



## Conditions du Programme des trains routiers de l'Ontario

### Table des matières

- 1 Aperçu et principes du programme
- 2 Qualifications de l'exploitant
- 3 Évaluation/acceptation des itinéraires
- 4 Poids et dimensions des TR
- 5 Équipements particuliers requis
- 6 Limites d'exploitation
- 7 Conditions générales du permis

Annexe A – TR double de type A – Description, dimensions et poids (réf. 4 b] et c])

Annexe B – TR double de type B – Description, dimensions et poids (réf. 4 b] et c])

Annexe C – TR porte-automobiles de type « Stinger Steer » double – Description, dimensions et poids (réf. 4 b] et c])

Annexe D – Processus d'acceptation des itinéraires de TR (réf. 3 e])

Annexe E – Signalisation arrière de TR (réf. 5 g])

Annexe F – Périodes de restriction touchant Ottawa du lundi au vendredi (réf. 6 e])

## Révisions depuis le 13 août 2009

31 octobre 2025

- Suppression de la condition 6 d) Restrictions pendant les jours fériés
- Mise à jour de la signalisation à l'arrière d'un train routier

10 mai 2021

- 2 a) – Ajout des exigences de la *Loi de 1997 sur la sécurité professionnelle et l'assurance contre les accidents du travail* de l'Ontario
- 2 b), c), d), e) – Mise à jour du libellé pour refléter le *manual d'accréditation des conducteurs et des moniteurs de TR* de l'Ontario
- 6 h) – Ajout des exigences de la *Loi sur le transport de matières dangereuses* de l'Ontario
- Suppression des annexes « D » et « E »

8 novembre 2019

- 6 e) – Retrait des périodes de restriction touchant la RGT
- 6 h) – Ajout de conditions de permis autorisant le transport des marchandises dangereuses

23 janvier 2017

- 1 a) – Mise à jour afin de tenir compte des ententes d'harmonisation avec les territoires de compétence voisins et des relations avec les associations de camionnage et des changements apportés aux configurations de TR autorisées.
- 1 b) – Retrait du maximum de permis et de transporteurs.
- 1 d) – Ajout de l'exigence relative à la présentation du rapport de vitesse avec les renseignements sur la collision à signaler.
- 2 b) à 2 f) – Mise à jour de l'exigence relative au certificat de conduite de TR de l'Ontario.
- 2 g) – Nouvelle disposition sur la formation des conducteurs de TR, les services consultatifs et les services de surveillance.
- 3 d), 4 a) – 4 c), 5 c), 5 d) – Ajout d'exigences relatives aux TR de type « Stinger Steer » double.
- 6 d) – Ajout aux restrictions pendant les jours fériés pour la fête du Canada.
- Annexe A – Mise à jour pour permettre les semi-remorques de 12,2 mètres (40 pieds).
- Annexe C – Ajout pour tenir compte de la description, des dimensions et du poids des TR porte-automobiles de type « Stinger Steer » double.

1 mars 2015

- 1 b) – Mise à jour pour tenir compte de l'augmentation du nombre de permis offerts.
- 2 b) – Révision des critères d'admissibilité du conducteur afin de tenir compte de la reconnaissance des programmes de formation du Québec, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse.

- 2 e) – Révision mineure pour indiquer que les ateliers sur le renouvellement durent une journée complète.
- 3 b) – Ajout d’une condition aux conditions d’obtention du permis.
- 4 a) – On a adjoint à cette condition d’obtention du permis une phrase selon laquelle les deux essieux arrière du tracteur doivent être des essieux moteurs.
- Annexe C – Révisé pour tenir compte des nouveaux critères d’admissibilité du conducteur.

19 novembre 2014

- 6 d) – Mise à jour pour inclure les restrictions pendant les jours fériés en décembre, janvier et février.
- 6 f) – Suppression des restrictions selon les heures de la journée.

12 février 2014

- 1 b) – Mise à jour pour tenir compte de l’augmentation du nombre de permis offerts.
- 1 c) – Mise à jour pour inclure des bretelles de demi-tour comme zones d’exploitation.
- 3 a) – Mise à jour pour inclure des bretelles de demi-tour dans le réseau routier sur lequel les TR sont autorisés à circuler.
- 6 a) – Mise à jour pour inclure des bretelles de demi-tour parmi les itinéraires précis.
- 6 e) – Ajout de restrictions touchant la circulation pendant les heures de pointe à Ottawa.
- 6 j) – Modification des conditions de repositionnement du diablo pour inclure des restrictions touchant la circulation à Ottawa.
- 7 a) – Mise à jour pour inclure des bretelles de demi-tour dans la liste des itinéraires autorisés du MTO.

5 février 2013

- 1 a) – Mise à jour pour indiquer les 2 types de configuration de TR autorisés.
- 1 b) – Mise à jour pour tenir compte de l’augmentation du nombre de permis offerts.
- 1 e) – Suppression de l’exigence d’indiquer un autre moyen de transport probable.
- 2 e) – Ajout du certificat de moniteur avec restriction.
- 3 d) – Mise à jour des exigences pour l’évaluation technique en vue d’inclure d’autres configurations à une évaluation.
- 4 a) – Mention d’une longueur de train de type B non autorisée dans le programme.
- 5 b) – Mise à jour pour exiger que le système d’enregistrement électronique de bord fasse le suivi à intervalles réguliers et que les données du système doivent être conservées pendant au moins 60 jours. .
- 5 c) – Mise à jour pour clarifier la définition touchant les garde-boue.
- 5 e) – Mise à jour pour exclure l’obligation des freins du diablo convertisseur à simple timon sans deuxième remorque.
- 6 e) – Retrait des restrictions touchant la circulation dans la RGT, relativement aux remorques tirant un diablo sans deuxième remorque.
- 6 j) – Ajout de détails concernant les conditions de repositionnement des diabolos.

- 7 a) – Clarification sur le transfert des permis entre matériel détenu sous le même n° d'immatriculation UVU ou n° du Code canadien de sécurité (CCS).
- Partout – Retrait de la référence à la formation et aux certificats communs de l'OTA et de l'ACQ.

23 février 2012

- 1 b) – L'échéancier et la portée reflètent la délivrance des permis.
- 2 b) – Ajout d'une note concernant l'exclusion d'un conducteur du Programme des TR.
- 2 e) – Mise à jour des conditions d'admissibilité des moniteurs.
- 2 f) – Mise à jour de la section portant sur les certificats afin d'y inclure la capacité du MTO d'exiger que les certificats de conduite de TR ou de conduite de TR pour conducteur en formation soient refusés.
- 3 d) – Mise à jour des exigences d'évaluation technique afin d'y inclure la capacité d'intégrer d'autres combinaisons sur les itinéraires sans procéder à une nouvelle évaluation.
- 5 b) – Mise à jour des exigences relatives aux enregistreurs de vitesse afin d'exiger l'installation d'un GPS ou d'un système de suivi électronique semblable.
- Annexe A – Mise à jour des dimensions des trains de type A afin de permettre l'installation d'essieux tandem à grand entraxe.
- Annexe B – Mise à jour des dimensions des échantillons d'entrée des trains de type B.

3 février 2011

- 1 b) – L'échéancier et la portée reflètent l'augmentation des permis disponibles.
- 1 e) – Mise à jour des exigences de consignation du trajet (moment de la répartition requis).
- 5 f) – Retrait de la restriction portant sur l'éclairage arrière additionnel.
- Annexes A et B – Modification de la voie des véhicules afin de tenir compte des pneus larges simples.

## Conditions du Programme des TR de l'Ontario

N°	Point	P	Description
<b>1. Aperçu et principes du programme</b>			
1 a)	Aperçu		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les TR ont des retombées économiques pour l'industrie et les consommateurs de l'Ontario, réduisent la congestion, la consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre (GES) en découlant, en plus d'améliorer la sécurité sur les routes.</li> <li>- Le Programme des TR comprend habituellement les « turnpike doubles » circulant habituellement sur un réseau principal des TR de type « autoroute », en direction et en provenance des aires de repos / arrêts d'urgence et des lieux d'origine et de destination (O/D) approuvés et situés à proximité du réseau principal.</li> <li>- Le programme a d'abord été élaboré en coopération avec le Québec pour veiller à la libre circulation des TR entre les deux provinces. Depuis la création du programme, l'Ontario et le Québec ont travaillé en collaboration avec la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick pour permettre la libre circulation des TR entre les quatre provinces.</li> <li>- Les transporteurs, conducteurs et véhicules qui y participent doivent respecter des normes plus strictes que les autres entreprises de camionnage afin d'assurer une plus grande sécurité sur les routes. L'exploitation des TR fait l'objet de contrôles soigneusement établis et d'une surveillance minutieuse.</li> <li>- Le programme est une initiative du secteur privé qui est menée par l'Association de camionnage de l'Ontario (OTA) et l'Association Canadienne du Camionnage d'Entreprise (ACCE) depuis 2009. Ces associations sont chargées de déterminer les routes à inclure dans le réseau principal des TR, les emplacements appropriés des arrêts de repos et d'urgence et des bretelles de demi-tour et d'entreprendre toutes les évaluations techniques nécessaires ou des modifications d'itinéraire. Le consentement de l'office de la voirie doit être obtenu pour toutes les routes non provinciales.</li> <li>- Depuis la création du programme, l'OTA est responsable du programme de formation des conducteurs et des moniteurs de TR pour les entreprises de transport de l'Ontario, y compris la supervision de la délivrance des certificats aux conducteurs et aux moniteurs de TR en vue de l'utilisation des TR en Ontario. L'OTA gère également la collecte des rapports de déplacement des TR mensuels. Aucun autre organisme ne peut fournir ces services sans obtenir au préalable une approbation du ministère.</li> <li>- Il incombe aux transporteurs participants de délivrer les certificats de conduite de TR après s'être assurés que les conducteurs satisfont aux exigences relatives aux qualifications, à la formation et à l'expérience.</li> <li>- Les transporteurs participants doivent conclure un protocole d'entente (PE) avec le MTO stipulant que le transporteur assume les</li> </ul>

