



Directives sur les trains routiers au Nouveau-Brunswick

Ministère des Transports
1^{re} publication en août 2008
Version 7.0 -
Avril 2023

This document is available in English.

Table des matières

1.0	Vue d'ensemble du programme	1
2.0	Présentation d'une demande.....	1
3.0	Configurations des trains routiers permis, routes et gabarits des mouvements directionnels	2
4.0	Conditions générales du permis.....	5
5.0	Conditions d'exploitation du permis.....	6
6.0	Conditions relatives aux marchandises	13
7.0	Certificat de conducteur de trains routiers de l'APTA	13
8.0	Modalités relatives à la déclaration d'accident ou de collision à signaler	14
	Annexe 1 : Information requise pour appuyer la demande de permis d'exploitation d'un train routier	15
	Annexe 2 : Configuration d'un train routier de type A	19
	Annexe 3 : Configuration d'un train routier de type B	22
	Annexe 4 : GTR porte-automobiles de type « stinger steer » double	24
	Annexe 5 : Configuration d'un train routier semi-remorques simples allongés (60 pi).....	28
	Annexe 6 : Aperçu du programme de certification des conducteurs de trains routiers de l'APTA	35
	Annexe 7 : Exemple de certificat de conducteur de trains routiers.....	40
	Annexe 8 : Liste des aires de refuge pour trains routiers - bretelles d'accès aux routes à voies multiples.....	41
	Annexe 9 : Formulaire de déclaration d'accident de train routier au Nouveau-Brunswick	43

NOTA :

Le présent document peut faire l'objet de modifications. Pour obtenir les dernières mises à jour, veuillez consulter le site Web du ministère des Transports et de l'Infrastructure du Nouveau-Brunswick à l'adresse suivante:

<http://www2.gnb.ca/content/gnb/fr/ministeres/mti/camionnage.html>

1.0 Vue d'ensemble du programme

Entre 2004 et 2008, les trains routiers ont circulé sur les routes du Nouveau-Brunswick dans le cadre d'un projet pilote. En 2008, le Nouveau-Brunswick a commencé à permettre leur circulation sur les routes à quatre voies. Depuis, les trains routiers se sont révélés être un mode de transport utile et sont devenus une composante importante de notre industrie au Canada atlantique.

Les trains routiers procurent des retombées économiques à l'industrie et aux consommateurs, ils réduisent la consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre et ils permettent de faire circuler les biens en sécurité.

Ce programme évolue en collaboration avec les provinces de la Nouvelle-Écosse, du Québec et de l'Ontario dans le but d'assurer la libre circulation des trains routiers entre les quatre provinces, pourvu que les conditions de circulation à l'intérieur de chaque province soient respectées.

Une entente d'harmonisation est en voie d'achèvement et les présentes directives pourraient être mises à jour une fois que l'entente définitive sera en vigueur.

2.0 Présentation d'une demande

La demande dûment remplie contenant tous les renseignements exigés à l'*annexe 1* doit être présentée à la :

Planification de la capitale
Ministère des Transports du Nouveau-Brunswick
C.P. 6000
Fredericton (Nouveau-Brunswick) E3B 5H1

La demande initiale et les pièces jointes doivent être envoyées par la poste ou par messagerie, ou livrées en mains propres. Les demandes initiales par courrier électronique ne sont pas acceptées. Toutefois, les documents modifiant ou précisant la demande initiale peuvent être envoyés par télécopieur au 506-444- 4488 ou par courriel à special.permits@gnb.ca. Toute demande de renseignements concernant votre demande peut aussi être faite par courriel à special.permits@gnb.ca.

2.1 Droits de permis

Les droits de permis annuels actuellement prescrits pour la circulation d'un train routier sur les routes du Nouveau-Brunswick sont de 55 \$ par véhicule tracteur, sous réserve de toute modification. Ils sont payables au ministre des Finances du Nouveau-Brunswick, dès l'approbation de la demande. Il faut obtenir un permis pour chaque véhicule tracteur.

2.2 Exigences de la demande

L'annexe 1 contient l'information requise dans la demande. L'information figurant dans la liste doit être fournie dans la demande d'exploitation du train routier. La délivrance du permis signifie que le transporteur fournira, sur demande, au ministère des Transports et de l'Infrastructure du Nouveau-Brunswick tous les dossiers concernant l'exploitation de son train routier.

3.0 Configurations des trains routiers permis, routes et gabarits des mouvements directionnels

- *Les trains routiers de type A doivent être configurés comme le prévoit l'annexe 2.*
- *Les trains routiers de type B doivent être configurés comme le prévoit l'annexe 3.*
- *Les trains routiers (TR) porte-automobiles de type « stinger steer » doubles doivent être configurés comme le prévoit l'annexe 4.*
- *Les trains routiers semi-remorques simples allongés (60 pi) doivent être configurés conformément à l'annexe 5.*

3.1 Les trains routiers de type A doivent comprendre deux semi-remorques d'une longueur minimale de 12,2 mètres (40 pieds) et d'une longueur maximale de 16,2 mètres (53 pieds) (semi-remorques fourgons ou semi-remorques porte-conteneurs seulement), selon l'une ou l'autre combinaison. Ils sont autorisés seulement sur les routes approuvées au préalable.

3.2 Les trains routiers de type B doivent comprendre deux semi-remorques, dont la première doit avoir une longueur minimale de 12 m (39 pi) et une longueur maximale de 14,6 m (48 pi) (semi-remorques fourgons ou semi-remorques porte-conteneurs seulement). La remorque arrière peut avoir une longueur minimale de 12,2 m (40 pi) et une longueur maximale de 16,2 m (53 pi) (semi-remorques fourgons ou semi-remorques porte-conteneurs seulement), et le poids de la remorque avant doit être supérieur ou égal à celui de la remorque arrière. Le train routier est autorisé seulement sur les routes approuvées au préalable.

