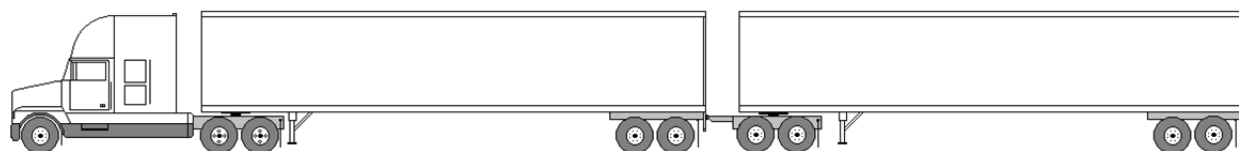


Protocole d'entente

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



Janvier 2016

**Protocole d'entente concernant
l'harmonisation des conditions de permis spéciaux de circulation
de grands 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, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports et le secrétaire général associé aux Affaires intergouvernementales 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 Transports et du Renouvellement de l'infrastructure

**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


Nov/6/2016
Date

Gouvernement du Québec



Sous-ministre des Transports, de la Mobilité durable et de
l'Électrification des transports

2016-03-26
Date



Secrétaire général associé aux Affaires intergouvernementales
canadiennes

05/10/2016
Date


Gouvernement du Nouveau-Brunswick



Sous-ministre des Transports et de l'Infrastructure

Aug 30, 2016
Date

Gouvernement de la Nouvelle-Écosse



Sous-ministre des Transports et du Renouveau de
l'infrastructure

December 1, 2016
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 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 dimensions des véhicules circulant en vertu de permis spéciaux de circulation à l'intérieur de leurs 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 émettre des permis pour d'autres configurations de trains routiers de poids et de dimensions différentes que 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 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 des 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 infractions¹ 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 mois².

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 rencontrées.

¹ Les infractions relatives à la conduite d'un véhicule concernées 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.

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.

3. Restrictions

- Les grands trains routiers ne peuvent circuler qu'en fonction des réseaux ou trajets autorisés³ 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 trains routiers ne doivent pas transporter de matières dangereuses visées par la *Loi modifiant la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* (L.C. 2009, c. 9) du gouvernement fédéral, laquelle exige l'apposition de plaques à l'extérieur des véhicules.
- Les trains routiers ne doivent pas circuler lorsque la visibilité est inférieure à 500 m.

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 rétro réfléchissant 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** : *Police Highway Gothic (E-series modified)* noire 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

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

5. Exigences relatives à l'équipement

Enregistreur de vitesse et conservation des dossiers	<p>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.</p> <p>Les données provenant de ce dispositif doivent être conservées pendant au moins 90 jours. Elles doivent également permettre de produire un rapport indiquant la vitesse du véhicule à des dates et des heures précises.</p>
Système de contrôle de la stabilité	<p>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 première semi-remorque 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 diabolos et de la deuxième semi-remorque.</p>
Puissance du tracteur	<p>Les tracteurs doivent être dotés d'un moteur d'au moins 460 HP présentant un couple de 1 650 livres-pieds.</p>
Système d'air comprimé du tracteur	<p>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.</p>
Attelage de la première semi-remorque	<p>La première semi-remorque 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.</p>
Ajout d'un système d'attelage sur la première semi-remorque	<p>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.</p>
Dispositifs antiéclaboussures et antiprojections	<p>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.</p>
Feux du diabolos	<p>Les diabolos doivent être équipés de feux arrière, de feux de freinage et de feux clignotants fonctionnels, ainsi que de deux réflecteurs rouges.</p>
Freins du diabolos	<p>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.</p>

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 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 voie pour les essieux de semi-remorques pourvus de pneus simples

Il est entendu que la largeur minimale de voie 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 voie 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, c. 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

