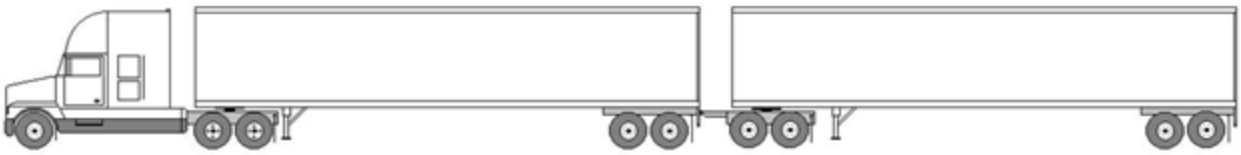
Protocole d'entente

Harmonisation des conditions de permis spéciaux de circulation de grands trains routiers dans l'Est du Canada



Historique des modifications :

Signature initiale :	Janvier 2016
Modification :	Avril 2026

Protocole d'entente concernant
l'harmonisation des conditions de permis spéciaux de circulation
de grand trains routiers dans l'Est du Canada

Protocole d'entente

Intervenu entre

le gouvernement de l'Ontario, représenté par le sous-ministre des Transports

et

le gouvernement du Québec, représenté par le sous-ministre des Transports et de la Mobilité durable et la secrétaire générale associée aux Relations canadiennes

et

le gouvernement du Nouveau-Brunswick, représenté par la sous-ministre des Transports et de l'Infrastructure

et

le gouvernement de la Nouvelle-Écosse, représenté par le sous-ministre des Travaux publics

Protocole d'entente concernant
l'harmonisation des conditions de permis spéciaux de circulation
de grands trains routiers dans l'Est du Canada

Gouvernement de l'Ontario

_____ _____

Sous-ministre des Transports — Date

Gouvernement du Québec

_____ _____

Sous-ministre des Transports et de la Mobilité durable — Date

_____ _____

Secrétaire générale associée aux Relations canadiennes — Date

Gouvernement du Nouveau-Brunswick

_____ _____

Sous-ministre des Transports et de l'Infrastructure — Date

Gouvernement de la Nouvelle-Écosse

_____ _____

Sous-ministre des Travaux publics — Date

ATTENDU que les gouvernements provinciaux se sont engagés à améliorer la productivité, l'efficacité et la sécurité du système de transport routier;

ATTENDU qu'une réglementation concernant les poids et les dimensions des véhicules circulant sur les routes est nécessaire pour assurer la protection du réseau routier et la sécurité routière;

ATTENDU que chaque province a exercé son pouvoir de légiférer sur les poids et les dimensions des véhicules circulant en vertu de permis spéciaux de circulation à l'intérieur de ses frontières;

ATTENDU que ces législations présentent des disparités qui ont des effets sur l'efficacité du transport, notamment du transport interprovincial, assuré entre autres par la circulation des grands trains routiers;

ATTENDU qu'en raison de leur proximité, il est souhaitable pour l'Ontario, le Québec, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse, ci-après désignés collectivement par « les Parties », de conclure une entente visant à fixer des normes uniformes concernant le poids, les dimensions et les règles régissant les permis spéciaux de circulation des grands trains routiers qui assurent la protection du réseau routier et de la sécurité du public sur ces routes;

EN CONSÉQUENCE, les Parties aux présentes conviennent de ce qui suit :

Article 1 : Objectifs

1.1 Les Parties au Protocole d'entente conviennent de réduire les barrières au transport interprovincial par l'adoption de normes communes relatives à l'exploitation des grands trains routiers de manière à assurer la sécurité routière et la protection des infrastructures.

À cette fin, chaque Partie autorisera les grands trains routiers qui satisferont aux exigences de l'annexe A du présent Protocole d'entente à emprunter le réseau routier désigné à l'annexe B des présentes, tout en se conformant à la législation applicable concernant l'émission de permis spéciaux pour ces types de véhicules dans chacune des provinces.

Il est entendu que les Parties pourront continuer à délivrer des permis pour d'autres configurations de grands trains routiers de poids et de dimensions différentes de celles stipulées dans le présent Protocole d'entente.

Il est également entendu que le Protocole d'entente ne remplace pas l'autorité et la responsabilité des Parties de légiférer et de réglementer le transport motorisé de marchandises.

Le présent Protocole d'entente constitue un engagement de la part des Parties en vue d'entreprendre le processus de modification de leurs programmes ou de leur réglementation en conséquence.

Article 2 : Application

2.1 Les Parties reconnaissent que la mise en place du présent Protocole d'entente peut être subordonnée aux restrictions saisonnières de poids et aux restrictions d'itinéraires désignés.

2.2 Les Parties s'engagent à mettre en place ce Protocole d'entente aussi rapidement que possible sur les routes désignées à l'annexe B.

2.3 Les Parties reconnaissent que les annexes A, B, C, D et E font partie intégrante du présent Protocole d'entente. Advenant la présence de dispositions conflictuelles dans les annexes précitées et le Protocole d'entente, il est entendu que ce sont les termes du Protocole qui prévalent, à l'exception de l'annexe C. Dans ce cas, ce sont les termes de l'annexe C qui prévalent sur ceux du Protocole.

2.4 Les Parties conviennent d'établir un Comité de coordination des politiques sur les grands trains routiers dont les procédures d'adhésion des membres, les rôles et les responsabilités sont décrits à l'annexe D.

2.5 Les Parties conviennent que les annexes B ou C peuvent être modifiées ou révisées par une province à tout moment.

2.6 Les Parties conviennent que toute modification envisagée aux conditions de leur programme ou de leur réglementation et ayant une incidence sur le présent Protocole d'entente sera communiquée au Comité de coordination des politiques sur les grands trains routiers au moins 30 jours avant sa mise en œuvre.

2.7 Les Parties reconnaissent que le présent Protocole d'entente n'a aucune incidence sur la capacité de l'une ou l'autre des Parties de limiter, dans le cadre de leur programme respectif, le nombre de permis qu'elle délivre ou le nombre de transporteurs autorisés à exercer leurs activités.

Article 3 : Exceptions

3.1 Les exceptions aux dispositions du Protocole d'entente, qui peuvent être exigées comme condition de signature par une Partie, et qui ont été approuvées par l'ensemble des Parties, seront intégrées au présent Protocole à l'annexe C.

3.2 Cependant, il ne devrait y avoir aucune exception qui contreviendrait aux objectifs du Protocole d'entente, tels qu'ils sont énoncés à l'article 1.

Annexe A

Normes concernant la circulation de grands trains routiers dans l'Est du Canada

1. Admissibilité des transporteurs

Pour être autorisé à exploiter de grands trains routiers sur le réseau routier des Parties du présent Protocole d'entente, un transporteur doit :

- détenir au moins cinq ans d'expérience à titre de transporteur;
- détenir une cote de sécurité satisfaisante;
- détenir une assurance de responsabilité civile d'au moins cinq millions de dollars.

2. Compétences et formation des conducteurs

Pour être autorisé à conduire un grand train routier sur le réseau routier des Parties du présent Protocole d'entente, un conducteur doit posséder les compétences suivantes :

- détenir un permis de conduire de classe 1 valide ou l'équivalent avec une mention autorisant la conduite d'un véhicule muni d'un système de freinage pneumatique;
- détenir au moins cinq ans d'expérience démontrable dans la conduite de tracteurs semi-remorques;
- avoir réussi un programme de formation de conduite de grands trains routiers approuvé en Ontario, au Québec, au Nouveau-Brunswick ou en Nouvelle-Écosse.
    - Les conducteurs du Québec qui détiennent déjà un permis de conduire avec la mention T, laquelle leur permet de conduire un train routier de plus de 25 m qui nécessite un permis spécial de circulation de train routier, seront reconnus comme étant déjà certifiés au regard de la formation exigée par chacune des provinces pour la conduite d'un grand train routier. Aucune autre formation ne sera exigée.
    - Également, les conducteurs possédant un certificat de conducteur de grands trains routiers, délivré par l'Ontario, seront considérés comme ayant été certifiés, au regard de la formation, par la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick. Réciproquement, les conducteurs possédant un certificat de conducteur de grands trains routiers, délivré par la Nouvelle-Écosse ou le Nouveau-Brunswick, seront considérés comme ayant été certifiés au regard de la formation par l'Ontario;
- ne pas avoir fait l'objet d'une condamnation en raison d'une infraction au *Code criminel* (L.R.C., c. C-46) au cours des 36 derniers mois, de plus de deux infractions[1] relatives à la conduite d'un véhicule au cours des 12 derniers mois et de plus de trois infractions relatives à la conduite d'un véhicule au cours des 36 derniers mois[2].