3.3 Les trains routiers semi-remorques simples allongés (60 pi) peuvent avoir une longueur hors tout maximale de remorque de 18,45 m. Les tracteurs semi-remorques qui tirent des semi-remorques allongées doivent avoir un empattement compris entre 5,0 m et 5,5 m. À l'exception de la longueur hors tout de la remorque et de l'empattement du tracteur semi-remorque, le poids et les dimensions du véhicule doivent être conformes au Règlement du Nouveau-Brunswick 2001-67 – *Règlement sur les dimensions et la masse des véhicules*

- 3.4 Les demandes pour des configurations de châssis pour conteneur seront prises en considération, pourvu qu'elles satisfassent à toutes les autres spécifications.
- 3.5 La configuration de train routier de type A peut être divisée, le tracteur tirant une semi-remorque avec un diabolo afin de repositionner le diabolo aux aires de rassemblement ou aux terminaux à proximité. Cette combinaison doit être conforme au Règlement du Nouveau-Brunswick 2001-67 – *Règlement sur les dimensions et la masse des véhicules*, exception faite de la longueur hors tout, qui ne doit pas être supérieure à 27,5 m. La MBV permise est la masse du tracteur et des remorques sans le diabolo, plus 2 000 kilogrammes.
- 3.6 Toutes les conditions du permis de train routier s'appliquent au transport du diabolo décrit au paragraphe 3.4, mais les restrictions relatives aux jours fériés ne s'appliquent pas, le pictogramme de train routier n'est pas exigé et le diabolo n'a pas à être pourvu de freins en état de marche.
- 3.7 Les trains routiers seront autorisés à circuler sur la route 2 au Nouveau-Brunswick, entre la frontière du Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse, et la frontière entre le Nouveau-Brunswick et le Québec. La circulation limitée de trains routiers sur les routes à deux voies jusqu'aux aires de rassemblement proposées ou aux lieux d'arrêt temporaire sera permise sur de très courtes distances seulement, si elle est approuvée par la municipalité concernée, le cas échéant, et par le ministère des Transports et de l'Infrastructure du Nouveau-Brunswick (MTINB).
- 3.8 Les trains routiers seront autorisés à circuler sur la Route 1 au Nouveau-Brunswick, à partir de l'intersection des Routes 1 et 2 à River Glade, au Nouveau-Brunswick, jusqu'à une aire de rassemblement approuvée (proposée par le requérant) près de la frontière entre le Canada et les États-Unis à Calais.
- 3.9 Les trains routiers seront aussi autorisés sur la route 95, à partir de l'échangeur de la route 95 et de la route 2, à Woodstock, jusqu'à une aire de rassemblement approuvée au préalable (proposée par le requérant) près de la frontière canado-américaine à Houlton.
- 3.10 La circulation limitée de trains routiers sur les routes à deux voies sera permise seulement sur de très courtes distances si elle est approuvée par la municipalité concernée, le cas échéant, et par le ministère des Transports et de l'Infrastructure du Nouveau-Brunswick (MTINB).
- 3.11 **Exigences des gabarits de mouvements directionnels**

Le requérant doit fournir les gabarits de mouvements directionnels et divers détails sur les rayons de braquage des trains routiers et les plans

d'étude (à l'échelle).

- a) Les gabarits présentés doivent démontrer que le train routier peut emprunter les bretelles et les intersections de façon sécuritaire sur les routes à deux voies envisagées.
- b) Les gabarits sont requis pour montrer le roulement du train routier sur une bretelle d'accès ou de sortie, à une intersection ou sur un bien privé (terminal, aire de rassemblement ou aire d'arrêt intermédiaire).
- c) Le gabarit doit indiquer clairement la voie du train routier, dont les détails sur la dérive du véhicule, ainsi que l'emplacement des voies de circulation, des bords de la chaussée et des accotements, des poteaux de signalisation routière, de la glissière de sécurité, des poteaux ou des mâts d'éclairage, des séparateurs ou des barrières de voies et de tout autre obstacle potentiel. Si les gabarits et les dessins indiquent des conflits quant aux obstacles et à la circulation, le requérant doit préciser comment il prévoit résoudre la situation.
- d) Les dessins du gabarit doivent être estampillés par un ingénieur autorisé à exercer sa profession au Nouveau-Brunswick.

REMARQUE : Les aires de refuge qui figurent à l'annexe 8 ne doivent pas être utilisées comme des aires de repos ni pour accéder à des services alimentaires ou à des toilettes. Les demandeurs peuvent inclure dans leur demande des gabarits de mouvements directionnels qui font état de l'accès à des installations de cette nature.

4.0 Conditions générales du permis

Les conditions du permis sont réparties en deux sections : conditions générales et conditions d'exploitation.

4.1 Conditions générales

- 4.1.1 Les permis seront en vigueur pendant une période d'au plus un an et devront être renouvelés chaque année par le demandeur. (Remarque : le MTINB peut annuler un permis en tout temps pour une infraction aux conditions du permis par le transporteur ou pour des raisons de sécurité.)
- 4.1.2 Le permis d'exploitation d'un train routier sera valide pour l'exploitation d'un train routier de type A, d'un train routier de type B, d'un train routier porte-automobiles de type « stinger steer » double ou d'un train routier semi-remorque simple allongé (60 pi) configurés comme le prévoient les annexes 2 à 5.
- 4.1.3 Le transporteur doit fournir de l'information précise sur chaque véhicule tracteur et remorque, lorsqu'il soumet sa demande.
- 4.1.4 La longueur totale d'un train routier ne doit pas dépasser 40 m et la masse brute du véhicule ne doit pas dépasser 63 500 kg pour les trains de type A et B, 55 000 kg pour le train routier porte-automobiles de type « stinger steer » double, ou la masse brute maximale du véhicule indiqué à l'annexe 5 pour les trains routiers semi-remorques simples allongés (60 pi).
- 4.1.5 Le diablo convertisseur doit être immatriculé lorsqu'il est le véhicule le plus à l'arrière, à moins que le train routier ne provienne de l'Ontario ou du Québec et qu'il soit immatriculé dans l'une de ces provinces. Le diablo convertisseur doit être muni de feux arrière, de feux d'arrêt et de clignotants fonctionnels, de même que de deux réflecteurs rouges et d'un dispositif de protection arrière, comme l'exige Transports Canada lorsqu'il est le véhicule le plus à l'arrière. Il est possible de désengager le système de frein de service d'un diablo convertisseur afin de prévenir le blocage des roues lorsqu'il circule sur une route sans transporter une remorque.
- 4.1.6 Les transporteurs doivent fournir de l'information détaillée sur toutes les routes, du point d'origine à la destination, y compris les aires de rassemblement, les sorties de la route à des fins de ravitaillement en carburant, de chargement, de rassemblement ou autres.
- L'exploitation limitée de trains routiers sur les routes à deux voies sera permise seulement sur de très courtes distances, si elle est approuvée par la municipalité visée, le cas échéant, et le ministère des Transports

et de l'Infrastructure du Nouveau-Brunswick (MTINB).

