. Repérer les documents

Matériel de l'élève, guides, etc.

Documents numériques (Google Docs, Word, PDF, etc.).

Sur Internet (SAAQ, MTQ, CTQ, etc.).

5. Évaluer la documentation recueillie et les informations utiles

Il faut évaluer la qualité de la documentation et s'assurer de la pertinence par rapport au travail demandé.

Notes de l'élève



Démontrer une méthode de recherche applicable aux documents papier et numériques

Mise en situation



Vous avez terminé le chargement et l'arrimage d'une cargaison de bois ouvré au point de chargement chez l'expéditeur. Avant de prendre la route pour effectuer cette livraison, vous vous questionnez à savoir à quel moment vous devrez effectuer l'inspection de la cargaison pendant le trajet. Alors, quelles seront la réponse et la référence à ce questionnement afin de respecter les normes d'arrimage des cargaisons?

Éléments compétence visés

Définir la situation nécessitant une recherche dans la réglementation

Choisir les sources d'information

Recueillir les renseignements

Notes de l'élève



(3.3)

1. Définir ses objectifs

Il faut d'abord déterminer le type de travail à faire et les recherches à réaliser.

Vous avez terminé le chargement et l'arrimage d'une cargaison de bois ouvré au point de chargement chez l'expéditeur. Avant de prendre la route pour effectuer cette livraison, vous vous questionnez à savoir à quel moment vous devrez effectuer l'inspection de la cargaison pendant le trajet. Alors, quelles seront la réponse et la référence à ce questionnement afin de respecter les normes d'arrimage des cargaisons ?

2. Préparer sa recherche

Il faut cerner le sujet avec précision (ronde de sécurité, arrimage, masses et dimensions, heures de conduite et de repos, etc.).

Il faut définir le but du travail à effectuer (réponses, références, sources).

Il faut utiliser la recherche par « mot-clé ». C'est un moyen efficace de trouver des documents pertinents sur un sujet précis.

Vous avez terminé le chargement et l'arrimage d'une cargaison de bois ouvré au point de chargement chez l'expéditeur. Avant de prendre la route pour effectuer cette livraison, vous vous questionnez à savoir à quel moment vous devrez effectuer l'inspection de la cargaison pendant le trajet. Alors, quelles seront la réponse et la référence à ce questionnement afin de respecter les normes d'arrimage des cargaisons ?

Notes de l'élève



3. Choisir les types de documents

Il faut savoir choisir les documents correspondant aux besoins de la recherche (guides, livres, manuels du fabricant, règlements officiels, lois officielles, fiches, etc.).

Vous avez terminé le chargement et l'arrimage d'une cargaison de bois ouvré au point de chargement chez l'expéditeur. Avant de prendre la route pour effectuer cette livraison, vous vous questionnez à savoir à quel moment vous devrez effectuer l'inspection de la cargaison pendant le trajet. Alors, quelles seront la réponse et la référence à ce questionnement afin de respecter les normes d'arrimage des cargaisons ?



Notes de l'élève



4. Repérer les documents (versions papier ou numériques)

Guides, manuels, matériel de l'élève, etc.

Documents numériques (guides, manuels, Google Docs, Word, PDF, etc.).

Sur Internet (SAAQ, MTQ, CTQ, etc.).

Vous avez terminé le chargement et l'arrimage d'une cargaison de bois ouvré au point de chargement chez l'expéditeur. Avant de prendre la route pour effectuer cette livraison, vous vous questionnez à savoir à quel moment vous devrez effectuer l'inspection de la cargaison pendant le trajet. Alors, quelles seront la réponse et la référence à ce questionnement afin de respecter les normes d'arrimage des cargaisons ?



Notes de l'élève



(3.3)

5. Évaluer la documentation recueillie et les informations utiles

Il faut évaluer la qualité de la documentation et s'assurer de sa pertinence par rapport au travail demandé.

Vous avez terminé le chargement et l'arrimage d'une cargaison de bois ouvré au point de chargement chez l'expéditeur. Avant de prendre la route pour effectuer cette livraison, vous vous questionnez à savoir à quel moment vous devrez effectuer l'inspection de la cargaison pendant le trajet. Alors, quelles seront la réponse et la référence à ce questionnement afin de respecter les normes d'arrimage des cargaisons?

Exemple 1

1) Choix du document



2) Recherche d'information

CHAPITRE 8	
TRANSPORT PAR CAMION	
Les charges maximales autorisées sur les routes	193
▶ La protection du réseau routier.....	193
▶ Les normes de charges et de dimensions.....	193
Le permis spécial de circulation	197
La protection des ponts et des viaducs	198
Les règles relatives aux méthodes d'arrimage du chargement	200
Les règles générales	201
Les règles particulières pour l'arrimage de certains types de chargements	205
Vérification de l'arrimage	212
▶ Inspection de la cargaison et du système d'arrimage.....	212
Conseils pour bien disposer le chargement dans le véhicule	213

3) Solution

Inspection de la cargaison et du système d'arrimage

Vous devez aussi inspecter la cargaison transportée et le système d'arrimage utilisé pour retenir la cargaison. Vous devez effectuer les réglages appropriés:

- ▶ avant de prendre le volant du véhicule

et

- ▶ à un maximum de 80 km du lieu de chargement de la cargaison.

Vous devez à nouveau inspecter la cargaison transportée et le système d'arrimage et apporter, si cela est nécessaire, les réglages appropriés, y compris ajouter d'autres dispositifs d'arrimage dès que:

- ▶ vous changez d'activité ou de prestation de travail;
- ▶ le véhicule a circulé pendant 3 heures;
- ▶ le véhicule a parcouru 240 km.



Exemple 2

1) Choix du document



2) Recherche d'information

TABLE DES MATIÈRES	
INTRODUCTION.....	1
SECTION 1	
PRINCIPES GÉNÉRAUX ET DÉFINITIONS	3
1.1 CHAMP D'APPLICATION	3
1.2 DÉFINITIONS	4
1.3 EXIGENCES GÉNÉRALES.....	13
Les critères généraux de performance	13
L'inspection de la cargaison	13
Les dispositifs d'arrimage	13
Les critères de rendement.....	14
Le système approprié.....	14
1.4 LES MÉTHODES ÉQUIVALENTES D'ARRIMAGE.....	15

3) Solution

L'inspection de la cargaison (Norme N° 10, art. 3)

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;
- à 80 km ou moins du lieu de chargement;
- après 240 km ou 3 heures de conduite;
- à chaque changement d'activité;
- avant de quitter un chemin privé pour emprunter un chemin public.

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.

Notes de l'élève

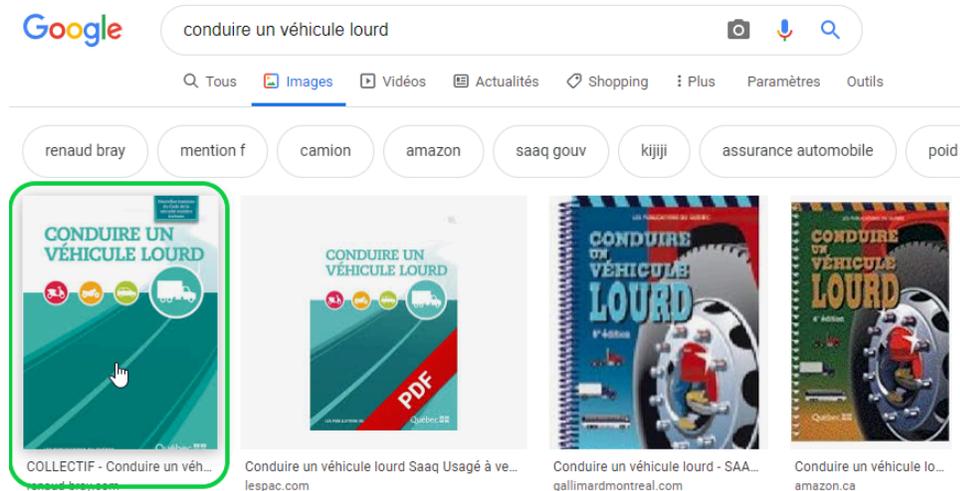


Méthode de recherche à partir d'un document numérique

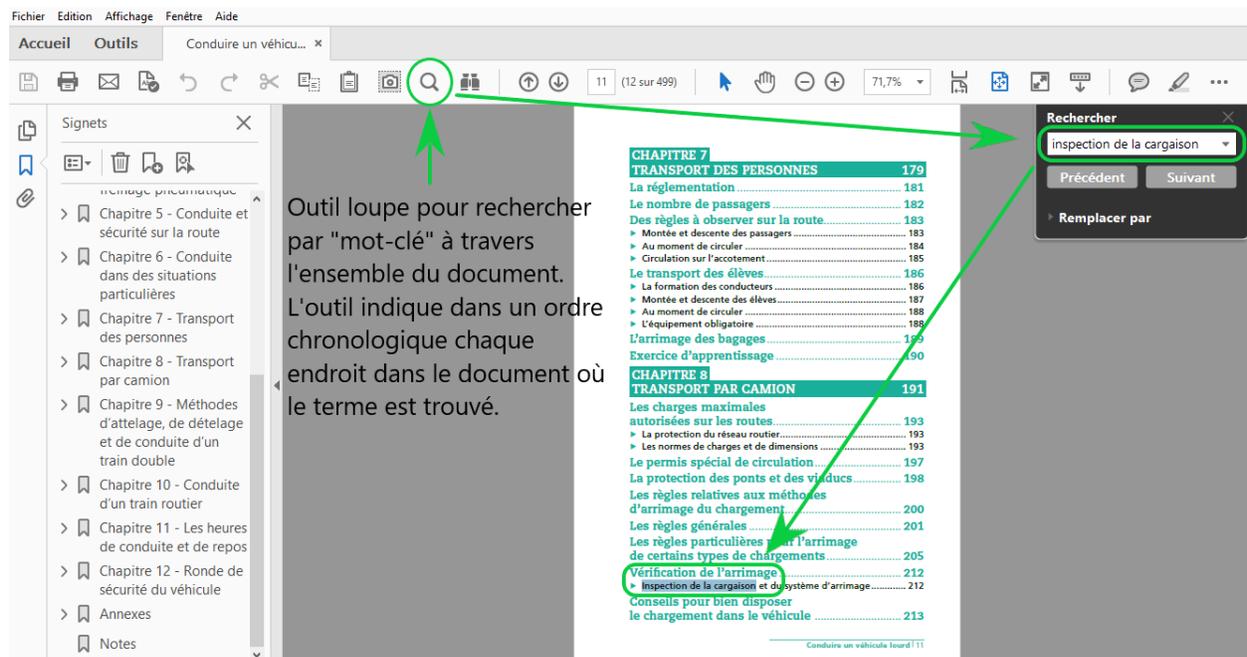
N. B. : Dans l'exemple 1 ci-dessous, il est à noter que le guide *Conduire un véhicule lourd* n'est pas accessible gratuitement en version numérique ; des frais sont exigibles pour consultation.

Exemple 1

1) Choix du document



2) Recherche d'information



3) Solution

de votre cabine ou de votre habitacle.

Inspection de la cargaison et du système d'arrimage

Vous devez aussi inspecter la cargaison transportée et le système d'arrimage utilisé pour retenir la cargaison. Vous devez effectuer les réglages appropriés:

- ▶ avant de prendre le volant du véhicule

et

- ▶ à un maximum de 80 km du lieu de chargement de la cargaison.

Vous devez à nouveau inspecter la cargaison transportée et le système d'arrimage et apporter, si cela est nécessaire, les réglages appropriés, y compris ajouter d'autres dispositifs d'arrimage dès que:

- ▶ vous changez d'activité ou de prestation de travail;
- ▶ le véhicule a circulé pendant 3 heures;
- ▶ le véhicule a parcouru 240 km.

212 | Conduire un véhicule lourd

Exemple 2

1) Choix du document

Google

guide normes d'arrimage des cargaisons

Tous Images Shopping Actualités Vidéos Plus Paramètres Outils

rembec expert conseil véhicules routiers véhicules lourds transport transport routier sangles

Guide Normes d'arrimage_web_2017... transports.gouv.qc.ca

Guide Normes d'arrimage_web_2017_4.indd transports.gouv.qc.ca

Guide Normes d'arrimage_web_2017_4.indd transports.gouv.qc.ca

GUIDE : rac.cftr.

GUIDE SUR LES NORMES d'arrimage des cargaisons amanformation.com

Guide Normes d'arrimage_web_2017_4.in... transports.gouv.qc.ca

GUIDE SUR LES NORMES d'arrimage des cargaisons rac.cftr.ca



2) Recherche d'information

Accueil Outils Guide_normes_arri... x

Rechercher

inspection de la cargaison

Précédent Suivant

Remplacer par

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION..... 1

SECTION 1
PRINCIPES GÉNÉRAUX ET DÉFINITIONS..... 3

1.1 CHAMP D'APPLICATION 3

1.2 DÉFINITIONS..... 4

1.3 EXIGENCES GÉNÉRALES..... 13

Les critères généraux de performance..... 13

L'inspection de la cargaison..... 13

Les dispositifs d'arrimage..... 13

Les critères de rendement..... 14

Le système approprié..... 14

1.4 LES MÉTHODES ÉQUIVALENTES D'ARRIMAGE..... 15

SECTION 2
EXIGENCES GÉNÉRALES POUR CARGAISONS NON SPÉCIFIQUES..... 16

2.1 EXIGENCES RELATIVES AUX SYSTÈMES D'ARRIMAGE..... 16

Exigences générales..... 16

Résistance minimale du système d'arrimage..... 16

3) Solution

Guide_normes_arri... x

Rechercher

inspection de la cargaison

Précédent Suivant

Remplacer par

L'objectif du Règlement sur les normes d'arrimage est donc d'établir les exigences minimales et les méthodes à appliquer, et de déterminer les composantes d'arrimage afin d'empêcher le déplacement ou le basculement de la cargaison. L'utilisation appropriée des systèmes d'arrimage contribue à assurer la stabilité du véhicule lorsqu'il circule sur la route.

Le Règlement prévoit des critères généraux et de rendement relatifs à l'inspection, aux dispositifs et aux systèmes d'arrimage.

L'inspection de la cargaison (Norme N° 10, art. 3)

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;
- à 80km ou moins du lieu de chargement;
- après 240km ou 3 heures de conduite;
- à chaque changement d'activité;
- avant de quitter un chemin privé pour emprunter un chemin public.

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.

Les dispositifs d'arrimage (Norme N° 10, art. 4, 15 et 19)

Tous les composants d'un système d'arrimage:

- doivent être en état de fonctionner correctement;



Compétence 3



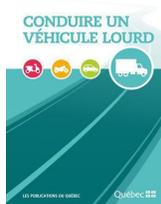
La ronde de sécurité (RDS)

Objectif de la leçon :

- Résoudre les problèmes d'application de la réglementation se référant à la ronde de sécurité

La ronde de sécurité relève du *Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers* et est harmonisée à la norme canadienne numéro 13.

La SAAQ met à la disposition des conducteurs de véhicule lourd des documents (sources d'information) qui les guident dans les actions et la prise de décisions concernant la ronde de sécurité.



Conduire un véhicule lourd (CVL) chapitre 12 ronde de sécurité



Guide de

Maintenant, vous connaissez bien le chapitre 12 du CVL, puisque vous vous l'êtes approprié dans le but d'obtenir l'apprenti conducteur de classe 1.

Pour cette raison, nous allons, à ce moment-ci, apprendre comment fonctionne le guide de ronde de sécurité afin de se familiariser avec celui-ci. L'avantage de ce dernier, c'est qu'il est un peu plus détaillé.

À noter que nous nous en tiendrons uniquement aux éléments concernant un camion standard (qui n'est pas spécialisé contrairement aux véhicules d'urgence). Le guide contient aussi des éléments qui concernent les autobus et les autocars qui ne seront pas abordés.

Pour simplifier la compréhension de ce guide, il faudra vous rappeler qu'il est divisé en trois parties que vous retrouverez à la table des matières.

1. Le volet administratif.
2. Le volet mécanique.
3. Prévention des accidents du travail.

L'UTILISATION DE LA TABLE DES MATIÈRES EST LA MÉTHODE DE TRAVAIL À APPLIQUER. DONC, VOUS DEVREZ FAIRE VOS RECHERCHES À PARTIR DE CELLE-CI.

**Commençons votre travail.
N'oubliez pas d'utiliser la table des matières !**

Pour bien utiliser ce guide, vous devez savoir quelle est la signification des icônes utilisées dans ce dernier.



Défectuosité MINEURE



Défectuosité MAJEURE



Conseil, truc ou astuce



Infraction au Code de la sécurité Routière

Voici maintenant des mises en situation en lien avec le volet administratif du guide.

Vous devez inclure la référence du guide dans votre réponse.

1. Vous partez seul pour un voyage de deux jours. Vous faites la ronde de sécurité de votre véhicule au début de votre poste de travail à 10 h. À quel moment, au plus tard, devrez-vous faire une nouvelle ronde de sécurité ?

Avant 10 h le lendemain, Référence P.10 et Astuce P.11



(3.4)

2. Vous prenez possession d'un véhicule lourd à l'entreprise où vous travaillez. Tous les employés sont des personnes désignées par l'exploitant pour faire la ronde des véhicules. Vous constatez que la dernière ronde de sécurité a été faite il y a 8 heures. Devez-vous faire une nouvelle ronde de sécurité avant de partir?

Non, référence P. 10

3. Au cours de votre journée de travail, vous constatez qu'un feu de position est défectueux à l'arrière de votre véhicule. Vous avez contresigné le rapport de ronde d'une personne désignée par l'exploitant.

Est-ce que vous êtes responsable de signaler les défauts qui surviennent en cours de route ? Justifiez votre réponse.

Oui, le conducteur est responsable de signaler, référence P. 12

4. Vous devez partir avec un tracteur semi-remorque.

Concernant la liste de défauts et en tant que conducteur, quelle est votre responsabilité avant de prendre la route ?

Il doit s'assurer qu'elle est à bord, il doit la remettre à l'agent de la paix, référence P. 14

5. Au début de votre quart de travail, vous prenez un camion porteur et vous faites votre ronde de sécurité. Vous faites quelques livraisons locales et vous revenez au terminal. Un autre conducteur prend le même véhicule pour faire quelques livraisons pendant que vous faites du travail sur le quai de transbordement. Au retour de ce conducteur, votre patron vous demande d'aller faire une dernière livraison avec le même véhicule.

Êtes-vous dans l'obligation de faire un nouveau rapport de ronde pour ce véhicule ?

Pas de nouveau rapport si la situation n'a pas changé. Cependant, il est souhaitable de

refaire une ronde, référence P.13



6. Vous partez du Québec en direction de l'Utah aux États-Unis. Pendant ce voyage, vous détectez une défectuosité sur votre ensemble de véhicules. La lumière de plaque d'immatriculation ne fonctionne plus sur la semi-remorque.

En plus d'inscrire cette défectuosité dans votre rapport de ronde, que devez-vous faire ?

Le conducteur doit signaler toutes défectuosités décelées, référence P. 12

7. En cours de route, vous détectez une défectuosité mineure sur votre véhicule. Vous inscrivez cette défectuosité dans votre rapport et vous avisez l'exploitant. Qu'arrivera-t-il si cette défectuosité n'est pas réparée dans les 48 heures ?

Le véhicule ne peut pas circuler si les réparations ne sont pas effectuées dans un délai

de 48 heures.

8. Vous circulez à l'intérieur d'un rayon de 160 kilomètres de votre port d'attache. Au moment de faire votre ronde de sécurité, vous ne décele aucune défectuosité.

Pouvez-vous partir sans remplir un rapport de ronde?

Non, référence P. 16

9. Lors de votre ronde de sécurité, vous décele une défectuosité mineure. Vous inscrivez cette défectuosité à votre rapport de ronde. Votre employeur vous demande de lui laisser ce rapport de ronde pour la journée afin de ne pas oublier de réparer cette défectuosité.

Est-ce que vous pouvez partir sans votre rapport pour la journée ?

Non, référence P. 16



10. Au moment de remplir votre rapport de ronde, vous ne pouvez rien inscrire à la case « Odomètre de la semi-remorque » puisque votre semi-remorque n'en est pas équipée.

Dans cette situation, si vous partez sans inscrire d'odomètre de semi-remorque à votre rapport, est-ce que vous serez en infraction ?

Non, référence P. 17

11. Vous faites du transport longue distance. Cela fait 20 jours que vous n'êtes pas revenu à votre terminal d'attache. Vous avez les rapports de ronde originaux. Vous prévoyez être de retour au terminal dans deux jours.

Est-ce que vous pourriez attendre d'être de retour pour remettre les originaux à votre exploitant?

Non, ils doivent remis dans les 20 jours de leur production, référence P. 17



Voici maintenant des mises en situation en lien avec le volet mécanique et la liste 1 du guide.

Vos réponses doivent comprendre la référence du guide.

12. Au moment de faire votre ronde de sécurité attelée, vous observez l'état de votre sellette (Image A). L'image B représente ce que vous devriez voir (goupilles verrouillées).

Image A



Image B



Déterminez si ceci constitue une défectuosité mineure ou majeure. S'il y a lieu, en vous référant au guide, inscrivez le code.

Majeure 1.D Référence P. 45

13. Vous faites la ronde de sécurité de votre tracteur et vous voyez cette partie du longeron.



Déterminez si ceci constitue une défectuosité mineure ou majeure. S'il y a lieu, en vous référant au guide, inscrivez le code.

Majeure 2.A, référence P. 57

14. Les commandes de soufflerie sont placées à cette position et il n'y a pas d'air qui sort au pare-brise.

[Vidéo disponible ici](#)



Déterminez si ceci constitue une défectuosité mineure ou majeure.
S'il y a lieu, en vous référant au guide, inscrivez le code.

Mineure, 3.1, référence P.60

15. En cours de route, tous les klaxons de votre véhicule cessent de fonctionner.

Déterminez si ceci constitue une défectuosité mineure ou majeure.
S'il y a lieu, en vous référant au guide, inscrivez le code.

Mineure, 4.2, référence P. 64

16. Vous faites la ronde de sécurité de votre tracteur et vous observez le niveau du liquide dans le réservoir de la servodirection.