Il est nécessaire de détenir un certificat de conducteur de grands trains routiers pour être autorisé à circuler sur le réseau routier des Parties du présent Protocole d'entente. Ce certificat est délivré lorsque les conditions énumérées ci-haut sont remplies.

Le Québec, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse considèrent que le permis de conduire classe 1, avec la mention T, délivré par le Québec, équivaut à un certificat de conducteur de grands trains routiers.

Un conducteur titulaire d'un certificat de conducteur de train routier (LCV) délivré en Ontario, au Nouveau-Brunswick ou en Nouvelle-Écosse peut circuler au Québec.

[1] Les infractions relatives à la conduite d'un véhicule sont énumérées à l'annexe E.

[2] Le nombre de condamnations est calculé en fonction du dossier de conduite du candidat remontant à au plus 30 jours avant la présentation de sa candidature.

3. Restrictions

- Les grands trains routiers ne peuvent circuler qu'en fonction des réseaux ou trajets autorisés[3] qui sont définis dans le permis, la réglementation ou les documents qui y sont associés.
- Leur vitesse maximale correspondra à la vitesse la moins élevée entre 90 km/h ou la limite de vitesse affichée.
- Les grands trains routiers ne doivent pas transporter de marchandises nécessitant un plan d'intervention d'urgence (PIU).
- Les grands trains routiers ne doivent pas circuler lorsque la visibilité est inférieure à 500 m.
- Les véhicules-citernes sont interdits d'exploitation à titre de grands trains routiers.
- Les grands trains routiers ne doivent pas transporter de bétail.

4. Signalisation à l'arrière d'un train routier

Un panneau comprenant un pictogramme doit être apposé à l'arrière de la deuxième semi-remorque d'un grand train routier selon les spécifications suivantes :



- **Arrière-plan :** Revêtement rétroréfléchissant jaune de type 3 ou supérieur conforme à la *Standard Specification for Retroreflective Sheeting for Traffic Control* (D 4956) de *l'American Society for Testing and Materials*
- **Pictogramme :** Noir
- **Lettrage :** Noir, Highway Gothic, variante de la série E, hauteur de 50 mm
- **Positionnement :** À l'arrière de la deuxième semi-remorque de sorte qu'il soit bien visible pour les conducteurs suivant le véhicule, sans toutefois obstruer les feux ou tout autre dispositif de sécurité. Le panneau doit être enlevé lorsqu'il n'est pas utilisé.
- **Taille du panneau :** 30 cm sur 230 à 245 cm

5. Exigences relatives à l'équipement

Enregistreur de vitesse et conservation des dossiers	Le tracteur doit être équipé d'un dispositif électronique embarqué fonctionnel et précis pour enregistrer la vitesse du véhicule, l'heure et la date à intervalles réguliers d'une durée maximale de cinq minutes. L'enregistreur de vitesse doit être assorti d'un système de localisation par satellite (GPS) ou d'un système de localisation semblable dont les données peuvent être extraites et présentées sous forme de tableau intelligible. Le tachygraphe et les graphiques de tachygraphe ne constituent pas des dispositifs enregistreurs de vitesse acceptables. Les données provenant de ce dispositif doivent être conservées pendant au moins 60 jours. Elles doivent également permettre de

[3] Voir l'annexe B pour les réseaux ou trajets autorisés.

	produire un rapport indiquant la vitesse du véhicule à des dates et des heures précises.
Système de contrôle de la stabilité	Le tracteur doit être équipé d'un système de contrôle de la stabilité fonctionnel qui permet, minimalement, de surveiller l'angle de braquage, l'angle de lacet, ainsi que l'accélération latérale et d'appliquer les freins du tracteur et de la semi-remorque de manière sélective lorsque nécessaire afin d'assurer la maîtrise du véhicule. La semi-remorque de tête ne doit pas être équipée d'un système de contrôle de stabilité indépendant à moins que celui-ci ne permette en plus d'actionner automatiquement les freins du diabolo et de la deuxième semi-remorque.
Puissance du tracteur	Les tracteurs doivent être dotés d'un moteur d'au moins 460 HP présentant un couple de 1 650 livres-pieds.
Système d'air comprimé du tracteur	Les tracteurs doivent être munis d'un compresseur d'air fonctionnel pouvant fournir au moins 465 litres à la minute, ainsi que d'un dessiccateur d'air assez puissant pour empêcher l'accumulation d'humidité dans les freins des semi-remorques.
Attelage de la semi-remorque de tête	La semi-remorque de tête d'un train double de type A doit être équipée d'un crochet d'attelage de type amortisseur sans jeu muni d'un mécanisme de verrouillage secondaire.
Ajout d'un système d'attelage sur la semi-remorque de tête	Toute semi-remorque modifiée doit faire l'objet d'une mise à l'essai et d'une certification du temps de serrage des freins conformément à l'article 121 des Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada.
Dispositifs antiéclaboussures et antiprojections	Tous les groupes d'essieux tandem ou tridem sur le tracteur, les diabolos et les semi-remorques doivent être équipés de garde-boue antiprojections d'une largeur égale à celle du profilé des pneus, placés à 350 mm du sol lorsque le véhicule est vide. Le garde-boue doit être conçu de manière à empêcher la flottation arrière à vitesse élevée ou être muni de fixations ou de plaques à cet effet.
Feux du diabolo	Les diabolos doivent être équipés de feux arrière, de feux de freinage et de feux clignotants fonctionnels, ainsi que de deux réflecteurs rouges.
Freins du diabolo	La conduite d'alimentation en air comprimé des diabolos doit être dotée d'une soupape de protection contre les surpressions et d'une soupape de relais pilote conçue pour améliorer le signal de freinage.

Remarque : Lorsque certaines spécifications d'équipement ne sont pas abordées expressément dans le présent Protocole d'entente, on considère que l'équipement doit répondre aux normes de sécurité fédérales ou provinciales applicables.

6. Établissement de la limite de longueur totale

La limite de longueur hors tout de tout grand train routier est de 40 m.

7. Exclusion du calcul de la largeur hors tout

Il est entendu que l'équipement et les dispositifs auxiliaires ni conçus ni utilisés pour transporter des charges qui n'excèdent pas de plus de 10 cm de chaque côté du véhicule doivent être exclus du calcul de la largeur hors tout.

Il est de plus entendu que les miroirs de vision arrière qui n'excèdent pas de plus de 30 cm de chaque côté du véhicule doivent être exclus du calcul de la largeur hors tout.

8. Exclusions relatives au calcul de la longueur hors tout, à la longueur de la semi-remorque et au porte-à-faux arrière

Il est entendu que les dispositifs aérodynamiques flexibles installés à l'arrière du camion, de la remorque et de la semi-remorque ne sont pas compris dans le calcul de la longueur hors tout, dans la longueur de la semi-remorque et dans le porte-à-faux arrière si :

- toute partie du dispositif déployé à plus de 1,9 m du sol ne dépasse pas de plus de 1,52 m l'arrière du véhicule;
- toute partie du dispositif déployé à 1,9 m ou moins du sol ne dépasse pas au-delà du plan transversal à partir du bord inférieur arrière du dispositif de protection arrière ou, si aucun dispositif du genre n'est présent, le point le plus bas à l'arrière du véhicule et qui croise un point situé à 1,74 m au-dessus du sol et à 1,21 m à l'arrière du véhicule;
- le dispositif peut être replié à 0,305 m ou moins à l'arrière du véhicule.