		<p>responsabilités énoncées dans le présent document (Conditions du Programme des TR de l'Ontario).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le MTO délivrera les permis aux transporteurs habilités à circuler sur le réseau principal des TR et sur les itinéraires hors réseau particuliers vers les lieux O/D approuvés.</li> <li>- Le programme autorise actuellement trois types de configuration de TR : un train de type A constitué de deux remorques de 12,2 à 16,2 mètres de longueur, un train de type B constitué d'une remorque de tête de 11,5 à 14,65 mètres et d'une deuxième remorque de 11,5 à 16,2 mètres et un porte-automobiles de type « Stinger Steer » double constitué de deux remorques allant jusqu'à 14,65 mètres. Les configurations autorisées de trains de types A, B et « Stinger Steer » sont conçues pour prendre généralement le même espace pour les virages. Actuellement, l'utilisation de trains de type B constitués de deux remorques de 16,2 mètres n'est pas autorisée.</li> </ul>
1 b)	Échéancier et portée	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les transporteurs peuvent détenir un maximum de 2 permis pendant leur première année civile de participation au programme. Après un an, ils peuvent présenter une demande pour obtenir des permis supplémentaires. Le MTO se réserve le droit de refuser des permis supplémentaires.</li> </ul>
1 c)	Zones d'exploitation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les pièces jointes aux permis indiquent :</li> <li>- Le réseau principal de routes pouvant être emprunté par les TR (en règle générale, des routes à chaussées séparées, à plusieurs voies et à accès limité), les bretelles de demi-tour et les aires de repos / d'arrêt d'urgence approuvées le long des routes principales. Ces routes, ces bretelles et ces aires sont habituellement accessibles à tous les titulaires d'un permis TR.</li> <li>- Les certificats des lieux O/D approuvés qui indiquent les endroits à proximité des routes principales que le transporteur désigné est autorisé à emprunter.</li> <li>- Un comité d'examen interne du MTO sur les itinéraires des TR, composé d'experts en la matière de la Division de la sécurité en matière de transport et de la Division de la gestion de l'infrastructure de transport, examine toutes les demandes relatives à ce sujet. Les offices de la voirie appropriés examinent également les routes non provinciales.</li> </ul>
1 d)	Notification des accidents / incidents / infractions	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le transporteur doit informer immédiatement par courriel le MTO et les destinataires des associations de camionnage de toute collision à signaler. Les adresses de courriel sont fournies aux participants.</li> <li>- Dans les 10 jours ouvrables suivant une collision à signaler (comme l'indique l'article 199 du <i>Code de la route</i>), le transporteur doit fournir une copie du rapport d'accident, l'explication écrite des circonstances de l'accident et un rapport de vitesse concernant le déplacement et le camion impliqué dans l'accident. Les adresses électroniques et postales et les numéros de télécopieur sont fournis aux participants.</li> </ul>

			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dans un délai de 10 jours ouvrables, le transporteur doit fournir un avis ainsi qu'une description de tout incident qui n'a pas à être déclaré, mais qui perturbe la circulation ou occasionne des dommages matériels. Les adresses électroniques et les numéros de télécopieur sont fournis aux participants.</li> <li>- Le transporteur accepte de partager toute information transmise avec les services de police.</li> <li>- Les services de police et le personnel chargé de l'application des lois doivent informer le MTO de toute infraction commise par un TR, à l'adresse : LCV.Monitoring@ontario.ca.</li> </ul>
1 e)	Processus d'évaluation continu		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les participants acceptent de consigner chaque trajet effectué par un TR dans un dossier mensuel. Les données mensuelles doivent être transmises à l'OTA par voie électronique dans les 10 jours ouvrables suivant la fin du mois. L'OTA consignera et compilera les données du transporteur et transmettra un rapport de déplacement des TR mensuel au MTO.</li> <li>- Le MTO traite toutes les données des transporteurs en toute confidentialité, même si les résultats agrégés peuvent faire l'objet de rapports.</li> <li>- Les renseignements relatifs aux trajets effectués comprennent la date et l'heure de la répartition, l'origine, la destination, les marchandises transportées et la distance parcourue.</li> <li>- Le MTO sera aussi à l'affût des commentaires, des questions et des préoccupations provenant du grand public, des médias, d'autres modes, des expéditeurs, etc., et les évaluera.</li> </ul>

N°	Point	P	Description
<b>2. Qualifications de l'exploitant</b>			
2 a)	Qualifications du transporteur		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les transporteurs dont la cote de sécurité est « conditionnel » ou « insatisfaisant » ne peuvent pas exploiter de TR en Ontario. Les transporteurs ayant de telles cotes doivent immédiatement mettre un terme à leur exploitation de TR.</li> <li>- Le transporteur doit avoir en tout temps une assurance responsabilité civile d'au moins 5 millions de dollars.</li> <li>- Le transporteur doit avoir au moins 5 années d'expérience antérieure en camionnage.</li> <li>- Le transporteur doit identifier un ou plusieurs membres du personnel comme principale personne-ressource pour les TR et informer le MTO de tout changement. Les coordonnées et les mises à jour comprendront le nom, le titre, l'adresse, ainsi que le numéro de téléphone et de cellulaire, et l'adresse de courriel.</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les transporteurs exploitant des TR doivent satisfaire aux exigences énoncées dans la <i>Loi de 1997 sur la sécurité professionnelle et l'assurance contre les accidents du travail</i> de l'Ontario.</li> <li>- Les transporteurs pourraient devoir fournir des documents avec leur demande de permis pour prouver ces qualifications, y compris leur conformité à la <i>Loi de 1997 sur la sécurité professionnelle et l'assurance contre les accidents du travail</i> et à la <i>Loi sur le transport de matières dangereuses</i> de l'Ontario.</li> </ul>
2 b)	Critères d'admissibilité du conducteur	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le conducteur doit être titulaire d'un permis de conduire de catégorie A valide portant la lettre Z (autorisation d'utiliser les freins pneumatiques) ou d'un permis équivalent d'un autre territoire de compétence.</li> <li>- Le conducteur compte au minimum 5 années d'expérience reconnue comme conducteur de semi-remorques.</li> <li>- Le conducteur titulaire d'un permis de conduire en Ontario a terminé avec succès la formation des conducteurs de TR de l'Ontario énoncée dans le <i>manuel d'accréditation des conducteurs et des moniteurs de TR de l'Ontario</i>.</li> <li>- Le conducteur titulaire d'un permis de conduire d'autres territoires de compétence détient des certificats ou des mentions de permis valides pour conduire des TR dans son territoire de compétence et satisfait à toutes les exigences énoncées dans le <i>manuel d'accréditation des conducteurs et des moniteurs de TR de l'Ontario</i>.</li> <li>- Outre les conducteurs en formation, tous les conducteurs ont au moins 1 000 km d'expérience en conduite de TR.</li> <li>- Tous les conducteurs doivent soumettre une copie récente du résumé de dossier de conducteur pour l'inscription et le renouvellement comme l'indique le <i>manuel d'accréditation des conducteurs et des moniteurs de TR de l'Ontario</i>.</li> <li>- Le conducteur n'a commis aucune infraction de la route selon le Code criminel au cours des 36 derniers mois, ne compte pas plus de 2 infractions, toutes catégories confondues, au cours des 12 derniers mois, et pas plus de 3 infractions relatives à la conduite d'un véhicule, toutes catégories confondues, au cours des 36 derniers mois selon son dossier du conducteur datant de moins de 30 jours avant de faire une demande de certificat annuel de conduite TR de l'Ontario. Remarque : Certaines infractions peuvent immédiatement exclure un conducteur du programme.</li> <li>- Les documents justifiant l'admissibilité doivent être conservés pendant au moins deux ans et transmis au MTO si ce dernier en fait la demande.</li> </ul>
2 c)	Certificat de conduite de TR	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tous les conducteurs de TR doivent être en possession d'un certificat de conduite de TR de l'Ontario valide en plus d'un permis de conduire valide lorsqu'ils conduisent des TR sur les autoroutes de l'Ontario.</li> <li>- Le certificat de conduite de TR de l'Ontario n'est valide que pour le transporteur dont le nom figure sur le certificat.</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les certificats de conduite de TR de l'Ontario sont valides pour au plus un an.</li> <li>- D'autres exigences sont énoncées dans le manuel d'accréditation des conducteurs et des moniteurs de TR de l'Ontario.</li> </ul>
2 d)	Certificat de conduite de TR pour conducteur en formation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les conducteurs de l'Ontario qui suivent la formation de TR et les conducteurs de TR admissibles provenant d'autres territoires de compétence qui comptent moins de 1 000 km d'expérience en conduite de TR doivent être en possession d'un certificat de conduite de TR pour conducteur en formation de l'Ontario valide ainsi que d'un permis de conduire valide lorsqu'ils conduisent des TR sur les autoroutes de l'Ontario.</li> <li>- Le certificat de conduite de TR pour conducteur en formation de l'Ontario n'est valide que pour le transporteur dont le nom figure sur le certificat.</li> <li>- Le certificat de conduite de TR pour conducteur en formation de l'Ontario n'est valide que si le conducteur est accompagné d'un moniteur qui détient un certificat de moniteur de TR valide et un certificat de conduite de TR valide pour le même transporteur.</li> <li>- Les certificats de conduite de TR pour conducteur en formation de l'Ontario sont valides pour au plus 30 jours.</li> <li>- Toutes les qualifications requises et tous les documents justificatifs, de même que les exigences de formation et d'essai, sont énoncés dans le <i>manuel d'accréditation des conducteurs et des moniteurs de TR de l'Ontario</i>.</li> </ul>
2 e)	Moniteur de TR	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les moniteurs de TR à temps plein doivent détenir un certificat de moniteur de TR valide ainsi qu'un certificat de conduite de TR valide pour le même transporteur. Les moniteurs à temps plein peuvent offrir tous les aspects de la formation et de l'évaluation des conducteurs, y compris la formation en classe, dans une cour et sur la route.</li> <li>- Les moniteurs de TR avec restriction n'ont pas besoin d'un certificat de conduite de TR et sont limités à la prestation de la formation en classe seulement.</li> <li>- Tous les moniteurs doivent avoir une expérience antérieure ou une accréditation en matière de formation aux adultes.</li> <li>- Les moniteurs à temps plein doivent compter au moins 10 000 km d'expérience reconnue en conduite de TR.</li> <li>- Les moniteurs à temps plein doivent compter au moins 1 000 km de conduite de TR au cours des douze mois précédant la délivrance d'un certificat de moniteur de TR.</li> <li>- Les certificats de moniteur de TR sont valides pour le transporteur dont le nom figure sur le certificat et les moniteurs ne peuvent donner une formation qu'aux conducteurs qui détiennent un certificat de conduite de TR pour conducteur en formation du même transporteur.</li> <li>- Les certificats de moniteur de TR sont valides pour au plus trois ans.</li> </ul>