Déterminez si ceci constitue une défectuosité mineure ou majeure.
S'il y a lieu, en vous référant au guide, inscrivez le code.

Mineure, 5.2, référence P.66

17. Vous avez seulement deux réflecteurs triangulaires dans votre camion.



Déterminez si ceci constitue une défectuosité mineure ou majeure.
S'il y a lieu, en vous référant au guide, inscrivez le code.

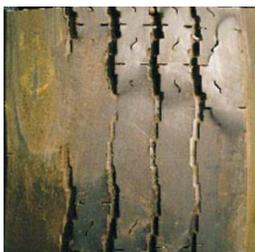
Infraction, référence P. 73

18. Lors de votre ronde de sécurité, vous constatez que tous les phares (feux) de croisement sont défectueux.

Déterminez si ceci constitue une défectuosité mineure ou majeure.
S'il y a lieu, en vous référant au guide, inscrivez le code.

Majeure, 8.A, référence P. 77

19. Vous faites la ronde de sécurité de votre tracteur et vous observez ce pneu sur l'essieu directionnel.



Déterminez si ceci constitue une défectuosité mineure ou majeure.
S'il y a lieu, en vous référant au guide, inscrivez le code.

Majeure, 9.A, référence P.83



20. Vous faites la ronde de sécurité de votre véhicule et vous observez cette roue.



Déterminez si ceci constitue une déféctuosité mineure ou majeure.
S'il y a lieu, en vous référant au guide, inscrivez le code.

Majeure, 12.C, référence P.95

21. Vous faites la ronde de sécurité de votre camion et vous observez cette lame maîtresse.



Déterminez si ceci constitue une déféctuosité mineure ou majeure.
S'il y a lieu, en vous référant au guide, inscrivez le code.

Majeure, 14.A, référence P.103

22. Lors de votre ronde de sécurité, vous constatez que les avertisseurs lumineux et sonore de basse pression s'activent lorsque la pression d'air dans le système baisse à moins de 50 lb/po².

Déterminez si ceci constitue une déféctuosité mineure ou majeure.
S'il y a lieu, en vous référant au guide, inscrivez le code.

Majeure, 19.A, référence P. 123



PRÉVENTION DES ACCIDENTS DU TRAVAIL

Aux pages 139 à 143, vous trouverez plusieurs informations en lien avec les risques de blessures au travail.

Qu'il s'agisse de :

- L'ouverture du capot ;
- La montée et la descente du camion ;
- La vérification extérieure ;
- L'attelage et le dételage de la semi-remorque.

Vous trouverez également un bref résumé des risques d'accidents les plus fréquents ainsi que des mesures de prévention pour éviter les blessures.

À tout moment dans votre journée, pensez toujours **santé** et **sécurité** au **travail**.

« Le Danger ne dort jamais. »

Pour plus de renseignements

Entreprises de compétence provinciale

Contactez la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail.

1 866 302-2778

www.cnesst.gouv.qc.ca

Entreprises de compétence fédérale

Contactez Emploi et Développement social Canada

Programme du travail.

1 800 641-4049

www.edsc.gc.ca



(3.4)



Compétence 3

Loi 430

Objectifs de la leçon :

- Exposer les informations concernant les obligations des conducteurs de véhicules lourds
- Être conscient des impacts et des conséquences à leur dossier de comportement

1. En quelle année la Politique d'évaluation des conducteurs de véhicules lourds est-elle entrée en vigueur?

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.

(P.1)

2. À quels conducteurs de véhicules lourds la Politique d'évaluation des conducteurs de véhicules lourds s'applique-t-elle précisément?

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. (P.5 Ch.2)

3. Afin d'assurer le suivi et l'évaluation du comportement des conducteurs de véhicules lourds, la Société de l'assurance automobile du Québec détient des dossiers à cet effet. Qu'en est-il de ce type de dossier pour un conducteur qui travaille pour plus d'un exploitant à la fois?

Le conducteur possède un seul dossier, même s'il travaille pour plus d'un exploitant à la fois ou s'il change d'employeur. (P.6 Ch.4)



4. Quels événements sont inscrits au dossier du conducteur et considérés dans l'évaluation de son comportement?

Les événements constatés sur la route (infractions, mises hors service « conducteur » et accidents). (P.7 CH.5, Par. 2)

5. L'évaluation du comportement considère les événements constatés lors d'une intervention sur route. Pendant combien de temps ces événements sont-ils inscrits au dossier du conducteur?

Ces événements demeurent au dossier du conducteur pour une période mobile de deux années. (P. 7 CH.5, Par. 4)

6. Cependant, les événements liés à la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool demeurent inscrits au dossier beaucoup plus longtemps. Pendant combien de temps y demeurent-ils?

Ces événements demeurent au dossier du conducteur pour une période de dix ans.
(P.12 dernier paragraphe)

(référence cahier de l'exploitant)

7. Pour l'évaluation du comportement, les événements sont regroupés en différentes zones de comportement. Quelles sont ces zones de comportement?

Règles de circulation, utilisation d'un véhicule lourd, implication dans les accidents et comportement global du conducteur (P. 8 tableau 1)

(3.5)

8. Quel serait le type d'intervention de la Société si vous aviez cumulé 12 points sur un seuil de 16 (75 %) à votre dossier de conduite à la suite d'infractions relatives à la sécurité routière (règles de circulation)?

Lettre de deuxième niveau (75 % du seuil atteint) (P. 20 CH. 6.1.2)

(Rappel: faire modifier les valeurs à vos élèves!)

9. Quel serait le type d'intervention de la Société si vous aviez cumulé 5 points sur un seuil de 9 (+ de 50 %) à votre dossier de conduite à la suite de votre implication dans des accidents responsables?

Lettre de premier niveau (50 % du seuil dépassé) (P. 20 CH. 6.1.1)

10. Quel serait le type d'intervention de la Société si vous aviez circulé dans un tunnel avec des matières dangereuses?

RÉF : tunnel + mat. dang. = P. 11 tab. 2, CSR 646, donc évènement critique

Lettre d'avertissement pour un évènement critique (P.21 CH.6.2.1)

Note: Il est possible qu'un chauffeur puisse se diriger vers un tunnel involontairement s'il n'a pas l'habitude de faire du TMD. Alors il est important de le conscientiser sur la gravité et les conséquences de ce type d'infraction.

11. Quel serait le type d'intervention de la Société si vous aviez commis un excès de vitesse de 35 km/h par rapport à la limite permise?

RÉF : P.10, (CH. 5.1.1), Par. 2 & Annexe 3, P.42, CSR328,329, donc évènement grave

Lettre d'information pour infraction grave (P.21 CH. 6.2.2)

(3.5)



(3.5)



Compétence 3

Assurances et accidents

Objectifs de la leçon :

- Connaître les procédures lors d'un accident
- Remplir la documentation

Quatre types d'accidents peuvent se présenter à vous :

- Collision avec dommage matériel d'un véhicule inoccupé, d'un poteau ou d'un panneau de signalisation.
- Collision avec dommage matériel d'un véhicule sans blessé.
- Collision avec blessé avec ou sans dommage matériel.
- Collision avec un animal domestique sans propriétaire, un animal sauvage de plus de 25 kilogrammes.

Quoi faire lors d'une de ces situations



Les entreprises ont toutes les mêmes obligations face à leur assureur et au Code de la sécurité routière. C'est pour ces raisons qu'elles demandent à leurs chauffeurs d'appliquer des procédures qu'elles ont mises en place. Ces procédures sont semblables d'une entreprise à l'autre.

Voici les procédures à suivre du CFTR selon les quatre types d'accidents.

- **Collision avec dommages matériels d'un véhicule inoccupé, un poteau, un panneau de signalisation ou une structure comme un pont.**

Vous devez :

- Arrêter votre véhicule ;
- Vérifier qu'il n'y ait aucun blessé ;
- Utiliser le numéro d'urgence ;
- Joindre le poste de police le plus près et des agents prendront les informations ;
- Prendre des photos des dommages causés et de la chaussée* ;
- Remplir le document rapport d'accident du CFTR (annexe 1).



* Prendre des photos est une bonne façon de recueillir les preuves (immatriculation, assurances, permis de conduire).

Notes de l'élève

- **Collision avec dommages matériels d'un véhicule sans blessé.**

Vous devez :

- Arrêter votre véhicule ;
- S'assurer qu'il n'y ait pas de blessé ;
- Utiliser le numéro d'urgence de l'entreprise ;
- Remplir un *constat amiable**;
- Remplir le rapport d'accident du CFTR (annexe 1) ;
- Prendre des photos des dommages et de la chaussée.



CONSTAT AMIABLE GAA VIERGE

- **Collision avec ou sans dommage matériel, avec blessé.**

Vous devez :

- Arrêter votre véhicule ;
- Porter assistance au blessé, même mineur, en appelant les services d'urgence ;
- Utiliser le numéro d'urgence de l'entreprise ;
- Laisser les policiers remplir un rapport d'accident ;
- Remplir le rapport d'accident du CFTR (annexe 1) ;
- Prendre des photos des dommages et de la chaussée si vous le pouvez.



** Le constat amiable n'est pas obligatoire; par contre, vous devez prendre les informations selon les exigences du Code de la sécurité routière.*

- **Collision avec un animal domestique ou un animal sauvage de plus de 25 kilogrammes.**

Vous devez :

- Arrêter votre véhicule ;
- Porter assistance au propriétaire de l'animal s'il est blessé ;
- Utiliser le numéro d'urgence de l'entreprise ;
- Communiquer avec un agent de la faune si l'animal a un poids supérieur à 25 kilogrammes ;
- Remplir un rapport s'il y a des dommages matériels (annexe 1) ;
- Prendre des photos des dommages, des lieux et de la chaussée.



Annexe 1

(Voir la mise en situation de la présentation de l'enseignant et remplir ce rapport.)



(3.6)

RAPPORT D'ÉVÉNEMENT (CFTR)

Vous devez remplir ce formulaire lors d'un événement qui comporte des dommages matériels, qui a nécessité une dépanneuse ou qui a causé des blessures. Lorsqu'une tierce personne est impliquée, ce document doit être joint au **constat amiable** d'accident automobile rempli en bonne et due forme.

Ce rapport sera annexé à votre dossier. Une fois que vous avez rempli ce rapport, vous devrez le remettre à un chef de groupe. **(Note : les élèves n'ont pas à remplir le rapport d'accident, mais ils doivent plutôt comprendre comment et quand le faire.)**

Date	Notes de l'élève
Nom de l'élève	
Numéro de permis de conduire	
Numéro de groupe	
Nom de l'enseignant	
Nom du témoin	
Numéro du camion et de la remorque	
Lieu de l'accident	



1. Expliquer les circonstances de l'événement.

Notes de l'élève

2. Pourquoi cet événement est-il arrivé ?

Notes de l'élève



3. Pouvez-vous justifier que votre vitesse était raisonnable lors de l'événement ?

Notes de l'élève

4. Qu'auriez-vous pu faire pour éviter cet événement ?

Notes de l'élève



(3.6)

5. Que retenir-vous comme leçon de cet événement ?

Notes de l'élève

Croquis représentant l'événement.



Signature de l'élève : _____





Droits et obligations des travailleurs en SST

Contenu de la formation

- Introduction à la SST
- Accidents du travail
- Droits et obligations
- Conclusion en 3 mots



Préparé par :
Samuel Laverdière, CRIA
Conseiller en prévention
Via Prévention



Introduction à la SST

Protection du travailleur

Prévention

C'est l'élimination à la source même des dangers pour la santé, la sécurité et l'intégrité physique des travailleurs

Exemples

Procédures
 Formation
 Inspection
 Entretien
 Équipements de sécurité

Indemnisation

C'est la réparation des lésions professionnelles et des conséquences qu'elles entraînent

Exemples

réadaptation physique, sociale et professionnelle
 paiement d'indemnités de remplacement du revenu, d'indemnités pour préjudice corporel
 indemnités de décès

Compétences provinciale et fédérale

En fonction des activités normales et habituelles de l'entreprise :

Transport local
 = compétence provinciale

Transport national et international
 = compétence fédérale

	Provinciale	Fédérale
Prévention et inspection	CNESST	Programme du travail
Indemnisation	CNESST	CNESST
Principales lois et règlements	LSST, RSST, LATMP, CSTC	CCT, RCSST, LATMP



Quelques chiffres...

Au Québec, tous secteurs confondus :

- 1 accident aux 6 minutes;
- Plus de 200 décès par année;
 - Environ 60 causés par accident;
 - Environ 160 causés par des maladies professionnelles.



[Cliquez sur ce lien](#)



Transport et entreposage

- Environ 25 % des décès par accident chaque année.
- Plus de 2 000 accidents du travail par an.
- Dans 80 % des accidents, le conducteur fait une autre tâche que conduire son véhicule.

Transport

- 30 % des blessures = dos.
- 40 % = entorses / foulures / déchirures.
- 50 % = chutes.



Les accidents du travail

Perception de performance

Pour plusieurs, la prévention est liée à l'équation suivante :

$$\begin{array}{ccccc} \text{Habitue du risque} & & \text{Pas d'accident} & & \text{Pas d'accident} \\ \text{Passé} & + & \text{Présent} & = & \text{Futur} \end{array}$$

En réalité, plus l'exposition au risque augmente, plus la probabilité de l'accident est forte.

Définition

Dans un contexte de prévention

Un événement imprévu et soudain qui entraîne ou qui aurait pu entraîner :

- des blessures corporelles;
- des dommages matériels.



La notion d'accident est donc indépendante de la conséquence qui en découle.

Les causes des accidents

Le principe des causes multiples.

Rarement le résultat d'une seule cause.



Les causes d'accidents

L'organisation

- La culture d'entreprise.
- L'organisation du travail.
- Le programme de prévention.
- La sélection et la formation du personnel.
- La supervision.
- Etc.



L'individu

- La formation.
- L'expérience.
- Les habitudes.
- L'état de santé.
- L'attitude sécuritaire.
- Etc.



La tâche

- La formation.
- Les méthodes de travail.
- Les postures adoptées ainsi que les gestes posés.
- Le rythme d'exécution de la tâche.
- Etc.



Les équipements

- Les appareils d'arrimage.
- Les chariots élévateurs.
- Les équipements de protection.
- Les tracteurs et les semi-remorques.
- Etc.



Les matériaux et les substances

- Leur nature.
- Les matières dangereuses.
- La quantité.
- Les contenants.



Le moment

- Tôt le matin/nuit.
- Début/fin de poste de travail.
- Début/fin du cycle.
- Heure de pointe/trafic.
- En retard.



L'environnement

- Le bruit.
- L'éclairage.
- État et condition de la route.
- L'encombrement et la propreté des lieux.
- La température et les conditions climatiques.
- Etc.



Hierarchie des moyens de prévention

1. **Élimination** : éliminer le danger du milieu de travail ou substituer les matières dangereuses ou les machines par d'autres moins dangereuses.
2. **Mesures d'ingénierie** : conception ou modification des usines, de l'équipement, du système de ventilation et des procédés de manière à réduire la source d'exposition.
3. **Mesures administratives** : Modifier l'exécution du travail, l'échéancier des travaux, les politiques, les normes et les procédures, la formation, l'entretien du matériel et la tenue des lieux.
4. **Équipement de protection individuelle** : casques, bottes, lunettes, gants, dossards, masques, etc., pour réduire l'exposition et pour augmenter sa visibilité.



Droits et obligations

Droits de l'employeur

Droit de gérance

Droit de diriger ses employés et de prendre des décisions pour la rentabilité de son entreprise:

- mécanismes de contrôle
- supervision du comportement et du rendement



En prévention l'employeur a droit à

- Services de formation et d'information
- Conseil en matière de santé et de sécurité du travail



Obligations de l'employeur

Identifier, contrôler et éliminer les dangers

Doter les établissements d'équipements, d'outils et de méthodes de travail sécuritaires

Former et informer le travailleur des risques et moyens de prévention



Obligations de l'employeur

Superviser le travail et s'assurer que les normes de sécurité sont respectées.

Fournir les équipements de protection

Offrir sur place des services de premiers soins.

Établir un programme de prévention

Etc.



Droits du travailleur

Conditions de travail sécuritaires

Formation, entraînement, supervision

Refuser d'exécuter une tâche

Retrait préventif de la travailleuse enceinte ou qui allaite

Indemnités en cas de lésions professionnelles



Obligations du travailleur

Prévention

Protéger sa santé, sa sécurité et son intégrité physique

Ne pas mettre en danger celle des autres

Participer à l'identification et à l'élimination des risques



Obligations du travailleur

Prévention

- Prendre connaissance du programme de prévention
- Collaborer avec le comité de santé et sécurité
- Déclarer les accidents et autres événement dangereux



Obligations du travailleur

Indemnisation et réadaptation

- Remettre l'attestation médicale et les autres rapports médicaux
- Se soumettre aux expertises médicales exigées par l'employeur
- Suivre les traitements recommandés par son médecin
- Éviter de poser des gestes qui pourraient retarder la guérison

En conclusion

Pour prévenir les accidents du travail, le travailleur doit :

- Savoir :
 - Risques,
 - Méthodes de travail;
- Participer :
 - Identification des risques,
 - Comité SST;
- Déclarer :
 - Situations dangereuses,
 - Accident : avec ou sans blessure, avec dommages matériels ou non.

Conditions de succès

- Engagement de l'employeur.
- Respect et confiance.
- Implication des gens sur le terrain.
- Approche de résolution de problème.
- Reconnaissance du travail accompli.





Compétence 3

Les heures de conduite et de repos

Objectifs de la leçon :

- Connaître la réglementation générale et spécifique
- Résoudre les problèmes d'application de la réglementation référant au règlement sur les heures de conduite et de repos

À titre d'information

Les heures de conduite et de repos relèvent du **Règlement sur les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds** qui est harmonisé avec la norme 9 du *Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers*.

Mise en contexte

La SAAQ met à la disposition des conducteurs de véhicule lourd un document qui les guide dans les actions et la prise de décisions au sujet des heures de conduite et de repos.

Les règles concernant les heures de conduite, de travail et de repos contribuent à limiter la fatigue chez les conducteurs de véhicules lourds. Un conducteur fatigué présente un risque pour sa propre sécurité et celle des autres usagers de la route. Ces normes sont contenues dans le Règlement sur les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds. Les principes directeurs sont les suivants :

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

Tout ceci pour minimiser les effets de la fatigue.

UTILISATION DE LA TABLE DES MATIÈRES

Comme dans tous les autres guides de réglementation, vous devez faire des recherches dans celui-ci pour trouver une solution à un problème concernant les heures de conduite et de repos.

CONSIGNES POUR FAIRE LE TRAVAIL QUI SUIT

Dans les mises en situation qui vont suivre, vous devez associer des mots clés de la table des matières au problème soulevé de la mise en situation pour mieux cibler la partie du guide sur les heures de conduite et de repos qui vous donnera la solution. À ce moment, nous n'utilisons pas le CVL étant donné que vous le connaissez déjà bien à la suite des travaux effectués lors de l'acquisition du permis de l'apprenti conducteur.



Les solutions (réponses) aux problèmes et aux questionnements doivent être appuyées par la référence du guide. La référence est la page dans laquelle apparaît l'information qui détermine la solution.

1. Vous devez partir avec cet équipement aujourd'hui.



PNBV : 5 000 kg PNBV : 2 000 kg

En tant que conducteur de ce véhicule, êtes-vous visé par le règlement concernant les heures de conduite et de repos?

OUI, référence P. 7, (édition 2023-05 : P. 6)

2. Votre employeur vous permet de retourner à la maison avec le tracteur à la fin de votre journée de travail. Votre domicile est situé à 60 kilomètres du port d'attache de l'entreprise.

Est-ce que cette situation vous permet d'être exempté de l'application des normes relatives aux heures de conduite et de repos?

OUI, référence P. 8, (édition 2023-05 : P. 8)

3. Selon la règle des 14 jours, combien d'heures de travail sont disponibles au 15^{ème} jour?

Jours	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Heures de service	11	9	10	9	8	11	8	9	10	11	8	9	10	8	?

0 heure, référence P. 17 (édition 2023-05 : P. 19)

4. Vous utilisez le cycle 1.
Combien d'heures sont disponibles au jour 8?

Jours	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Heures de service	12	12	9	10	9	10	8	?							

70 hres – 58 hres = 12 hres, référence P. 18 (édition 2023-05 : P. 20)

5. Vous faites habituellement du transport dans l'Ouest canadien et vous utilisez le cycle 2. Votre employeur vous demande de passer au cycle 1 pour faire des voyages dans les Maritimes.

Quelle condition devez-vous respecter afin de pouvoir passer au cycle 1?

72 hres de repos consécutif, référence P. 20 (édition 2023-05 : P. 22)

6. Vous débutez votre poste de travail régulièrement à 15 h et celui-ci se termine habituellement à 3 h.

Pour faciliter votre travail, vous souhaitez changer l'heure du début de la journée de votre rapport d'activités. De cette façon, vous pourrez consigner votre poste de travail sur un seul rapport d'activités.

Afin de pouvoir faire ce changement, quelle condition devez-vous respecter?

Le conducteur doit commencer un nouveau cycle, référence P. 23

(édition 2023-05 : P. 25)

7. Vous transportez des explosifs et vous stationnez votre véhicule pour prendre vos 8 heures de repos consécutives puisque vous avez atteint le maximum d'heures de conduite permises. Mais, soudainement, un feu de forêt éclate à proximité!

Selon cette situation, avez-vous le droit de repartir pour mettre à l'abri la marchandise que vous transportez?

Oui, référence P. 34 (édition 2023-05 : P. 36)

8. Quelques heures après votre départ, un accident survient devant vous et cette situation vous fait prendre une heure de retard sur votre planification. À la suite de cette mauvaise condition de circulation, pouvez-vous faire 1 heure de conduite supplémentaire pour terminer votre trajet?