Il est en outre entendu que :

- l'arrière du véhicule s'entend de l'extrémité arrière, telle que définie par la norme 223 des Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada, à l'exclusion de tout dispositif aérodynamique;
- les véhicules dotés de dispositifs aérodynamiques doivent également se conformer aux normes applicables des Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada, ainsi qu'aux règlements des provinces concernant l'éclairage et la perceptibilité.

9. Largeur minimale de roulement pour les essieux de semi-remorques pourvus de pneus simples

Il est entendu que la largeur minimale de roulement pour les essieux de semi-remorque dotés de pneus simples ne doit pas être inférieure à 2,3 m pour les semi-remorques construites en 2009 ou avant.

Il est également entendu que la largeur de roulement minimale requise pour toutes les semi-remorques construites en 2010 ou après et qui sont munies de pneus simples ne doit pas être inférieure à 2,45 m.

Sur toutes les semi-remorques construites en 2010 ou après sur lesquelles les pneus doubles ont été remplacés par des pneus simples, une étiquette indiquant les renseignements ci-dessous doit être apposée près de l'étiquette de conformité d'origine, contenant les informations suivantes :

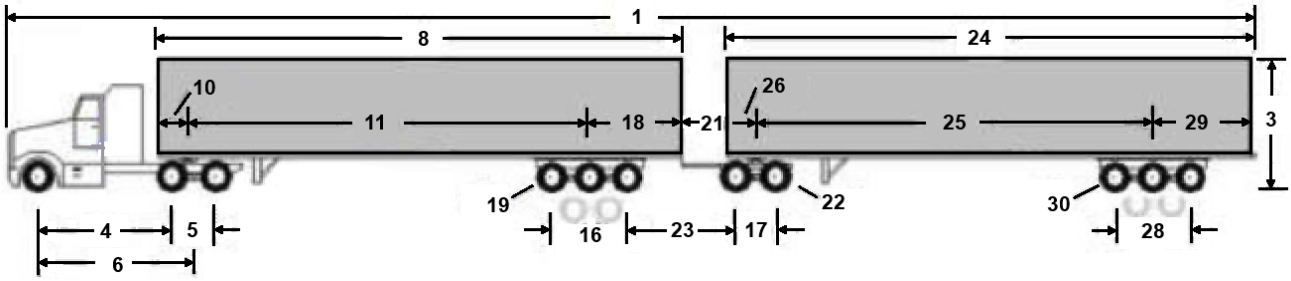
- le nom de l'entreprise ou du concessionnaire autorisé d'une entreprise, en vertu de la *Loi sur la sécurité automobile* (L.C. 1993, ch. 16) (Canada), qui a converti la semi-remorque;
- la désignation de la nouvelle dimension des pneus et des roues et le nouveau poids nominal brut du véhicule et de l'essieu.

10. Charges et dimensions des véhicules lourds – Dispositions générales

Les dimensions ou les charges qui ne sont pas abordées expressément dans le présent Protocole d'entente doivent satisfaire aux exigences de la réglementation provinciale et territoriale applicable.

11. Limites de dimensions et de poids

Train double de type A – Limites de dimensions[4]



DIMENSIONS	Réf.	LIMITES
Longueur hors tout	1	Maximum 40 m
Largeur hors tout		Maximum 2,6 m
Hauteur hors tout	3	Maximum 4,15 m
Tracteur		
Empattement	6	Maximum 6,2 m
Écartement du groupe d'essieux tandem	5	Min. 1,2 m / Max. 1,85 m
Entraxe	4	Minimum 3,5 m
Semi-remorque de tête		
Longueur	8	Min. 12,2 m / Max. 16,2 m
Décalage du pivot d'attelage	10	Maximum 2,0 m de rayon
Décalage du crochet d'attelage – avec groupe d'essieux tandem	18	Maximum 2,8 m
– avec groupe d'essieux tridem	18	Maximum 3,4 m
Empattement – avec groupe d'essieux tandem	11	Si la longueur < 14,5 m : empattement de 10,0 à 12,5 m Si la longueur ≥ 14,5 m : empattement de 11,45 à 12,5 m
– avec groupe d'essieux tridem	11	Si la longueur < 14,5 m : empattement de 9,0 à 12,5 m Si la longueur ≥ 14,5 m : empattement de 10,9 à 12,5 m
Écartement du groupe d'essieux tandem	16	Min. 1,2 m / Max. 1,85 m
Écartement du groupe d'essieux tridem	16	Min. 2,4 m / Max. 3,7 m
Largeur de roulement : avec pneus jumelés	19	Min. 2,5 m / Max. 2,6 m
– pneus simples sur semi-remorque construite avant 2010	19	Min. 2,3 m / Max. 2,6 m
– pneus simples sur semi-remorque construite après 2009[5]	19	Min. 2,45 m / Max. 2,6 m
Diabolo		
Longueur du timon d'attelage	21	Maximum 3,0 m

[4] **Configurations alternatives** – Cet ensemble peut être divisé, le tracteur tractant une semi-remorque ainsi que le diabolo, afin de permettre le repositionnement de ce dernier. L'ensemble doit respecter l'ensemble des réglementations et/ou des conditions des programmes ou des autorisations de l'autorité compétente, à l'exception de la longueur hors tout de l'ensemble. Le poids total autorisé en charge correspond à celui du tracteur-remorque sans le diabolo, majoré de 2 000 kg.

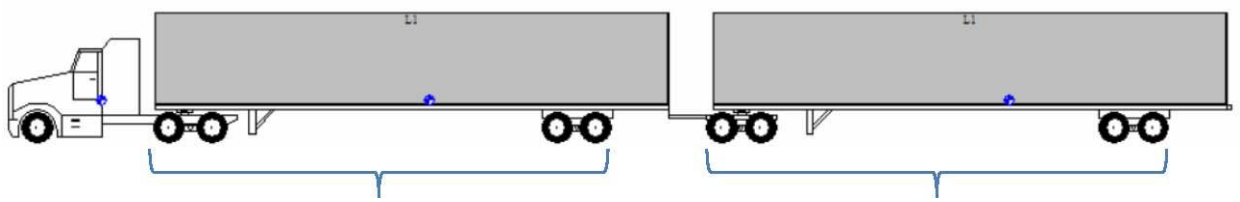
[5] Voir section 9 de l'annexe A pour les conditions détaillées

Écartement du groupe d'essieux tandem	17	Min. 1,2 m / Max. 1,85 m
Largeur de roulement : avec pneus jumelés	22	Min. 2,5 m / Max. 2,6 m
– avec pneus simples sur diabolo construit avant 2010	22	Min. 2,3 m / Max. 2,6 m
– avec pneus simples sur diabolo construit après 2009[6]	22	Min. 2,45 m / Max. 2,6 m
Distance intervéhicules (du dernier essieu sur la semi-remorque de tête jusqu'au premier essieu du diabolo)	23	Minimum 2,7 m
Deuxième semi-remorque		
Longueur	24	Min. 12,2 m / Max. 16,2 m
Décalage du pivot d'attelage	26	Maximum 2,0 m de rayon
Empattement – avec groupe d'essieux tandem	25	Si la longueur < 14,5 m : empattement de 10,0 à 12,5 m Si la longueur ≥ 14,5 m : empattement de 10,2 à 12,5 m
– avec groupe d'essieux tridem		Si la longueur < 14,5 m : empattement de 9,0 à 12,5 m Si la longueur ≥ 14,5 m : empattement de 10,2 à 12,5 m
Porte-à-faux arrière effectif	29	Maximum 35 % de l'empattement
Écartement du groupe d'essieux tandem	28	Min. 1,2 m / Max. 1,85 m
Écartement du groupe d'essieux tridem	28	Min. 2,4 m / Max. 3,7 m
Largeur de roulement : pneus jumelés	30	Min. 2,5 m / Max. 2,6 m
– pneus simples sur semi-remorque construite avant 2010	30	Min. 2,3 m / Max. 2,6 m
– pneus simples sur semi-remorque construite après 2009[7]	30	Min. 2,45 m / Max. 2,6 m

[6] Voir section 9 de l'annexe A pour les conditions détaillées.