- 4.1.7 Le transporteur doit fournir les gabarits de mouvements directionnels et les plans d'étude à l'échelle comme il est prévu au paragraphe 3.10 ci-dessus pour les mouvements d'entrée et de sortie dans tous les échangeurs, toutes les bretelles et toutes les installations sur des biens privés à des fins de rassemblement, d'arrêt provisoire et de points d'origine et d'arrivée. Se reporter au paragraphe 3.10 pour connaître les exigences relatives aux gabarits de mouvements directionnels.
- 4.1.8 Le transporteur devra obtenir de la municipalité concernée, le cas échéant, l'autorisation de faire circuler sur de courtes distances un train routier sur une route à deux voies. Le MTINB doit également approuver le déplacement. De plus, le transporteur qui a l'intention d'effectuer des arrêts provisoires ou des rassemblements sur un bien privé (c.-à-d. un bien d'entreprise) doit fournir la confirmation écrite du propriétaire foncier l'autorisant à utiliser l'emplacement pour le train routier. Dans de tels cas, l'approbation de la municipalité (le cas échéant) et du MTINB est aussi requise.

5.0 Conditions d'exploitation du permis

5.1 Conditions d'exploitation :

- 5.1.1 La vitesse maximale des trains routiers est de 90 km/h.
- 5.1.2 Le train routier ne doit pas quitter la route indiquée, sauf en cas d'urgence ou pour des inspections en cours de route, en utilisant les aires de refuge désignées à l'annexe 8. Il est interdit de stationner sur une bretelle de sortie.
- 5.1.3 Dans la mesure du possible, on s'attend à ce que le train routier circule dans la voie de droite de la route. Le chauffeur doit se servir de son jugement professionnel pour déterminer s'il peut emprunter la voie de gauche au besoin pour contourner un obstacle ou des véhicules qui se déplacent lentement.
- 5.1.4 La masse de la première remorque doit toujours être supérieure à celle de la deuxième remorque.
- 5.1.5 Si la première ou la dernière remorque n'est pas à pleine charge, elle doit être chargée de manière que le devant de la remorque soit plus lourd.

- 5.1.6 Les restrictions relatives aux heures de déplacement à l'intérieur et à proximité des zones urbaines seront établies par rapport aux courants de circulation pendant les heures de pointe du matin et du soir. (Si les aires de rassemblement sont utilisées près des zones urbaines et qu'elles sont adjacentes à une route à chaussées séparées à quatre voies, les restrictions peuvent ne pas s'appliquer, selon le débit de circulation sur le tronçon à chaussées séparées à quatre voies du réseau qui contourne la zone urbaine).
- 5.1.7 Les trains routiers qui circulent sur des chemins municipaux peuvent faire l'objet de restrictions particulières de la part des autorités municipales concernées.
- 5.1.8 Le train routier peut circuler avec les deux remorques vides ou avec la deuxième remorque vide et la première remorque pleine ou partiellement pleine, pourvu que de forts vents de travers ne soient pas prévus dans les conditions météorologiques ou ne soufflent pas sur la route empruntée durant le trajet particulier.
- 5.1.9 Le chauffeur doit activer ses feux de détresse si la vitesse du train routier qui circule sur le réseau de routes de grande communication est réduite à 70 km/h ou moins.
- 5.1.10 Les trains routiers ne doivent pas circuler en convoi, c'est-à-dire se suivre à moins de 300 mètres l'un de l'autre.
- 5.1.11 Le MTINB s'efforcera de prendre des mesures d'adaptation pour les trains routiers pendant ses travaux de construction et d'entretien, mais les trains routiers n'auront pas systématiquement l'autorisation d'emprunter des déviations sans permis. Dans certains cas, les trains routiers devront être divisés pour emprunter une déviation.

5.2 Exigences relatives au véhicule

- 5.2.1 Les véhicules tracteurs de trains routiers doivent développer un couple minimal de 1 650 lb/pi et avoir une puissance minimale de 460 hp.
- 5.2.2 Un train routier doit être muni à bord d'un appareil électronique en état de marche et précis qui enregistre la vitesse, l'heure et la date à intervalles réguliers d'au plus cinq minutes. L'appareil qui enregistre la vitesse doit être un système de localisation GPS ou un système de suivi et de localisation similaire et il doit produire un tableau lisible avec des lignes et des colonnes. Les tachygraphes et les bandes de tachygraphe ne sont pas des appareils acceptables pour enregistrer la vitesse. Les données produites par l'appareil doivent être conservées pendant au moins 90 jours et l'appareil doit être en mesure de produire un rapport indiquant la vitesse du véhicule à des dates et

des heures définies. Les dispositifs de consignation électronique capables d'enregistrer avec précision la vitesse, l'heure et la date à intervalles réguliers sont également acceptables.