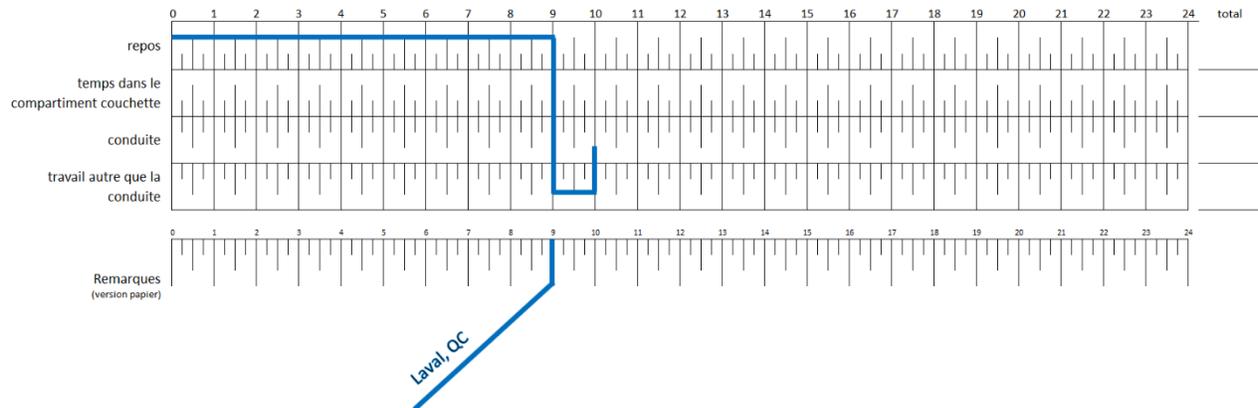
Oui, référence P. 34 (édition 2023-05 : P. 36)

9. Vous arrivez au quai d'embarquement pour prendre le traversier en direction de Terre-Neuve. Vous prenez 3 heures de repos dans votre couchette en attendant l'embarquement. La durée du voyage sur le traversier est de 5 h 30.

Devrez-vous prendre 8 heures de repos consécutives au lieu de débarquement du traversier avant de poursuivre votre route?

Non, référence P. 39 (édition 2023-05 : P. 42)

10. Selon le rapport d'activités ci-dessous, vous avez pris la route à 10 h. Un contrôleur routier vous intercepte à 11 h. Il vous demande de lui présenter votre rapport d'activités dont voici la grille.



Est-ce que l'agent de la paix pourrait vous reprocher de ne pas avoir tenu à jour ce rapport ?

Non, en autant qu'il n'y a pas eu de changement d'activité autre que la conduite, référence P. 41

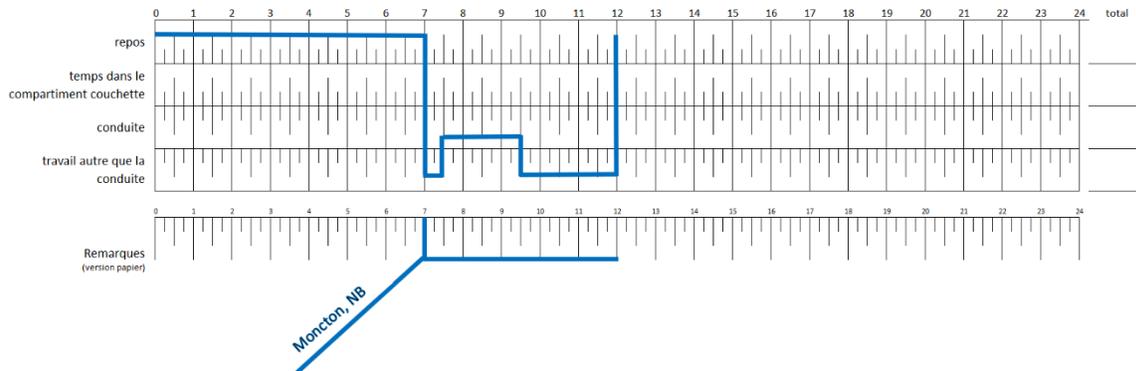
(édition 2023-05 : P. 53)

11. Vous répondez à toutes les conditions vous permettant d'être exempté de l'obligation de remplir un rapport d'activités.

Dans ce cas, êtes-vous tenu de respecter le nombre d'heures prescrites de conduite, de travail et de repos?

Oui, référence P. 43 (édition 2023-05 : P. 55)

12. Vous avez plusieurs cueillettes et livraisons à faire à Moncton (NB). Pour vous faciliter la tâche, vous utilisez la règle des arrêts multiples sur votre rapport d'activités.

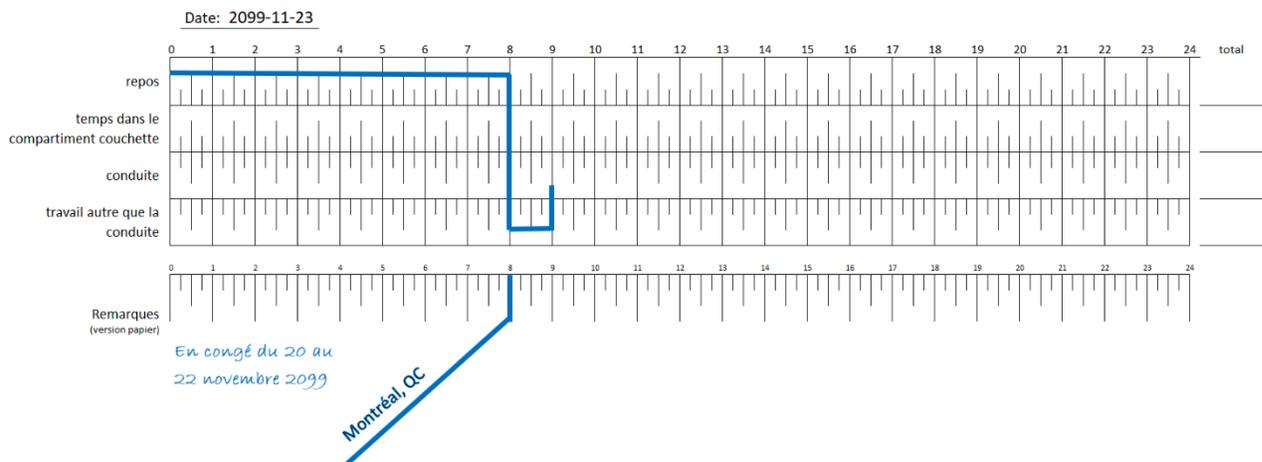


Est-ce que la règle est bien respectée?

Non, le temps de travail doit être indiqué avant le temps de conduite

Référence P. 45 (édition 2023-05 : P. 56)

13. Lundi matin 23 novembre 2009, vous commencez votre rapport d'activités après un congé de 3 jours.



Est-ce que cette façon de noter ce congé est correcte?

Oui, référence P. 47 (édition 2023-05 : P. 47)

14. Aujourd'hui, vous devez remplir un rapport d'activités, car vous devez sortir du rayon de 160 km de votre port d'attache.

Puisque vous n'avez pas rempli de rapport d'activités au cours des 3 dernières semaines, quelles informations devez-vous inscrire dans l'espace réservé aux observations de votre rapport en papier?

Le nombre d'heure de repos et de travail des 14 jours précédents, référence P. 47

(édition 2023-05 : P. 59)

15. Vous remplissez un rapport d'activités tous les jours, puisque vous faites du transport longue distance régulièrement.

Êtes-vous dans l'obligation de remplir une fiche récapitulative pour vous assurer de respecter le nombre d'heures de conduite disponible chaque jour?

Non, référence P. 49 (édition 2023-05 : P. 63)

16. C'est le 10 décembre et vous partez à destination de Terre-Neuve. Devez-vous conserver une copie de tous les rapports d'activités du mois de novembre à bord de votre véhicule?

Non, seulement les 14 jours précédents, référence P. 53 (édition 2023-05 : P. 67)

17. Un contrôleur routier vous intercepte et vous avez 15 heures de travail cumulées au cours de cette journée. Constatant l'infraction, l'agent vous délivre une déclaration de mise hors service.

Pendant combien de temps cette déclaration de mise hors service s'appliquera-t-elle?

10 hres, référence P. 54 (édition 2023-05 : P. 70)

18. Vous êtes l'exploitant d'une entreprise de transport, pendant combien de temps devez-vous conserver les rapports d'activités des chauffeurs qui travaillent pour vous?

6 mois, référence P. 56 (édition 2023-05 : P. 75)

19. Votre employeur vous demande d'aller faire une livraison à Toronto avec un camion sans compartiment couchette. Puisque vous n'aurez pas assez d'heures disponibles pour revenir le jour même, il vous informe que vous devrez prendre votre temps de repos dans votre véhicule afin d'éviter des frais d'hôtel.

Pouvez-vous utiliser la section "temps dans le compartiment couchette" de votre rapport d'activités pour comptabiliser vos heures de repos?

Non, référence PP. 11-13-57 (édition 2023-05 : PP. 11-14-76)

INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES

*LA RÉGLEMENTATION AMÉRICAINE OBLIGE TOUTE ENTREPRISE QUI EFFECTUE DU TRANSPORT LONGUE DISTANCE SUR SON TERRITOIRE D'UTILISER UN APPAREIL ÉLECTRONIQUE POUR LE RAPPORT D'ACTIVITÉS DU CONDUCTEUR ET POUR LE CUMUL DE SES HEURES DE CONDUITE ET DE REPOS.

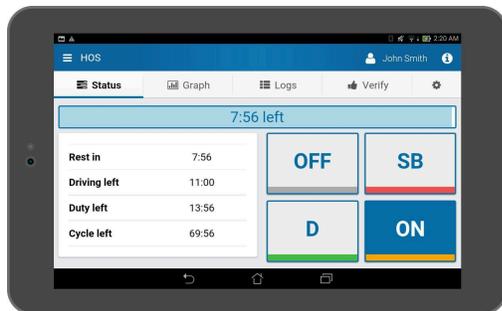
POUR PLUS D'INFORMATIONS, CONSULTEZ LE SITE : www.fmcsa.dot.gov

* Indépendamment du fournisseur de service que le transporteur choisira, les appareils fournis devront être testés et conformes à la réglementation sur les heures de conduite et de repos, et ce, tant du côté canadien «HCR» (règlement sur les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds) que du côté américain «FMCSR» (Federal Motor Carrier Safety Regulation).

APPAREILS ÉLECTRONIQUES UTILISÉS POUR LE RAPPORT D'ACTIVITÉS ET LE CUMUL DES HEURES DE CONDUITE ET DE REPOS DU CHAUFFEUR

Voici quelques modèles d'appareils électroniques pouvant servir pour le rapport d'activités et le cumul des heures de conduite et de repos.

GEOTAB



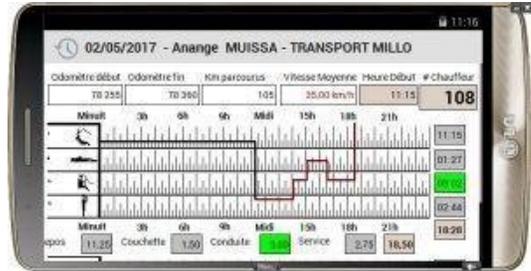
MCP 200



ISAAC



TÉLÉPHONE CELLULAIRE (intelligent)



Compétence 3

Les normes de charges et dimensions

Objectif de la leçon :

- Appliquer la réglementation référant au règlement sur les normes de charges et dimensions

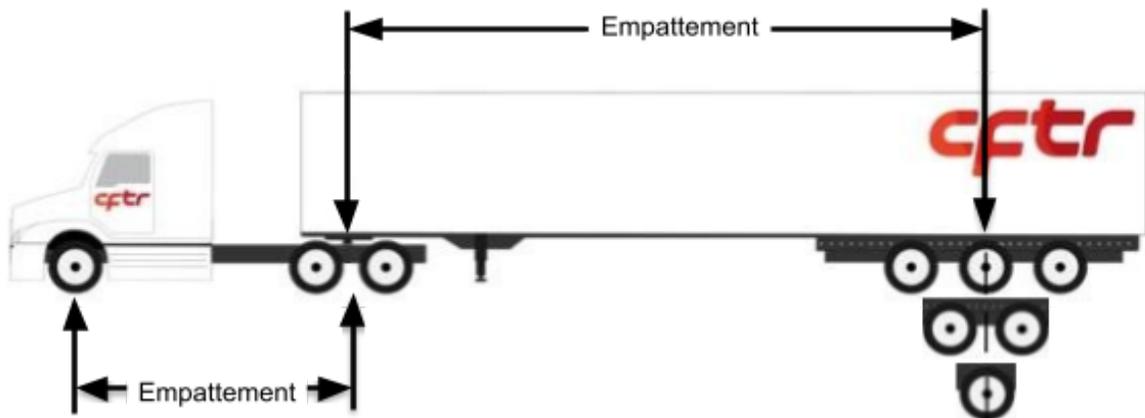
IDÉFINITIONS

Voir section 2 du guide

Diabolo :



Empattement



L'empattement du tracteur est mesuré de l'essieu avant au centre de l'essieu ou du tandem à l'arrière.

L'empattement de la semi-remorque est mesuré du pivot au centre de l'essieu, du tandem ou du tridem de la semi-remorque.

L'empattement du tracteur et de la semi-remorque sont réglementés et ils doivent respecter des longueurs maximales.

L'empattement de la semi-remorque est utilisé dans le calcul du porte-à-faux arrière de celle-ci. Pour les longueurs relatives au calcul du porte-à-faux, voir les pages 6-7 du Guide des normes de charges et dimensions des véhicules routiers.

PNBV (GVWR) versus PNBE (GAWR)

PNBV (GVWR)

La capacité maximale d'un véhicule au sens du Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles.

- PNBV : Poids nominal brut du véhicule.
- GVWR : Gross vehicle weight rating.

PNBE (GAWR)

La capacité maximale d'un essieu au sens du Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles.

- PNBE : Poids nominal brut sur l'essieu.
- GAWR : Gross axle weight rating.

[info-camionnage](#)

[MTQ informations PNBV](#)

Exemples d'étiquette

DATE OF MFG.	10/2018
DATE DE FAB.	
GVWR	
PNBV	
GAWR FRONT	
PNBE AVANT	
WITH TIRE SIZE	
AVEC DIMENSION DE PNEU	
RIM SIZE	
DIMENSION DE JANTE	
AT KPA COLD	
KPA A FROID	
NEXT GAWR	
PNBE SUIVANT	
WITH TIRE SIZE	
AVEC DIMENSION DE PNEU	
AT KPA COLD	
KPA A FROID	

MANUFACTURED BY	GVWR	KILOGRAMS / POUNDS		SUITABLE TIRE - RIM C		
		FR. GAWR	2ND. GAWR	3RD. GAWR	4TH. GAWR	TIRE SIZE
MOTORS CO.	24132.0	53200	295/75R22.5H	22		
PACCAR INC.	5987.5	13200	295/75R22.5F	22		
11/2017	9072.0	20000	295/75R22.5F	22		
	9072.0	20000				

11/2017 LABEL 22-01467

MANUFACTURED BY:	DAIMLER VEH. COMERC. MEXICO	GAWR/PNBE	GAWR/PNBE	TIRES	RIMS	KPA COLD	PSI COLD	"S"	
DATE OF MFG:	02/18	KGS	LBS						
GVWR/PNBV-KG:	14,968	FRONT AXLE:	4,536	10,000	11R22.5(H)	22.5X8.25	827	120	S
GVWR/PNBV-LBS:	33,000	1ST INT AXLE:							
		2ND INT AXLE:							
		3RD INT AXLE:							
		4TH INT AXLE:							
		5TH INT AXLE:							
		6TH INT AXLE:							
VEHICLE ID NO:	3ALACXFE2KQK2611	REAR AXLE:	10,432	23,000	11R22.5(H)	22.5X8.25	827	120	D
TYPE:	INCOMPLETE VEHICLE-TRU/CAM								
COUNTRY OF ORIGIN:	MEXICO								

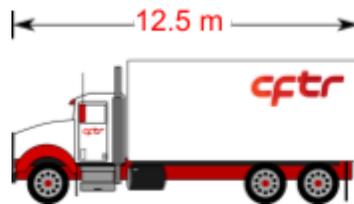
MANUFACTURED BY	FABRIQUE PAR
KENWORTH	KENWORTH TRUCK CO.
A DIVISION OF	PACCAR
DATE OF MFG.	1/05
DATE DE FAB.	
GVWR	32,931.4 KG
PNBV	
GAWR FRONT	6,622.6 KG
PNBE AVANT	
WITH TIRE SIZE	315/80R225
AVEC DIMENSION DE PNEU	
RIM SIZE	22.5 X 9
DIMENSION DE JANTE	
AT kPa COLD	690 SGL
kPa A FROID	
NEXT GAWR	8,769.4 KG
PNBE SUIVANT	
WITH TIRE SIZE	

DIMENSIONS MAXIMALES AUTORISÉES

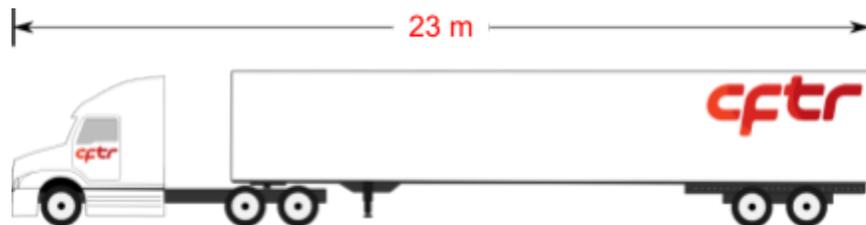
Voir section 3 du guide

3.1 LONGUEURS MAXIMALES AUTORISÉES

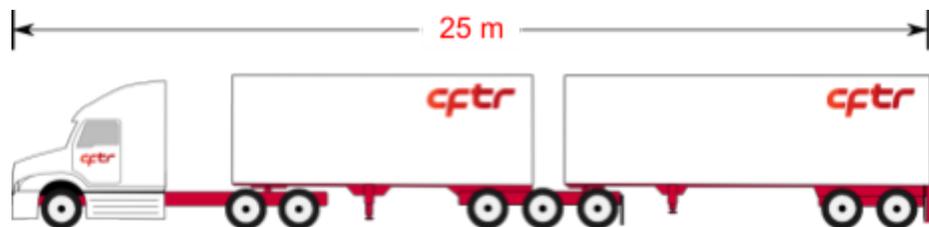
A) Camion



B) Tracteur avec semi-remorque



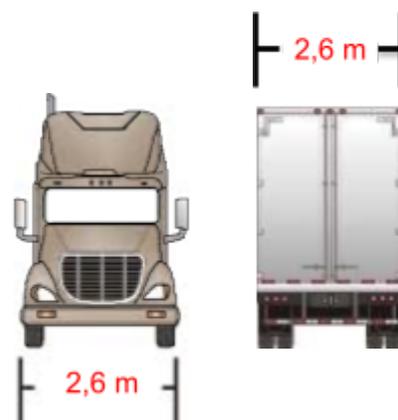
C) Train double



3.2 HAUTEUR MAXIMALE AUTORISÉE



3.3 LARGEURS MAXIMALES AUTORISÉES



Les symboles

$x < y$ = signifie que x est plus petit que y.

$x > y$ = signifie que x est plus grand que y.

$x < y < z$ = signifie que y est plus grand que x et plus petit que z.

$x \leq y$ = signifie que x est plus petit ou égal à y.

$x \geq y$ = signifie que x est plus grand ou égal à y.

CHARGE MAXIMALE AUTORISÉE D'UNE CATÉGORIE D'ESSIEUX

Voir section 4 du guide

A) Essieu avant : Catégorie B.1



Catégorie B.1

Période normale

9 000 KG

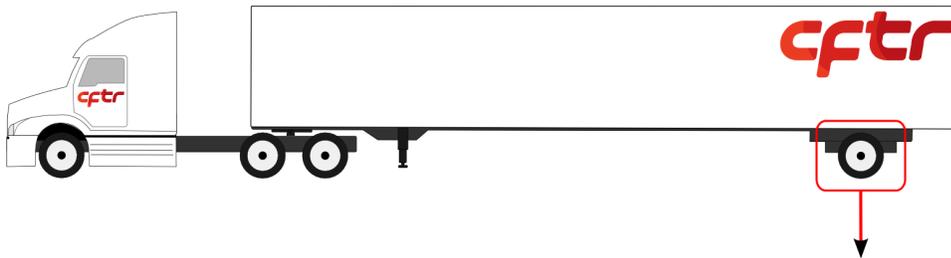
Période de dégel

9 000 KG

La capacité de charge de l'essieu avant (PNBE) est de 5 500 KG pour un essieu qui appartient à la catégorie B.1.

La capacité d'essieu peut être supérieure lorsqu'elle est indiquée par le fabricant du véhicule et que la somme des capacités de tous les pneus de l'essieu le permet.

B) Essieu simple : Catégorie B.10



Catégorie B.10

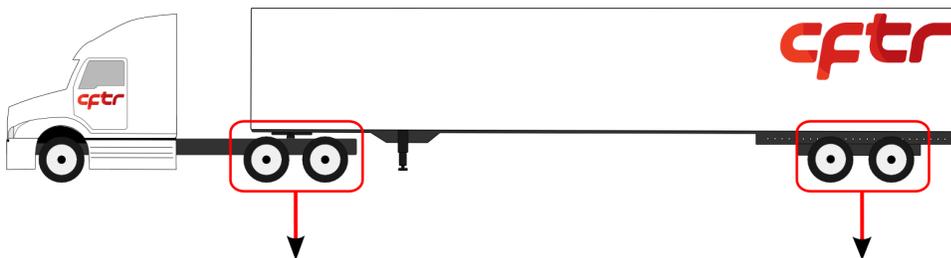
Période normale

10 000 KG

Période de dégel

8 000 KG

C) Essieu tandem : Catégorie B.21



Catégorie B.21

Catégorie B.21

Période normale

18 000 KG

Période de dégel

15 500 KG

D) Essieu tridem : Catégorie B.31



Catégorie B.31

Période normale

21 000 KG

Période de dégel

18 000 KG

E) Essieu tridem : Catégorie B.32



Catégorie B.32

Période normale

___24 000___ KG

Période de dégel

___21 000___ KG

F) Essieu tridem : Catégorie B.33



Catégorie B.33

Période normale

___26 000___ KG

Période de dégel

___22 000___ KG

Essieux tridem équivalents : Catégories B.31 - B.32 - B.33

Définition

Un groupe d'essieux est l'équivalent d'un essieu tridem lorsqu'il est formé de 3 essieux également espacés entre eux, comprenant à l'avant un essieu relevable abaissé, reliés au véhicule par des suspensions conçues pour égaliser, sans ajustement possible, à 1 000 kg près lorsque l'essieu relevable est abaissé, la masse pouvant être mesurée sous les roues de chacun des essieux.