			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Toutes les qualifications requises, toute la formation et tous les documents et essais sont énoncés dans le <i>manuel d'accréditation des conducteurs et des moniteurs de TR de l'Ontario</i>.</li> </ul>
2 f)	Certificats	<p>P</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les conducteurs doivent détenir un certificat de conduite de TR ou de conduite de TR pour conducteur en formation valide en Ontario lorsqu'ils sont responsables d'un TR. Les moniteurs doivent détenir un certificat de moniteur de TR valide en Ontario lorsqu'ils accompagnent les conducteurs en formation. Les certificats sont valides uniquement pour le transporteur qui apparaît sur le certificat et doivent être présentés à un agent de police ou à un agent désigné pour appliquer les dispositions du <i>Code de la route</i>, sur demande.</li> </ul> <p>P</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les certificats de conduite de TR et les certificats de conduite de TR pour conducteur en formation de l'Ontario porteront le numéro du certificat, les dates de délivrance et d'expiration, le nom du conducteur, le numéro de permis et la province émettrice, la signature du conducteur, le nom du transporteur ainsi que le numéro d'enregistrement et la signature du représentant du transporteur désigné.</li> </ul> <p>P</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les certificats de moniteur de TR de l'Ontario porteront un numéro du certificat, les dates de délivrance et d'expiration, le nom du moniteur, le numéro de permis et la province émettrice, le nom et la signature du moniteur, ainsi que la signature du représentant de l'association désigné.</li> <li>- À la demande du MTO, le transporteur doit lui fournir une liste des conducteurs et des conducteurs en formation titulaires d'un certificat de conduite de TR valide. Le MTO peut partager cette information avec les services de police.</li> <li>- À la demande du MTO, le transporteur doit lui fournir des copies des documents justifiant les critères d'admissibilité du ou des conducteurs, y compris des copies des dossiers des conducteurs datant de moins d'un mois avant la date de délivrance du certificat. Le MTO peut partager cette information avec les services de police.</li> <li>- Les conducteurs et les moniteurs peuvent détenir des certificats de conduite de TR pour plus d'un transporteur.</li> <li>- Le MTO se réserve le droit de demander aux transporteurs ou à tout autre organisme de suspendre, de révoquer ou de refuser des certificats de conducteur de TR, de conducteur de TR en formation ou de moniteur de TR.</li> </ul>	
2 g)	Formation du moniteur et du conducteur de TR, services consultatifs et services de surveillance		<p>Un fournisseur de services agréé par le ministère, choisi par l'entremise d'un processus d'approvisionnement mené tous les cinq ans, offrira la formation, ainsi que les services consultatifs et de surveillance dans le cadre du Programme des TR de l'Ontario. Le fournisseur de services doit au moins offrir les services suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- gestion et admission des transporteurs dans le Programme des TR;</li> <li>- remise d'une trousse d'information aux transporteurs potentiels qui ont des questions concernant le Programme des TR;</li> </ul>

			<ul style="list-style-type: none"> <li>- services d'accueil pour les transporteurs qui s'inscrivent au Programme des TR;</li> <li>- collecte et compilation des données du rapport de déplacement des TR mensuels du transporteur;</li> <li>- manuel d'accréditation des conducteurs et des moniteurs de TR de l'Ontario;</li> <li>- base de données en ligne sur les certificats de conduite de TR et les certificats de moniteur de TR dotée d'un portail d'accès Internet aux fins d'utilisation par le MTO et les organismes d'application de la loi;</li> <li>- programme de formation des conducteurs et des moniteurs de TR de l'Ontario;</li> <li>- surveillance et supervision du régime de formation des conducteurs et des moniteurs de TR de l'Ontario;</li> <li>- vérification des qualifications des conducteurs, dans le cadre de la gestion de la base de données et processus de collecte de renseignements;</li> <li>- délivrance des certificats de conduite de TR, de conduite de TR pour conducteur en formation et de moniteur de TR de l'Ontario.</li> </ul>
--	--	--	---

N°	Point	P	Description
<b>3. Itinéraires empruntés par les TR</b>			
3 a)	Réseau principal des TR		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le réseau principal des TR est la liste des routes sur lesquelles les TR peuvent habituellement circuler. Ce réseau comprendra habituellement des routes à accès limité, à plusieurs voies et à chaussées séparées (on parle souvent de routes, de routes express et de routes de plaisance), y compris les bretelles raccordant une route à une autre.</li> <li>- L'accès au réseau principal des TR (ou sa sortie) ne peut s'effectuer qu'à des aires autorisées de repos / d'arrêt d'urgence, aux postes d'inspection des camions ou aux lieux d'origine / de destination autorisés.</li> <li>- Le réseau principal des TR comprend également certaines bretelles de demi-tour où les TR peuvent quitter la route et y accéder de nouveau en toute sécurité afin de changer de direction, au besoin.</li> <li>- Les routes seront étudiées pour être ajoutées au réseau principal des TR à la demande d'un proposant intéressé. De telles demandes doivent contenir des preuves d'aires de repos / d'arrêt d'urgence acceptables le long de chaque route.</li> <li>- Sauf si un problème particulier est mentionné – l'accès limité, les voies multiples, les routes à chaussées séparées (ou des tronçons précis de ces routes) et leurs bretelles de jonction peuvent être ajoutés au réseau principal des TR sans procéder à une évaluation technique.</li> <li>- D'autres routes peuvent être envisagées pour le réseau principal des TR de manière exceptionnelle. Une évaluation technique s'impose dans tous les cas.</li> </ul>

		P	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dans les cas où l'ajout proposé au réseau principal des TR comprend une route municipale, une administration des ponts ou une route exploitée par une entreprise privée, il faudra obtenir l'autorisation écrite d'un responsable des transports au sein des offices de la voirie attestant qu'ils ne s'opposent pas à la circulation des TR sur l'itinéraire proposé.</li> <li>- Une copie de la plus récente liste des routes autorisées du MTO composant le réseau principal des TR doit être jointe à chaque permis de TR.</li> </ul>
3 b)	Aires de repos / d'arrêt d'urgence	P	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les aires de repos / d'arrêt d'urgence sont des centres de services, des relais routiers ou tout autre endroit convenable situés tout à proximité du réseau principal des TR auxquels un TR peut, en toute sécurité, s'arrêter et (ou) se stationner en cas de météo défavorable, de fermetures de route, de contraintes d'horaire ou pour que les conducteurs prennent une pause, etc.</li> <li>- En dehors des situations d'urgence, les aires de repos / d'arrêt d'urgence ne sont pas prévues pour le montage ou le démontage de TR, bien qu'une aire de repos / d'arrêt d'urgence puisse aussi être désignée comme un lieu d'origine / de destination à cette fin, avec une autorisation distincte.</li> <li>- Les aires de repos / d'arrêt d'urgence devraient habituellement se situer à 500 m du réseau principal des TR (des exceptions seront possibles).</li> <li>- L'ajout d'aires de repos / d'arrêt d'urgence au réseau principal des TR sera envisagé en cas de demande d'un proposant intéressé. Une évaluation technique doit être jointe à la demande pour l'intégralité de l'itinéraire du réseau principal des TR (y compris les bretelles d'autoroute, les voies de virage, les intersections et les entrées des aires de repos / d'arrêt d'urgence).</li> <li>- Si l'accès à l'aire d'arrêt suppose de circuler sur une route municipale ou sur une bretelle d'accès à l'autoroute 407, il faudra obtenir l'autorisation écrite d'un responsable des transports de la municipalité et (ou) de l'autoroute 407/ETR attestant qu'ils sont au courant de l'évaluation technique et ne s'opposent pas à la circulation des TR sur l'itinéraire proposé.</li> <li>- Il faudra également une autorisation écrite de l'exploitant ou du propriétaire des lieux (à savoir, le centre de services, le relais routier, etc.) indiquant qu'ils autorisent les TR à avoir accès à leurs installations.</li> </ul>
3 c)	Lieux d'origine / de destination	P	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les lieux O/D des TR désignent les terminaux routiers, les locaux des affréteurs ou les parcs de montage/démontage des TR situés à proximité de l'itinéraire principal – habituellement dans un rayon de 5 km de la bretelle de l'échangeur.</li> <li>- Les lieux O/D seront examinés au moment de la demande d'un promoteur intéressé. Une évaluation technique doit être jointe à la</li> </ul>