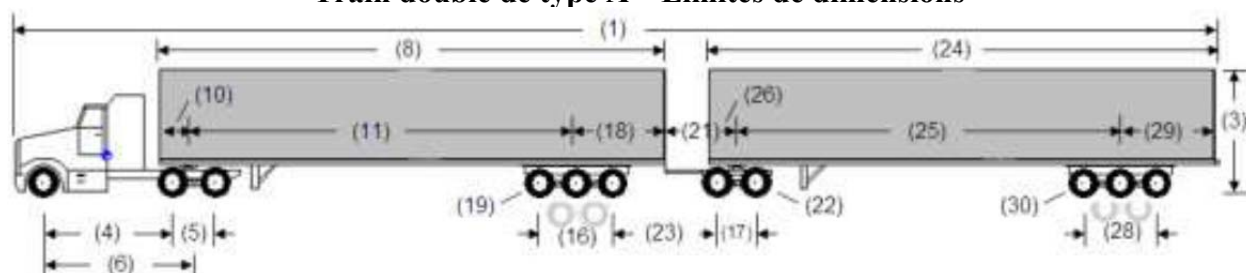
Les dimensions ou les charges qui ne sont pas abordées expressément dans le présent Protocole d'entente doivent satisfaire aux exigences de la réglementation provinciale applicable.

10.1 La limite de masse totale en charge d'un tracteur, d'une semi-remorque et d'un diablo

La limite de masse totale en charge permise correspond à la somme des limites de charges axiales autorisées dans le tableau concernant la configuration des trains de type A de la section 11 du présent Protocole d'entente au regard du tracteur et de la semi-remorque sans le diablo, plus 2 000 kg.

11. Limites de dimensions et de poids

Train double de type A – Limites de dimensions



DIMENSIONS	Re f.	LIMITES
Longueur hors tout	1	Maximum 40 m
Largeur hors tout		Maximum 2,6 m
Hauteur hors tout	3	Maximum 4,15 m
Tracteur :		
Entraxe	4	Minimum 3,5 m
Écartement de l'essieu tandem	5	Minimum 1,2 m/Maximum 1,85 m
Empattement	6	Maximum 6,2 m
Première semi-remorque :		
Longueur	8	Minimum 14,5 m/Maximum 16,2 m
Décalage du pivot d'attelage	10	Maximum 2,0 m de rayon
Empattement :		
– avec groupe d'essieux tandem	11	Minimum 11,45 m/Maximum 12,5 m
– avec groupe d'essieux tridem		Minimum 10,9 m/Maximum 12,5 m
Écartement du groupe d'essieux :		
– tandem	16	Minimum 1,2 m/Maximum 1,85 m
– tridem		Minimum 2,4 m/Maximum 3,7 m
Décalage du crochet d'attelage :		
– avec groupe d'essieux tandem	18	Maximum 2,8 m
– avec groupe d'essieux tridem		Maximum 3,4 m
Largeur de voie :		
• pneus jumelés	19	Minimum 2,5 m/Maximum 2,6 m
• pneus simples sur semi-remorque construite avant 2010		Minimum 2,3 m/Maximum 2,6 m
• pneus simples sur semi-remorque construite après 2009 ⁴		Minimum 2,45 m/Maximum 2,6 m
Diabolo		
Écartement de l'essieu tandem	17	Minimum 1,2 m/Maximum 1,85 m
Longueur du timon d'attelage	21	Maximum 3,0 m
Largeur de voie :		
– pneus jumelés	22	Minimum 2,5 m/Maximum 2,6 m
– pneus simples sur diabolo construit avant 2010		Minimum 2,3 m/Maximum 2,6 m
– pneus simples sur diabolo construit après 2009 ⁵		Minimum 2,45 m/Maximum 2,6 m
Distance intervéhicules (du dernier essieu sur la première semi-remorque jusqu'au premier essieu du diabolo).	23	Minimum 2,7 m
Deuxième semi-remorque :		
Longueur	24	Minimum 14,5 m/Maximum 16,2 m
Empattement	25	Minimum 10,2 m/Maximum 12,5 m
Décalage du pivot d'attelage	26	Maximum 2,0 m de rayon