La limite de charge maximale prévue au règlement en période normale et en période de dégel est diminuée de 1 000 kg dans le cas d'un essieu tridem équivalent.

G) Essieu autovireur à l'avant d'un tridem : Catégorie B.44



Catégorie B.44

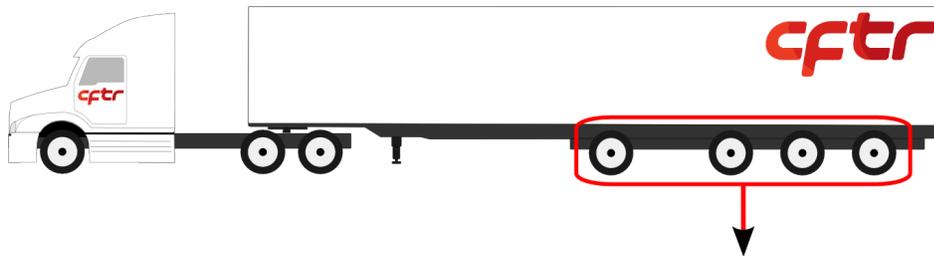
Période normale

32 000 KG

Période de dégel

27 500 KG

H) Essieu autovireur à l'avant d'un tridem : Catégorie B.45



Catégorie B.45

Période normale

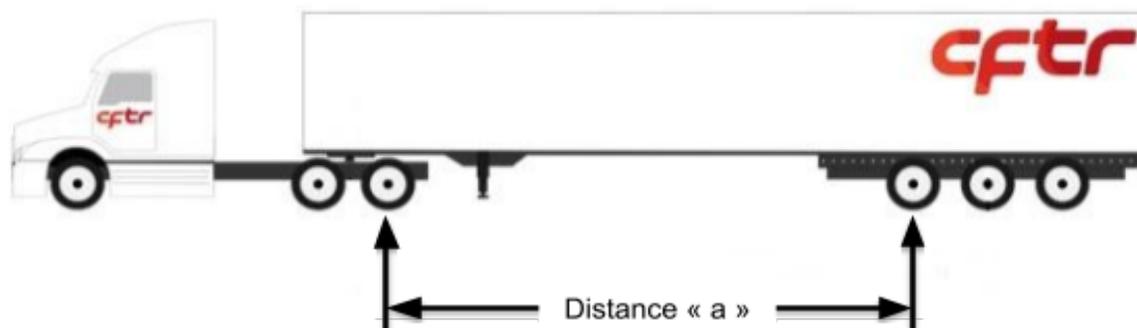
34 000 KG

Période de dégel

29 500 KG

MASSE TOTALE EN CHARGE MAXIMALE AUTORISÉE

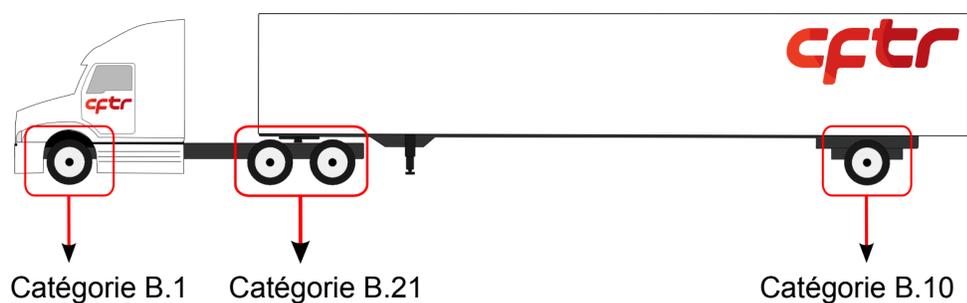
Voir section 5 du guide



La distance « a » utilisée à la section 5 du Guide des normes de charges et dimensions des véhicules routiers sert à déterminer l'espacement entre les essieux du tracteur et les essieux de la semi-remorque. Lorsque cette dimension est réduite en-deçà du minimum indiqué, la masse totale en charge est réduite.

D'autres distances tels que « b, c, d, e, f » utilisées à la section 5 du Guide des normes de charges et dimensions des véhicules routiers sert à déterminer la distance entre certains essieux de la configuration du véhicule illustré. Lorsque ces dimensions sont réduites en-deçà du minimum, la masse totale en charge est réduite.

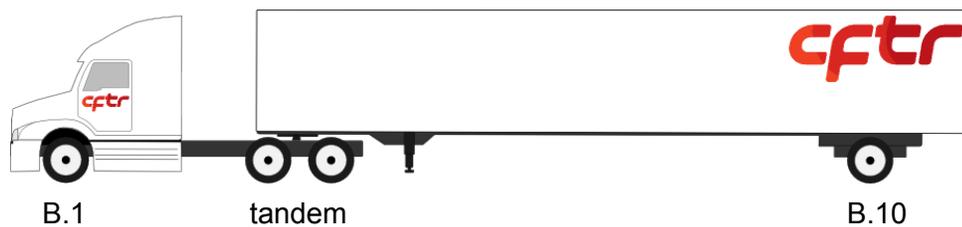
l)



Masse totale en charge maximale (Tableau 1) :

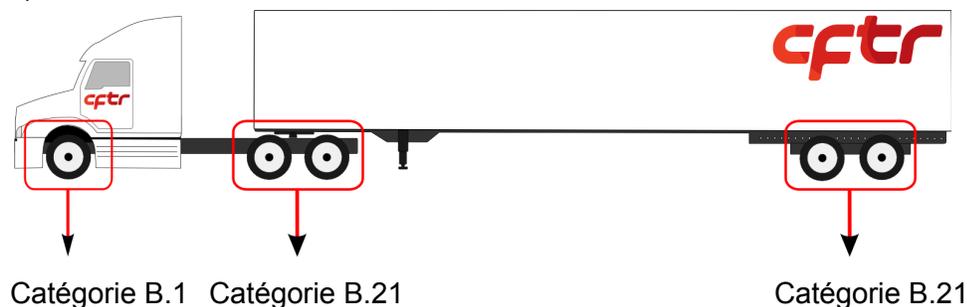
Période normale	<u>5 500 KG + 18 000 KG + 10 000 KG = 33 500</u> KG
Période de dégel	<u>5 500 KG + 15 500 KG + 8 000 KG = 29 000</u> KG

Comparativement à (Tableau 2) :



Masse totale en charge maximale prévue au règlement (Tableau 2) : A-11 = 35 500 KG

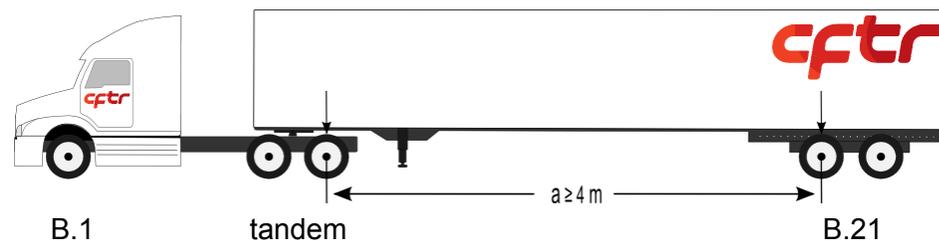
J)



Masse totale en charge maximale (Tableau 1) :

Période normale 5 500 KG + 18 000 KG + 18 000 KG = 41 500 KG
 Période de dégel 5 500 KG + 15 500 KG + 15 500 KG = 36 500 KG

Comparativement à (Tableau 2) :



Masse totale en charge maximale prévue au règlement (Tableau 2) : A-12 = 41 500 KG

K)



Catégorie B.1 Catégorie B.21

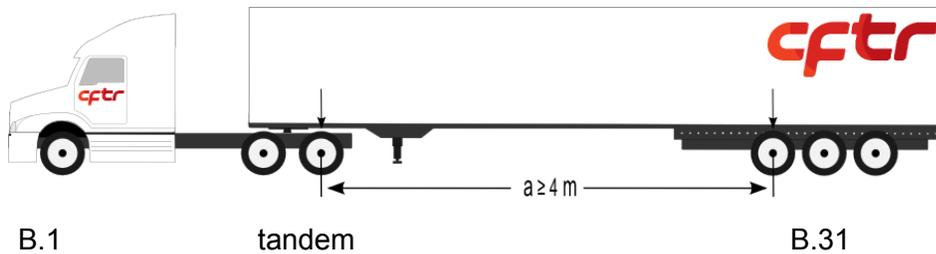
Catégorie B.31

Masse totale en charge maximale (Tableau 1) :

Période normale 5 500 KG + 18 000 KG + 21 000 KG = 44 500 KG

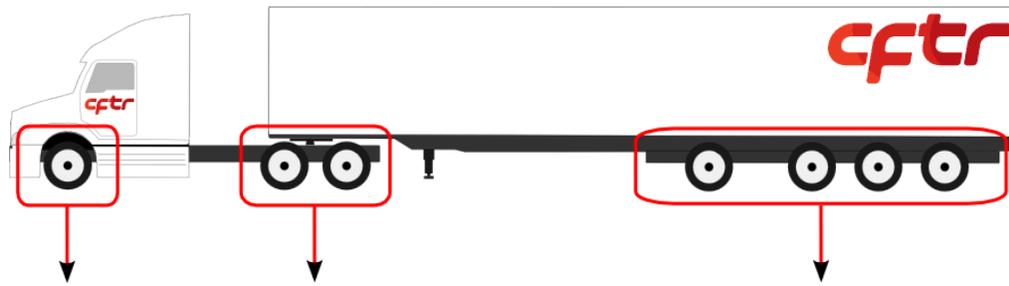
Période de dégel 5 500 KG + 15 500 KG + 18 000 KG = 39 000 KG

Comparativement à (Tableau 2) :



Masse totale en charge maximale prévue au règlement (Tableau 2) : A-40 = 44 500 KG

L)



Catégorie B.1

Catégorie B.21

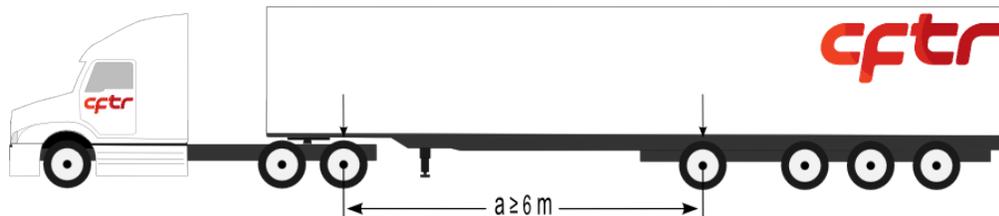
Catégorie B.44

Masse totale en charge maximale (Tableau 1) :

Période normale 5 500 KG + 18 000 KG + 32 000 KG = 55 500 KG

Période de dégel 5 500 KG + 15 500 KG + 27 500 KG = 48 500 KG

Comparativement à (Tableau 2) :



B.1

tandem

B.44

Masse totale en charge maximale prévue au règlement (Tableau 2) : A-66 = 55 500 KG

PÉRIODE ET ZONES DE DÉGEL

Voir section 6 du guide

Les dates de la période de dégel sont publiées avant le début des restrictions de charges, lesquelles commencent normalement à la mi-mars (zone 1) pour se terminer vers la fin du mois de mai (zone 3).

Dans quelles zones se situent les villes suivantes?

VAL-D'OR : 3

GATINEAU : 1

RIMOUSKI : 2

SHERBROOKE : 1

MONT-TREMBLANT : 2

ÎLES-DE-LA-MADELEINE : 2



Compétence 3

Le connaissance

Objectif de la leçon :

- Reconnaître les renseignements essentiels contenus dans le connaissance

Qu'est-ce qu'un connaissance ?

Un connaissance est un contrat de transport de biens, un document légal, entre l'expéditeur de la marchandise et l'exploitant de véhicules lourds, le transporteur, contre rémunération. Ce document fait partie intégrante de la Loi sur les transports dans le règlement sur les exigences applicables aux connaissances (T-12, r.6).

Le connaissance est communément appelé avec le terme angliciste « Bill of lading » et l'abréviation est B/L.

Pour votre information personnelle et pour consultation à des fins juridiques, consultez les textes de loi officielle :

[Règlement sur les exigences applicables aux connaissances](#)

(ce document a valeur officielle).

Il est obligatoire pour le camionneur d'avoir ce document dûment rempli en sa possession lorsqu'il circule sur le chemin public à l'exception de certaines exemptions. À défaut de se conformer, l'exploitant sera en infraction et il doit conserver les connaissances pour une durée de 2 ans.

Exemptions possibles de l'obligation d'avoir un connaissance

Pour certains types de transport ou dans certains cas, le transporteur n'a pas besoin d'un connaissance pour circuler sur les routes.

Voici quelques exemples.

- Véhicule servant exclusivement à l'usage d'un expéditeur.
- Biens domestiques usagés.
- Messagerie et colis de moins de 45 kg.
- Conteneurs et remorques vides.
- Matières en vrac.
- Lait.
- Produits pétroliers munis d'un compteur et d'une capacité maximale de 18 200 litres.
- Carcasses d'automobile.
- Déchets et recyclage.
- Véhicules remorqués par une dépanneuse.
- Substances fertilisantes.
- Véhicules attelés en « dos-d'âne ».

Quelques définitions



Expéditeur : L'entreprise qui expédie la marchandise. Le point d'origine du bien.

Transporteur : L'exploitant de véhicules lourds qui accepte de prendre en sa possession la marchandise afin de l'acheminer par le réseau routier vers l'entité qui la recevra.

Consignataire : L'entreprise qui reçoit la marchandise. L'entité à qui la marchandise est dédiée. C'est à cette adresse que la marchandise doit être acheminée et qui servira au conducteur pour planifier son itinéraire afin d'effectuer la livraison.

Responsabilité du transporteur

Lorsque le transporteur prend en charge des marchandises, le transporteur devient responsable de la perte ou des dommages subis aux biens à bord du véhicule. À la suite du chargement, l'expéditeur remettra le connaissement et le transporteur (ou son représentant) aura la responsabilité de vérifier le compte des articles énumérés et de leur état. Le conducteur devra effectuer les corrections nécessaires, s'il y a lieu.

Une fois les parties du transporteur remplies, le chauffeur remettra un exemplaire signé à l'expéditeur comme étant sa preuve d'entente de transport entre les deux parties et il pourra partir.

Ce que doit contenir un connaissement

Plusieurs éléments sont obligatoires et une multitude d'informations se retrouvent sur un connaissement. Il est de la responsabilité du conducteur de vérifier ces éléments et d'inscrire les informations relatives au transporteur.

Au recto, ce sont toutes les informations pertinentes au transport à effectuer.

- Expéditeur.
- Consignataire.
- Courtier en douane (s'il y a lieu).
- Date.
- Code numérique (obligatoire).
- Informations sur le transporteur (nom, NIR, numéro de véhicule...).
- Descriptions des marchandises (valeur, quantité, nature, poids, matières dangereuses...).
- Instructions spéciales.
- Signatures de l'expéditeur, du transporteur et du consignataire.



**CONNAISSANCE NON NÉGOCIABLE NO DE CONN. :
BILL OF LADING NOT NEGOTIABLE B/L NO.**

1. Expéditeur ou agent (nom & adresse) / Consignor or agent (name & address)		2. No. cpte expéditeur / Consignor's acct no.	3. Date 2014-12-04	4. No. ref. expéditeur / Consignor's ref. no.
		5. Nom du transporteur / Name of carrier 17 000, rue Aubin Mirabel (Québec) J7J 1B1 Téléphone : (450) 435-0167 Télécopieur : (450) 435-2933		6. NIR, transporteur / Carrier's RIN R-543051-8
7. Consignataire (nom & adresse) / Consignee (name & address)		8. Reçu au point d'origine, à la date et de l'expéditeur mentionné aux présentes les marchandises ci-après décrites en bon état apparent (le contenu des colis et sa condition étant inconnus), consignées et destinées tel que ci-après mentionné, que le transporteur consent à transporter et à délivrer à leur consignataire au point de destination si ce point se trouve sur la route qu'il est autorisé à desservir, sinon à faire transporter et délivrer par un autre transporteur autorisé à ce faire et ce, aux taux et à la classification en vigueur à la date de l'expédition. Il est mutuellement convenu que chaque transporteur transportant lesdites marchandises en tout et en partie sur le parcours entier ou une portion quelconque de celui-ci jusqu'à destination et que tout intéressé à ladite expédition pour tout service à effectuer en vertu des présentes est sujet à toutes les conditions imprimées ou écrites non prohibées par la loi, incluant les conditions contenues au verso des présentes qui sont acceptées par l'expéditeur pour lui-même et ses agents/droits. Received at the point of origin on the date specified, from the consignor mentioned herein, the property herein described, in apparent good order, except as noted (contents and conditions of package unknown) marked, consigned and destined as indicated below, which the carrier agrees to carry and to deliver to the consignee at the said destination, if on its own authorized route or otherwise to cause to be carried by another carrier on the route to said destination, subject to the rates and classification in effect on the date of shipment. It is mutually agreed, as to each carrier of all or any of the goods over all any portion of the route to destination, and as to each party of any time interested in all or any of the goods, that every service to be performed hereunder shall be subject to all the conditions not prohibited by law, whether printed or written, including conditions on back here of, which are hereby agreed by the consignor and accept for himself and his assigns.		
9. Partie à notifier - Courrier en douanes* Notify party - Customs broker*		12. VALEUR DÉCLARÉE / DECLARED VALUATION Responsabilité maximum de 4,41 \$ par kilogramme selon le poids total de l'expédition à moins qu'une valeur supérieure n'ait été déclarée au recto par l'expéditeur (Conditions 9 et 10 au verso). Maximum liability of 4.41 \$ per kilogram, depending on the total weight of the shipment, unless the shipper has declared a higher value on the front of the bill of lading (Conditions 9 and 10 on back)		
16. Point d'origine / Point of origin		11. Et route / Destination and		
13. Marques et numéros* / Marks & numbers*	14. Nombre total de colis* / Total no. of packages*	15. Description générale de l'expédition* / General description of shipment*	16. No. du véhicule* / Vehicle no.*	17. Poids brut et cubage* / Total weight & cubage*
18. Nombre et type de paquets / Number and type of packages	19. Description des marchandises et particularités / Particulars of goods, marks and exceptions	20. Poids / Weight	21. Taux / Rate	22. Montant / Amount
				23. FRAIS DE TRANSPORT / FREIGHT CHARGES À percevoir / <input type="checkbox"/> Collect Payés d'avance / <input type="checkbox"/> Prepaid Les frais seront à percevoir à moins d'avis contraire / Freight charges will be collected unless marked prepaid
				24. Si au risque de l'expéditeur, indiquez-le ici / If at consignor's risk, write or stamp here
Instructions spéciales :				25. Envoi contre remboursement / C.O.D. SHIPMENT Frais de recouvrement / Collection charges À percevoir / <input type="checkbox"/> Collect Payés d'avance / <input type="checkbox"/> Prepaid Montant / Amount C. \$
26. Entente spéciale entre l'expéditeur et le transporteur, y faire référence / Special agreement between consignor & carrier, advise here				Frais de recouvrement / Collection charges O. \$
27. AVIS DE RÉCLAMATION a) Le transporteur n'est responsable de pertes, de dommages ou de retards aux marchandises transportées qui sont décrites au connaissement, qu'à la condition qu'un avis soit précisé l'origine des marchandises, leur destination, leur date d'expédition et le montant approximatif réclamé en réparation de la perte, des dommages ou du retard ne soit signalé au transporteur initial ou au transporteur de destination, dans les soixante (60) jours suivant la date de la livraison des marchandises ou dans les cas de non-livraison, dans un délai de neuf (9) mois suivant la date de l'expédition. b) La présentation de la réclamation finale accompagnée d'une preuve de paiement des frais de transport doit être soumise au transporteur dans un délai de neuf (9) mois suivant la date de l'expédition.		NOTICE OF CLAIM a) No carrier is liable for loss, damage or delay to any goods carried under the Bill of Lading unless notice thereof setting out particulars of the origin, destination and date of shipment of the goods and the estimated amount claimed in respect of such loss, damage or delay is given in writing to the originating carrier or the delivering carrier, within sixty (60) days after the delivery of the goods or, in the case of failure to make delivery, within nine (9) months from the date of shipment. b) The final statement of the claim must be filed within nine (9) months from the date of shipment together with a copy of the paid freight bill.		TOTAL D. \$ 28. À l'arrière / "Inland" \$ 29. Au-delà* / "Beyond" \$
30. N.B. VEUILLEZ PRENDRE CONNAISSANCE DES CONDITIONS AU VERSO, QUI SONT ACCEPTÉES PAR LES PRÉSENTES / N.B. NOTE CAREFULLY CONDITIONS ON BACK HEREOF WHICH ARE HEREBY ACCEPTED				31. Autres (précisez)* / Others (specify)* \$ \$ \$
32. Expéditeur / Consignor Date* Par / Par	33. Transporteur / Carrier Date* Par / Par	34. Consignataire / Consignee Date* Par / Par	35. Total des frais* / Total charges* \$	

Au verso, ce sont tous les termes législatifs relatifs aux conditions de transport. Les fameux petits caractères d'un contrat.

Les détails que la loi demande d'inscrire tels que la responsabilité, les réclamations, les recours, les retards, les frais de transport, le renvoi de biens, les poids des marchandises et plusieurs autres. Il n'y a aucune information à remplir de ce côté du document.