		P	<p>demande pour chaque lieu O/D et pour l'intégralité de l'itinéraire du réseau principal des TR (y compris les bretelles d'autoroute, toutes les voies de virage, les intersections et les entrées des lieux O/D).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Si un tronçon de route a déjà été approuvé ou sera partagé avec un autre promoteur, les demandeurs peuvent travailler ensemble avec l'ingénieur-conseil afin de partager les coûts.</li> <li>- Si les emplacements d'origine et de destination sont déjà approuvés pour un autre transporteur, les transporteurs additionnels doivent obtenir une décharge du transporteur qui a entrepris l'évaluation technique précédente.</li> <li>- Si l'accès au lieu O/D suppose de circuler sur une route municipale ou sur une bretelle d'accès à l'autoroute 407, il faudra obtenir l'autorisation écrite d'un responsable des transports de la municipalité et (ou) de l'autoroute 407/ETR attestant qu'ils sont au courant de l'évaluation technique et ne s'opposent pas à la circulation des TR sur l'itinéraire proposé.</li> <li>- Une copie de la plus récente liste des lieux O/D du MTO doit être jointe à chaque permis de TR.</li> </ul>
3 d)	Évaluation technique		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Une évaluation technique doit être réalisée par un ingénieur-conseil afin d'évaluer la conception des routes et la circulation routière. (Les qualifications de l'ingénieur-conseil doivent être examinées par la Division de la gestion de l'infrastructure de transport du MTO avant de procéder à l'évaluation en question. L'ingénieur-conseil doit avoir accès à AutoTurn® ou à un logiciel équivalent de simulation de manœuvres de véhicules et utiliser des variables d'entrée approuvées à l'avance.)</li> <li>- L'ingénieur-conseil devra se procurer des images récentes et pertinentes des itinéraires (à savoir, « d'après exécution »), parmi lesquelles des dessins de conception (plans) ou des orthophotos des bretelles, des virages et des intersections. Une visite des lieux s'impose afin de vérifier les conditions actuelles. L'ingénieur-conseil devra aussi se procurer des renseignements pertinents sur la vitesse et la circulation.</li> <li>- Communiquer avec l'office de la voirie concerné (c.-à-d. au niveau municipal, régional ou provincial) ou le propriétaire privé afin d'établir s'il y a un projet de construction et (ou) de travaux d'entretien le long de l'itinéraire de TR proposé. Les changements proposés aux routes actuelles situées sur l'itinéraire prévu des TR doivent être documentés et évalués pour connaître les conséquences sur les activités des TR.</li> <li>- L'ingénieur-conseil superposera des gabarits de virage de TR sur les images de l'itinéraire en ayant recours à un logiciel de simulation de manœuvres afin de savoir si la géométrie de la bretelle, de la chaussée, de l'intersection et de l'entrée peut en toute sécurité répondre aux besoins de déplacements des TR sans endommager l'infrastructure de la chaussée ou les aménagements et sans avoir d'effets négatifs sur la circulation. Des copies papier des schémas de</li> </ul>

		<p>simulation devront être jointes aux documents d'évaluation pour les examiner.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'ingénieur-conseil remettra une analyse des répercussions sur les activités et la sécurité routière reposant sur le débit directionnel et les manœuvres d'entrecroisement, la place pour le changement de voie et la coordination des feux de signalisation.</li> <li>- Le rapport de l'ingénieur-conseil devrait aussi comporter une carte-type explicite d'accès aux lieux O/D et de routes de sortie pouvant être imprimée et jointe au permis pour véhicule afin d'orienter les conducteurs et aider à éviter de circuler hors de l'itinéraire.</li> <li>- Les véhicules de conception et les gabarits de virage seront fondés sur les distances inter-essieux maximales autorisées pour les TR (c.-à-d. dans le pire des scénarios), en combinaison avec le niveau de base de la sellette d'attelage et de la cheville d'attelage, l'angle de braquage de la direction et les porte-à-faux avant et arrière, comme cela est précisé dans l'annexe A. L'évaluation doit clairement indiquer si cela s'applique à des TR de type A ou de type B. Les TR de type « Stinger Steer » requièrent moins d'espace de virage, les évaluations de train de type A ou B sont également considérées comme acceptables pour les configurations de type « Stinger Steer ».</li> <li>- Dans le cas où une évaluation indique qu'elle s'applique seulement à un train de type A ou de type B, cette évaluation peut être élargie pour s'appliquer aux deux combinaisons, sur présentation d'une lettre du premier ingénieur-conseil indiquant que cela serait possible et accepté. Actuellement, l'utilisation de trains de type B constitués de deux remorques de 16,2 mètres n'est pas autorisée.</li> <li>- Toutes les roues des TR devraient rester en contact avec la surface revêtue des routes et bretelles provinciales. Toute manœuvre nécessaire d'un TR qui ne respecte pas le <i>Code de la route</i> et (ou) le manuel du programme de formation des TR de l'ACC doit être documentée et évaluée sur le plan opérationnel et sécuritaire.</li> <li>- Pour les seuls lieux O/D, on examinera les recommandations formulées au sujet des restrictions en fonction du moment de la journée.</li> <li>- Toutes les modifications au réseau principal des TR ou à un autre itinéraire visant à répondre aux besoins des TR relèvent du promoteur travaillant conjointement avec les offices de la voirie ou le propriétaire des lieux en question.</li> <li>- Tous les documents seront numérisés et convertis en format PDF (format de document portable) et envoyés au MTO par courriel.</li> </ul>
3 e)	Processus d'acceptation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les demandes d'ajout au réseau principal des TR, aux aires de repos / d'arrêt d'urgence et aux lieux d'origine / de destination seront envoyées au MTO en utilisant un formulaire approuvé.</li> <li>- Un comité d'examen interne du MTO sur les itinéraires des TR, composé d'experts en la matière de la Division de la sécurité en matière de transport et de la Division de la gestion de l'infrastructure de transport, examine toutes les demandes relatives à ce sujet. Les</li> </ul>

			<p>offices de la voirie appropriés examinent également les routes non provinciales. (D'autres secteurs pourraient être consultés le cas échéant.)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les demandes concernant de nouveaux ou d'autres itinéraires ou lieux doivent être accompagnées des évaluations techniques nécessaires ainsi que de l'autorisation écrite des offices de la voirie concernés. Les offices de la voirie désignent toute entité autre que le MTO exerçant un contrôle sur les routes (municipalité, autoroute 407/ETR, administration des ponts, propriétaire ou exploitant d'une installation, etc.).</li> <li>- Le comité peut accepter ou rejeter une demande, ou collaborer avec le demandeur et (ou) l'office de la voirie pour traiter des questions, obtenir un complément d'information ou demander une évaluation.</li> <li>- En acceptant un itinéraire ou un lieu, le comité autorise le Bureau des permis du MTO à ajouter l'itinéraire / le lieu aux pièces jointes au permis. (Annexe D)</li> </ul>
3 f)	Postes d'inspection des camions		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les centres d'inspection des camions ne font pas office d'aires de repos / d'arrêt d'urgence pour donner à une route le statut de réseau principal des TR.</li> </ul>

N°	Point	P	Description
<b>4. Poids et dimensions des TR</b>			
4 a)	Types de TR autorisés	P	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Un train double de type A se compose d'un tracteur à trois essieux, d'une semi-remorque de tête avec un essieu ou tridem, d'un diabolos convertisseur avec un essieu tandem et d'une semi-remorque de queue avec un essieu tandem ou tridem. Les deux essieux arrière du tracteur doivent être des essieux moteurs.</li> </ul>
		P	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Un train double de type B se compose d'un tracteur à trois essieux, d'une semi-remorque de tête avec un essieu tandem ou tridem et d'une deuxième semi-remorque avec un essieu tandem ou tridem. Les deux essieux arrière du tracteur doivent être des essieux moteurs.</li> <li>- Un train de type B constitué de deux remorques de 16,2 mètres n'est pas autorisé en vertu du programme.</li> <li>- Les porte-automobiles de type « Stinger Steer » double se composent d'un tracteur à trois essieux, d'une semi-remorque de tête avec essieu tridem où l'essieu situé le plus à l'arrière est relevable et d'une deuxième remorque avec essieu tandem. Les deux essieux arrière du tracteur doivent être des essieux moteurs.</li> </ul>
4 b)	Dimensions autorisées	P	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les dimensions autorisées pour les trains doubles de type A et B et de type « Stinger Steer » double sont celles indiquées dans les annexes A, B et C respectivement.</li> </ul>
		P	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les aérodynamiseurs à l'arrière des remorques ne sont pas comptés dans les mesures de longueur, à condition qu'ils soient autorisés et remplissent toutes les conditions requises pour un véhicule distinct ou un permis de camions, ou remplissent les conditions énoncées dans le <i>Code de la route</i>.</li> </ul>

4 c)	Poids autorisé	P	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le poids maximum des pneus, des essieux et le poids brut des trains doubles de type A et B et de type « Stinger Steer » double sont précisés dans les annexes A, B et C respectivement.</li> <li>- Le poids brut autorisé de toute configuration de TR de type A ou B ne doit pas dépasser 63 500 kg. Le poids brut autorisé de toute configuration de TR de type « Stinger Steer » ne doit pas dépasser 55 000 kg.</li> </ul>
------	----------------	---	---