[7] Voir section 9 de l'annexe A pour les conditions détaillées.

Train double de type A – Limites de poids

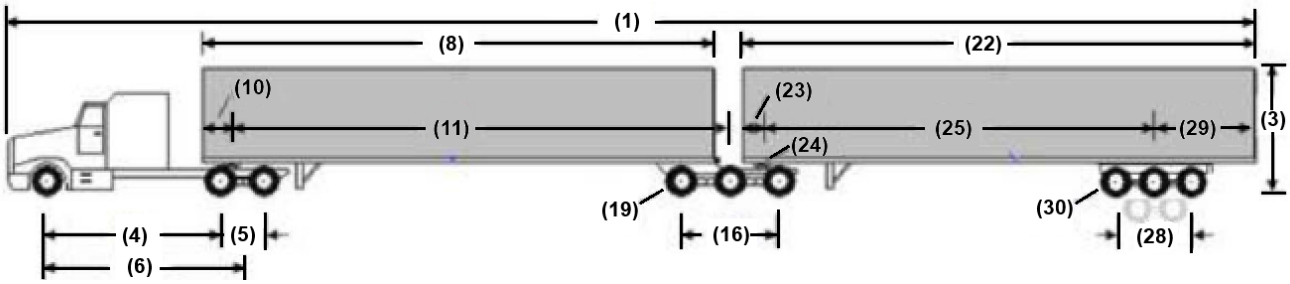


POIDS	LIMITES
Limites de poids par essieu :	
Essieu directeur	Maximum 5 500 kg
Groupe d'essieux tandem	
Écartement de 1,2 à 1,85 m – avec pneus jumelés	Maximum 18 000 kg
– avec pneus simples à bande large (≥ 445 mm)	Maximum 15 400 kg
Groupe d'essieux tridem	
Écartement de 2,4 m à < 3,0 m – avec pneus jumelés	Maximum 21 000 kg
– avec pneus simples à bande large (≥ 445 mm)	Maximum 21 000 kg
Écartement de 3,0 m à < 3,6 m – avec pneus jumelés	Maximum 24 000 kg
– avec pneus simples à bande large (≥ 445 mm)	Maximum 23 000 kg
Écartement de 3,6 m à 3,7 m – avec pneus jumelés	Maximum 26 000 kg
– avec pneus simples à bande large (≥ 445 mm)	Maximum 23 100 kg
Restriction de poids La semi-remorque de tête doit être plus lourde que celle de queue	La somme des poids sur l'essieu moteur et sur les essieux de la semi-remorque de tête (A) doit être supérieure à celle des poids sur les essieux du diabolo et sur les essieux de la deuxième semi-remorque (B). (A) > (B)
Restrictions de poids sur pneus (largeur de pneus telle qu'indiquée par le fabricant sur les flancs)	Max 10 kg par mm (254 kg par pouce)
Limite de masse totale en charge :	55 000 kg au maximum si la longueur de la semi-remorque de tête est inférieure à 14,5 m
Limite de masse totale en charge :	Maximum 63 500 kg

Remarques :

1. Limites de poids spécifiées par le fabricant – Le poids du véhicule et le poids sur ses composantes ne doivent pas dépasser la capacité nominale spécifiée par le fabricant.
2. Les essieux moteurs simples ou les systèmes de traction 6x2 ne sont pas autorisés sur les grands trains routiers.

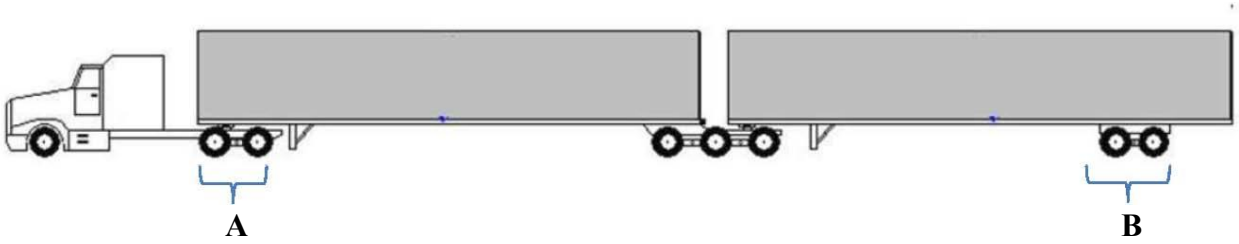
Train double de type B – Limites de dimensions



DIMENSIONS	Réf.	LIMITES
Longueur hors tout	1	Maximum 40 m
Largeur hors tout		Maximum 2,6 m
Hauteur hors tout	3	Maximum 4,15 m
Tracteur		
Empattement	6	Maximum 6,2 m
Écartement du groupe d'essieux tandem	5	Min. 1,2 m / Max. 1,85 m
Entraxe	4	Minimum 3,5 m
Semi-remorque de tête		
Longueur	8	Min. 12,0 m / Max. 14,65 m
Décalage du pivot d'attelage	10	Maximum 2,0 m de rayon
Empattement	11	Maximum 13,5 m
Position de la sellette d'attelage	24	Pas plus de 0,3 m derrière le centre de l'essieu le plus en arrière de la semi-remorque
Écartement du groupe d'essieux du tridem	16	Min. 2,4 m / Max. 3,7 m
Largeur de roulement : – avec pneus jumelés – avec pneus simples sur semi-remorque construite avant 2010 – avec pneus simples sur une semi-remorque construite après 2009[8]	19	 Min. 2,5 m / Max. 2,6 m Min. 2,3 m / Max. 2,6 m Min. 2,45 m / Max. 2,6 m
Deuxième semi-remorque		
Longueur	22	Min. 12,0 m / Max. 16,2 m
Décalage du pivot d'attelage	23	Maximum 2,0 m de rayon
Empattement	25	Maximum 11,5 m
Porte-à-faux arrière effectif	29	Maximum 35 % de l'empattement
Écartement du groupe d'essieux tandem	28	Min. 1,2 m / Max. 1,85 m
Écartement du groupe d'essieux du tridem	28	Min. 2,4 m / Max. 3,7 m
Largeur de roulement : avec pneus jumelés	30	Min. 2,5 m / Max. 2,6 m
– avec pneus simples sur semi-remorque construite avant 2010	30	Min. 2,3 m / Max. 2,6 m
– avec des pneus simples sur une semi-remorque construite après 2009[9]	30	Min. 2,45 m / Max. 2,6 m

[8] Voir la section 9 de l'annexe A pour les conditions détaillées.
[9] Voir la section 9 de l'annexe A pour les conditions détaillées.