CONDITIONS DE TRANSPORT

1. Responsabilité du transporteur: Le transporteur des marchandises décrites au connaissement est responsable de la perte ou du dommage des marchandises acceptées par lui ou son représentant, sous réserve des stipulations ci-après.
2. Responsabilité du transporteur initial et du transporteur de destination: Lorsque des transporteurs successifs transportent un même chargement, le transporteur qui émet le connaissement (ci-après le transporteur initial) et celui qui assume la responsabilité de livrer les marchandises au consignataire (ci-après le transporteur de destination) sont, en plus des autres responsabilités dont ils peuvent être tenus en vertu du présent contrat, responsables de la perte ou du dommage des marchandises en possession d'un autre transporteur auquel elles sont ou ont été remises et qui n'est pas déchargé de ses responsabilités.
3. Réclamation auprès des transporteurs successifs: Le transporteur initial ou le transporteur de destination, suivant le cas, a le droit de se faire rembourser par tout autre transporteur auquel les biens ont été ou sont remis, la valeur de la perte ou du dommage qu'il peut être appelé à payer parce que les marchandises ont été perdues ou endommagées alors qu'elles étaient en possession de l'autre transporteur. Dans les cas d'échange entre transporteurs, le règlement des réclamations pour dommages cachés sera fait au prorata des revenus reçus.
4. Recours de l'expéditeur et du consignataire: Les articles 2 ou 3 ne peuvent avoir pour effet d'empêcher un expéditeur ou un consignataire d'obtenir des dommages-intérêts de quelque transporteur.
5. Exceptions: Pour les marchandises décrites au connaissement, le transporteur n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard résultant d'une force majeure ou attribuable à des ennemis du Couronne, à des ennemis publics, à des émeutes, à des grèves, à un défaut ou une imperfection inhérents aux marchandises, à un acte ou un manquement de l'expéditeur, du propriétaire ou du consignataire, aux effets d'une loi, à une mise en quarantaine ou à des retards dans le poids de grains, de semences, ou de toute autre denrée dues à un phénomène naturel.
6. Detail: Aucun transporteur n'est tenu de transporter au moyen d'un véhicule particulier ou de livrer des marchandises à temps sur un marché particulier ou à d'autres conditions que selon les modalités d'expéditions régulières, à moins qu'un accord figurant sur le connaissement n'ait été ratifié par les parties contractantes.
7. Acheminement par le transporteur: Lorsque par nécessité physique, le transporteur fait acheminer les marchandises par un moyen de transport autre qu'un véhicule imprimé pour le transport contre rémunération, sa responsabilité est la même que si la totalité du transport avait été assurée par un tel véhicule.
8. Arrêt en cours de route: Lorsque des marchandises sont arrêtées et retenues en transit, à la demande de la personne habilitée à ce faire, ces marchandises seront retenues aux risques de cette personne.
9. Détermination de la valeur: Sous réserve de l'article 10, le montant maximal dont peut être relevable le transporteur pour toute perte ou dommage aux marchandises, qu'il y ait eu négligence ou pas, doit être calculé sur la base suivante:
 - a) la valeur des marchandises à l'endroit et au moment de l'expédition incluant les frais de transport et autres frais payés, s'il y a lieu; ou
 - b) lorsqu'une valeur inférieure à celle visée au paragraphe a est inscrite par l'expéditeur sur le connaissement ou a été mutuellement convenue, cette valeur inférieure représentera la responsabilité maximale du transporteur.
10. Responsabilité maximale: Le montant de toute perte ou dommage calculé selon les dispositions des paragraphes a ou b de l'article 9, ne doit pas excéder 4,41 \$/kg selon le poids total de l'expédition à moins qu'une valeur supérieure soit énoncée sur le recto du formulaire par l'expéditeur.
11. Risques supportés par l'expéditeur: S'il est convenu que les marchandises sont transportées aux risques de l'expéditeur, cette entente ne couvre que les risques qui sont liés directement au transport. Le transporteur demeure néanmoins responsable des pertes, dommages ou retards susceptibles de résulter d'une négligence ou d'un manquement de sa part, de celle de ses agents ou de ses employés. Le transporteur doit alors prouver qu'il n'y a pas eu négligence.
12. Avis de réclamation:
 - 1° Le transporteur n'est responsable de pertes, de dommages ou de retards aux marchandises transportées qui sont décrites au connaissement, qu'à la condition qu'un avis écrit précisant l'origine des marchandises, leur destination, leur date d'expédition et le montant approximatif réclamé en réparation de la perte, des dommages ou du retard, ne soit signé au transporteur initial ou au transporteur de destination, dans les 60 jours suivant la date de la livraison des marchandises, ou dans les cas de non-livraison, dans un délai de 9 mois suivant la date de l'expédition.
 - 2° La présentation de la réclamation finale accompagnée d'une preuve de paiement des frais de transport doit être soumise au transporteur dans un délai de 9 mois suivant la date de l'expédition.
13. Articles de très grande valeur: Né transporteur n'est tenu de transporter des documents, des espèces ou tout autre article de très grande valeur à moins que n'ait été conclue une entente à cet effet. Si de telles marchandises sont transportées sans entente spéciale et que la nature des marchandises n'est pas révélée sur le connaissement, la responsabilité du transporteur pour perte ou dommage ne peut être engagée au-delà de la limite maximale établie à l'article 10.
14. Frais de transport:
 - 1° Si le transporteur s'engage, les frais de transport et tous les autres frais légitimement faits à l'égard des marchandises doivent être versés avant la livraison et, les de l'inspection, il s'opère que les marchandises expédiées ne sont pas celles mentionnées au connaissement, les frais de transport doivent être payés pour les marchandises effectivement expédiées incluant tous les autres frais supplémentaires légitimement exigibles.
 - 2° Les frais de transport seront à percevoir, à moins que l'expéditeur ne donne un avis contraire sur le connaissement.
15. Marchandises dangereuses: Quiconque, directement ou indirectement, expédie des explosifs ou d'autres produits dangereux, sans avoir préalablement fait connaître au transporteur la nature exacte du chargement de la façon prescrite par une loi ou un règlement, doit indemniser le transporteur pour toute perte, dommage ou retard qui en résulterait, et ces biens peuvent être entreposés aux frais et aux risques de l'expéditeur.
16. Biens non livrés:
 - 1° Si, sans qu'il y ait faute du transporteur, les biens ne peuvent être livrés, le transporteur doit immédiatement aviser l'expéditeur et le consignataire que la livraison n'a pas été faite et il doit demander des instructions sur la façon de disposer des biens.
 - 2° En attendant de recevoir les instructions sur la façon de disposer des biens, le transporteur peut:
 - a) les conserver dans son entrepôt, moyennant des frais d'entreposage raisonnables; ou
 - b) pourvu qu'il ait donné un avis de ses intentions à l'expéditeur, déplacer et entreposer les biens dans un entrepôt public ou commercial aux frais de l'expéditeur, auquel cas il n'est plus responsable du chargement, tout en conservant un droit de rétention en échange du paiement de tous les frais légitimes de transport et autres, y compris des frais raisonnables d'entreposage.
 - 3° Renvoi des biens: Si le transporteur a donné l'avis de non-livraison des biens conformément au paragraphe 1 de l'article 16, et s'il n'a reçu aucune instruction sur la façon d'en disposer dans les 15 jours qui suivent la date de l'avis, il peut retourner à l'expéditeur, et aux frais de ce dernier, tous les biens non livrés pour lesquels il a remis un tel avis.
 - 4° Modification: Sous réserve de l'article 19, toute limitation de la responsabilité du transporteur ainsi que toute modification, addition ou rature qui figurent au connaissement doivent être signées ou initiales par l'expéditeur ou son représentant, et par le transporteur initial ou son représentant, sous peine de nullité.
 - 5° Poids de l'expédition: L'expéditeur est responsable de l'exactitude des poids déclarés et il doit les inscrire au connaissement. Dans les cas où le poids réel de l'expédition ne coïnciderait pas avec le poids déclaré sur le connaissement, le transporteur fera les corrections qu'il s'imposent.
 - 6° Biens payables à la livraison: Le transporteur ne doit livrer un chargement payable à la livraison qu'une fois ce dernier intégralement payé.
 - A moins que l'expéditeur ne donne des instructions contraires sur le connaissement, les frais de recouvrement et de virement des sommes payées à la livraison seront à percevoir du consignataire.
 - Le transporteur doit verser à l'expéditeur ou son représentant les sommes payées à la livraison, dans les 15 jours suivant la date de leur recouvrement.
 - Le transporteur doit séparer les sommes payées à la livraison des autres recettes et fonds de son entreprise en les conservant dans un compte en fidéicommis distinct.
 - Le transporteur doit inclure dans son barème de taux les frais de recouvrement et de virement des sommes payées par les consignataires.
17. AUTRES STIPULATIONS
21. Toutes les autres stipulations convenues entre les parties doivent être indiquées au connaissement.
- D. 1198-99, Art. 2.
2. RÉFÉRENCES
- D. 1198-99, 1999 G.O. 2, 5172

CONDITIONS OF CARRIAGE

- (1) Liability of carrier: The carrier of the goods herein described is liable for any loss of or damage to goods accepted by him or his agent except as hereinafter provided.
- (2) Liability of originating and delivering carriers: Where a shipment is accepted for carriage by connecting carriers, the carrier issuing the bill of lading, hereinafter called the originating carrier, and the carrier who assumes responsibility for delivery to the consignee, hereinafter called the delivering carrier, in addition to any other liability hereunder, are liable for any loss of or damage to the goods while they are in the custody of any other carrier to whom the goods are or have been transferred and from which liability the other carrier is not relieved.
- (3) Recovery from connecting carrier: The originating carrier or the delivering carrier, as the case may be, is entitled to recover from any other carrier to whom the goods are or have been transferred, the amount of the loss or damage that the originating carrier or delivering carrier, as the case may be, may be required to pay hereunder, resulting from loss or damage to the goods while they were in the custody of such other carrier. When shipments are interlined between carriers, settlement of concealed damage claims shall be prorated on the basis of revenues received.
- (4) Release by shipper or consignee: Nothing in section 2 or 3 deprives a shipper or a consignee of any rights he may have against any carrier.
- (5) Exemptions from liability: The carrier shall not be liable for loss, damage or delay to any of the goods described in the bill of lading caused by superior force, the Queen's or public enemies, riots, strikes, a defect or inherent vice in the goods, the act or default of the shipper, owner or consignee, authority of law, quarantine or differences in weights of grain, seed, or other commodities caused by natural causes.
- (6) Time: No carrier is bound to transport goods by any particular vehicle or in time for any particular market or otherwise than with due dispatch, unless by agreement specifically endorsed on the bill of lading and signed by the parties thereto.
- (7) Routing by carrier: In case of physical necessity where the carrier forwards the goods by a conveyance that is not a licensed rental vehicle, the liability of the carrier is the same as though the entire carriage were by licensed rental vehicle.
- (8) Stoppage in transit: Where goods are stopped and held in transit at the request of the party entitled to do so, the goods are held at the risk of that party.
- (9) Valuation: Subject to section 10, the amount of any loss or damage for which the carrier is liable, whether or not the loss or damage results from negligence, shall be computed on the basis of:
 - (a) the value of the goods at the time of shipment including the freight and other costs if paid; or
 - (b) where a value lower than that referred to in paragraph a has been represented in writing by the shipper or has been agreed upon, such lower value shall be the maximum liability.
- (10) Maximum liability: The amount of any loss or damage computed in accordance with the provisions of paragraph a or b of section 9 must not exceed \$4.41/kg, depending on the total weight of the shipment, unless the shipper has declared a higher value on the front of the bill of lading.
- (11) Shipper's risk: Where it is agreed that the goods are carried at the risk of the shipper of the goods, such agreement covers only such risks as are necessarily incidental to transportation and the agreement shall not relieve the carrier from liability for any loss or damage or delay which may result from any negligence to act or omission of the carrier, his agents or employees and the burden of proving absence of negligence shall be on the carrier.
- (12) Notice of Claim:
 - (1) Notice of claim for loss, damage or delay to any goods carried under the bill of lading unless notice thereof setting out particulars of the origin, destination and date of shipment of the goods and the estimated amount claimed in respect of such loss, damage or delay is given in writing to the originating carrier or the delivering carrier within 60 days after the delivery of the goods, or, in the case of failure to make delivery, within 9 months from the date of shipment.
 - (2) The final statement of the claim must be filed within 9 months from the date of shipment together with a copy of the paid freight bill.
- (13) Articles of extraordinary value: No carrier is bound to carry any documents, specie or any other articles of extraordinary value unless by a special agreement to do so. If such goods are carried without a special agreement and the nature of the goods is not disclosed herein, the carrier shall not be liable for any loss or damage in excess of the maximum liability stipulated in section 10 above.
- (14) Freight charges:
 - (1) If required by the carrier, the freight and all other lawful charges accruing on the goods shall be paid before delivery and, if upon inspection, it is ascertained that the goods shipped are not those described in the bill of lading, the freight charges must be paid upon the goods actually shipped with any additional charges lawfully payable thereon.
 - (2) Freight charges are payable on delivery, unless otherwise specified by the shipper on the bill of lading.
 - (3) Dangerous goods: Every person, whether as principal or agent, shipping explosives or dangerous goods without previous full disclosure to the carrier as required by law, shall indemnify the carrier against all loss, damage or delay caused thereby, and such goods may be warehouse at the shipper's risk and expense.
 - (4) Unlabeled goods:
 - (1) Where, through no fault of the carrier, the goods cannot be delivered, the carrier shall immediately give notice to the shipper and consignee that delivery has not been made, and shall request disposal instructions.
 - (2) pending receipt of such disposal instructions:
 - (a) the goods may be stored in the warehouse of the carrier, subject to a reasonable charge for storage; or
 - (b) provided that the carrier has notified the shipper of his intention, the goods may be removed to, and stored in, public or licensed warehouse at the expense of the shipper without liability on the part of the carrier and subject to a lien for all freight and other lawful charges, including a reasonable charge for storage.
 - (3) Return of goods: Where notice has been given by the carrier in accordance with paragraph 1 of section 16, and no disposal instructions have been received within 10 days from the date of such notice, the carrier may return to the shipper, at the shipper's expense all undelivered shipments for which such notice has been given.
 - (4) Alterations: Subject to section 19, any limitation on the carrier's liability on the bill of lading, and any alteration, or addition or erasure in the bill of lading shall be agreed or initialed by the shipper or his agent and the originating carrier or his agent and unless so acknowledged shall be without effect.
 - (5) Weights: It shall be the responsibility of the shipper to show correct shipping weights of the shipment on the bill of lading. Where the actual weight of the shipment does not agree with the weight shown on the bill of lading, the weight shown thereon is subject to correction by the carrier.
 - (6) C.O.D. shipments:
 - (1) A carrier shall not deliver a C.O.D. shipment unless payment is received in full.
 - (2) The charges for collecting and remitting the amount of C.O.D. bills for C.O.D. shipments must be collected from the consignee unless the shipper has otherwise so indicated and instructed on the bill of lading.
 - (3) A carrier shall remit all C.O.D. monies to the shipper or his agent within 15 days after collection.
 - (4) A carrier shall keep all C.O.D. monies separate from the other revenues and funds of his business in a separate trust fund or account.
 - (5) A carrier shall include as a separate item in his tariff of rates the charges for collecting and remitting money paid by consignees.
- II. OTHER SPECIFICATIONS
- (21) All other specifications agreed to by the parties shall be indicated on the bill of lading.
- G.C. 1198-99, Sct. 2.
2. REFERENCES
- G.C. 1198-99, 1999 G.O. 2, 3751

Abréviations et expressions

Plusieurs abréviations sont utilisées par l'expéditeur. Le conducteur peut les ajouter sur un connaissement pour indiquer des observations ou des remarques utiles au chargement.

Bon de livraison

Les marchandises peuvent être acheminées directement chez le consignataire ou dirigées au terminal de l'entreprise (du transporteur) afin d'être redistribuées dans des chargements qui prennent des destinations différentes. Lorsque le chargement part du port d'attache de l'entreprise (du transporteur), le bon de livraison (communément appelé « Probill ») substitue le connaissement comme document de transport officiel. Le bon de livraison sert également de preuve de livraison si je fais une cueillette TL et que je dois la livrer chez plusieurs consignataires.

Le bon de livraison est une version abrégée du connaissement, mais il contient plusieurs informations similaires. C'est une facture de transport provisoire pour attester que la marchandise est arrivée à destination. Il s'y trouve le numéro de référence (code numérique) du connaissement.

Toutes les informations sont inscrites par l'exploitant. Il ne reste qu'à valider l'information, de faire signer le consignataire et de lui remettre un exemplaire du document.



(3.12)

ABRÉVIATIONS ET EXPRESSIONS

Abréviations	Expressions anglaises	Expressions françaises
AS A FULL LOAD	Considered a full load for special deliveries	Expédition considérée comme une charge entière même si elle ne remplit pas la semi-remorque
BDL	Bundle	Paquet, ballot
B/L (BOL)	Bill of lading	Connaissement
B/T	Bobtail	Solo, haut le pied (tracteur seulement)
COD	Cash on delivery	PSL (payable sur livraison)
COLL	Collect	Frais à percevoir (transport et/ou marchandise)
DELY	Delivery	Livraison
LOAD AND GO	Directly from a shipper to a consignee without going through a terminal	Chargé chez l'expéditeur et livré directement chez le consignataire sans passer par un intermédiaire
LTL	Less than truckload	Lots brisés, charge partielle
MIN	Minimum	Minimum
N/C	No charge	Sans frais de transport et/ou de marchandise
PACKING SLIP	Document detailing the content of a package or bundle	Document qui décrit le contenu de l'expédition
PCS	Pieces (number of)	Pièces (nombre de)
PKG	Package	Colis
PPD	Prepaid	Payé à l'avance
PRO No.	Freight bill number	Billet de livraison
P/U	Pick-up	Ramassage, cueillette
RO	Routing order	Acheminement, route désirée
RUSH, ASAP	Urgent, as soon as possible	Urgent
SLC	Shipper load & count	Chargé et compté par l'expéditeur
TL	Truckload	Charge complète
W/B	Waybill	Feuille de route

Voici un exemple de bon de livraison.

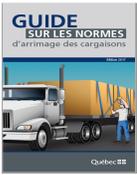


(3.12)

17 000, rue Aubin Mirabel (Québec) J7J 1B1 Téléphone : (450) 435-0167 Télécopieur : (450) 435-0933 Nir : R-543051-8		ORIG. DEST	DATE A.Y. MO. J.D.	N° FACTURE FRET FREIGHT BILL NO.	PAGE
EXPÉDITEUR - SHIPPER		CONSIGNATAIRE - CONSIGNEE		CONNAISSMENT - B/L	
CFTR Mirabel 17000 Aubin Mirabel Québec		Canadian Tire (Crémazie) (303) 2225, boul. Crémazie est, Montréal, Québec			
REÇU DE - RECEIVED FROM				UNIT #	
				CARGO #	
				CUEIL #	
QUANT.	DESCRIPTION	POIDS - WEIGHT	TAUX - RATE	FRAIS - CHARGES	
2	Blocs de béton	1000	0.00	0.00	
INFORMATION SUPPLÉMENTAIRE Quitter à l'arrivée de d'autre transporteur. (Luc Williams).d				TAXE	
				VEUILLEZ PAYER CE MONTANT PLEASE PAY THIS AMOUNT	

Information





Compétence 3

Les normes d'arrimage

Objectif de la leçon :

- Résoudre des problèmes d'application de la réglementation référant aux normes d'arrimage

Recherche à partir du guide sur les normes d'arrimage des cargaisons

Pour chaque question, indiquez la page où vous avez trouvé la réponse.

1. Donner un exemple d'un dispositif d'arrimage.

Barre d'étayage, berceau, cale de retenu, coin de protection, etc. (PP. 4-5-6)

2. Donner un exemple d'un appareil d'arrimage.

Sangle, chaîne, tendeur (P.4)

3. Que signifient les lettres LCN ou WLL?

Limite de charge nominale (working load limit) (P.8)

4. Quelle est la différence entre un véhicule léger et un véhicule lourd au sens du règlement?

Véhicule léger qui pèse 4500 kg ou moins et véhicule lourd ou pièce d'équipement, machinerie sur roues ou chenilles qui pèse plus de 4500 kg (P.12)

5. Après avoir fait le chargement d'une cargaison, j'ai parcouru 50 km et je me suis arrêté pour dîner. Suis-je obligé de faire l'inspection de mon système d'arrimage?

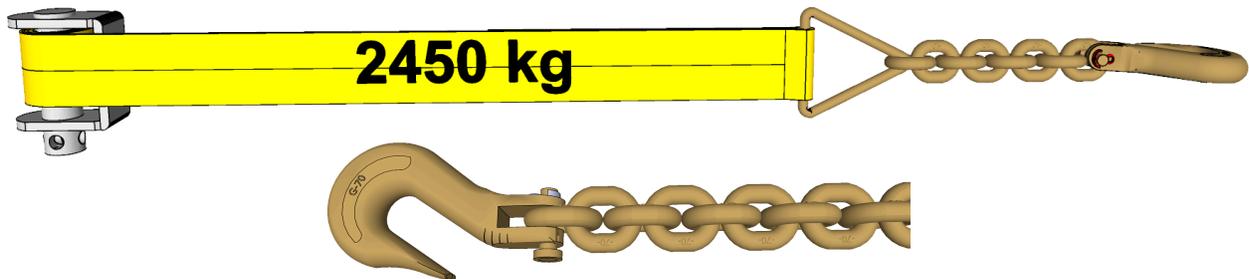
Oui, il y a eu changement d'activité et avant d'atteindre 80 km du lieu de chargement (P.13)



Nombre minimal d'appareils d'arrimage

Pour les prochains exercices, consultez le tableau suivant pour connaître la capacité des appareils d'arrimage et des points d'ancrage.

APPAREILS	CAPACITÉ EN LIVRES	CAPACITÉ EN KILOGRAMMES
COURROIE	5 400 LBS	2 450 KG
CHAÎNE	6 600 LBS	2 990 KG
TENDEUR	5 400 LBS	2 450 KG
ANCRAGE	5 500 LBS	2 500 KG



À partir des illustrations suivantes, combien d'appareils d'arrimage sont nécessaires?