- 5.2.3 Les tracteurs semi-remorques utilisés pour transporter un train routier semi-remorque simple allongé (60 pi) doivent être équipés d'un système de contrôle électronique de la stabilité fonctionnel qui, au minimum, surveille l'angle de braquage, le lacet et l'accélération latérale et applique de manière sélective les freins du tracteur et de la semi-remorque, si nécessaire pour garder le contrôle du véhicule.
- 5.2.4 À l'exception des trains routiers semi-remorques simples allongés (60 pi); un panneau réfléchissant rigide ou flexible répondant aux exigences du paragraphe 5.2.5 (b) doit être fixé sur la dernière remorque de chaque train routier de manière à ne pas couvrir les marques réfléchissantes ou les feux de la remorque.
- 5.2.5 (a) Un panneau réfléchissant rigide ou flexible répondant aux exigences du paragraphe 5.2.5 (b) doit être posé sur la dernière remorque de chaque train routier de manière à ne pas couvrir les marques réfléchissantes ou les feux de la remorque.
- 5.2.5 (b) Les spécifications du pictogramme de train routier, indiquées ci-dessous, s'appliquent à tous les trains routiers, à l'exception du train routier semi-remorque simple allongé (60 pi):
- Couleur: Fond – Jaune 3M # 3931 ou équivalent, rétro-réfléchissant minimal de haute intensité.
 - Lettrage: entre 5 et 10 cm de hauteur, série E, noir.
 - Matériau: Matériau rétro-réfléchissant minimal de haute intensité.
 - Position: À l'arrière de la dernière semi-remorque, bien visible par les conducteurs suivant le train routier, sans couvrir les feux ou les autres dispositifs de sécurité. Le panneau doit être enlevé s'il n'est pas utilisé.
 - Dimensions: 30 cm sur 230 ou 245 cm



Tous les trains routiers, y compris le train routier semi-remorque simple allongé (60 pi), doivent afficher un panneau « Large virage à droite », d'une taille minimale de 800 cm², installé entre 1,2 m et 2 m au-dessus de la surface de la route à l'arrière de la remorque. Dans un châssis de conteneur roulant à vide, le panneau peut être

monté à 0,7 m au-dessus de la route.

- 5.2.6 Du ruban réfléchissant conforme aux normes de Transports Canada doit être posé sur le véhicule. (NSVAC 108)
- 5.2.7 Un éclairage de diode électroluminescente (DEL) est requis à l'arrière et de chaque côté des remorques et des véhicules tracteurs, en vigueur à partir de l'année de modèle 2011. Il doit atteindre ou dépasser les normes de Transports Canada. (NSVAC 108)
- 5.2.8 Des bavettes garde-boue antiprojection (rigides) doivent être installées sur l'essieu arrière du véhicule tracteur et sur l'essieu arrière de tous les groupes d'essieux des remorques et des convertisseurs (diabolos). Elles doivent demeurer dans une position rigide vers le bas en tout temps. Les remorques des porte-automobiles de type « stinger steer » sont exemptées des exigences relatives aux bavettes garde-boue puisque la structure et la carrosserie de la remorque entourent les roues.
- 5.2.9 Tous les dispositifs d'éclairage et de perceptibilité doivent être inspectés fréquemment afin de s'assurer qu'ils sont propres.
- 5.2.10 Les remorques d'un train routier de type A doivent être rattachées au moyen d'un ou de crochets d'attelage sans jeu et être munies d'un bélier hydraulique ou à air. Le bélier sans jeu doit être intégré dans le crochet d'attelage ou l'œillet du crochet d'attelage du dispositif d'accouplement.
- 5.2.11 Pour tous les TR de type « stinger steer », la sellette d'attelage du tracteur et la structure sur laquelle elle est montée doivent avoir une capacité de traction nominale d'au moins 100 000 livres (45 360 kg).
- 5.2.12 Se reporter aux annexes 2, 3, 4 et 5 pour les schémas des configurations des trains routiers.

5.3 Certificat de conducteur de trains routiers

L'Atlantic Provinces Trucking Association (APTA) est l'unique organisme de coordination pour toute la formation des chauffeurs de trains routiers au Nouveau-Brunswick (un aperçu du programme de certification des chauffeurs de l'APTA se trouve à l'annexe 5).

Chaque année, l'APTA est chargée de délivrer un certificat annuel de conducteur de trains routiers à tous les chauffeurs qui conduisent des trains routiers. Le certificat est valide pendant 12 mois, à partir de sa date de délivrance. Le conducteur doit l'avoir en sa possession en tout temps lorsqu'il

conduit un train routier. Le certificat doit être présenté à la demande d'un agent de la paix.

Le transporteur doit délivrer un certificat de conducteur après avoir reçu la confirmation de ce qui suit :

5.3.1 Le conducteur détient un permis de conduire de classe 1 ou équivalente valide avec la mention freins à air comprimé;

5.3.2 Le conducteur possède au moins cinq ans d'expérience dans la conduite de véhicules articulés. (De l'expérience dans la conduite de trains routiers à plusieurs remorques est un atout);

5.3.3 Le conducteur a réussi le cours de conduite de trains routiers plus longs offert par l'APTA;

5.3.4 Un dossier du conducteur d'au plus un mois avant la date de délivrance du certificat n'indique pas de déclaration de culpabilité en raison d'une infraction au code criminel durant les 36 mois précédents, ni plus de deux infractions relatives à la conduite d'un véhicule dans les 12 mois précédents et plus de trois infractions relatives à la conduite d'un véhicule au cours des 36 derniers mois.

5.3.5 *Nota:*

5.3.5.1 L'instructeur des conducteurs doit être un formateur certifié et être qualifié pour enseigner le cours de conduite de trains routiers plus longs de l'APTA.

5.3.5.2 La date de la déclaration de culpabilité et la date de l'évaluation sont utilisées pour déterminer les périodes.

5.3.5.3 L'APTA doit conserver une liste de tous les chauffeurs qui sont titulaires d'un certificat de conducteur de trains routiers en règle et la mettre à la disposition du MTINB sur demande.

5.3.5.4 Le transporteur doit être en mesure de fournir sur demande au MTINB tous les documents prouvant les qualifications de ses chauffeurs.

5.3.5.5 Un conducteur en formation qui répond aux conditions en matière de permis de conduire, d'expérience de conduite et de dossier du conducteur peut conduire un train routier s'il est accompagné d'un instructeur titulaire d'un certificat de conducteur de trains routiers en règle.