Train double de type B – Limites de poids



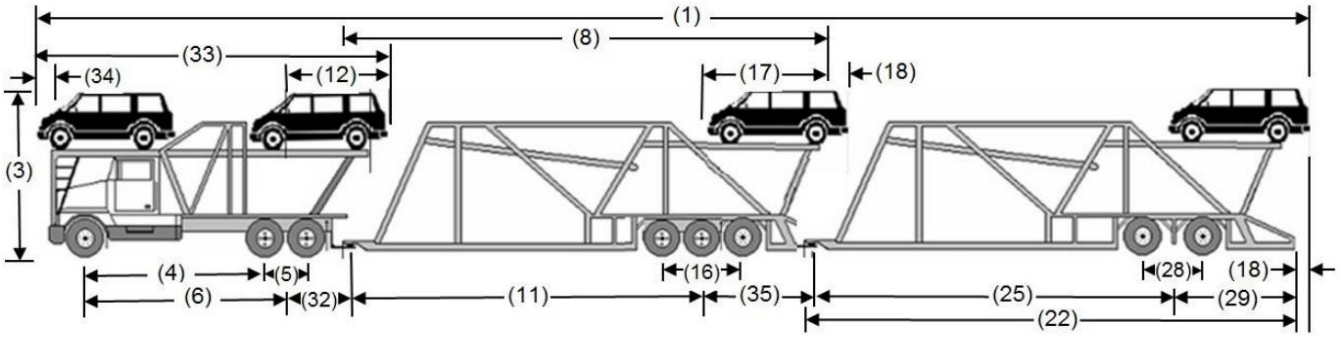
POIDS	LIMITES
Limites de poids par essieu :	
Essieu directeur	Maximum 5 500 kg
Groupe d'essieux tandem :	
Écartement 1,2 m à 1,85 m – avec pneus jumelés	Maximum 18 000 kg
– avec pneus simples à bande large (≥ 445 mm)	Maximum 15 400 kg
Groupe d'essieux tridem :	
Écartement de 2,4 m à < 3,0 m – avec pneus jumelés	Maximum 21 000 kg
– avec pneus simples à bande large (≥ 445 mm)	Maximum 21 000 kg
Écartement de 3,0 m à < 3,6 m – avec pneus jumelés	Maximum 24 000 kg
– avec pneus simples à bande large (≥ 445 mm)	Maximum 23 000 kg
Écartement de 3,6 m à 3,7 m – avec pneus jumelés	Maximum 26 000 kg
– avec pneus simples à bande large (≥ 445 mm)	Maximum 23 100 kg
Restriction de poids : (A) > (B)	Le poids sur les essieux moteurs (A) doit être supérieur au poids sur les essieux de la deuxième semi-remorque (B).
Restrictions de poids des pneus (largeur des pneus telle qu'indiquée par le fabricant sur le flanc)	Max. 10 kg par mm (254 kg par pouce)
Limite de poids total en charge :	Maximum 63 500 kg

Remarques :

1- Limites de poids spécifiées par le fabricant – Le poids du véhicule et le poids sur ses composantes ne doivent pas dépasser la capacité nominale spécifiée par le fabricant.

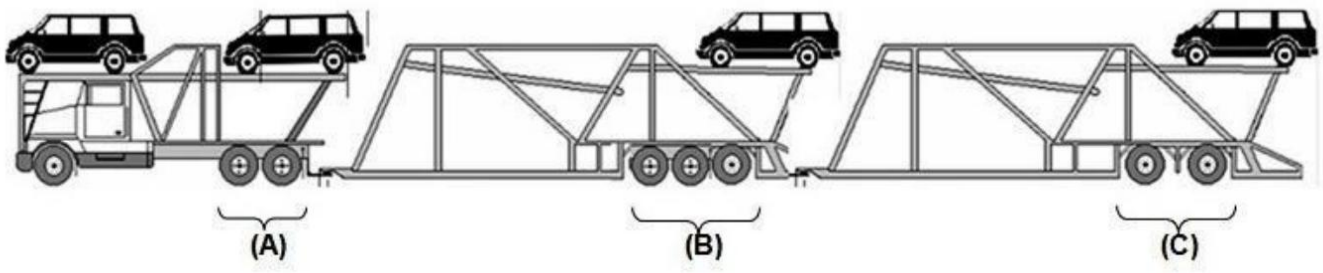
2- Les essieux moteurs simples ou les systèmes de traction 6×2 ne sont pas autorisés sur les grands trains routiers.

Configuration à sellettes d'attelage surbaissées pour le transporteur de véhicules en grand train routier – Limites de dimensions



DIMENSIONS	Réf.	LIMITES
Hors tout		
Longueur de l'ensemble et du chargement	1	Maximum 40 m
Largeur du véhicule et du chargement	2	Maximum 2,6 m
Hauteur du véhicule		Maximum 4,15 m
Hauteur du véhicule et du chargement	3	Maximum 4,3 m
Tracteur		
Entraxe	4	Minimum 3,5 m
Écartement du groupe d'essieux tandem	5	Min. 1,2 / Max. 1,85 m
Empattement	6	Non contrôlé
Porte-à-faux arrière effectif	12	Maximum 4,6 m
Décalage du dispositif d'attelage	32	Maximum 1,9 m
Longueur	33	Maximum 12,5 m
Porte-à-faux avant	34	Maximum 1,0 m
Semi-remorque de tête		
Longueur	8	Maximum 14,65 m
Empattement	11	Min. 11,35 m / Max. 12,5 m
Écartement du groupe d'essieux du tridem	16	Min. 2,4 / Max. 2,8 m
Porte-à-faux arrière effectif du véhicule	17	Max. 4,0 m ou 42 % de l'empattement (la valeur la plus élevée étant retenue)
Largeur de roulement		Min. 2,3 m / Max. 2,6 m
- remorque à pneus simples construite avant 2010		Min. 2,45 m / Max. 2,6 m
- remorque à pneus simples construite après 2009		Min. 2,5 m / Max. 2,6 m
- toutes les autres remorques		Min. 2,5 m / Max. 2,6 m
Décalage du dispositif d'attelage	35	Maximum 2,4 m
Deuxième semi-remorque		
Longueur	22	Maximum 14,65 m
Empattement	25	Min. 10,0 m / Max. 12,5 m
Écartement du groupe d'essieux tandem	28	Min. 1,2 m / Max. 3,1 m
Porte-à-faux arrière effectif du véhicule	29	Max. 4,0 m ou 42 % de l'empattement (la valeur la plus élevée étant retenue)
Porte-à-faux arrière de la charge	18	Maximum 1,2 m
Largeur de roulement	30	Min. 2,3 m / Max. 2,6 m
- Remorque à pneus simples construite avant 2010		Min. 2,45 m / Max. 2,6 m
- Remorque à pneus simples construite après 2009		Min. 2,5 m / Max. 2,6 m
- Toutes les autres remorques		Min. 2,5 m / Max. 2,6 m

Configuration à sellettes d'attelage surbaissées pour le transporteur de véhicules en grand train routier – Limites de poids



POIDS	LIMITES
Limites de poids par essieu	
Essieu directeur	Maximum 5 500 kg
Groupe d'essieux tandem :	
Tracteur	Maximum 18 000 kg
Remorque	Maximum 18 000 kg
Groupe d'essieux tridem :	
Remorque	Maximum 21 000 kg
Restriction de poids 1 : (A) > (C)	Le poids sur les essieux moteurs (A) doit être supérieur au poids sur les essieux de la deuxième remorque (C)
Restriction de poids 2 : (B) > (C)	Le poids sur les essieux de la remorque de tête (B) doit être supérieur au poids sur les essieux de la deuxième remorque (C)
Limite de poids total en charge :	Maximum 55 000 kg[10]

[10] Somme du poids réel sur l'essieu avant et des masses admissibles de tous les autres essieux (dont aucune ne dépasse les limites indiquées dans ce tableau).