Arrimage selon le poids uniquement

* Limite de charge nominale (LCN) totale = Addition de la capacité de tous les appareils d'arrimage

* 50 % de la masse du chargement = Addition du poids de tous les articles du chargement ÷ 2

Procédure : Poids de l'article ÷ 2 ÷ LCN (WLL) des appareils d'arrimage ou
Poids total du groupe d'articles ÷ 2 ÷ LCN (WLL) des appareils d'arrimage



Solution: 4700 kg divisé par 2 = 2350 kg (50 % du poids) divisé par 2450 kg (capacité de l'appareil d'arrimage) = 0,95 donc 1 appareil.

Réponse : 1 appareil

Page : 16 et 17

7.



Solution: 10 000 kg divisé par 2 = 5000 kg (50 % du poids) divisé par 2450 kg (capacité de l'appareil d'arrimage) = 2,04 donc 3 appareils car 2 ne suffisent pas.

Réponse : 3 appareils

Page : 16 et 17

8.



Solution: 8 000 kg divisé par 2 = 4000 kg (50 % du poids) divisé par 2450 kg (capacité de l'appareil d'arrimage) = 1,63 donc 2 appareils car 1 ne suffit pas.

Solution: 12 000 kg divisé par 2 = 6000 kg (50 % du poids) divisé par 2450 kg (capacité de l'appareil d'arrimage) = 2,44 donc 3 appareils car 2 ne suffisent pas.

2+3=5 appareils

Réponse : 5 appareils

Page : 16 et 17

9.



Solution: 18 000 kg divisé par 2 = 9000 kg divisé par 2450 = 3,67, donc 4 appareils. .

12 000 divisé par 2 = 6000 kg divisé par 2450 kg = 2,44 donc 3 appareils.

Réponse: 4+3= 7 appareils (Mentionner qu'il doit y avoir une cale d'espacement à chaque appareils d'arrimage.)

Réponse : 7 appareils

Page : 16 et 17

Arrimage selon la longueur uniquement

Procédure :

Si la cargaison **est bloquée** vers l'avant :

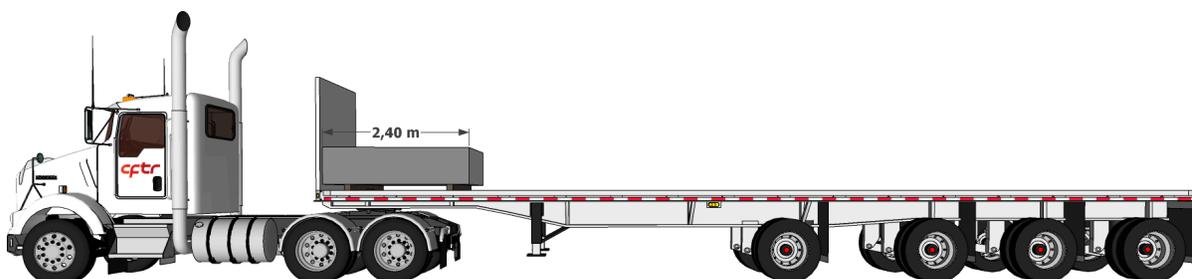
Longueur de l'article ÷ 3,04 mètres = Nombre total d'appareils

Si la cargaison **n'est pas bloquée** vers l'avant :

Longueur de l'article ÷ 3,04 mètres = Nombre total d'appareils et ajouter un appareil

VOIR plus bas pour la suite des exercices!!!

10.

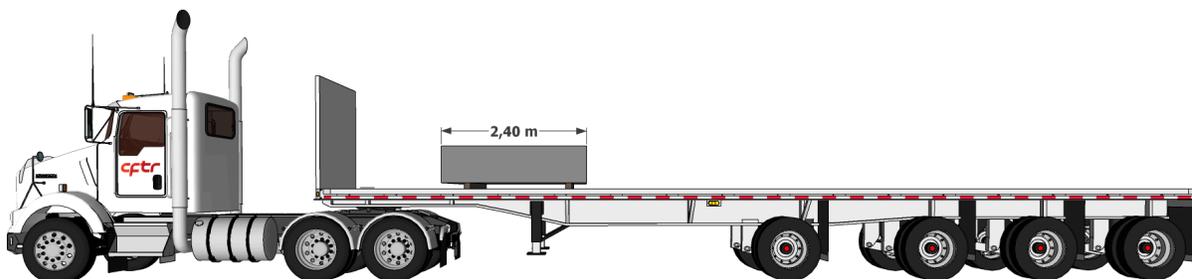


le bloc de 2,4 m qui est bloqué vers l'avant règle: plus petit ou égal à 3,04 m c'est **1 appareil**.

Réponse : 1 appareil

Page : 21

11.

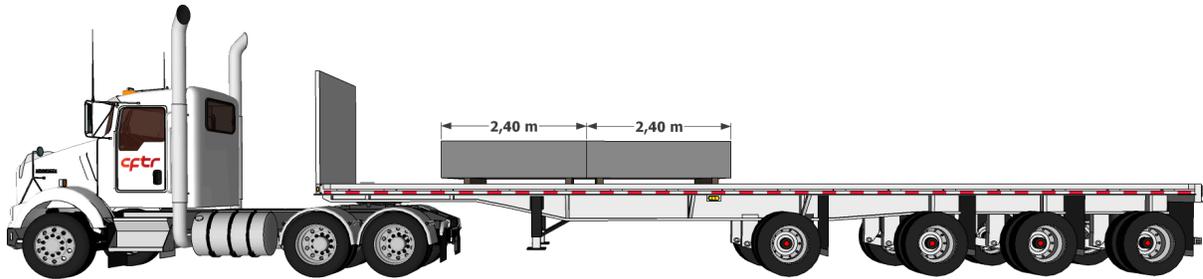


Le bloc de 2,4 m qui est non bloqué vers l'avant la règle: plus grand que 1,52 m et plus petit ou égal à 3,04m c'est **2 appareils**

Réponse : 2 appareils

Page : 20

12.

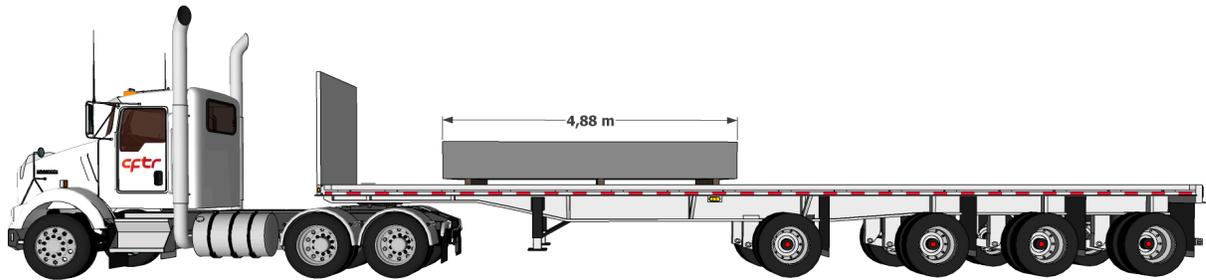


Le premier bloc de 2,4 m qui est non bloqué vers l'avant la règle: plus grand que 1,52 m et plus petit ou égal à 3,04m c'est 2 appareils, le deuxième bloc de 2,4 m qui est bloqué vers l'avant règle: plus petit ou égal à 3,04 m c'est 1 appareil.

Réponse : 3 appareils

Page : 20-21

13.



non bloqué vers l'avant la règle: 4,88 mètres divisé par 3,04= 1,60 donc deux appareils pour le premier 3,04 et un pour la fraction. 3 appareils.

Réponse : 3 appareils

Page : 20

14.



Le premier bloc non bloqué vers l'avant la règle: 4,88 m divisé par 3,04 = 1,61 donc 2 appareils pour le premier 3,04 m et 1 autre pour la fraction, le deuxième bloc 3,04 m (bloqué par le premier règle: 1 appareil par 3,04 m

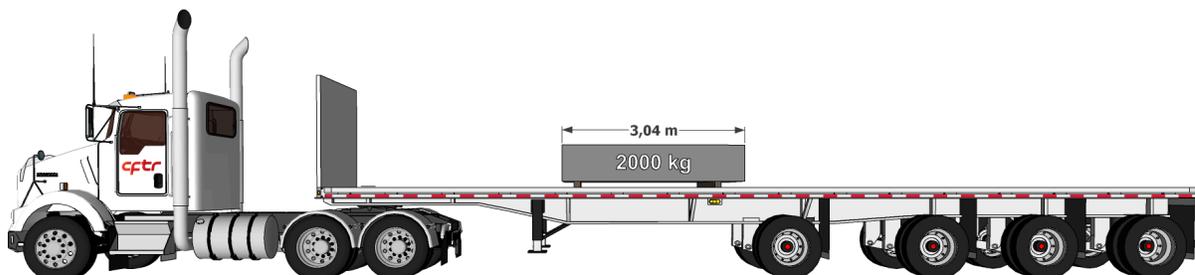
Réponse : 4 appareils

Page : 20-21

Arrimage selon la longueur et le poids

Procédure : Appliquer la procédure en fonction du poids et la procédure en fonction de la longueur, puis prendre celle des deux qui exige le plus grand nombre d'appareils d'arrimage.

15.



Règle pour la longueur 2 appareils pour le premier 3,04 m car il est non bloqué

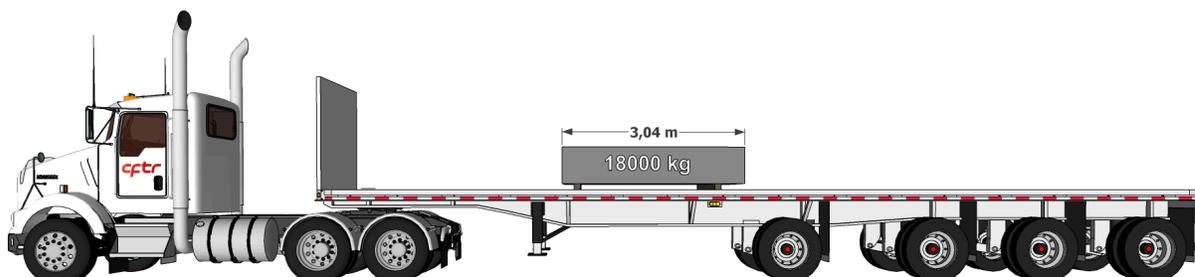
Règle selon le poids: Solution: 2 000 kg divisé par 2 = 1000 kg (50 % du poids) divisé par 2450 kg (capacité de l'appareil d'arrimage) =0,4 donc 1 appareil.

Au final, entre la longueur et le poids, c'est la règle de la longueur qui exige le plus d'appareils d'arrimage.

Réponse : 2 appareils

Page : 16-17-20

16.



Règle pour la longueur 2 appareils pour le premier 3,04 m car il est non bloqué

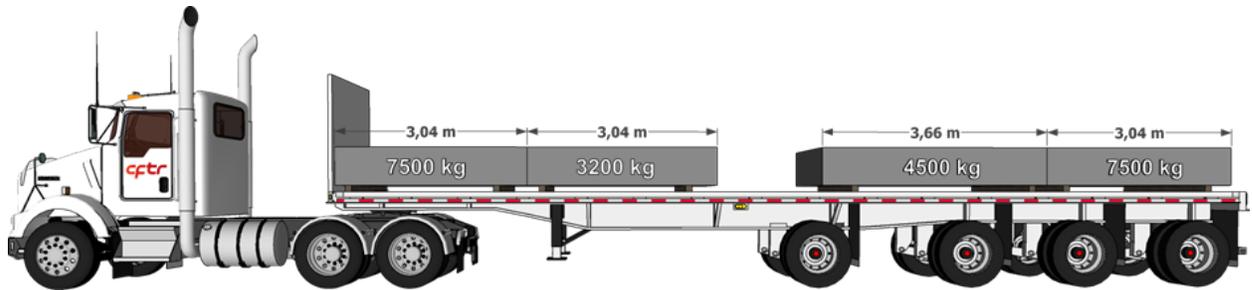
Règle selon le poids: Solution: 18 000 kg divisé par 2 = 9000 kg (50 % du poids) divisé par 2450 kg (capacité de l'appareil d'arrimage) =3,7 donc 4 appareils.

Au final, Il faut donc installer 4 appareils selon le poids car c'est lui qui exige le plus grand nombre d'appareils d'arrimage.

Réponse : 4 appareils

Page : 16-17-20

17.



Longueur: 3,04 divisé par 3,04= 1 il est bloqué, donc reste 1.

Poids: 7500 kg divisé par 2= 3750 kg divisé par 2450 kg=1,53 donc 2.

Longueur: 3,04 divisé par 3,04= 1 il est bloqué, donc reste 1.

Poids : 3200 kg divisé par 2= 1600 divisé par 2450 kg= 0,65 donc 1.

Longueur: 3,66 divisé par 3,04= 1,20 donc 2 + 1 pour la première tranche de 3,04 m car il n'est pas bloqué = donc 3.

Poids: 4500 kg divisé par 2= 2250 kg divisé par 2450 kg= 0,91, donc 1.

Longueur: 3,04 divisé par 3,04= 1 il est bloqué, donc reste 1.

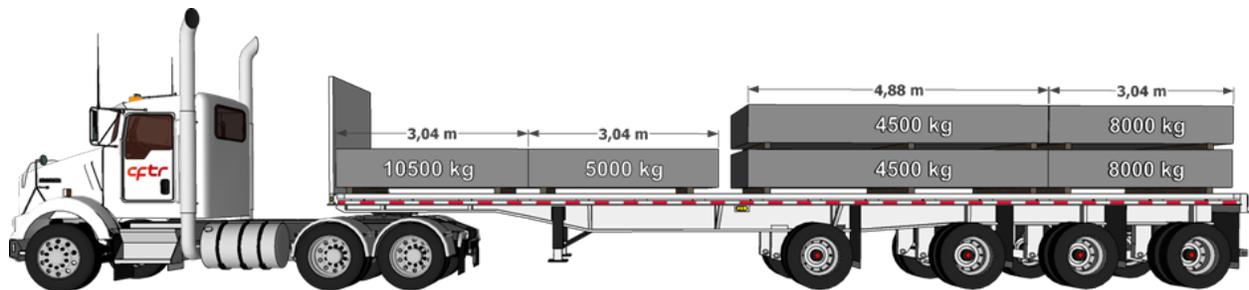
Poids: 7500 kg divisé par 2= 3750 kg divisé par 2450 kg=1,53 donc 2.

Total: 2+1+3+2 = 8 appareils

Réponse : 8 appareils

Page : 16-17-20-21

18.



Longueur: $3,04 \div 3,04 = 1$ il est bloqué donc reste 1.

Poids: $10\,500 \div 2 = 5250 \div 2450 \text{ kg} = 2,14$ donc 3.

Longueur: $3,04 \div 3,04 = 1$ il est bloqué donc reste 1.

Poids: $5000 \div 2 = 2500 \div 2450 \text{ kg} = 1,02$ donc 2.

Longueur: $4,88 \div 3,04 = 1,60$ donc 2 + 1 pour la première tranche de 3,04 m car il n'est pas bloqué = 3.

Poids: $9000 \div 2 = 4500 \div 2450 \text{ kg} = 1,83$ donc 2.

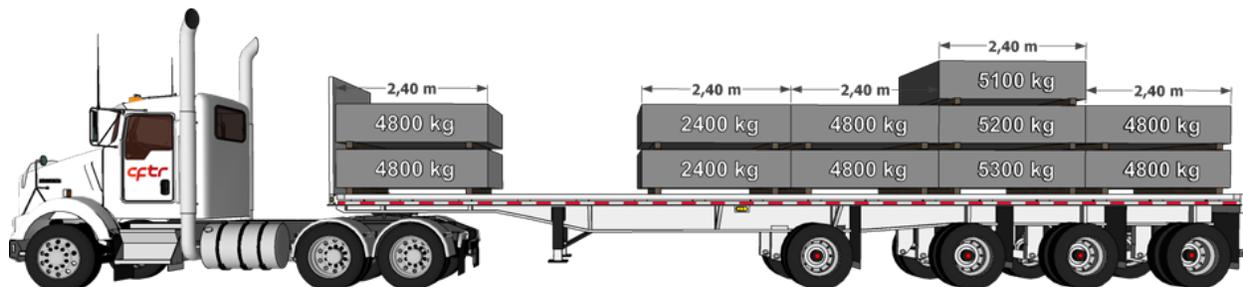
Longueur: $3,04 \div 3,04 = 1$ il est bloqué donc reste 1.

Poids: $16\,000 \div 2 = 8000 \div 2450 \text{ kg} = 3,26$ donc 4.

Réponse : 3+2+3+4=12 appareils

Page : 16-17-20-21

19. Puisqu'il ne s'agit pas de bois ouvré et que cette question porte à confusion, nous suggérons de ne pas la faire à cause des 3 étages (5100 kg, 5200 kg et 5300 kg).



Longueur: peu importe le poids, si plus petit ou égal à 3,04m s'il est bloqué c'est 1.

Poids: $4800 \text{ kg} \times 2 = 9600 \text{ kg}$ divisé par $2 = 4800 \text{ kg}$ divisé par $2450 \text{ kg} = 1,95$ donc 2.

Longueur: peu importe le poids, si plus grand que 1,52m et plus petit ou égal à 3,04m c'est 2 appareil, car il n'est pas bloqué= 2.

Poids: $2400 \text{ kg} \times 2 = 4800$ divisé par $2 = 2400 \text{ kg}$ divisé par $2450 \text{ kg} = 0,97$ donc 1.

Longueur: peu importe le poids, si plus petit ou égal à 3,04m s'il est bloqué c'est 1.

Poids: $4800 \text{ kg} \times 2 = 9600 \text{ kg}$ divisé par $2 = 4800 \text{ kg}$ divisé par $2450 \text{ kg} = 1,95$ donc 2.

Longueur: en fonction du paquet supérieur, peu importe le poids, si plus grand que 1,52m et plus petit ou égal à 3,04m c'est 2 appareil, car il n'est pas bloqué= 2.

Poids : $5100+5200+5300 = 15600 \text{ kg}$ divisé par $2 = 7800 \text{ kg}$ divisé par $2450 \text{ kg} = 3,18$ donc 4 .

Longueur: peu importe le poids, si plus petit ou égal à 3,04m s'il est bloqué c'est 1.

Poids: $4800 \text{ kg} \times 2 = 9600 \text{ kg}$ divisé par $2 = 4800 \text{ kg}$ divisé par $2450 \text{ kg} = 1,95$ donc 2.

Réponse : $2+2+2+4+2 = 12$ appareils

Page : 16-17-20-21

20.



Longueur: peu importe le poids, plus de 3,04 m c'est 2 appareils pour les 3,04 premiers mètres de longueur + 1 appareil supplémentaire pour chaque multiple de 3,04m ou fraction de cette mesure.

4,88 divisé 3,04= 1,6 donc 2 + 1 pour la première tranche de 3,04 m, car il n'est pas bloqué = 3 en tout.

Poids: 24 500 kg divisé par 2= 12 250 kg divisé par 2450 kg= 5.

Longueur: peu importe le poids, plus de 3,04 m c'est 2 appareils pour les 3,04 premiers mètres de longueur + 1 appareil supplémentaire pour chaque multiple de 3,04m ou fraction de cette mesure.

4,88 divisé 3,04= 1,6 donc 2 + 1 pour la première tranche de 3,04 m, car il n'est pas bloqué = 3 en tout.

Poids: 24 500 kg divisé par 2= 12 250 kg divisé par 2450 kg= 5.

Réponse : 3+5=10 appareils

Page : 16-17-20-21



Compétence 3

Le transport de marchandises dangereuses

Objectif de la leçon :

- Résoudre les problèmes d'application de la réglementation référant au règlement sur le transport de marchandises dangereuses

Le transport des marchandises dangereuses relève de la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses. Il s'agit d'une loi fédérale qui nous mène au *RÈGLEMENT SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES*.

La SAAQ met à la disposition des conducteurs de véhicule lourd un document qui les guide dans les actions et la prise de décisions relatives au transport des matières dangereuses.

Voici une série d'exercices et de mises en situation qui vous familiarisera avec l'utilisation du guide.

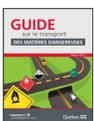
UTILISATION DE LA TABLE DES MATIÈRES

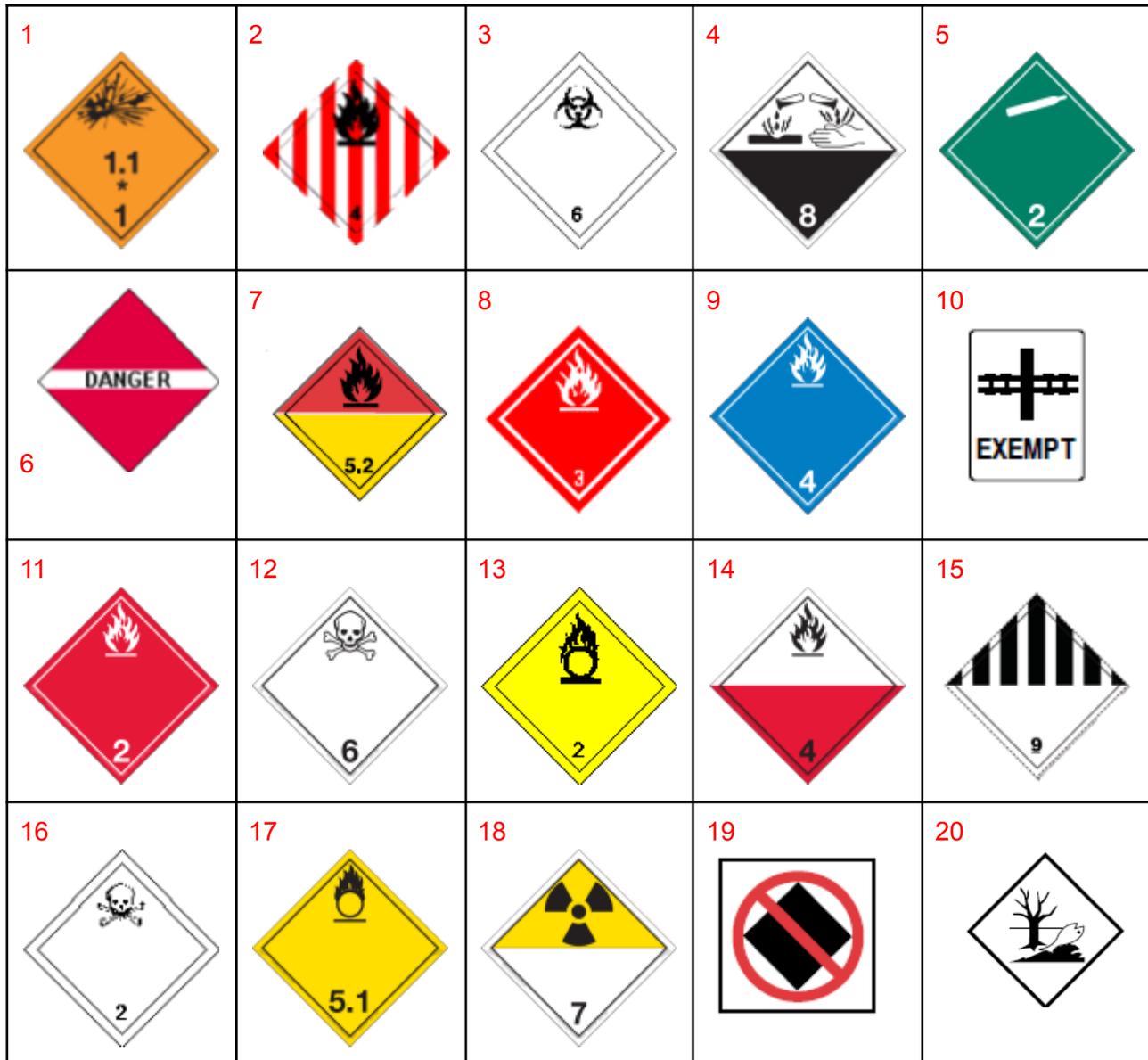
Comme dans tous les autres guides de réglementation, vous devez faire des recherches dans celui-ci pour trouver une solution à un problème concernant le transport de matières dangereuses avec la table des matières.