5.3.5.6 Un certificat type de conducteur de trains routiers figure à l'annexe 7.

5.3.5.7 Malgré les dispositions du paragraphe 5.3, le MTINB acceptera les conducteurs de trains routiers ayant un permis de conduire du Québec qui contient la mention T, sans autre condition.

5.3.5.8 Tous les conducteurs de trains routiers de l'Ontario circulant au Nouveau-Brunswick doivent détenir un certificat de conducteur valide délivré par l'APTA. Un conducteur de trains routiers formé et certifié par l'OTA peut obtenir un certificate délivré par l'APTA sans autre formation ou examen.

5.4 **Compétences du transporteur**

5.4.1 Les transporteurs ayant une cote de sécurité de transporteur insatisfaisante ne seront pas autorisés à exploiter des trains routiers au Nouveau-Brunswick. Les transporteurs ayant une cote de sécurité de transporteur conditionnelle peuvent ne pas être autorisés à exploiter des trains routiers au Nouveau-Brunswick.

5.5 **Conditions météorologiques**

Le rapport provincial sur l'état des routes devrait être pris en compte, mais les décisions opérationnelles finales ne doivent pas uniquement être fondées sur ce rapport. Les toutes dernières prévisions météorologiques d'Environnement Canada doivent être prises en considération avant de décider de faire circuler un train routier. Les transporteurs doivent fournir à leurs conducteurs des données particulières sur les restrictions relatives aux conditions météorologiques. *Nota* : Le Nouveau-Brunswick possède un réseau de caméras routières branchées à Internet. Les caméras peuvent montrer les conditions météorologiques en temps réel. Les conducteurs et les répartiteurs devraient utiliser cet outil. Les endroits où sont installées les caméras sont affichés sur le site suivant :

<http://www.gnb.ca/0113/cameras/cameras-f.asp>.

L'information sur les conditions météorologiques et des routes, incluant la construction sur les routes, est disponible par le système d'information aux voyageurs 511 du Nouveau-Brunswick. On peut accéder à l'information comme suit :

En ligne à www.nb511.ca

Par téléphone:
511 (au Nouveau-Brunswick)
1-800-561-4063 (en dehors du Nouveau-Brunswick)

Les prévisions météorologiques et les conditions actuelles sont présentées par Environnement Canada aux coordonnées suivantes :

En ligne : www.meteo.gc.ca

Par téléphone :

Région de Bas-Caraquet : 506-726-5286
Région de Bathurst : 506-548-3220
Région d'Edmundston : 506-739-1814
Région de Fredericton : 506-451-6001
Région de Miramichi-Chatham : 506-773-7045
Région de Moncton : 506-851-6610
Région de Saint John : 506-636-4991

5.51 Les trains routiers ne doivent pas circuler lorsque les prévisions météorologiques comprennent ce qui suit:

- a) pluie verglaçante, grésil, grêle ou brouillard;
- b) fortes chutes de neige sur de courtes périodes;
- c) chaussée partiellement ou entièrement enneigée, recouverte de neige compactée, glacée ou en cas de fermeture de route;
- d) distance de visibilité inférieure à 500 m (en raison de poudrière, pluie ou autres);
- e) conditions de blizzard;
- f) chaussées glissantes, étant recouvertes de neige ou de glace;
- g) forts vents de travers le long du trajet ou sur certains tronçons de route (facteur très important si le train routier comprend des remorques vides).

5.52 Les trains routiers ne doivent pas être autorisés à circuler si de mauvaises conditions météorologiques sont prévues ou existent sur le trajet pendant les heures de déplacement. Il convient de consulter d'autres ressources sur les conditions routières et météorologiques en plus de celles qui sont mentionnées ci-dessus pour déterminer s'il est indiqué de faire circuler un train routier.

5.53 Tous les transporteurs doivent évaluer avec soin le risque que présentent des conditions météorologiques changeantes qui ont le potentiel de réduire la visibilité et de rendre difficiles les conditions routières.

5.54 Le transporteur doit, lorsqu'il présente une demande de permis, fournir au MTINB une copie de ses directives aux chauffeurs en ce qui

concerne les conditions météorologiques et la circulation des véhicules.

NOTA:

Si un conducteur entreprend un trajet dans des conditions météorologiques acceptables et que celles-ci se détériorent de manière inattendue, **il doit quitter la route et se diriger vers la première aire de refuge désignée (bretelles d'accès aux routes à voies multiples seulement)**. Il devra peut-être réduire la vitesse du véhicule pour se rendre à l'aire de refuge le plus près. (La liste des aires de refuge figure à l'annexe 5.)

6.0 Conditions relatives aux marchandises

- 6.1 Le transporteur doit indiquer sur sa demande de permis le type de marchandises à être transporté et le mode de transport par remorque ou conteneur.
- 6.2 Les matières dangereuses de classe 1 ou de classe 7 (produits explosifs ou radioactifs) ne doivent pas être transportées par train routier.
- 6.3 Le bétail ne doit pas être transporté par train routier.
- 6.4 Si un produit peut se déplacer, des tapis antidérapants peuvent être requis.
- 6.5 La charge d'un train routier doit être fixée afin d'éviter que les marchandises se déplacent durant le trajet. La Norme 10 du Code canadien de sécurité sur l'arrimage des cargaisons s'applique.

7.0 Certificat de conducteur de trains routiers de l'APTA

Le certificat de conducteur de trains routiers doit être délivré par l'APTA et est valide pendant un an. Si un conducteur qui est titulaire d'un certificat de conducteur de trains routiers délivré par l'APTA cesse de travailler pour un transporteur, le transporteur doit aviser l'APTA et MTINB afin que le nom du chauffeur soit rayé de la liste des conducteurs de trains routiers actifs. Le certificat de conducteur de trains routiers doit contenir les renseignements suivants :

- Nom du conducteur;
- Nom de l'entreprise;
- Dates de délivrance et d'expiration;
- Signature et nom en caractères d'imprimerie de la personne qui délivre le certificat.