12 Définitions

Terme défini	Définition
Centre de virage	Centre géométrique du groupe d'essieux d'une semi-remorque ou d'une remorque semi-portée ou du groupe d'essieux arrière d'un camion porteur, d'un tracteur ou d'une remorque.
Décalage de la sellette d'attelage	Distance longitudinale entre le centre de l'orifice pour le pivot d'attelage de l'assemblage sellette d'attelage/pivot d'attelage et le centre du groupe d'essieux moteur.
Décalage du crochet d'attelage	Distance longitudinale entre le centre de virage du véhicule remorquant et le centre du crochet d'attelage ou de la sellette d'attelage utilisé pour le remorquage.
Décalage du pivot d'attelage	Distance horizontale entre l'axe vertical, en passant par le centre du pivot d'attelage, et tout point sur la semi-remorque à l'avant du point d'attelage, incluant le chargement, sans tenir compte de l'extension à la longueur causée par de la machinerie ou du matériel d'appoint ne servant pas au transport des marchandises.
Diabolo à simple timon	Diabolo remorqué à un seul point d'attache sur l'axe central du véhicule.
Écartement des essieux	Distance longitudinale entre les axes du premier et du dernier essieu d'un groupe d'essieux.
Empattement de la remorque	Distance entre l'axe du pivot d'attelage d'une semi-remorque ou le centre de la plaque tournante d'une remorque ou le centre du crochet d'attelage d'une remorque semi-portée et le centre de virage de la remorque.
Empattement du tracteur	Distance longitudinale entre le centre de l'essieu directeur et le centre géométrique de l'essieu moteur.
Entraxes	Distance longitudinale entre les deux essieux ou deux groupes d'essieux, mesurée entre les centres de deux essieux adjacents.
Essieu	Ensemble de deux roues ou plus dont les axes sont dans un même plan vertical transversal et qui transmet le poids à la chaussée.
Essieu directeur	Essieu pivotant ou groupe d'essieux pivotants à la tête d'un véhicule à moteur, et qui gouverne la direction de celui-ci.
Groupe d'essieux	Essieux d'un véhicule où la charge est répartie uniformément entre les essieux adjacents avec une variation de moins de 1 000 kg.
Groupe d'essieux tandem	Groupe d'essieux constitué de deux essieux consécutifs dont les centres sont espacés d'au moins 1,2 m et qui sont attachés au véhicule de manière que la charge soit répartie uniformément entre les essieux.
Groupe d'essieux tridem	Groupe d'essieux comprenant trois essieux consécutifs, dont la distance entre les essieux extrêmes est d'au moins 2,4 m, qui sont espacés de façon symétrique et

	qui sont attachés au véhicule de manière que la charge soit répartie de façon uniforme entre les trois essieux.
Hauteur	Distance verticale entre le point le plus élevé du véhicule et la chaussée.
Largeur de roulement	Largeur de l'essieu en travers des faces extérieures des pneus mesurées à un point quelconque au-dessus du point le plus bas de la jante.
Largeur du pneu	Largeur du pneu mesurée et classée ordinairement par les fabricants de véhicules à moteur et de pneus.
Longueur (remorque)	Distance longitudinale entre l'extrémité avant de la section porteuse du timon de la remorque et l'extrémité arrière de celle-ci.
Longueur (semi-remorque)	Distance longitudinale entre l'extrémité avant de la section porteuse de charge de la semi-remorque et l'extrémité arrière de celle-ci, sans compter aucune extension de longueur causée par les équipements ou accessoires localisés à l'avant et ne servant pas au transport des marchandises.
Longueur du timon	Distance longitudinale entre l'axe de l'orifice de la sellette d'attelage d'un diabolo remorqué et l'axe du dispositif d'attelage de la remorque qui précède.
Longueur hors tout	Dimension longitudinale maximale du véhicule ou de l'ensemble routier, y compris le chargement.
Masse totale en charge du véhicule	Masse totale transmise à la chaussée par le véhicule ou l'ensemble de véhicules, incluant le chargement.
Pneu simple à bande large	Pneu sur essieu porteur (non directeur) dont la largeur est d'au moins 445 mm.
Poids de l'essieu	Poids total transmis à la chaussée par l'essieu ou le groupe d'essieux.
Porte-à-faux arrière effectif	Distance longitudinale entre le centre de virage de la remorque ou de la semi-remorque et le point le plus à l'arrière (y compris le chargement) de la remorque ou de la semi-remorque.
Remorque	Véhicule conçu pour être remorqué par un autre véhicule, qui est ainsi conçu et utilisé pour que la totalité de son poids et le chargement reposent sur ses propres essieux et qui comprend un ensemble constitué d'une semi-remorque et d'un diabolo.
Sellette d'attelage	Dispositif d'attelage sur le châssis du véhicule et qui est constitué d'une plaque de dérapage, de fixations de montage connexes et d'un dispositif de verrouillage qui s'attache ou qui se raccorde au pivot d'attelage de l'autre véhicule ou composante pour le soutien et le remorquage d'une semi-remorque.
Semi-remorque	Désigne un véhicule conçu pour être remorqué par un autre véhicule et conçu et utilisé de telle sorte qu'une partie importante de son poids et de sa charge repose sur un autre véhicule ou sur un diabolo, au moyen d'un ensemble sellette d'attelage et pivot d'attelage.
Timon	Élément de la structure d'une remorque ou d'une remorque semi-portée ou d'un diabolo remorqué muni d'un dispositif d'accrochage au crochet ou à la sellette

	d’attelage.
Tracteur	Véhicule à moteur conçu et utilisé normalement pour tirer une semi-remorque, une semi-remorque et une remorque ou deux semi-remorques.
Train double de type A	Ensemble routier constitué d’un tracteur et d’une semi-remorque suivis soit d’un diabolo à simple timon et d’une semi-remorque, soit d’une deuxième remorque attachée à la première comme si un diabolo à simple timon était utilisé.
Train double de type B	Ensemble routier constitué d’un tracteur et d’une semi-remorque suivie d’une autre semi-remorque attachée à la première, dont l’avant de la deuxième semi-remorque repose sur la sellette d’attelage de la première.