N°	Point	P	Description
<b>5. Équipements particuliers requis</b>			
5 a)	Puissance / braquage	P P	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le moteur du tracteur doit développer au moins 425 HP.</li> <li>- L'essieu directeur doit pouvoir tourner au moins de 40 degrés dans chaque direction par rapport à l'axe.</li> </ul>
5 b)	Enregistreur de vitesse	P	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le tracteur doit être équipé d'un système de bord d'enregistrement de vitesse en état de marche et précis qui enregistre la vitesse, l'heure et la date à intervalles réguliers n'excédant pas cinq minutes.</li> <li>- L'enregistreur de vitesse doit être un GPS ou un système de suivi semblable et doit en outre se présenter sous forme de tableau lisible qui comporte notamment des lignes et des colonnes. Les contrôlographes et les bandes de tachygraphe ne constituent pas des enregistreurs de vitesse acceptés dans le cadre du programme.</li> <li>- Les données du système doivent être conservées pendant au moins 60 jours et pouvoir produire un rapport indiquant la vitesse du véhicule à des dates et à des heures précises.</li> <li>- À la demande du MTO, ces rapports devront lui être transmis et ce dernier les partagera avec les services de police. (Les rapports ne doivent pas être préparés sur le bord de la route.)</li> </ul>
5 c)	Dispositifs antiprojection et anti-éclaboussure	P	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Chaque essieu tandem ou tridem doit être équipé de garde-boue antiprojection qui sont au moins aussi larges que les bandes de roulement, à 350 mm du sol lorsque le véhicule est vide et à l'arrêt et qui sont dotés de supports ou de plaques antiprojection, ou dont la conception rigide évite qu'ils flottent à l'arrière à des vitesses élevées.</li> <li>- Les remorques des porte-automobiles de type « Stinger Steer » sont exemptés des exigences relatives aux garde-boue, car la structure et la carrosserie de la remorque entourent les roues.</li> </ul>
5 d)	Exigences relatives à l'attelage	P	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La remorque de tête d'un train de type A doit être équipée d'un crochet d'attelage bien tendu, de type amortisseur muni d'un dispositif de verrouillage secondaire.</li> <li>- Pour tout TR de type « Stinger Steer », la sellette d'attelage du tracteur et la structure à laquelle elle est montée doivent avoir une capacité de remorquage nominale d'au moins 45 360 kg (100 000 lb).</li> </ul>
5 e)	Exigences relatives au système de freinage	P	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les tracteurs, les remorques et les diabolos doivent être équipés d'un système de freinage antiblocage (ABS) en état de marche et conformes aux exigences du NSVAC 121.</li> </ul>

		P	- Les diabolos, les remorques de tête et les deuxièmes remorques devant servir à tracter doivent être équipés d'une soupape pilote pour la conduite du freinage de service (accélération).
		P	- Le diabolo doit être équipé d'une soupape de protection de la conduite d'alimentation.
		P	- Un tracteur converti en remorque doit avoir un freinomètre testé et certifié selon les exigences de la norme NSVAC 121.
		P	- Les tracteurs doivent être munis d'un compresseur d'air, en état de marche, de 465 litres à la minute (16,5 pi <sup>3</sup> /min) ou plus et de dessiccateurs d'air d'une capacité suffisante pour éviter l'accumulation d'humidité dans les remorques.
5 f)	Exigences relatives à l'éclairage	P	- Le diabolo convertisseur doit être équipé de feux arrière, de feux de freinage, de clignotants et de deux réflecteurs rouges en état de marche selon les exigences du FMSCA – titre 49 CFR 393.11.
		P	- Chaque remorque de l'ensemble doit avoir des feux de position latéraux en état de marche selon les exigences du NSVAC 108.
5 g)	Exigences relatives à la signalisation arrière	P	- Un panneau jaune-orange doit être posé à l'arrière de la seconde semi-remorque sur lequel figure une illustration en noir d'un TR et le mot « LONG » (voir l'annexe E).
		P	- Le panneau doit mesurer au moins 230 cm de largeur sur 30 cm de hauteur et être fait d'un matériau rétro réfléchissant de forte intensité.
		P	- Le panneau doit être placé de sorte à être bien visible par les véhicules qui suivent, mais ne doit pas bloquer les plaques d'immatriculation, les phares ou les feux, et tout autre dispositif de sécurité, et il doit être retiré ou recouvert quand il n'est pas utilisé.
5 h)	Contrôle électronique de la stabilité	P	- Le tracteur doit être équipé d'un système électronique de contrôle de la stabilité en état de marche qui, à tout le moins, surveille l'angle de braquage, les mouvements de lacet et l'accélération latérale et applique de façon sélective les freins du tracteur et de la remorque, au besoin, pour maîtriser le véhicule.
		P	- La remorque de tête <u>ne doit pas</u> être équipée d'un système autonome de stabilisation en état de marche, sauf si elle peut automatiquement actionner les freins situés en aval (diabolo et seconde remorque).
5 i)	Documents		- Le transporteur doit être prêt à fournir des preuves documentées des équipements particuliers requis au MTO si ce dernier en fait la demande.

N°	Point	P	Description
<b>6. Limites d'exploitation</b>			
6 a)	Itinéraires précis	P	- Les TR sont limités à utiliser les itinéraires approuvés comme cela est mentionné dans les pièces jointes du permis, notamment : <ul style="list-style-type: none"> <li>- les routes et les bretelles de demi-tour approuvées du réseau principal des TR;</li> </ul>



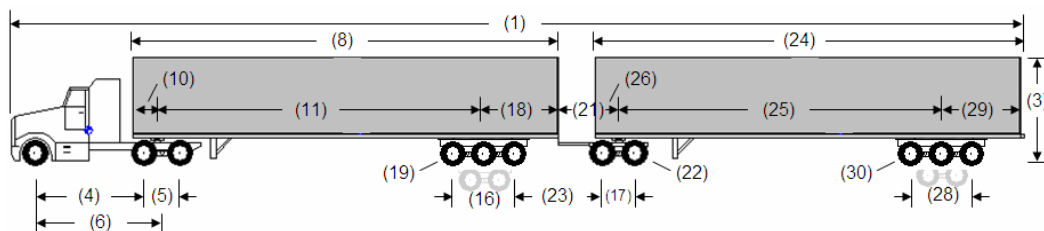
			<p>fédéral et provincial pour transporter les marchandises dangereuses.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les transporteurs et les conducteurs de TR qui transportent des marchandises dangereuses doivent respecter les exigences énoncées dans la <i>Loi sur le transport de matières dangereuses</i> de l'Ontario.</li> <li>- Les transporteurs et les conducteurs de TR peuvent être tenus de fournir des documents démontrant leur conformité à la <i>Loi sur le transport de matières dangereuses</i> de l'Ontario.</li> <li>- Les TR ne peuvent pas transporter de bétail.</li> </ul>
6 i)	Fonctionnement sécuritaire	<p>P</p> <p>P</p> <p>P</p> <p>P</p> <p>P</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dans la mesure du possible, le conducteur devrait circuler dans la voie la plus à droite.</li> <li>- Dans la mesure du possible, les TR doivent laisser un espace d'au moins 150 m (500 pieds) entre eux sur les routes.</li> <li>- Le conducteur doit conduire son TR sur les routes approuvées de manière à ne pas endommager l'infrastructure autoroutière, y compris en bloquant les virages, les feux ou tout autre aménagement.</li> <li>- Le transporteur est responsable de tout dommage causé à l'infrastructure routière.</li> <li>- Les TR doivent se présenter aux centres d'inspection des camions au même titre que les autres véhicules commerciaux.</li> </ul>
6 j)	Repositionnement du diabololo	<p>P</p> <p>P</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aux fins de repositionnement du diabololo, le TR peut se composer d'un tracteur, d'une semi-remorque et d'un diabololo sans deuxième remorque.</li> <li>- Toutes les règles concernant les TR s'appliquent à cette combinaison, sauf les exceptions suivantes : <ul style="list-style-type: none"> <li>- 5 e) – le diabololo n'a pas besoin de freins fonctionnels;</li> <li>- 5 g) – le panneau arrière n'est pas exigé;</li> <li>- 6 b) – la circulation sur des routes de déviation est permise;</li> <li>- 6 e) – les restrictions touchant la circulation pendant les heures de pointe ne s'appliquent pas;</li> <li>- 6 g) – les restrictions pour cause de météo défavorable ne s'appliquent pas.</li> <li>- Annexe A (Autres configurations) – le poids brut autorisé est restreint.</li> </ul> </li> </ul>

N°	Point	P	Description
<b>7. Conditions générales du permis</b>			
7 a)	Permis original	P	- Les permis peuvent être transférés entre véhicules admissibles exploités par le même titulaire de permis, pourvu que les tracteurs soient enregistrés sous le même n° d'immatriculation UVU ou n° du Code canadien de sécurité (CCS) qui est indiqué sur le permis.
		P	- Des copies des lettres du MTO répertoriant les itinéraires autorisés, les bretelles de demi-tour, les aires de repos / d'arrêt d'urgence et les lieux d'origine et de destination doivent être jointes à chaque permis.
		P	- Le permis original doit accompagner le TR et être présenté sur demande d'un agent de police ou d'un agent désigné pour faire appliquer les dispositions du <i>Code de la route</i> .
		P	- Le permis ne peut pas être transféré ou combiné avec un autre permis pour la largeur, la hauteur, la longueur, ou le poids – autre que des permis autorisant l'utilisation d'aérodynamiseurs à l'arrière des véhicules.
7 b)	Le permis peut être révoqué	P	- Le MTO se réserve le droit de suspendre le permis d'un ou de plusieurs transporteurs ou de révoquer les privilèges que confère un permis de TR à un transporteur ou d'annuler à n'importe quel moment le Programme des TR.
		P	- Le permis peut être révoqué ou suspendu pour violation d'une condition, pour non-conformité au protocole d'entente ou pour non-conformité au <i>Code de la route</i> .
		P	- Le permis sera automatiquement nul et non avenu si la cote de sécurité figurant au dossier de sécurité du transporteur devient « Conditionnelle » ou « Inacceptable ».
		P	- Le MTO se réserve le droit de retirer l'approbation du présent permis ou d'en modifier les conditions relatives aux itinéraires, aux aires de repos / d'arrêt d'urgence, ou aux lieux d'origine / de destination.