Un exemple de certificat de conducteur de trains routiers figure à l'annexe 6.

8.0 Modalités relatives à la déclaration d'accident ou de collision à signaler

Le MTINB utilise l'information sur l'incident qui figure dans la déclaration d'incident ou de collision remplie par l'agent de police concerné. Toutefois, afin que soit effectuée une analyse approfondie d'un incident ou d'une collision impliquant un train routier, le transporteur doit fournir d'autres données à la Direction de l'élaboration de projets et de la gestion des actifs du MTI dans les 48 heures qui suivent la collision ou l'incident. Ces données sont assujetties aux mêmes ententes de confidentialité que le formulaire rempli par l'agent de police. Un formulaire intitulé La déclaration d'un incident ou d'une collision impliquant un train routier sera fourni.

Les accidents ou collisions à signaler comprennent les dommages matériels et aux véhicules de plus de 1 000 \$ ou toute blessure subie par les passagers, qu'elle qu'en soit la gravité. Veuillez noter que le montant à partir duquel une collision ou un accident doit être déclaré est établi par la loi provinciale et est donc sujet à modifications. Il n'est pas nécessaire de signaler les dommages causés par les incidents qui surviennent dans la cour ou au terminal du transporteur.

Exemple : Un rapport devra être présenté au MTINB si un train routier effectue une sortie de route avec ou sans dommages au train routier ou aux biens et avec ou sans lésions à une ou plusieurs personnes.

Les renseignements requis comprennent, entre autres, ce qui suit :

1. Description du train routier;
2. Masse brute du véhicule au moment de la collision ou de l'incident;
3. Type de marchandises;
4. Description de la charge et du placement de la charge sur chaque remorque du train routier;
5. Copie du relevé de vitesse à bord du véhicule au moment de l'accident;
6. Copie du certificat de conducteur de trains routiers;
7. Description du trajet du véhicule (par exemple origine et heure de départ, itinéraire);
8. Copie du carnet de bord du conducteur pour le trajet;
9. Numéro d'immatriculation du véhicule tracteur et des remorques;
10. Description par le conducteur des conditions météorologiques durant le trajet et sur le lieu de la collision ou de l'incident;
11. Expérience de conduite d'un train routier du conducteur; nombre estimatif de trajets et distance totale parcourue avec un train routier.

Annexe 1: Information requise pour appuyer la demande de permis d'exploitation d'un train routier

L'information suivante doit être fournie dans la demande de permis d'exploitation d'un train routier.

1.1 Détails de l'opération

- Propriétaire immatriculé des véhicules tracteurs et des remorques :
- Nom du transporteur :
- Personne-ressource :
- Téléphone :
- Télécopieur :
- Adresse électronique :
- Adresse de voirie :
- Ville :
- Code postal :
- Province ou État :
- Compagnie d'assurance :
- Numéro de police d'assurance :

1.2 Données sur le véhicule

Véhicules (Nombre de types de véhicules à exploiter)
Véhicules tracteurs
Remorques (train de type A)
Remorques (train de type B)

- 1.2.1 Détails du véhicule tracteur (Inclure l'information pour chaque véhicule tracteur devant être exploité.)

Année
Marque
Numéro d'immatriculation
Province ou État
Numéro de série au complet
Cheval-puissance
Couple
Indicateur-enregistreur de vitesse
Longueur du véhicule (pi ou m)

1.2.2 Détails généraux du trajet

Origine
Destination
Trajet unique ou aller-retour
Numéros de routes du trajet souhaité
Numéro de sortie de route (au point d'origine)
Numéro(s) de sortie de route pour autres arrêts intermédiaires
Numéro(s) de sortie de route (à destination)
Fréquence (quotidienne, hebdomadaire, etc.)
Nombre de trains routiers pour le trajet
Heures d'arrivée et de départ (approx.)

1.2.3 Détails particuliers relatifs à l'exploitation des trains routiers

1.2.3.1 Terminal d'origine

- Décrivez le trajet, incluant une carte, depuis le terminal d'origine jusqu'à la bretelle d'accès de la route à chaussées séparées à quatre voies :
 - Noms des rues et intersections;
 - Si le trajet passe dans une municipalité, une preuve écrite de l'approbation de la route par l'administration municipale doit être fournie.
 - Si le trajet passe sur un bien-fonds commercial privé ou une installation commerciale privée, une preuve écrite de l'approbation par le propriétaire foncier doit être fournie.
- Chaque mouvement directionnel du train routier doit être décrit dans la demande de permis. Indiquez les détails des dessins des gabarits de mouvements directionnels.
 - Toute modification requise pour la circulation des trains routiers aux intersections est la responsabilité des transporteurs requérants, qui doivent notamment obtenir l'autorisation des autorités locales (gouvernement provincial et administrations municipales). Une preuve écrite de ces autorisations doit être fournie au moment de la présentation de la demande.

1.2.3.2 Arrêts intermédiaires

- Décrivez le trajet, incluant une carte, à partir de la bretelle de sortie de la route à chaussées séparées à quatre voies jusqu'aux lieux d'arrêts intermédiaires :
 - Noms des rues et intersections;
 - Si le trajet passe dans une municipalité, une preuve écrite de l'approbation de la route par l'administration municipale doit être fournie.
 - Si le trajet passe sur un bien-fonds commercial privé ou une installation commerciale privée, une preuve écrite de l'approbation par le propriétaire foncier doit être fournie.
- Chaque mouvement directionnel du train routier doit être décrit

dans la demande de permis. Indiquez les détails des dessins des gabarits de mouvements directionnels.

- Toute modification requise pour la circulation de trains routiers aux intersections est la responsabilité des transporteurs requérants, qui doivent notamment obtenir l'autorisation des autorités locales (gouvernement provincial et administrations municipales). Une preuve écrite de ces autorisations doit être fournie au moment de la présentation de la demande.