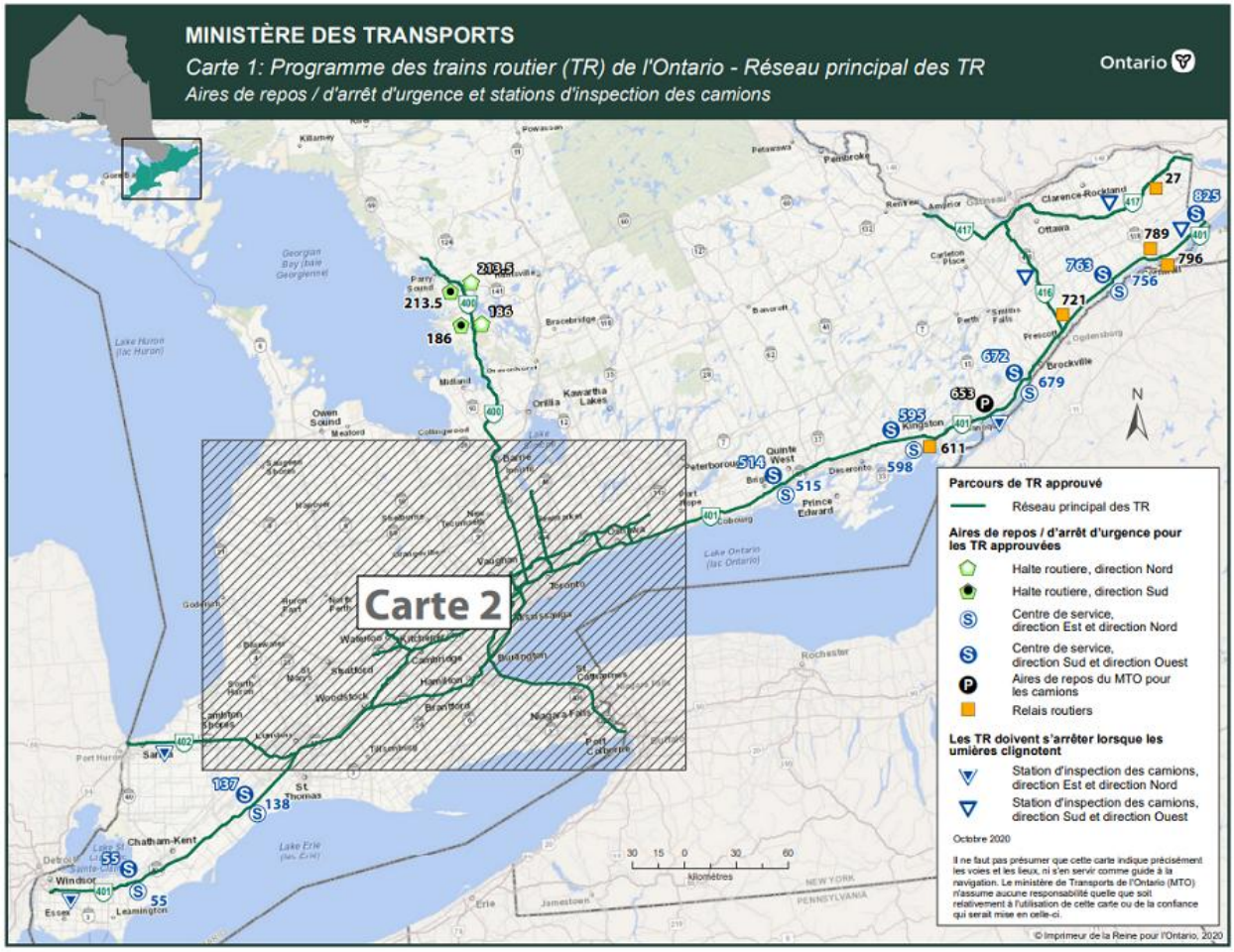
Annexe B

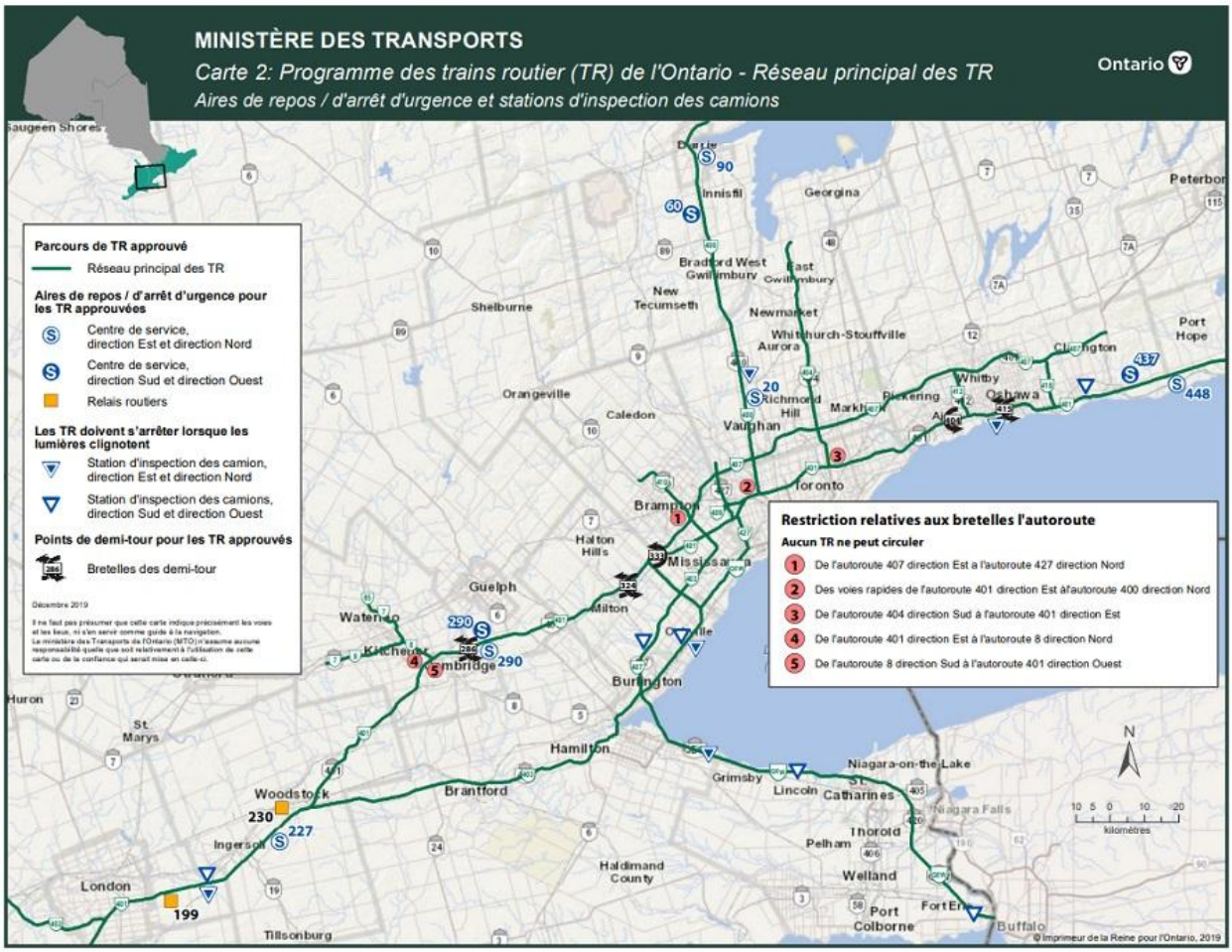
Réseaux et trajets de grands trains routiers autorisés

Chaque Partie détermine le réseau routier sur lequel peuvent circuler les grands trains routiers à l'intérieur de leurs frontières. C'est pourquoi la représentation de ces différents réseaux peut différer d'une Partie à l'autre.

Ontario :

Les grands trains routiers ne peuvent circuler que sur le réseau routier principal d'autoroutes approuvées, soit généralement des autoroutes à accès limité, à voies multiples et à chaussées séparées ainsi que sur les bretelles de demi-tour et dans les aires de repos ou d'arrêt d'urgence, selon les modalités du permis. Ces itinéraires et arrêts sont habituellement accessibles à tous les titulaires de permis de grands trains routiers. Le dossier du permis contient les certificats d'origine et de destination du transporteur, lesquels indiquent les voies d'entrée et de sortie autorisées à proximité du réseau routier principal. La représentation du réseau routier principal se retrouve sur les cartes ci-dessous.





Québec :

Un permis spécial autorise un train routier à circuler uniquement sur les routes suivantes :

1) les autoroutes à voies séparées et leurs bretelles d'entrée et de sortie;
2) les tronçons routiers reliant les bretelles de sortie et d'entrée d'une autoroute dans des directions opposées;
3) les routes ouvertes aux camions, à partir d'une bretelle de sortie ou d'entrée d'autoroute et sur une distance maximale de 500 m;
4) les routes sur lesquelles les camions sont autorisés à accéder à un parc industriel ou à un parc technologique, à partir d'une bretelle d'entrée ou de sortie d'autoroute et sur une distance maximale de 2 km;
5) les routes à l'intérieur d'un parc industriel ou d'un parc technologique.

Nouveau-Brunswick :

Route 1

- Les trains routiers seront autorisés à circuler sur la route 1 du Nouveau-Brunswick à partir de la jonction entre les routes 1 et 2 à River Glade, au Nouveau-Brunswick, jusqu'à une aire de refuge autorisée (proposée par le demandeur) à proximité de la frontière entre le Canada et les États-Unis, à Calais.

Route 2

- Les trains routiers seront autorisés à circuler sur la route 2 du Nouveau-Brunswick de la frontière entre le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse jusqu'à une aire de refuge autorisée (proposée par le demandeur) avant la frontière entre le Nouveau-Brunswick et le Québec.

Route 95

- Les trains routiers seront autorisés à circuler sur la route 95 à partir de l'échangeur entre la route 95 et la route 2 à Woodstock jusqu'à une aire de refuge préapprouvée (proposée par le demandeur) à proximité de la frontière entre le Canada et les États-Unis, à Houlton.

Autres routes

- La circulation des trains routiers sur les routes à deux voies sera autorisée uniquement sur de très courtes distances et sera soumise à l'approbation de la municipalité concernée, le cas échéant, et du ministère des Transports et de l'Infrastructure du Nouveau-Brunswick.