CONSIGNES POUR FAIRE LE TRAVAIL QUI SUIT

Dans les mises en situation qui vont suivre, vous devez associer des mots clés de la table des matières au problème soulevé de la mise en situation pour cibler la partie du guide qui vous donnera la solution.

Les solutions (réponses) aux problèmes et questionnements doivent être appuyées par la référence du guide. La référence est la page dans laquelle apparaît l'information qui détermine la solution.





Donner le nom de la classe de chacun de ces pictogrammes ou leur signification ainsi que la page du guide en lien.

- | | | | |
|----------------|-------------------|------------------------------|---------------------------|
| 1- <u>1.1</u> | 2- <u>4.1</u> | 3- <u>6.2</u> | 4- <u>8</u> |
| 5- <u>2.2</u> | 6- <u>Danger</u> | 7- <u>5.2</u> | 8- <u>3</u> |
| 9- <u>4.3</u> | 10- <u>Exempt</u> | 11- <u>2.1</u> | 12- <u>6.1</u> |
| 13- <u>2.2</u> | 14- <u>4.2</u> | 15- <u>9</u> | 16- <u>2.3</u> |
| 17- <u>5.1</u> | 18- <u>7</u> | 19- <u>interdit (tunnel)</u> | 20- <u>Polluant marin</u> |

Les plaques de polluants marins sont requises seulement sur les bâtiments (navire) qui en transportent.

1. Vous faites une cueillette d'un chargement de matières dangereuses. Après le chargement, votre client vous remet un document d'expédition écrit de façon manuscrite au sujet des matières dangereuses que vous venez de prendre à bord de votre semi-remorque.

Pouvez-vous accepter ce document ?

Justifiez votre réponse en donnant la référence.

Oui, pourvu que le document soit manuscrit ou imprimé, référence P.11

2. Dans la suite de la situation précédente, vous constatez que l'appellation réglementaire de la marchandise est placée avant le numéro UN sur le document d'expédition.

Est-ce un détail peu important qui est quand même acceptable qui fait que vous pouvez partir avec le chargement ?

Non, le numéro UN doit être placé avant l'appellation réglementaire, référence P.11

3. Vous roulez en direction de votre consignataire avec une cargaison de matières dangereuses. Vous vous arrêtez dans un arrêt routier pour aller aux toilettes.

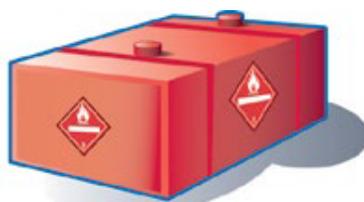


Devez-vous absolument placer les documents d'expédition sur le siège du conducteur avant d'aller aux toilettes ?

Oui, ou dans la portière du conducteur, référence P. 13

4. Vous faites une cueillette d'un chargement de matières dangereuses liquides dans des contenants de 500 litres.

Dans votre démarche au sujet de l'apposition de plaques ou d'étiquettes, vous devez déterminer si les contenants dans lesquels est la marchandise sont de grands ou de petits contenants.



Selon le règlement, vos contenants de 500 litres sont de petits ou de grands contenants ?

Grands contenants, référence P.14

5. Votre répartiteur vous demande de partir avec un tracteur et une semi-remorque citerne. La semi-remorque est chargée de matières dangereuses et vous aurez à aller faire la livraison chez le consignataire.

Votre tracteur n'est pas équipé d'un appareil permettant de faire un suivi du comportement du conducteur, lequel enregistre les variations importantes de la vitesse et les données pertinentes concernant la date, l'heure et la vitesse.

Il n'est pas équipé non plus d'un système électronique de stabilisation dynamique du véhicule qui assiste le conducteur en cas de manœuvre critique.

Avez-vous le droit de partir avec cet équipement ?

Non, un des deux systèmes doit être installé, référence P.15

6. Vous faites la RDS de votre tracteur et vous savez que vous aurez à atteler une citerne de produits pétroliers.

Dans votre RDS, quels sont les deux éléments dont vous devez vous assurer la présence dans ou sur votre tracteur avant de partir ?

Le camion doit avoir deux cales et des extincteurs, référence P. 17

7. Vous êtes un conducteur de camion semi-remorque citerne de produits pétroliers.

Au moment d'un déchargement, avez-vous le droit de laisser les freins de stationnement enlevés sur la semi-remorque pendant le déchargement ?

Non, les freins doivent être appliqués, référence P.18

8. En lien avec la situation précédente, mais cette fois-ci, vous êtes un conducteur de camion semi-remorque citerne de gaz liquéfiés de pétrole.

Dans ce cas, avez-vous le droit de laisser les freins de stationnement enlevés sur la semi-remorque pendant le déchargement ?

Non, les freins doivent être appliqués, référence P.21

9. Vous faites une cueillette d'un chargement de 4 petites boîtes (petits contenants) de matières radioactives.

Au moment de prendre les boîtes et de les déposer dans votre véhicule, quelle indication de danger (plaque ou étiquette) devez-vous vous assurer qu'il y ait sur les boîtes et sur combien de côtés cette indication doit-elle être présente?

Les étiquettes de cl.7 doivent être apposées sur les deux côtés opposés de la surface,

Référence P. 22

10. Vous faites la cueillette de ce réservoir.



L'expéditeur vous remet les documents d'expédition qui indiquent qu'il y a 275 gallons de matières dangereuses (acide) à l'intérieur.

En tant que conducteur, vous devez vous assurer qu'il y a des indications de danger sur ce contenant.

Quelle indication de danger (plaque ou étiquette de quelle classe) doit-il y avoir sur ce contenant et sur combien de côtés du réservoir doivent-elles apparaître ?

Les étiquettes de cl.8 doivent être apposées sur les 4 côtés du contenant, et sur le véhicule,

référence P. 23

11. Vous faites le déchargement de ces 500 petits contenants de matières dangereuses.



Ces plaques sont apposées sur les 4 côtés de votre semi-remorque.



Après le déchargement, que devez-vous faire ?

Les plaques doivent être retirées, référence P. 22 et 24

12. Vous roulez en direction de votre consignataire avec une cargaison de grands contenants de matières dangereuses nécessitant l'apposition des plaques sur ces derniers ainsi que sur la semi-remorque. Vous vous arrêtez dans un arrêt routier pour aller aux toilettes.



Vous vous apercevez qu'il manque une plaque à l'arrière de votre semi-remorque. Est-ce que vous pouvez repartir quand même pour vous rendre chez votre client ?

Les plaques manquantes doivent être remplacées, référence P. 24

Pour les prochaines questions, vous aurez besoin du tableau de l'apposition des indications de danger sur un grand contenant (ou sur un véhicule) à la page 25 du guide.

13. Selon le document d'expédition ci-dessous, déterminez s'il est nécessaire d'apposer les plaques des classes primaires et subsidiaires (s'il y a lieu) sur votre semi-remorque.

CFTR Centre de formation du transport routier Saint-Jérôme 17 000, rue Aubin Mirabel (Québec) J7J 1B1 Téléphone : (450) 435-0167 Télécopieur : (450) 435-0933		ORIG. DEST	DATE A.Y MO. J.D.	N° FACTURE FRET FREIGHT BILL NO.	PAGE
		Châteauguay	2019/04/17	435126	1
EXPÉDITEUR – SHIPPER		CONSIGNATAIRE - CONSIGNEE		CONNAISSEMENT – B/L	
Les produits chimiques Sécuritaires 1355, 1re Avenue Châteauguay, Québec J6J 1B9		Entrepôts Plaspak 550, boul. de Normandie Saint-Jean-sur-Richelieu, Québec J3B 4W9			
REÇU DE – RECEIVED FROM				UNIT # CARGO # CUEIL. #	
QUANT.	DESCRIPTION	POIDS TOTAL TOTAL WEIGHT	TAUX - RATE	FRAIS CHARGES	
5 CAISSES	UN 2841 DI-n-AMYLAMINE, Classe 3 (6.1), GE III Numéro 24 heures : 450 435-0167	375 kg			
INFORMATION SUPPLÉMENTAIRE Appeler pour rendez-vous 24 heures à l'avance au 450 348-0157. Merci			TAXE		
			Veuillez payer ce montant Please pay this amount		



(3.14)

Réponse : Pas de plaque



(3.14)

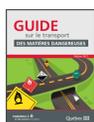
14. Selon le document d'expédition ci-dessous, déterminez s'il est nécessaire d'apposer les plaques des classes primaires et subsidiaires (s'il y a lieu) sur votre semi-remorque.

CFTR Centre de formation du transport routier Saint-Jérôme 17 000, rue Aubin Mirabel (Québec) J7J 1B1 Téléphone : (450) 435-0167 Télécopieur : (450) 435-0933		ORIG. DEST	DATE A.Y MO. J.D.	N° FACTURE FRET FREIGHT BILL NO.	PAGE
		Mirabel	2019/04/18	453671	1
EXPÉDITEUR – SHIPPER		CONSIGNATAIRE - CONSIGNEE		CONNAISSEMENT – B/L	
Entrepôts du Grand-Nord 17 000, rue Aubin Mirabel, Québec J7J 1B1		Les Produits de Plastique du Futur 2323, rue de L'Environnement Vaudreuil, Québec J7T 2H8			
REÇU DE – RECEIVED FROM				UNIT # CARGO # CUEIL. #	
QUANT.	DESCRIPTION	POIDS WEIGHT	TAUX - RATE	FRAIS CHARGES	
2 barils 205 litres	UN 1866, RÉSINE EN SOLUTION, classe 3, GE I numéro 24 heures : 450 435-0167	525 kg			
INFORMATION SUPPLÉMENTAIRE Éviter le gel. Garder une température supérieure à 4 °c.					TAXE
			Veuillez payer ce montant Please pay this amount		

Réponse : Plaque Danger

15. Selon le document d'expédition ci-dessous, déterminez s'il est nécessaire d'apposer les plaques des classes primaires et subsidiaires (s'il y a lieu) sur votre semi-remorque.

CFTR Centre de formation du transport routier Saint-Jérôme 17 000, rue Aubin Mirabel (Québec) J7J 1B1 Téléphone : (450) 435-0167 Télécopieur : (450) 435-0933		ORIG. DEST	DATE A.Y MO. J.D.	N° FACTURE FRET FREIGHT BILL NO.	PAGE
		Montréal	2019/04/19	456212	1
EXPÉDITEUR – SHIPPER		CONSIGNATAIRE - CONSIGNEE		CONNAISSEMENT – B/L	
Associés Transporteurs du Québec 8577, rue Pascal-Gagnon Montréal, Québec H1P 1Y6		Les Acides Aminées 2350, rue de la Province Boucherville, Québec J4B 0A6			
REÇU DE – RECEIVED FROM				UNIT # CARGO # CUEIL. #	
QUANT.	DESCRIPTION	POIDS WEIGHT	TAUX - RATE	FRAIS CHARGES	
5 réservoirs tote tank (1000 lts.)	UN 1807 ANHYDRIDE PHOSPHORIQUE, classe 8, GE II numéro 24 heures : 450 435-0167 Plan d'intervention d'urgence : PIU : 1234567 numéro téléphone pour PIU : Canutec : 613 996-6666	5575 kg			



(3.14)

INFORMATION SUPPLÉMENTAIRE livraison sans rendez-vous du lundi au jeudi 24 h /jr		TAXE	
		Veuillez payer ce montant Please pay this amount	

Réponse : Plaques de classe 8 avec UN1807

16. Selon le document d'expédition ci-dessous, déterminez s'il est nécessaire d'apposer les plaques des classes primaires et subsidiaires (s'il y a lieu) sur votre semi-remorque.

CFTR Centre de formation du transport routier Saint-Jérôme 17 000, rue Aubin Mirabel (Québec) J7J 1B1 Téléphone : (450) 435-0167 Télécopieur : (450) 435-0933		ORIG. DEST	DATE A.Y MO. J.D.	N° FACTURE FRET FREIGHT BILL NO.	PAGE
		Boucherville	2019/04/19	468777	1
EXPÉDITEUR – SHIPPER		CONSIGNATAIRE - CONSIGNEE		CONNAISSEMENT – B/L	
La Peinture des Déménageurs inc. 2505, rue de la Métropole Boucherville, Québec J4G 1E5		Les Déménageurs du Coin 17 001, de la Côte-St-Pierre Mirabel, Québec J7J 2B2			
REÇU DE – RECEIVED FROM				UNIT # CARGO # CUEIL. #	
QUANT.	DESCRIPTION	POIDS WEIGHT	TAUX - RATE	FRAIS CHARGES	
1200 seaux	UN 1263 PEINTURE, classe 3, GE III numéro 24 heures : 450 435-0167	21 875 kg			



INFORMATION SUPPLÉMENTAIRE			TAXE	
			Veuillez payer ce montant Please pay this amount	

Réponse : _____ Plaque de classe 3 sans UN _____



17. Selon le document d'expédition ci-dessous, déterminez s'il est nécessaire d'apposer les plaques des classes primaires et subsidiaires (s'il y a lieu) sur votre semi-remorque.

17 000, rue Aubin
 Mirabel (Québec) J7J 1B1
 Téléphone : (450) 435-0167
 Télécopieur : (450) 435-0933

**CONNAISSANCE NON
 NÉGOCIABLE NO DE CONN.
 BILL OF LADING
 NOT NEGOCIABLE B/LNo.**

1. Expéditeur ou agent (nom & adresse)/Consignor or agent (name & address) AKZO-NOBEL		2. No cpts expéditeur/Consignor's acct no 254-6987-001-4		3. Date 2019/04 22		4. No ref. expéditeur/Consignor's ref. no. rZ-36720-9			
7. Consignataire (nom et adresse)/Consignee (name & address) Les Ateliers Mécaniques Beaulieu inc. LAMBI 555, rue Dollard Lasalle, Québec H8N 3P2				5. Nom du transporteur/Name of carrier CFTR		6. No ref. transporteur/Carrier's ref. no. 536227-3			
9. Partie à notifier - Courtier en douane*/Notify party - Customs broker*				8. Reçu au point d'origine, à la date et de l'expéditeur mentionné aux présentes les marchandises ci-après décrites en bon état apparent (le contenu des colis et sa condition étant inconnus) marquées, contresignées et destinées tel que ci-après mentionné, que le transporteur consent à transporter et à délivrer à leur consignataire au point de destination si ce point se trouve sur la route qu'il est autorisé à desservir, sinon à faire transporter et délivrer par un autre transporteur autorisé à se faire et ce, aux taux et à la classification en vigueur à la date de l'expédition. Il est mutuellement convenu que chaque transporteur transportant lesdites marchandises en tout et en partie sur le parcours entier ou une portion quelconque de celui-ci jusqu'à destination et que tout intéressé à ladite expédition pour tout service à effectuer en vertu des présentes est sujet à toutes les conditions imprimées ou écrites non prohibées par la loi, incluant les conditions contenues au verso des présentes qui sont acceptées par l'expéditeur pour lui-même et ses ayant droits. Received at the point of origin on the date specified, from the consignor mentioned herein, the property herein described, in apparent good order, except as noted (contents and conditions of contents of package unknown) marked, consigned and destined as indicated below, which the carrier agrees to carry and to deliver to the consignees at the said destinations, if on its own authorized route or otherwise to cause to be carried by another carrier on the route to said destination, subject to the rates and classification in effect on the date of shipment. It is mutually agreed, as to each carrier of all or any the goods over all or any portion of the route to destination, and as to each party of any time interested in all or any of the goods, that every service to be performed hereunder shall be subject to all the conditions not prohibited by law, whether printed or written, including conditions on back here of, which are hereby agreed by the consignor and accept for himself and his assigns.					
10. Point d'origine / Point of origin AKZO-NOBEL 274, rue St-Louis, suite 6 Warwick, Québec J0A 1M0 819 555 2121									
11. Et route / Destination and				12. VALEUR DÉCLARÉE / DECLARED VALUATION Responsabilité maximum de 4,41 \$ par kilogramme selon le poids total de l'expédition à moins qu'une valeur supérieure n'ait été déclarée au recto par l'expéditeur (Conditions 9 et 10 au verso). Maximum liability of 4,41 \$ per kilogram, depending on the total weight of the shipment, unless the shipper has declared a higher value on the front of the bill of lading (Conditions 9 and 10 on back)					
13. Marques et numéros* / Total no. of packages *		14. Nombre total de colis* / Marks & numbers		15. Description générale de l'expédition* / General description of shipment*		16. No. du véhicule* / Vehicle no.*		17. Poids brut et cubage* / Total weight & cubage* 2.5pi/cu	
18. Nombre et type de paquets/ Number and type of packages		19. Description des marchandises et particularités / Particulars of goods, marks and exceptions		20. Poids / Weight		21. Taux / Rate		22. Montant / Amount	
5 jerricans		UN 3101 PEROXYDE ORGANIQUE DU TYPE B,LIQUIDE classe 5.2, GE II numéro 24 heures : 450 435 0167 Plan d'intervention d'urgence: PIU: 1234567 numéro téléphone pour PIU : 613 996-6666		375 kg.				23. FRAIS DE TRANSPORT/ FREIGHT CHARGES À percevoir / <input type="checkbox"/> Collect Payés d'avance / <input type="checkbox"/> Prepaid Les frais seront à percevoir à moins d'avis contraire / Freight charges will be collected unless marked prepaid	
2 barils 205 litres		UN 1866 RÉSINE EN SOLUTION, classe 3, GE I numéro 24 heures : 450 435-0167		525 kg.				24. Si au risque de l'expéditeur, indiquez-le ici / If at consignors risk, write or stamp here	
								25. Envoi contre remboursement / C.O.D. SHIPMENT Frais de recouvrement / Collection charges À percevoir / <input type="checkbox"/> Collect Payé d'avance / <input type="checkbox"/> Prepaid	



(3.14)

<p>5 réservoirs tote tank (1000 lts.)</p>	<p>UN 1807, ANHYDRIDE PHOSPHORIQUE, classe 8, GE II numéro 24 heures : 450 435-0167 Plan d'intervention d'urgence PIU : 7863229 numéro téléphone pour PIU : 450 435-0933</p>	<p>5 575 kg.</p> 	
<p>26. Entente spéciale entre l'expéditeur et le transporteur, y faire référence / Special agreement between consignor & carrier, advise here</p>		<p>Montant / Amount C. \$ Frais de recouvrement / Collection charges O. \$ TOTAL D. \$</p>	
<p>27. AVIS DE RÉCLAMATION a) Le transporteur n'est responsable de pertes, de dommages ou de retards aux marchandises transportées qui sont décrites au connaissement, qu'à la condition qu'un avis écrit précisant l'origine des marchandises, leur destination, leur date d'expédition et le montant approximatif réclamé en réparation de la perte, des dommages ou du retard ne soit signifié au transporteur initial ou au transporteur de destination, dans les soixante (60) jours suivant la date de la livraison des marchandises ou dans les cas de non-livraison, dans un délai de neuf (9) mois suivant la date de l'expédition. b) La présentation de la réclamation finale accompagnée d'une preuve de paiement des frais de transport doit être soumise au transporteur dans un délai de neuf (9) mois suivant la date de l'expédition.</p>		<p>NOTICE OF CLAIM a) No carrier is liable for loss, damage or delay to any goods carried under the Bill of Lading unless notice thereof setting out particulars of the origin, destination and date of shipment of the goods and the estimated amount claimed in respect of such loss, damage or delay is given in writing to the originating carrier or the delivering carrier, within sixty (60) days after the delivery of the goods or, in the case of failure to make delivery, within nine (9) months from the date of shipment. b) The final statement of the claim must be filed within nine (9) months from the date of shipment together with a copy of the paid freight bill.</p>	<p>28. À l'arrivée* / Inbound* \$ 29. À delà* / Beyond* \$</p>
<p>30. N.B. VEUILLEZ PRENDRE CONNAISSANCE DES CONDITIONS AU VERSO, QUI SONT ACCEPTÉES PAR LES PRÉSENTES / N.B. NOTE CAREFULLY CONDITIONS ON BACK HEREOF WHICH ARE HEREBY ACCEPTED</p>		<p>31. Autres (précisez)* /Others (specify)*</p>	
<p>32. Expéditeur / Consignor Date* Par / Per</p>	<p>33. Transporteur / Carrier Date* Par / Per</p>	<p>34. Consignataire / Consignee Date* Par / Per</p>	<p>35. Total des frais* / Total charges* \$</p>

Réponse : Plaque de classe 5.2 avec UN3101. Plaque de classe 3 sans UN. Plaque de classe 8 avec UN1807



18. Vous vous êtes nouvellement fait embaucher chez un transporteur.
Votre première assignation de voyage est d'aller faire la livraison d'une cargaison de matières dangereuses.
Votre employeur ne vous a pas encore fait faire la formation obligatoire afin de pouvoir vous délivrer votre certificat de formation à ce niveau. Il vous mentionne que ce n'est pas grave et qu'il vous la fera faire dans les semaines qui suivront.
Dans cette situation, avez-vous le droit de partir faire la livraison que l'on vous demande ?
Non, référence P. 27

19. Cela fait maintenant 4 ans que vous travaillez pour le même transporteur. Il y a 4 ans vous avez fait la formation et reçu votre certificat concernant le transport de matières dangereuses.