NOTA : Les aires de refuge énumérés dans l'annexe 5 ne doivent pas être utilisées comme des aires de repos ni pour accéder à des services de nourriture ou de salle de bain. Le demandeur peut soumettre des gabarits de mouvements directionnels pour demander d'avoir accès à ces services.

1.2.3.3 Terminal de destination

- Décrivez le trajet, incluant une carte, à partir de la bretelle de sortie de la route à chaussées séparées à quatre voies jusqu'au terminal de destination:
 - Noms des rues et intersections;
 - Si le trajet passe dans une municipalité, une preuve écrite de l'approbation de la route par l'administration municipale doit être fournie;
 - Si le trajet passe sur un bien-fonds commercial privé ou une installation commerciale privée, une preuve écrite de l'approbation par le propriétaire foncier doit être fournie.
- Chaque mouvement directionnel du train routier doit être décrit dans la demande de permis. Indiquez les détails des dessins des gabarits de mouvements directionnels.
 - Toute modification requise pour la circulation de trains routiers aux intersections est la responsabilité des transporteurs requérants, qui doivent notamment obtenir l'autorisation des autorités locales (gouvernement provincial et administrations municipales). Une preuve écrite de ces autorisations doit être fournie au moment de la présentation de la demande.

1.2.3.4 *Nota:* Les détails (1.2.4.1, 1.2.4.2 et 1.2.4.3) doivent aussi être fournis du point d'origine à la destination pour le trajet de retour.

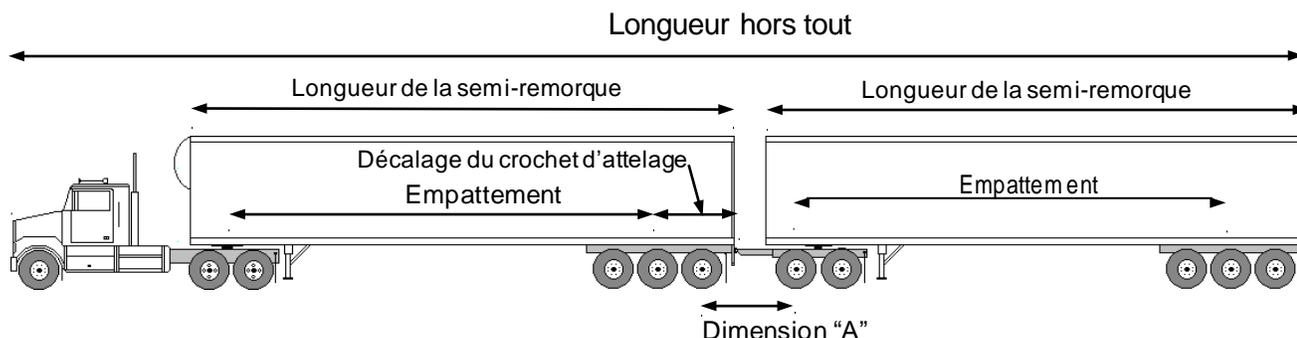
1.3 Information sur le conducteur (inclure l'information pour chaque conducteur devant être enregistré)

Nom
Numéro du permis de conduire
Classe de permis
Mentions
Restrictions
Expérience relative à la conduite de véhicules articulés (années et kilométrage)
Date d'achèvement du cours de perfectionnement du conducteur (M, J, A)
Date d'achèvement du cours de conduite de trains routiers plus longs (M, J, A)

N'oubliez pas que les renseignements que vous fournissez pourront faire l'objet d'une vérification, conformément aux dispositions de l'annexe 5.

1.4 Conditions météorologiques - copie des directives aux conducteurs sur les conditions météorologiques et l'exploitation des trains routiers

Annexe 2: Configuration d'un train routier de type A

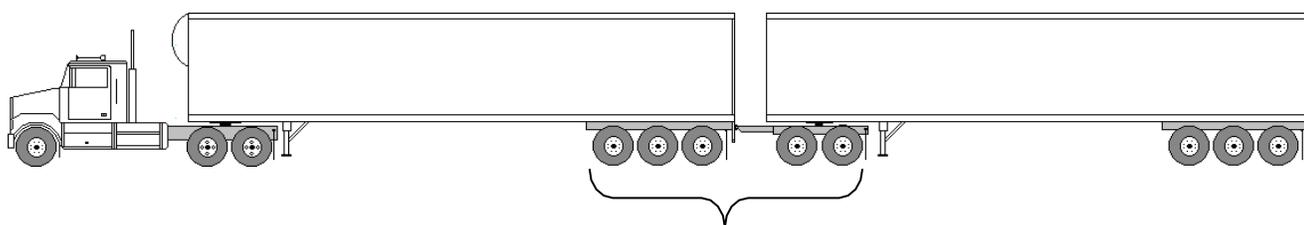


DIMENSIONS	LIMITES
Hors tout	
Longueur du train routier et de la charge	Maximum 40 mètres*
Largeur du véhicule et de la charge	Maximum 2,6 mètres
Hauteur du véhicule et de la charge	Maximum 4,15 mètres
Véhicule tracteur	
Entraxe	Minimum 3 mètres
Écartement de l'essieu tandem	De 1,2 mètre à 1,85 mètre
Empattement	Maximum 6,2 mètres
Première semi-remorque	
Longueur	Minimum 12,2 mètres*, Maximum 16,2 mètres*
Empattement	
si longueur < 14,5 mètres	
avec essieu tandem	Minimum 10,0 mètres, Maximum 12,5 mètres
avec essieu tridem	Minimum 9,0 mètres, Maximum 12,5 mètres
si longueur >= 14,5 mètres	
avec essieu tandem	Minimum 11,45 mètres, Maximum 12,5 mètres
avec essieu tridem	Minimum 10,9 mètres, Maximum 12,5 mètres
Écartement de l'essieu tandem	De 1,2 mètre à 1,85 mètre
Écartement de l'essieu tridem	De 2,4 mètres à 3,7 mètres
Décalage du crochet d'attelage	
avec essieu tandem	Maximum 2,8 mètres
avec essieu tridem	Maximum 3,4 mètres
Diabolo convertisseur	
Écartement de l'essieu tandem	De 1,2 mètre à 1,85 mètre
Longueur du timon	Non contrôlées
Largeur de roulement	De 2,5 à 2,6 mètres
Deuxième semi-remorque ou remorque classique	
Longueur	Minimum 12,2 mètres*, Maximum 16,2 mètres*
Empattement	
si longueur < 14,5 mètres	