Nouvelle-Écosse :

Les demandes d'autorisation de circuler sur des autoroutes à chaussées séparées de quatre voies seront acceptées en Nouvelle-Écosse.

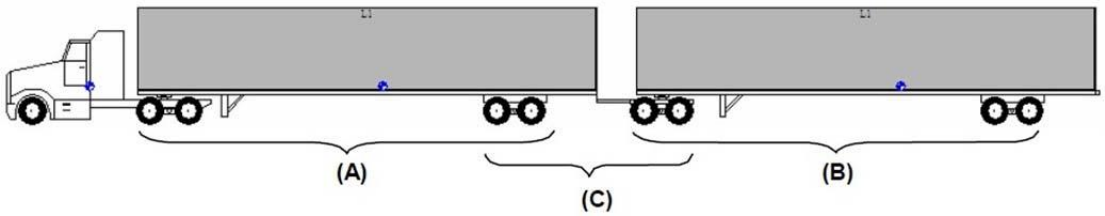
- Les transporteurs doivent fournir des informations détaillées sur leurs itinéraires du point de départ jusqu'à leur destination, y compris les aires de refuge.
- Des relevés de plans comportant des modèles de manœuvres de virage seront requis pour chacun des échangeurs routiers et chacune des intersections empruntées par le grand train routier et pour lesquels le véhicule déborde de sa ligne de virage.

Annexe C

Exceptions

Ontario

- Les conducteurs et les transporteurs doivent satisfaire aux exigences énoncées dans la *Loi sur la sécurité professionnelle et l'assurance contre les accidents du travail* de l'Ontario.
- Les conducteurs et les transporteurs peuvent être tenus de fournir des documents attestant de ces qualifications, notamment la conformité à la *Loi sur la sécurité professionnelle et l'assurance contre les accidents du travail* et à la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* de l'Ontario.
- Poids total autorisé en charge (PTAC) :
    - PTAC = somme du poids réel sur l'essieu avant et des poids admissibles de tous les autres essieux (aucun d'entre eux ne devant dépasser les limites indiquées dans les tableaux des limites par essieu). Le poids total autorisé en charge ne doit pas dépasser 63 500 kg.
- Convoi de véhicules légers (LCV) à double essieu – Restriction de poids n° 2



Distance entre les véhicules	Somme des poids des essieux arrière de la semi-remorque de tête et des essieux du diabolo (C) :
2,7 < 3,0 m	25 000 kg max. (32 000 kg en cas de configuration tridem/tandem)
3,0 < 3,6 m	28 000 kg max. (34 000 kg en cas de configuration tridem/tandem)
3,6 m ou plus	32 000 kg max. (37 000 kg en cas de configuration tridem/tandem)

Québec

- Entre le 1er novembre et le 31 mars, les activités sont soumises à des conditions d'autorisation supplémentaires liées aux conditions météorologiques, aux refuges et à la déclaration des activités.

Nouveau-Brunswick

- La limite maximale de charge à l'essieu pour les pneus simples à bande large de 445 mm ou plus est de 7 700 kg.
- Le Nouveau-Brunswick exige que les diabolos soient immatriculés lorsqu'ils sont attelés à l'arrière d'une semi-remorque. Les exploitants de grands trains routiers originaires de l'Ontario et du Québec et immatriculés dans ces provinces sont exemptés de cette exigence lorsqu'ils circulent au Nouveau-Brunswick, car ils ne sont pas tenus d'immatriculer leur diabolo dans leur province respective.

Nouvelle-Écosse

- La limite maximale de charge à l'essieu pour les pneus simples à bande large de 445 mm ou plus est de 7 700 kg.
- La Nouvelle-Écosse exige que les diabolos soient immatriculés lorsqu'ils sont attelés à l'arrière d'une semi-remorque. Les exploitants de grands trains routiers originaires de l'Ontario et du Québec sont exemptés de cette exigence lorsqu'ils circulent en Nouvelle-Écosse, car ils ne sont pas tenus d'immatriculer leur diabolo dans leur province respective.

Annexe D

Comité de coordination des politiques sur les grands trains routiers

Le comité désignera un représentant dans chacun des ministères provinciaux responsables des transports au sein de la région visée par le présent Protocole d'entente.

Les responsabilités du comité incluent ce qui suit :

1. Suivre la mise en œuvre du présent Protocole d'entente par les Parties, les modifications pouvant y être apportées par les sous-ministres et faire rapport de cette mise en œuvre chaque année.
2. Élaborer, au besoin, des recommandations de modifications à apporter au présent Protocole d'entente et les proposer aux sous-ministres pour fins d'examen.
3. Recevoir et examiner toute proposition de modification de politiques ou des conditions d'émission de permis concernant la circulation des grands trains routiers.
4. Recommander toute nouvelle étude ou recherche rendue nécessaire par la modification de l'annexe A ou pour suivre sa mise en œuvre.

Annexe E

Infractions relatives à la conduite d'un véhicule, prises en considération pour établir l'admissibilité d'un conducteur à la conduite d'un grand train routier

- Ne pas respecter un ordre d'arrêt du véhicule donné par la police
- Conduire avec imprudence
- Faire une course sur une voie publique
- Dépasser la limite de vitesse de 50 km/h ou plus
- Dépasser la limite de vitesse de 30 à 49 km/h
- Dépasser la limite de vitesse de 16 à 29 km/h
- Franchir ou contourner une barrière de passage à niveau ou passer sous celle-ci
- Ne pas céder le passage
- Ne pas respecter un panneau d'arrêt, un feu de circulation ou un signal de passage à niveau
- Enfreindre les ordres d'un agent de police
- Conduire un véhicule sur une route fermée
- Ne pas signaler un accident
- Effectuer un dépassement dangereux
- Conduire incorrectement sur une route à voies multiples
- Ne pas s'arrêter en présence d'un autobus scolaire
- Suivre un véhicule de trop près
- Encombrer le siège du conducteur
- Circuler en sens inverse sur une route à chaussées séparées
- Traverser une route à chaussées séparées lorsqu'il n'y a pas de passage aménagé à cette fin
- Circuler en sens inverse dans une rue ou une route à sens unique
- Faire marche arrière sur une autoroute
- Ne pas arrêter à un passage pour piétons
- Ne pas partager la route
- Tourner à droite incorrectement
- Tourner à gauche incorrectement
- Ne pas signaler ses manœuvres
- Conduire à une vitesse anormalement réduite
- Ne pas utiliser les feux de croisement
- Ouvrir incorrectement la portière d'un véhicule
- Faire un virage interdit
- Ne pas porter sa ceinture de sécurité correctement
- Ne pas s'arrêter à droite pour laisser passer un véhicule d'urgence
- Ne pas s'arrêter sur la bordure de la chaussée la plus près pour laisser passer un véhicule d'urgence
- Ne pas s'arrêter sur le bord de la route pour laisser passer un véhicule d'urgence
- Ne pas ralentir ni faire preuve de prudence pour dépasser un véhicule d'urgence
- Ne pas changer de voie pour s'éloigner d'un véhicule d'urgence, s'il est sécuritaire de le faire
- Suivre un camion de pompiers de trop près
- Conduire un véhicule équipé d'un avertisseur d'appareil de mesure de vitesse ou transportant un tel avertisseur

- Utiliser sans y être autorisé une voie réservée aux véhicules multioccupants
- Ne pas respecter un panneau d'arrêt de la circulation
- Ne pas respecter un panneau de ralentissement de la circulation
- Ne pas obéir à un panneau d'arrêt indiquant un passage pour écoliers
- Ne pas respecter les panneaux de signalisation
- Ne pas rester sur les lieux d'une collision
- Ne pas obéir à un ordre d'arrêt du véhicule donné par la police
- Excéder le nombre maximum permis d'heures de conduite
- Conduire un véhicule présentant une ou des défectuosités majeures
- Conduire un véhicule alors que le permis de conduire est suspendu