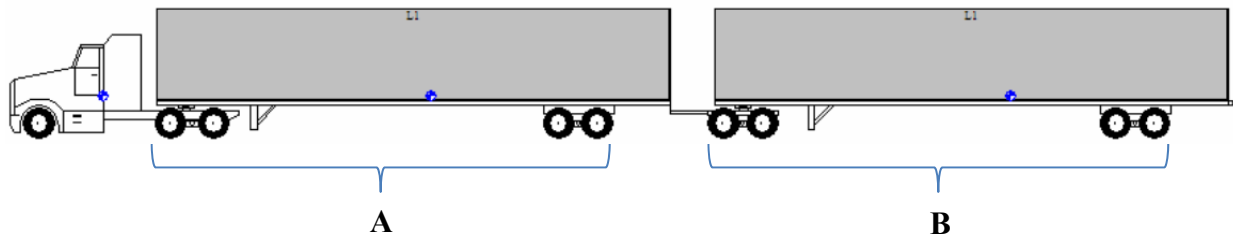
⁴ Voir section 9 de l'annexe A pour les conditions détaillées.

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

Écartement du groupe d'essieux : – tandem – tridem	28	Minimum 1,2 m/Maximum 1,85 m Minimum 2,4 m/Maximum 3,7 m
Porte-à-faux arrière effectif	29	Maximum 35 % de l'empattement
Largeur de voie : – pneus jumelés – pneus simples sur diabolos construits avant 2010 – pneus simples sur diabolos construits après 2009 ⁶	30	Minimum 2,5 m/Maximum 2,6 m Minimum 2,3 m/Maximum 2,6 m Minimum 2,45 m/Maximum 2,6 m

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

Train double de type A – Limites de poids

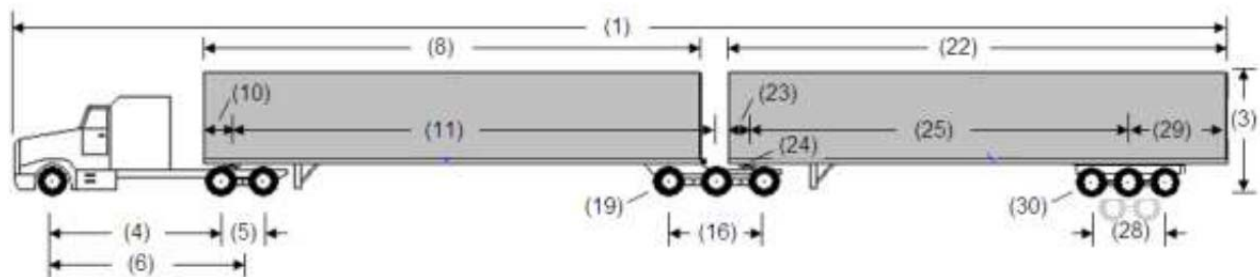


POIDS	LIMITES
Limites de poids par essieu	
Essieu directeur	Maximum 5500 kg
Groupe d'essieux tandem	
Écartement de 1,2 à 1,85 m	
– avec pneus jumelés	Maximum 18 000 kg
– avec pneus simples à bande large (≥ 445 mm)	Maximum 15 400 kg
Groupe d'essieux tridem :	
Écartement de 2,4 m à $< 3,0$ m	
– avec pneus 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 première semi-remorque doit être plus lourde que celle de queue.	La somme des poids sur l'essieu directeur et sur les essieux de la première semi-remorque (A) doit être supérieure à celle des poids sur les essieux du diabolos 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 :	Maximum 62 500 kg

Remarque :

- 1 – Limites de poids spécifiées par le fabricant – Le poids du véhicule et le poids sur ses composantes ne doit pas dépasser la capacité nominale spécifiée par le fabricant.
- 2 – Les essieux d'entraînement simples ou les systèmes d'entraînement 6 X 2 ne sont pas autorisés sur les trains routiers.