Est-ce que votre certificat est encore valide ?
Non, référence P. 28

20. Vous conduisez un tracteur semi-remorque (citerne) chargé de carburant et quelqu'un vient frapper le côté de la semi-remorque. Une valve se brise, le carburant se met à couler rapidement et vous estimez qu'il s'écoulera fort probablement plus de 200 litres.

Qui devez-vous aviser immédiatement en cas de rejet accidentel?
9-1-1 ou police locale, référence P. 30

21. Vous roulez en direction de votre consignataire avec une cargaison de grands contenants de matières dangereuses nécessitant l'apposition des plaques sur ces derniers ainsi que sur la semi-remorque.

Vous vous approchez d'un tunnel et vous apercevez ce panneau.



Que faites-vous ?

Changer d'itinéraire, le tunnel est interdit aux matières dangereuses, référence P 31

22. Vous roulez avec une cargaison de matières dangereuses qui requiert l'apposition des plaques. Vous apercevez ce panneau de signalisation.



Qu'est-ce que vous aurez à faire ?

Effectuer un arrêt complet à 5 m du passage à niveau, référence P. 33

23. Vous faites du camping et vous avez 4 bouteilles de gaz propane dans votre véhicule récréatif. Vous savez que vous n'aurez pas à passer dans un tunnel.

Faites-vous encore partir des exemptions qui vous permettent de vous soustraire aux autres exigences du transport de matières dangereuses ?

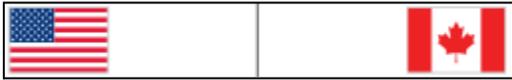
Oui, référence P. 34

24. Vous avez à partir avec un tracteur semi-remorque qui est attelé à un train double de type citerne. Les deux citernes sont chargées de matières dangereuses corrosives.

Selon les normes et règles de sécurité particulières en lien avec le transport de matières dangereuses, avez-vous le droit d'utiliser cet équipement pour faire ce transport ?

Oui si le train double est de type B, référence P. 49

25. Vous devez partir vers les États-Unis avec un chargement de matières dangereuses.



Vous voulez savoir s'il y a une exigence particulière pour le conducteur de camion afin d'avoir la possibilité d'effectuer ce travail.

Y a-t-il une exigence particulière ?

Oui, référence PP. 50-51

26. Avant votre départ pour une première fois avec un chargement de matières dangereuses, vous vous demandez s'il n'y aurait pas des informations à connaître au sujet de mesures de sécurité et de sûreté pendant le transport.

À quelle page de votre guide retrouvez-vous ces informations ?

Oui, référence P. 53

27. Parmi les suggestions visant à assurer une plus grande sûreté, il y a des moyens de communication à mettre en place.

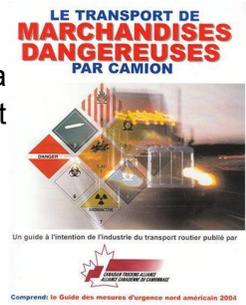
Combien de suggestions y a-t-il dans ce paragraphe de votre guide ?

5 moyens, référence P. 55

La vigilance constante demeure le meilleur moyen pour contrer tout acte délibéré ou attentat terroriste potentiel.

Cette formation sur le transport des matières dangereuses se veut un aperçu et un survol de la réglementation.

Rappelez-vous que vous devez suivre une formation complète qui vous sera donnée par votre employeur et que ce dernier sera l'émetteur de votre certificat de formation en transport de matières dangereuses.



(3.14)



Compétence 3

Les différences réglementaires entre le Québec, les autres provinces et territoires au Canada, les États-Unis et le Mexique

Objectif de la leçon :

- Résoudre les problèmes d'application de la réglementation référant aux règlements des autres provinces et des États-Unis

Des milliers de camions sillonnent l'Amérique du Nord, le territoire d'une seule entreprise de transport peut comporter plusieurs milliers de kilomètres. Ce vaste monde requiert plusieurs règlements pour encadrer tous ces déplacements de véhicules lourds transportant toutes les denrées alimentaires, toutes les matières premières ou tous les produits manufacturés nécessaires au bon fonctionnement de notre économie.

Les transporteurs sont tenus de se conformer aux différentes législations des administrations qu'ils traversent, peu importe le règlement. L'entreprise a l'obligation de vérifier si des différences existent entre chaque province ou territoire au Canada et si des différences existent aux États-Unis et au Mexique afin de s'y conformer.

Lors des leçons précédentes de la compétence 3, différentes réglementations en transport applicables au Québec ont été explorées : entre autres les exigences sur la ronde de sécurité, sur l'arrimage des cargaisons, sur les heures de conduite et de repos, sur les normes de charges et dimensions et sur le transport de matières dangereuses. Lorsqu'une entreprise effectue des transports ailleurs au Canada, aux États-Unis ou au Mexique, elle doit s'assurer de se conformer aux versions équivalentes de ces mêmes réglementations sur chacune de ces administrations.

Quelles sont les autorités gouvernementales en transport en Amérique du Nord?

Contrôle routier Québec (CRQ) est une agence d'application de la loi qui est rattachée à la SAAQ. Elle a pour mandat de surveiller et de contrôler le transport routier des personnes et des biens au Québec.

Elle a pour mission de réprimer les infractions aux lois et règlements régissant l'industrie du transport et à toute autre loi édictée par le gouvernement, d'améliorer la sécurité des usagers de la route et d'assurer la protection du réseau routier. Elle est chargée de faire appliquer les réglementations en transport au Québec. Évidemment, des organismes similaires ou équivalents existent dans chaque province ou territoire ailleurs au Canada.



Aux États-Unis, la **Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCSA)** est le principal organisme gouvernemental fédéral responsable de la réglementation et de la surveillance de la sécurité des véhicules utilitaires. La mission de la FMCSA est de réduire les accidents, les blessures et les décès impliquant des camions et des autobus.

La **FMCSA** a été créée en tant qu'administration distincte au sein du **Département américain des transports (US DOT)**. La FMCSA s'associe à l'industrie et aux gouvernements des états pour assurer la sécurité des routes et pour améliorer la sécurité des véhicules utilitaires grâce à la réglementation, à l'éducation, à la mise en application des règlements, à la recherche et à la technologie. La FMCSA et le DOT sont respectivement l'équivalent de Contrôle routier Québec et de la SAAQ au Québec.

Au Mexique, les autorités gouvernementales fédérales en transport, sous la **Dirección General de Autotransporte Federal (DGAF)**, travaillent à mettre en place des réglementations afin d'encadrer l'industrie du transport, d'améliorer la sécurité des usagers de la route et d'assurer la protection du réseau routier.

Les limites mexicaines concernant le poids et les dimensions des véhicules commerciaux sont définies dans la norme **NOM-012-SCT-2** qui s'applique aux véhicules empruntant les routes fédérales au Mexique. Les dernières révisions de cette norme en 2014 sont entrées en vigueur en janvier 2015. En août 2018, les autorités mexicaines instaurent la toute première réglementation sur les heures de service et de repos.

Selon l'**OCDE**, le Mexique a l'un des plus mauvais bilans de sécurité routière des pays membres de l'OCDE en termes de personnes tuées et gravement blessées par habitant et par véhicule. Un manque de ressources pour faire appliquer la réglementation et une coordination inadéquate entre les agences sont des caractéristiques courantes au Mexique.

L'**Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE)** est une organisation internationale dont l'objectif est de promouvoir des politiques publiques qui favorisent la prospérité, l'égalité des chances et le bien-être pour tous. Près de 40 pays sont membres de l'OCDE, dont le Canada, les États-Unis et le Mexique.



D'autres organisations ou organismes sont des acteurs importants en ce qui concerne les normes et les règlements en transport routier.

Le **Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM)** est un organisme responsable de la coordination de tous les aspects de l'administration, de la réglementation et du contrôle du transport par véhicule automobile ainsi que de la sécurité routière au pays. Il compte parmi ses membres des représentants des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux.

Le **CCATM** valorise la réciprocité et l'harmonisation des normes et des règlements dans l'intérêt des conducteurs et des véhicules et, en ce sens, il tient à jour le Code canadien de sécurité et soutient son application. Le **Code canadien de sécurité (CCS)** est constitué de plusieurs normes pour promouvoir la sécurité routière et le transport efficace et sûr de passagers et de marchandises au Canada. Ce code établit les normes minimales de sécurité pour le transport routier de passagers et de marchandises. Il fournit un cadre législatif, réglementaire et administratif comportant trois volets : les conducteurs, les véhicules et les transporteurs.

Au **Code canadien de sécurité (CCS)**, on retrouve, entre autres, les normes ci-dessous :

- ❖ Norme 9 Heures de service des conducteurs de véhicules utilitaires
- ❖ Norme 10 Arrimage des cargaisons
- ❖ Norme 13 Ronde de sécurité
- ❖ Norme 16 Formation de base préalable à l'obtention du permis de classe 1

Ces normes découlent d'ententes de réciprocité entre les provinces et territoires canadiens et sont appliquées à l'échelle nationale, donc à travers tout le pays.

L'Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux (CVSA) est une association à but non lucratif composée d'agents de la sécurité des véhicules commerciaux locaux, étatiques, provinciaux, territoriaux et fédéraux et de représentants de l'industrie. **L'Alliance vise à assurer l'uniformité, la compatibilité et la réciprocité des inspections des véhicules utilitaires.** Leur mission est d'améliorer la sécurité et l'uniformité des véhicules utilitaires à travers le Canada, le Mexique et les États-Unis en fournissant des conseils et de l'éducation aux responsables de l'application de la loi, à l'industrie et aux décideurs.



Quelles organisations ou quels organismes sont chargés de faire appliquer les réglementations?

Comme il a été mentionné précédemment, les transporteurs sont tenus de se conformer aux différentes législations des administrations canadiennes, américaines et mexicaines. Des ententes de réciprocité ont été développées afin de faciliter le travail des transporteurs canadiens et américains qui effectuent des transports de chaque côté des frontières canado-américaines.

Les mêmes genres d'ententes existent aussi pour simplifier les transferts des marchandises entre les États-Unis et le Mexique. Bien que des ententes dites «nord-américaines» existent, les transporteurs canadiens ne se rendent pas au Mexique pour y effectuer des livraisons et les transporteurs mexicains ne viennent pas au Canada pour y faire du transport. Certaines ententes «nord-américaines» existent dans le but d'uniformiser certaines normes concernant les transports par véhicules utilitaires. À titre d'exemple, la CVSA vise l'uniformité, la compatibilité et la réciprocité des inspections mécaniques des véhicules à travers le Canada, le Mexique et les États-Unis. L'objectif est d'améliorer la sécurité et l'uniformité des véhicules lourds commerciaux à travers l'Amérique du Nord.

Voici un tableau représentant certaines ententes de réciprocité au plan national et international.

	Ententes de réciprocité nationales ou internationales			
	Nationale	Internationale	Internationale	Organismes concernés par les normes, les règlements ou les ententes de réciprocité
	Canada	Can/Usa	Can/Usa/Mex	
Ronde de sécurité	Oui	Oui	Oui	CRQ, CCATM, CVSA, FMCSA, DGAF
Arrimage des cargaisons	Oui	Oui	Oui	CRQ, CCATM, FMCSA, DGAF
Heures de conduite et de repos	Oui	Non	Non	CRQ, CCATM, FMCSA, DGAF
Normes de charges et dimensions	Oui	Non	Non	CRQ, CCATM, FMCSA, DGAF
Transport de matières dangereuses	Oui	Oui	Oui	CRQ, FMCSA, DGAF

(CRQ) Contrôle routier Québec

(FMCSA) Federal Motor Carrier Safety Administration

(DGAF) Dirección General de Autotransporte Federal

(CCATM) Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé

(CVSA) Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux



À travers toutes ces informations, comment s’y retrouver?

Voici les sources d’information à consulter et le règlement que vous devez appliquer selon les lieux où vous souhaitez circuler en véhicule utilitaire (camion semi-remorque) au Québec, ailleurs au Canada ou aux États-Unis.

Règlements	Au Québec	Ailleurs au Canada	Aux États-Unis
Ronde de sécurité	Guide ronde de sécurité Guide CVL Source SAAQ ou MTQ	Norme 13 Source CCATM	FMCSR Part 396 Source: FMCSA
Arrimage des cargaisons	Guide arrimage des cargaisons Guide CVL Source SAAQ ou MTQ	Norme 10 Source CCATM	FMCSR article 393 Source: FMCSA
Heures de conduite et de repos	Guide heures de conduite Guide CVL Source SAAQ ou MTQ	Norme 9 Source CCATM	FMCSR article 395 Source: FMCSA
Normes de charges et dimensions	Guide des charges et dimensions Source SAAQ ou MTQ	Protocole d’entente (MOU) Source Conseil des ministres responsables des transports	Source: site Web de chaque état ¹
Transport de matières dangereuses	Guide matières dangereuses Source Alliance canadienne du camionnage	Guide matières dangereuses Source Alliance canadienne du camionnage	FMCSR article 397 49 CFR 105 à 199 Source:FMCSA

Les sources d’information sont les sources officielles afin d’obtenir des précisions sur les règlements ou sur les lois à mettre en application ou à respecter.

1- Les normes de charges et dimensions peuvent différer d’un état à l’autre, veuillez vous référer au site Web de chacun (ex: weights and dimensions Wyoming)



Réglementation des charges et dimensions des véhicules lourds utilisés pour le transport interprovincial ou territorial - Memorandum of understanding (MOU)

Parmi les règlements avec lesquels un camionneur professionnel doit se conformer lorsqu'il traverse des provinces canadiennes ou les douanes pour sillonner les États-Unis, il y a celui des charges et dimensions des véhicules utilitaires. Aujourd'hui encore, c'est probablement le règlement qui comporte le plus grand nombre de différences. La complexité de ce règlement est causée par les particularités et les besoins de chaque territoire qui lui sont propres.

Les transporteurs ont deux réalités distinctes :

- ❖ Concevoir des équipements pour leur réalité;
- ❖ Permettre à ces équipements de faire du transport interprovincial.

En février 1988, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière de l'époque ont endossé un protocole d'entente qui se nomme **Memorandum of understanding (MOU)** visant à améliorer l'uniformité des règlements provinciaux et territoriaux régissant les poids et les dimensions des véhicules commerciaux utilisés pour le transport entre les provinces et les territoires sur le réseau national.

Depuis ce temps, le protocole d'entente a été modifié à plusieurs reprises. L'objectif était de s'adapter aux différents besoins des provinces en matière de transport et aussi d'inclure les nouvelles configurations d'équipement qui se modernisent au fil des ans.

Malgré que des ententes de réciprocité ont été développées dans le but d'uniformiser la réglementation des charges et dimensions entre les provinces et les territoires au Canada, il est important de noter qu'il y a des différences dans l'application de cette réglementation selon les provinces dans lesquelles les transporteurs peuvent circuler.

À titre d'exemple, la charge maximale autorisée d'un essieu tandem (B.21) au Québec en période normale est de 18 000 kg comparativement à une limite maximale de 17 000 kg dans certaines provinces de l'Ouest canadien, exemple la Colombie-Britannique et l'Alberta. Autre exemple, ce même type d'essieu est limité à 17 000 kg en Saskatchewan au cours de l'année et cette limite est augmentée à 18 000 kg en période hivernale uniquement.

Toujours dans ce même exemple, dans le but d'uniformiser ce règlement, le protocole d'entente indique une limite de 17 000 kg pour ce type d'essieu afin que les transporteurs en provenance du Québec, de l'Ontario ou des provinces de l'Atlantique puissent se diriger vers l'Ouest canadien en toute conformité. De plus, il ne faut pas oublier que les limites de charge sont diminuées en période de dégel, donc plusieurs facteurs sont à considérer dans la planification d'un transport.



Du côté des États-Unis, la réglementation des charges et dimensions des véhicules utilitaires est totalement différente par rapport aux normes qui sont appliquées au Canada. D'une part, il n'y a aucune période de dégel aux États-Unis : les limites sont les mêmes durant toute l'année.

D'autre part, il existe un certain standard concernant la configuration et les limites de charge des camions semi-remorques aux États-Unis. Malgré qu'il y ait des états où des configurations multiples et des charges diverses soient autorisées, la configuration standard est composée d'un tracteur semi-remorque de 5 essieux et d'une masse totale en charge de 80 000 lb pour une grande majorité du territoire américain. Cette masse équivaut approximativement à la limite permise au Québec en période de dégel pour la même configuration d'équipement.

Afin de respecter les dimensions et les charges maximales aux États-Unis, les transporteurs doivent consulter la réglementation américaine, d'autant plus que les limites permises peuvent varier d'un état à l'autre. La société américaine **Rand McNally** publie l'atlas routier des transporteurs routiers (**Motor Carriers' Road Atlas**) chaque année. Cet atlas routier contient toutes les informations nécessaires et à jour concernant les charges et les dimensions permises pour chaque état américain. C'est la référence dans l'industrie du transport. Toutes les normes inscrites dans l'atlas routier sont tirées des règlements de chaque état ainsi que du règlement fédéral, Federal motor carrier safety association (FMCSA).

Réglementation des heures de conduite et de repos : différences entre les normes canadiennes et américaines

Tout comme la réglementation sur les limites de charges et dimensions des véhicules utilitaires, la réglementation canadienne sur les heures de conduite et de repos (norme 9) comporte plusieurs différences importantes par rapport aux règles qui sont appliquées aux États-Unis.

Comme il a été mentionné précédemment, le **Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM)** valorise la réciprocité et l'harmonisation des normes et des règlements qui sont appliqués dans chaque province ou territoire au Canada. Le **Code canadien de sécurité (CCS)** est constitué de plusieurs normes, dont la norme 9 qui fait référence à la réglementation sur les heures de service des conducteurs de véhicules utilitaires.

Aux États-Unis, la **Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCSA)** est le principal organisme gouvernemental fédéral responsable de la réglementation sur les heures de conduite et de repos. La **FMCSA** en lien avec le **Département américain des transports (DOT)** et le **Code of federal regulations (CFR 49)** sont les organismes gouvernementaux américains ayant pour mandat de faire respecter plusieurs réglementations applicables aux véhicules utilitaires, dont la réglementation sur les heures de conduite et de repos.



Voici un tableau représentant les principales différences des limites applicables entre la norme fédérale canadienne et la réglementation américaine concernant les heures de conduite et de repos.

Heures de service au Canada	Heures de service aux États-Unis
Heures de repos consécutives : 8 heures	Heures de repos consécutives : 10 heures
Heures de repos quotidiennes : 10 heures	
Heures de conduite : 13 heures	Heures de conduite : 11 heures
Heures de service : 14 heures	Heures de service : 14 heures
Temps écoulé : 16 heures cumulées	Temps écoulé : 14 heures cumulées
	Pause de conduite : 30 minutes avant 8 heures
Cycle 1 : 70 heures / 7 jours consécutifs	60 heures / 7 jours consécutifs
Cycle 2 : 120 heures / 14 jours consécutifs	70 heures / 8 jours consécutifs
Remise à zéro : 36 heures consécutives cycle 1	Remise à zéro : 34 heures consécutives
Remise à zéro : 72 heures consécutives cycle 2	

À noter que certaines différences sont possibles entre les règlements provinciaux ou territoriaux. Par exemple, en **Alberta** et en **Saskatchewan**, la limite des heures de service est de 15 heures pour ces 2 provinces comparativement à 14 heures pour le Québec. Le temps écoulé de 16 heures au Québec (amplitude) n'est pas applicable dans ces 2 provinces et il n'y a aucun cycle à respecter. Le temps de repos obligatoire (quotidien) de 10 heures au Québec est aussi inexistant dans ces mêmes provinces. Un camionneur qui fait du transport extra-provincial doit respecter les règles fédérales (Norme 9).

Certaines provinces canadiennes ont choisi de maintenir la même réglementation sur les heures de service et de repos qui était appliquée au Québec avant 2007. Pour toutes ces raisons, le Code canadien de sécurité établit les normes minimales concernant la réglementation fédérale sur les heures de service et de repos afin que les transporteurs puissent circuler à travers tout le pays en toute conformité.

Au Mexique, en 2018, les autorités mexicaines instaurent la toute première réglementation sur les heures de service et de repos. Celle-ci semble en grande partie calquée sur la réglementation américaine. Plusieurs similitudes sont observables entre les 2 règlements dont la période de pause obligatoire avant d'atteindre 8 heures de conduite consécutives depuis le début du poste de travail.



Conditions à respecter pour conduire un véhicule lourd.

Exigences	Au Québec	Ailleurs au Canada	Aux États-Unis
Organismes	Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)		FMCSR article 391 Source: FMCSA
Ex: Conditions physiques	<p>La condition W inscrite sur un permis de conduire de la classe 1, 2, 3 ou 4B n'empêche pas son titulaire de conduire un véhicule lourd partout au Canada.</p> <p>Toute maladie ou tout déficit fonctionnel doit être déclaré dans les 30 jours suivant le changement de l'état de santé.</p>		<p>La condition W est inscrite sur un permis de conduire si son titulaire : souffre ou a déjà souffert d'épilepsie. présente une perte auditive modérée ou totale qui ne peut pas être corrigée par un appareil. a obtenu une des classes de permis 1, 2, 3 ou 4B en vertu de notre pouvoir discrétionnaire. Il a refusé de se soumettre aux examens médicaux à la fréquence prévue par la réglementation américaine. Il ne s'est pas soumis à un examen médical exigé.</p>