« P » – indique que le point est également une « condition du permis » sur le permis de TR.

Les annexes A et D sont également incluses comme conditions d'autorisation.

## Annexe A – TR double de type A – Description, dimensions et poids



### Description du train routier

Le TR double de type A se compose d'un tracteur et de deux semi-remorques rattachées par un diabolos convertisseur. L'essieu avant du tracteur est un essieu simple avec des pneus simples, et l'essieu moteur est un essieu tandem. La remorque de tête a un essieu tandem ou tridem. Le diabolos convertisseur a un essieu tandem. La seconde remorque a un essieu tandem ou tridem.

### Autres configurations

- Cet ensemble peut être dételé et le tracteur peut tirer une remorque plus le diabolos pour pouvoir repositionner ce dernier. Il doit respecter tous les critères de l'ensemble désigné de catégorie 1 (SPNPI de catégorie 1) du Règlement 413/05 pris en application du *Code de la route*, à l'exception de la dimension (1) « longueur maximale ». Le poids brut autorisé est celui de la semi-remorque sans le diabolos, plus 2 000 kg.
- Les camions peuvent être équipés d'un autre essieu de levage « invisible », à condition que les essieux ne soient pas déployés.

**TABLEAU DES LIMITES DIMENSIONNELLES (TR DOUBLE DE TYPE A)**

	Réf.	Caractéristique	Dimension maximale*
Globale	(1)	Longueur de l'ensemble et du chargement	Max. 40 m
	(2)	Largeur du véhicule et du chargement	Max. 2,6 m
	(3)	Hauteur du véhicule et du chargement	Max. 4,15 m
Tracteur	(4)	Espacement interpoints	Min. 3,5 m
	(5)	Entraxe de l'essieu tandem	1,2 à 1,85 m
	(6)	Empattement	Max. 6,2 m
Semi-remorque de tête	(8)	Longueur	12,2 à 16,2 m
	(10)	Rayon de giration	Max. 2,0 m
	(11)	Si la longueur < 14,5 m : Empattement – remorque tandem Empattement – remorque tridem Si la longueur ≥ 14,5 m : Empattement – remorque tandem Empattement – remorque tridem	10,0 à 12,5 m 9,0 à 12,5 m 11,45 à 12,5 m 10,9 à 12,5 m
	(16)	Entraxe tandem Entraxe tridem	1,2 à 3,1 m 2,4 à 3,7 m
	(18)	Décentrage de l'attelage – avec un entraxe de l'essieu tridem de 3,6 à 3,7 m – toutes les autres remorques	Max. 3,4 m Max. 2,8 m
	(19)	Voie – remorque avec pneus simples construite avant 2010 – remorque avec pneus simples fabriqués après 2009 – toutes les autres remorques	2,3 à 2,6 m 2,45 à 2,6 m 2,5 à 2,6 m
	(23)	Distance inter-véhicule	Min. 2,7 m
Diabolos convertisseur	(17)	Entraxe tandem	1,2 à 1,85 m
	(21)	Longueur du timon d'attelage	Max. 3,0 m
	(22)	Voie – diabolos avec pneus simples construit avant 2010 – diabolos avec pneus simples fabriqués après 2009 – tous les autres diabolos	2,3 à 2,6 m 2,45 à 2,6 m 2,5 à 2,6 m
	(24)	Longueur	12,2 à 16,2 m

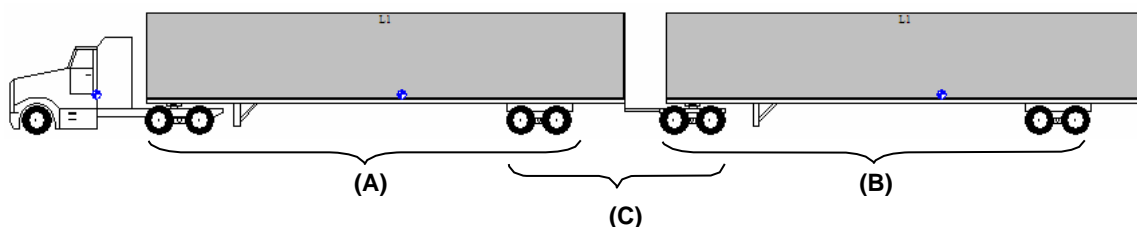
## Annexe A – TR double de type A – Description, dimensions et poids

	(25)	Si la longueur < 14,5 m : Empattement – remorque tandem Empattement – remorque tridem Si la longueur ≥ 14,5 m : Empattement	10,0 à 12,5 m 9,0 à 12,5 m 10,2 à 12,5 m
	(26)	Rayon de giration	Max. 2,0 m
	(28)	Entraxe tandem Entraxe tridem	1,2 à 3,1 m 2,4 à 3,7 m
	(29)	Porte-à-faux arrière effectif	Max. 35 % d'empattement
	(30)	Voie – remorque avec pneus simples construite avant 2010 – remorque avec pneus simples fabriqués après 2009 – toutes les autres remorques	2,3 à 2,6 m 2,45 à 2,6 m 2,5 à 2,6 m

\* Les exclusions relatives aux mesures de largeur et de longueur sont celles indiquées dans l'article 109 du *Code de la route*.

Les mesures excluent aussi les aérodynamiseurs autorisés à l'arrière des camions.

## Annexe A – TR double de type A – Description, dimensions et poids

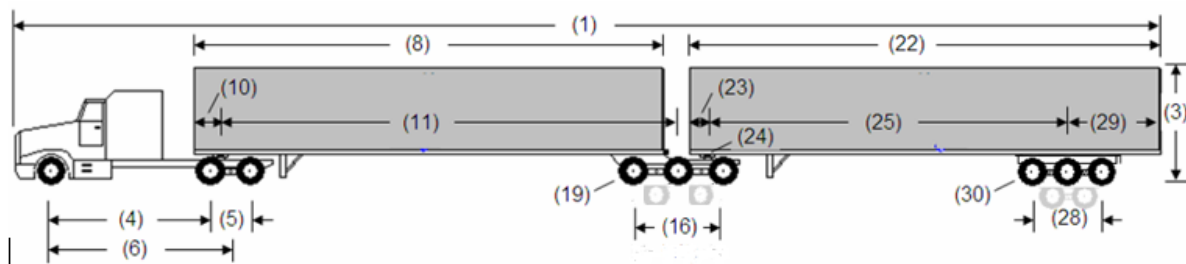


Caractéristique	Limite de poids
<b>Poids nominal (constructeur)</b>	Le véhicule et ses composantes ne doivent pas dépasser la capacité nominale
<b>Largeur des pneus – suivant les consignes du constructeur figurant sur le flanc</b>	
Essieu (directeur) avant	Max. 11 kg par mm (279 kg par po)
Tous les autres pneus	Max. 10 kg par mm (254 kg par po)
<b>Poids des essieux</b>	
Essieu (directeur) avant	Max. 7 700 kg (5 000 kg si aucune vérification écrite du PNBE)
Essieu tandem (moteur, diabolos ou remorque) : - 1,2 < 1,8 m - 1,8 m ou plus	Max. 18 000 kg Max. 19 100 kg (18 000 kg s’il s’agit de pneus simples)
Entraxe tridem : - 2,4 < 3,0 m - 3,0 < 3,6 m - 3,6 à 3,7 m	Max. 21 300 kg Max. 24 000 kg Max. 26 000 kg
<b>Limite de poids n° 1</b> (A) > (B)	La somme du poids des essieux moteurs plus ceux de la remorque de tête (A) doit être supérieure à la somme des poids des essieux du diabolos plus ceux de la seconde remorque (B).
<b>Limite de poids n° 2</b>	
Distance inter-véhicule - 2,7 < 3,0 m - 3,0 < 3,6 m - 3,6 m ou plus	La somme des essieux arrière de la remorque de tête plus les essieux du diabolos (C) : Max. 25 000 kg (32 000 kg si groupe tridem/tandem) Max. 28 000 kg (34 000 kg si groupe tridem/tandem) Max. 32 000 kg (37 000 kg si groupe tridem/tandem)
<b>Poids nominal brut du véhicule (PNBV) admissible (inférieur à i, ii et iii)</b>	i. La somme du poids réel de l’essieu avant plus le poids admissible de tous les autres essieux (aucun ne devant dépasser les limites figurant dans ce tableau). ii. Si l’une des semi-remorques du train routier mesure entre 12,2 et 14,5 mètres de longueur, le PNBV ne peut dépasser : <ul style="list-style-type: none"> <li>– 55 000 kg, si le train routier comporte un total de 9 essieux ou plus et que la semi-remorque de tête mesure moins de 14,5 m;</li> <li>– 59 000 kg, s’il y a plus de 9 essieux et que la remorque de tête mesure au moins 14,5 m.</li> </ul>

## Annexe A – TR double de type A – Description, dimensions et poids

	iii. Si les deux semi-remorques du train routier mesurent au moins 14,5 m de longueur, le PNBV ne peut dépasser 63 500 kg.
--	--

## Annexe B – TR double de type B – Description, dimensions et poids



### Description du train routier

Le TR double de type B se compose d'un tracteur et de deux semi-remorques rattachées par une sellette d'attelage dont la moitié inférieure est montée sur l'arrière de la plus grande semi-remorque. L'essieu avant du tracteur est un essieu simple avec des pneus simples, et l'essieu moteur est un essieu tandem. La semi-remorque de tête et la seconde semi-remorque ont un essieu tandem ou tridem.