Train double de type B – Limites de dimensions

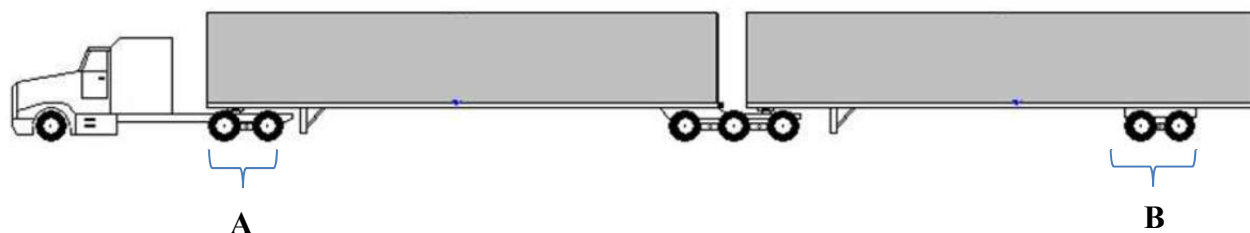


DIMENSIONS	Ref.	LIMITES
Longueur hors tout	1	Maximum 40 m
Largeur hors tout		Maximum 2,6 m
Hauteur hors tout	3	Maximum 4,15 m
Tracteur :		
Entraxe	4	Minimum 3,5 m
Écartement de l'essieu tandem	5	Minimum 1,2 m/Maximum 1,85 m
Empattement	6	Maximum 6,2 m
Première semi-remorque :		
Longueur	8	Minimum 12,0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

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

⁸ 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 5500 kg
Groupe d'essieux tandem	
Écartement de 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 dépasser le poids sur les essieux de la seconde semi-remorque (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 :	Maximum 62 500 kg

Remarque :

- 1 – Limites de poids spécifiées par le fabricant – Le poids du véhicule et le poids sur ses composantes ne doit pas dépasser la capacité nominale spécifiée par le fabricant.
- 2 – Les essieux d'entraînement simples ou les systèmes d'entraînement 6 X 2 ne sont pas autorisés sur les trains routiers.

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 voie	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 du timon	Distance longitudinale entre l'axe de l'orifice de la sellette d'attelage d'un diabolos 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.
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.
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 diablo remorqué.
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	Véhicule conçu pour être remorqué par un autre véhicule et qui est ainsi conçu et utilisé de manière qu'une bonne partie de son poids et de son chargement repose sur l'autre véhicule ou le diablo remorqué ou est porté par celui-ci à l'aide de la sellette d'attelage combinée au pivot d'attelage.
Timon	Élément de la structure d'une remorque ou d'une remorque semi-portée ou d'un diablo 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 diablo à simple timon et d'une semi-remorque, soit d'une deuxième remorque attachée à la première comme si un diablo 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.

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.

Nouveau-Brunswick :

Route 1

Les grands 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, 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 grands 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 grands 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 grands 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.

Québec :

Le permis spécial de circulation autorise la circulation d'un grand train routier principalement sur les autoroutes à chaussées séparées et leurs voies de sortie et d'entrée. Le réseau routier complet sur lequel les grands trains routiers sont autorisés à circuler est décrit à l'article 9.0.1 du *Règlement sur le permis spécial de circulation d'un train routier* (RLRQ, c. C-24.2, r. 36).

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.

Programme des trains routiers (TR) de l'Ontario

Réseau principal des TR

Aires de repos / d'arrêt d'urgence et stations d'inspection des camions (SIC)



Légende

— Réseau principal des TR

△ 427 Centre de service – direction Ouest et direction Sud

□ 448 Centre de service – direction Est et direction Nord

○ 611 Relais routiers

■ Station d'inspection des camions (SIC)

0 37.5 75 150 225 300 kilomètres

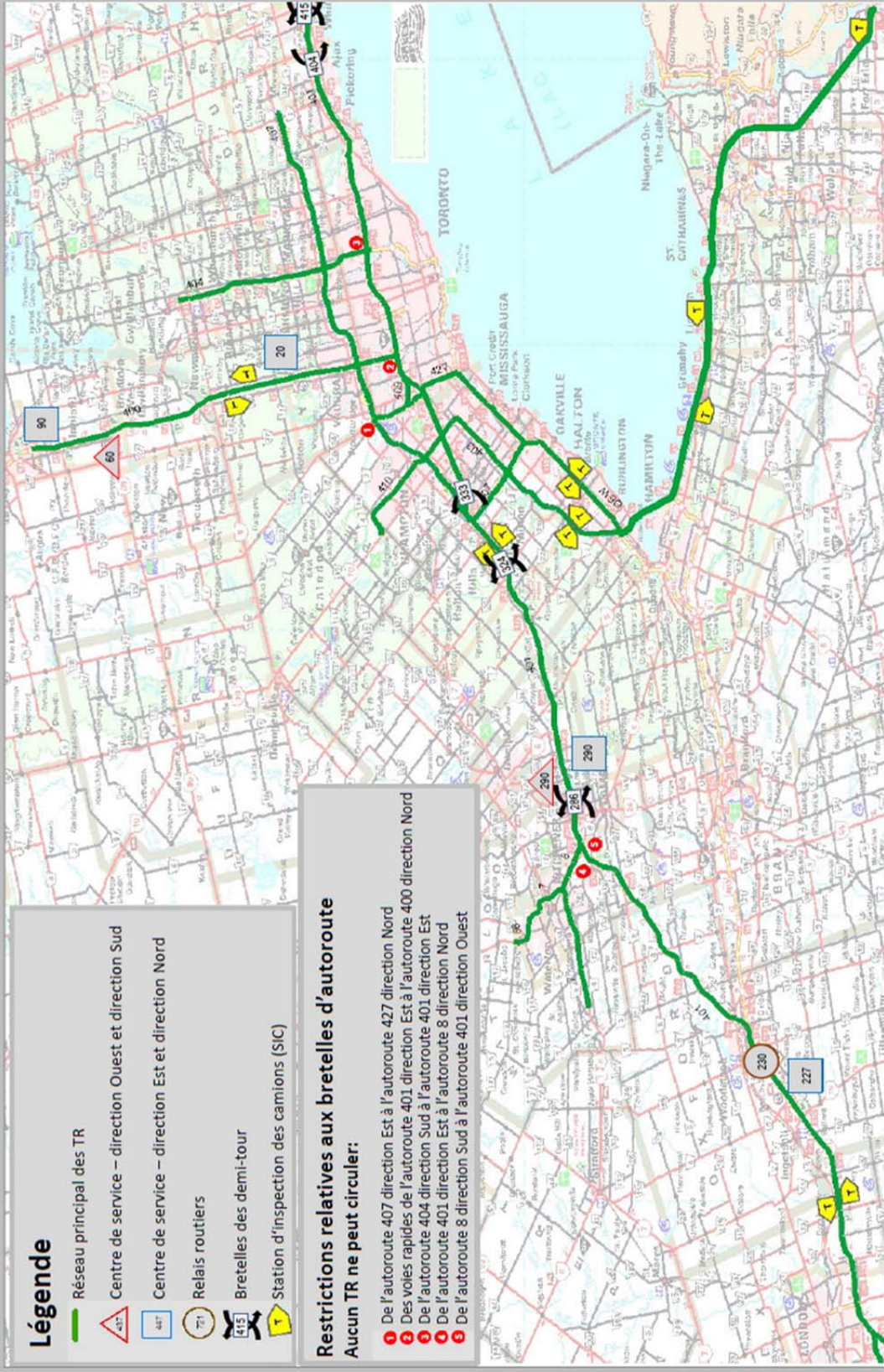
26 octobre, 2015
Ministère des Transports de l'Ontario

Note: En cas de divergence, la version anglaise des conditions du programme aura préséance.