### Autres configurations

- Quand on sépare les remorques, le semi-remorque obtenu doit respecter tous les critères de la combinaison désignée SPNPI de catégorie 1 (à savoir, que la remorque de tête ne peut pas être utilisée avec le bogie ouvert).
- Chaque camion peut être équipé d'un autre essieu de levage « invisible », à condition que les essieux ne soient pas déployés.

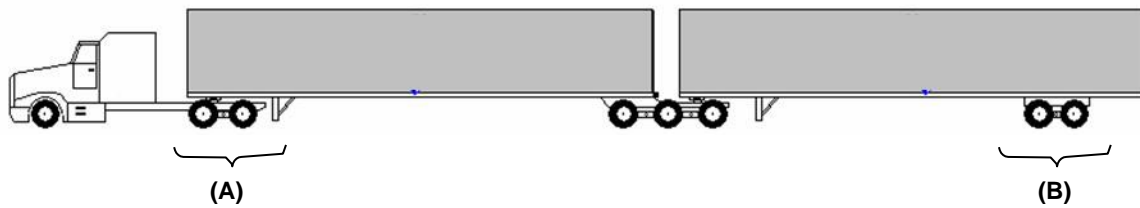
### DIMENSION MAXIMALE (TR DOUBLE DE TYPE B)

	Réf.	Caractéristique	Dimension maximale*
Globale	(1)	Longueur de l'ensemble et du chargement	Max. 40 m
	(2)	Largeur du véhicule et du chargement	Max. 2,6 m
	(3)	Hauteur du véhicule et du chargement	Max. 4,15 m
Tracteur	(4)	Espacement interpoints	Min. 3,5 m
	(5)	Entraxe de l'essieu tandem	1,2 à 1,85 m
	(6)	Empattement	Max. 6,2 m
Remorque de tête	(8)	Longueur	11,5 à 14,65 m
	(10)	Rayon de giration	Max. 2,0 m
	(11)	Empattement	Max. 13,5 m
	(16)	Entraxe tandem Entraxe tridem	1,2 à 1,85 m 2,4 à 3,7 m
	(19)	Voie – remorque avec pneus simples construite avant 2010 – remorque avec pneus simples fabriqués après 2009 – toutes les autres remorques	2,3 à 2,6 m 2,45 à 2,6 m 2,5 à 2,6 m
Seconde remorque	(22)	Longueur	11,5 à 16,2 m
	(23)	Rayon de giration	Max. 2,0 m
	(24)	Cheville d'attelage derrière l'essieu arrière de tridem	Max. 0,3 m
	(25)	Empattement	Max. 11,5 m
	(28)	Entraxe tandem Entraxe tridem	1,2 à 1,85 m 2,4 à 3,7 m
	(29)	Porte-à-faux arrière effectif	Max. 35 % d'empattement
	(30)	Voie – remorque avec pneus simples construite avant 2010 – remorque avec pneus simples fabriqués après 2009 – toutes les autres remorques	2,3 à 2,6 m 2,45 à 2,6 m 2,5 à 2,6 m

\* Les exclusions relatives aux mesures de largeur et de longueur sont celles indiquées dans l'article 109 du *Code de la route*.

## Annexe B – TR double de type B – Description, dimensions et poids

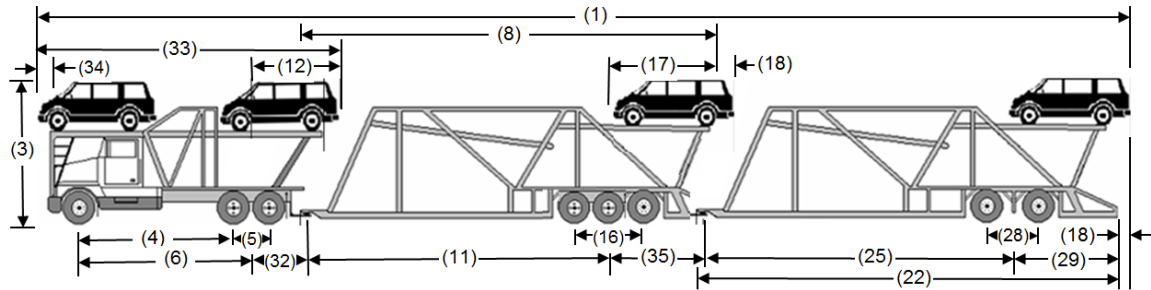
Les mesures excluent aussi les aérodynamiseurs autorisés à l'arrière des camions.



**POIDS LIMITE (TR DOUBLE DE TYPE B)**

Caractéristique	Limite de poids
<b>Poids nominal (constructeur)</b>	Le véhicule et ses composantes ne doivent pas dépasser la capacité nominale
<b>Largeur des pneus – suivant les consignes du constructeur figurant sur le flanc</b>	
Essieu (directeur) avant	Max. 11 kg par mm (279 kg par po)
Tous les autres pneus	Max. 10 kg par mm (254 kg par po)
<b>Poids des essieux</b>	
Essieu (directeur) avant	Max. 7 700 kg (5 000 kg si aucune vérification écrite du PNBE)
Essieu tandem (moteur, diablo ou remorque) : - 1,2 < 1,8 m - 1,8 m ou plus	Max. 18 000 kg Max. 19 100 kg (18 000 kg s'il s'agit de pneus simples)
Entraxe tridem : - 2,4 < 3,0 m - 3,0 < 3,6 m - 3,6 à 3,7 m	Max. 21 300 kg Max. 24 000 kg Max. 26 000 kg
<b>Limite de poids n° 1</b> (A) > (B)	Le poids des essieux moteurs (A) doit dépasser le poids des essieux de la seconde remorque (B).
<b>Poids nominal brut du véhicule (PNBV)</b>	PNBV = La somme du poids réel de l'essieu avant plus le poids <u>autorisé</u> de tous les autres essieux (aucun ne devant dépasser les limites figurant dans ce tableau). Le PNBV ne doit pas dépasser 63 500 kg.

## Annexe C – TR porte-automobiles de type « Stinger Steer » double – Description, dimensions et poids



### Description du train routier

Le TR porte-automobiles de type « Stinger Steer » double est composé d'un tracteur et de deux semi-remorques ouvertes conçues pour transporter des véhicules. Les sellettes d'attelages, montées sur un châssis surbaissé, sont situées derrière et sous le centre de l'essieu arrière du tracteur et de la remorque de tête. L'essieu avant du tracteur est un essieu simple avec des pneus simples, et l'essieu moteur est un essieu tandem. La semi-remorque de tête compte un essieu tridem dont l'essieu arrière est relevable à l'aide de commandes manuelles situées sur la remorque. L'essieu est déployé en tout temps lorsqu'il circule à titre de TR. La deuxième remorque a un essieu tandem.

### Autres configurations

Lorsque les remorques sont séparées et tirées individuellement par un tracteur, le tracteur semi-remorque ainsi créé doit être conforme à toutes les exigences relatives aux véhicules SPNPI de catégorie 14.

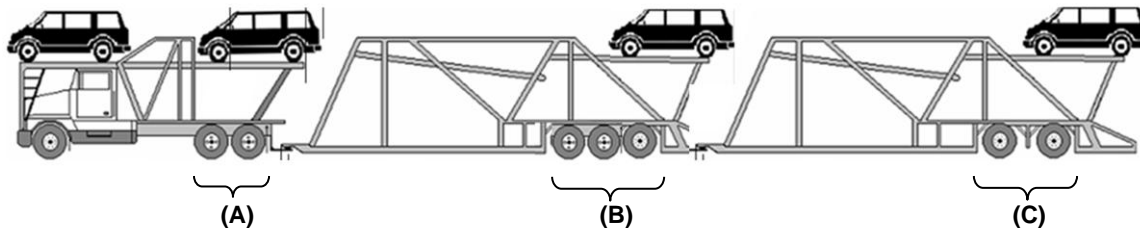
**TABLEAU DES LIMITES DIMENSIONNELLES (TR PORTE-AUTOMOBILES DE TYPE « STINGER STEER » DOUBLE)**

	Réf.	Caractéristique	Dimension maximale*
Globale	(1)	Longueur de l'ensemble et du chargement	Max. 40 m
	(2)	Largeur du véhicule et du chargement	Max. 2,6 m
	(3)	Hauteur du véhicule	Max. 4,15 m
	(3)	Hauteur du véhicule et du chargement	Max. 4,3 m
Tracteur	(4)	Espacement interponts	Min. 3,5 m
	(5)	Entraxe de l'essieu tandem	1,2 à 1,85 m
	(6)	Empattement	Non contrôlé
	(12)	Porte-à-faux arrière effectif	Max. 4,6 m
	(32)	Décentrage de l'attelage	Max. 1,9 m
	(33)	Longueur	Max. 12,5 m
	(34)	Porte-à-faux avant de la charge	Max. 1,0 m
Semi-remorque de tête	(8)	Longueur	Max. 14,65 m
	(11)	Empattement	11,35 à 12,5 m
	(16)	Entraxe tridem	2,4 à 2,8 m
	(17)	Porte-à-faux arrière effectif du véhicule	Maximum 4,0 m ou 42 % (selon la valeur la plus grande)
	(18)	Porte-à-faux arrière de la charge	Max. 1,2 m
	(19)	Voie – remorque avec pneus simples construite avant 2010 – remorque avec pneus simples fabriqués après 2009 – toutes les autres remorques	2,3 à 2,6 m 2,45 à 2,6 m 2,5 à 2,6 m