Programme des trains routiers (TR) de l'Ontario

Réseau principal des TR – Agrandissement

Aires de repos / d'arrêt d'urgence et stations d'inspection des camions (SIC)



Légende

- Réseau principal des TR
- 437 Centre de service – direction Ouest et direction Sud
- 447 Centre de service – direction Est et direction Nord
- 71 Relais routiers
- 415 Bretelles des demi-tour
- 7 Station d'inspection des camions (SIC)

Restrictions relatives aux bretelles d'autoroute

- Aucun TR ne peut circuler:
- 1 De l'autoroute 407 direction Est à l'autoroute 427 direction Nord
 - 2 Des voies rapides de l'autoroute 401 direction Est à l'autoroute 400 direction Nord
 - 3 De l'autoroute 404 direction Sud à l'autoroute 401 direction Est
 - 4 De l'autoroute 401 direction Est à l'autoroute 8 direction Nord
 - 5 De l'autoroute 8 direction Sud à l'autoroute 401 direction Ouest



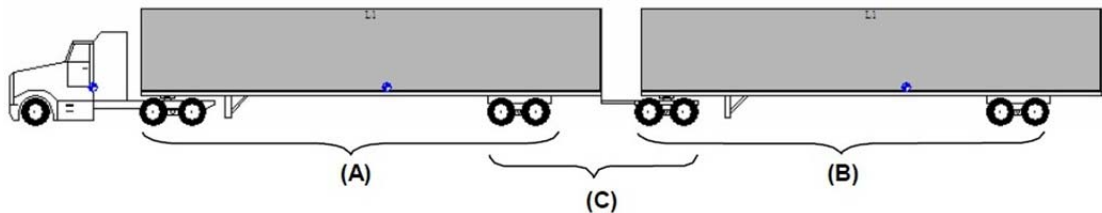
Note: En cas de divergence, la version anglaise des conditions du programme aura préséance.

Annexe C

Exceptions

Ontario

- Masse totale en charge autorisée : somme de la charge constatée sur l'essieu avant et de la charge axiale autorisée sur les autres essieux sans excéder les limites de charges axiales présentées dans les tableaux de la section 11 de l'annexe A. La masse totale en charge ne doit pas dépasser 63 500 kg.
- Train double de type A – Restriction de poids n° 2



Distance intervéhicules	Somme des masses sur les essieux arrière de la première semi-remorque et sur les essieux du diabolo (C) :
2,7 < 3,0 m	Maximum de 25 000 kg (32 000 kg s'il s'agit d'un groupe d'essieux tridem ou tandem)
3,0 < 3,6 m	Maximum de 28 000 kg (34 000 kg s'il s'agit d'un groupe d'essieux tridem ou tandem)
3,6 m ou plus	Maximum de 32 000 kg (37 000 kg s'il s'agit d'un groupe d'essieux tridem ou tandem)

Québec

- Les pneus simples à bande large qui sont autorisés sont ceux dont la taille est de 445/50R22.5 ou de 455/55R22.5.
- La conduite en période hivernale fait l'objet de conditions de permis supplémentaires concernant l'admissibilité du transporteur et du conducteur, les conditions météorologiques, les refuges et le rapport d'activité.
- Enregistreur de vitesse : dans l'attente de l'entrée en vigueur des modifications réglementaires proposées pour se conformer à ce Protocole d'entente, un grand train routier doit être muni d'un appareil embarqué permettant d'enregistrer les variations importantes de la vitesse ainsi que les données suivantes : la date, l'heure et la vitesse mesurée.

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 oeuvre.

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
- Utilisation non autorisée d'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 déficiences majeures
- Conduire un véhicule alors que le permis de conduire est suspendu