**Annexe C – TR porte-automobiles de type « Stinger Steer » double – Description, dimensions et poids**

	(35)	Décentrage de l'attelage	Max. 2,4 m
Semi-remorque de queue	(22)	Longueur	Max. 14,65 m
	(25)	Empattement	10,0 à 12,5 m
	(28)	Entraxe de l'essieu tandem	1,2 à 3,1 m
	(29)	Porte-à-faux arrière effectif du véhicule	Maximum 4,0 m ou 42 % (selon la valeur la plus grande)
	(18)	Porte-à-faux arrière de la charge	Max. 1,2 m
	(30)	Voie – remorque avec pneus simples construite avant 2010 – remorque avec pneus simples fabriqués après 2009 – toutes les autres remorques	2,3 à 2,6 m 2,45 à 2,6 m 2,5 à 2,6 m

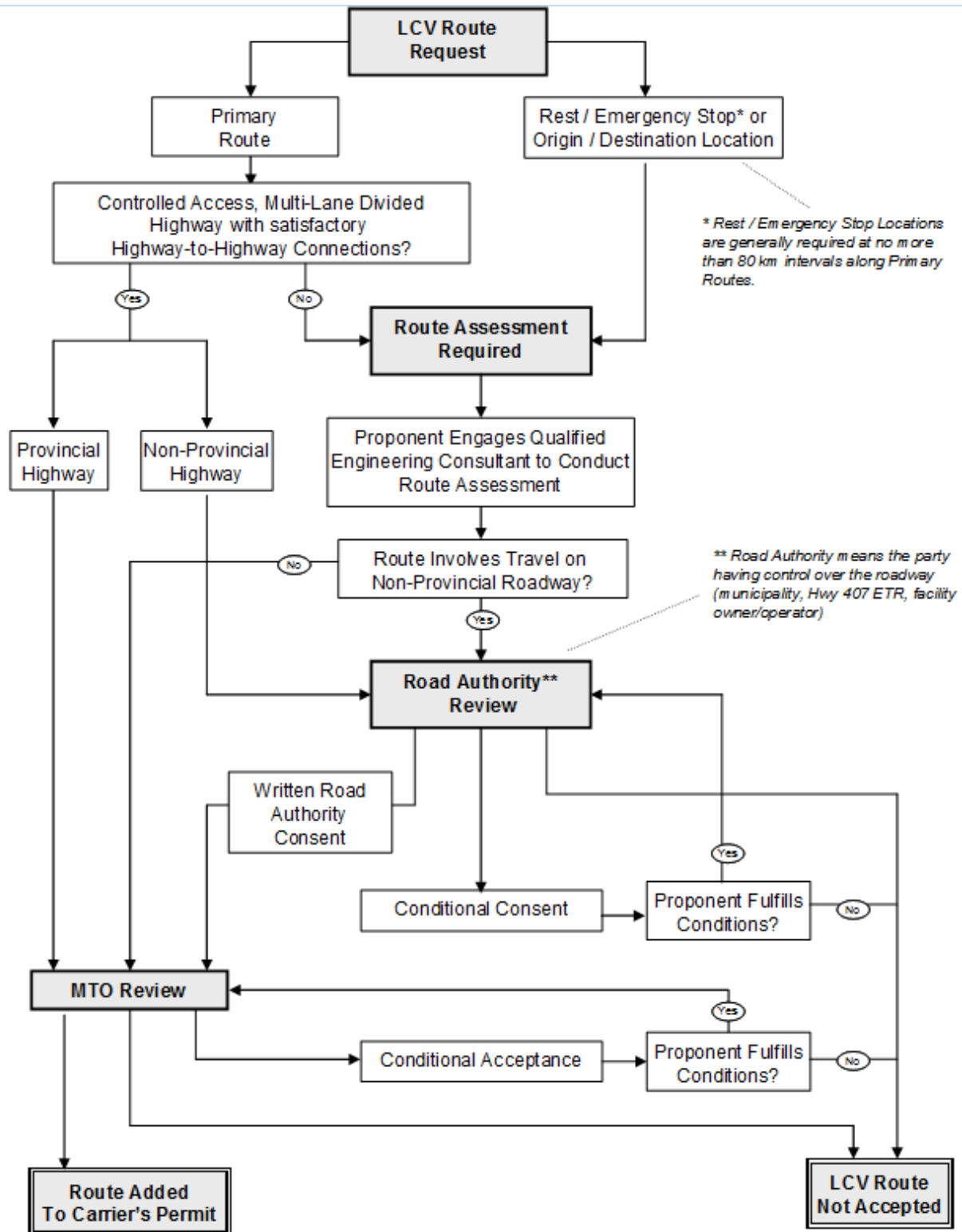
\* Les exclusions relatives aux mesures de largeur et de longueur sont celles indiquées dans l'article 109 du *Code de la route*.



**TABLEAU DES LIMITES DE POIDS (TR PORTE-AUTOMOBILES DE TYPE « STINGER STEER » DOUBLE)**

Caractéristique	Limite de poids
<b>Poids nominal (constructeur)</b>	Le véhicule et ses composantes ne doivent pas dépasser la capacité nominale
<b>Largeur des pneus</b> – suivant les consignes du constructeur figurant sur le flanc	
Essieu (directeur) avant	Max. 11 kg par mm (279 kg par po)
Tous les autres pneus	Max. 10 kg par mm (254 kg par po)
<b>Poids des essieux</b>	
Essieu (directeur) avant	Max. 7 700 kg (5 000 kg si aucune vérification écrite du PNBE)
Essieu tandem (moteur ou remorque) :	Max. 18 000 kg
Essieu tridem	Max. 21 300 kg
<b>Limite de poids n° 1</b> (A) > (C)	Le poids des essieux moteurs (A) doit dépasser le poids des essieux de la seconde remorque (C)
<b>Limite de poids n° 2</b> (B) > (C)	Le poids des essieux de la remorque de tête (B) doit dépasser le poids des essieux de la remorque de queue (C).
<b>Poids nominal brut du véhicule (PNBV)</b>	PNBV = La somme du poids réel de l'essieu avant plus le poids <u>autorisé</u> de tous les autres essieux (aucun ne devant dépasser les limites figurant dans ce tableau). Le PNBV ne doit pas dépasser 55 000 kg.

Annexe D – Processus d'acceptation des itinéraires de TR



## Annexe D – Processus d’acceptation des itinéraires de TR

Pour les besoins de l’évaluation technique requise dans la section 3, les données qui suivent sont des données d’entrée acceptables pour la simulation des gabarits de virage sur ordinateur. Pour pouvoir superposer les dessins de conception sur les gabarits de virage, il faut un régulateur de 0,5 m entre les roues du véhicule et les bordures, les aménagements, le bord du trottoir, etc. Les TR de type « Stinger Steer » requièrent moins d’espace de virage, les évaluations de train de type A ou B sont également considérées comme acceptables pour les configurations de type « Stinger Steer ».

Train de type A

**AutoTURN: Select Current Vehicle**

Group: FTA 98 (UK), FTA CUSTOM (UK), VAGVERKET (SE), VAGVERKET 2004 (SE), VEGVESEN (NO), VSS 1990 (CH), CSN (CZ), CSN 2005 (CZ), RVS 2005 (AUT), **USER**

Vehicle: WB-17, DOVER RIGHT, DOVER LEFT, WB-15, LCV B-TRAIN, **LCV A-TRAIN**

Name: LCV A-TRAIN  
Group: USER  
Type: Double Trailer CB-A3  
Turning Radius: 9.65m  
Lock to lock time: 6.00 sec.  
Steering lock angle: 40.0 deg.  
Articulating angle: 90.0 deg.

	Width	Track
Tractor:	2.50	2.50
Trailer 1:	2.60	2.60
Trailer 2:	2.60	2.60

Length: 40.00 Units: meters

OK Cancel Help

Train de type B

**AutoTURN: Select Current Vehicle**

Group: FTA 98 (UK), FTA CUSTOM (UK), VAGVERKET (SE), VAGVERKET 2004 (SE), VEGVESEN (NO), VSS 1990 (CH), CSN (CZ), CSN 2005 (CZ), RVS 2005 (AUT), **USER**

Vehicle: WB-17, DOVER RIGHT, DOVER LEFT, WB-15, LCV A-TRAIN, **LCV B-TRAIN**

Name: LCV B-TRAIN  
Group: USER  
Type: Double Trailer CB-B  
Turning Radius: 9.65m  
Lock to lock time: 6.00 sec.  
Steering lock angle: 40.0 deg.  
Articulating angle: 90.0 deg.

	Width	Track
Tractor:	2.50	2.50
Trailer 1:	2.60	2.60
Trailer 2:	2.60	2.60

Length: 39.55 Units: meters

OK Cancel Help

## Annexe E – Signalisation arrière de TR

### 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** : 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

## Annexe F – Périodes de restriction touchant Ottawa du lundi au vendredi