avec essieu tandem	Minimum 10,0 mètres, Maximum 12,5 mètres
avec essieu tridem	Minimum 9.0 mètres, Maximum 12,5 mètres
si longueur \geq 14,5 mètres	Minimum 10,2 mètres, Maximum 12,5 mètres
Écartement de l'essieu tandem	De 1,2 mètre à 1,85 mètre
Écartement de l'essieu tridem	De 2,4 mètres à 3,7 mètres
Porte—faux arrière effectif	Maximum 35 % de l'empattement
Largeur de roulement	De 2,5 mètres à 2,6 mètres
Dimension « A »	Voir la page suivante.

Remarque : *les systèmes de configuration d'essieux 6x2 ne sont pas approuvés pour les trains routiers.*

Annexe 2: Configuration d'un train routier de type A (suite)

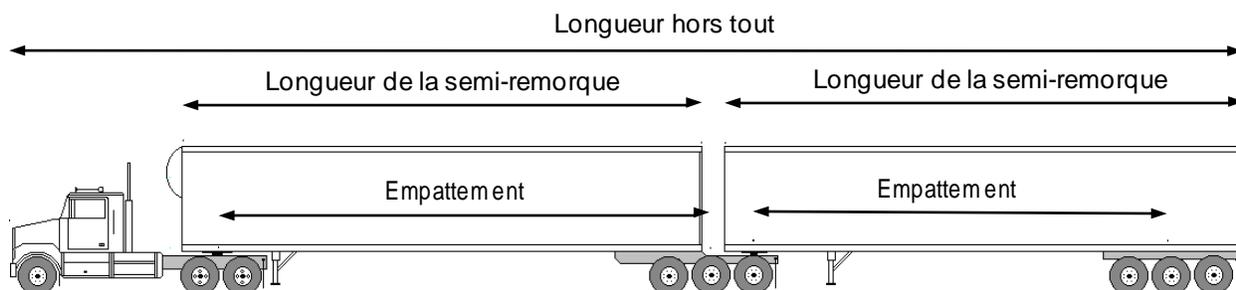


Restriction de masse 1

MASSES	LIMITES
Limites de la masse des essieux	
Essieu directeur	Maximum 5 500 kilogrammes
Essieu simple	Maximum 9 100 kilogrammes
Essieu tandem	
Écartement de 1,2 m à 1,85 m	Maximum 18 000 kilogrammes
Essieu tridem	
Écartement de 2,4 m à moins de 3,0 m	Maximum 21 000 kilogrammes
Écartement de 3,0 m à moins de 3,6 m	Maximum 24 000 kilogrammes
Écartement de 3,6 m à 3,7 m	Maximum 26 000 kilogrammes
Restriction de la masse 1 (2 ou 3 essieux) (Lorsque la dimension « A » est de moins de 3 mètres) Somme des masses des essieux de la première remorque et de la masse des essieux du diablo convertisseur	Dans le cas d'un groupe de 2 essieux : maximum 18 000 kilogrammes Dans le cas d'un groupe de 3 essieux : maximum 24 000 kilogrammes
Restriction de masse 1 (4 essieux, tandem - tandem) (Lorsque la dimension « A » est moins de 5 mètres) Somme des masses des essieux de la première semi-remorque et de la masse des essieux du diablo convertisseur	Maximum de 36 000 kilogrammes, moins 1000 kilogrammes pour chaque tranche de 0,5 m ou partie de 0,5 m d'une dimension « A » inférieure à 5 mètres
Restriction de masse 1 (5 essieux, tandem - tridem) (Lorsque la dimension « A » est moins de 5,5 mètres) Somme des masses des essieux de la première semi-remorque et de la masse des essieux du diablo convertisseur	Maximum de 36 000 kilogrammes, moins 1000 kilogrammes pour chaque tranche de 0,5 m ou partie de 0,5 m d'une dimension « A » inférieure à 5,5 m
Nombre d'essieux du train routier	Masse brute maximale du train routier
7 essieux	Maximum 57 500 kilogrammes
8 essieux ou plus	Maximum 63 500 kilogrammes
Nota :	
<ul style="list-style-type: none"> Dans tous les cas, la masse de la première semi-remorque doit être égale ou supérieure à celle de la deuxième remorque ou semi-remorque. 	

Remarque : les systèmes de configuration d'essieux 6x2 ne sont pas approuvés pour les trains routiers.

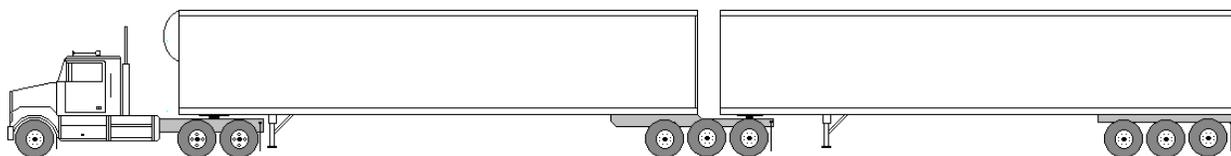
Annexe 3: Configuration d'un train routier de type B



DIMENSIONS	LIMITES
Hors tout	
Longueur du train routier et de la charge	Maximum 40 mètres*
Largeur du véhicule et de la charge	Maximum 2,6 mètres
Hauteur du véhicule et de la charge	Maximum 4,15 mètres
Véhicule tracteur	
Entraxe	Minimum 3 mètres
Écartement de l'essieu tandem	De 1,2 à 1,85 mètre
Empattement	Maximum 6,2 mètres
Première semi-remorque	
Longueur (voir le paragraphe 2.6)	Minimum 12,0 mètres*, Maximum 14,6 mètres*
Empattement	Maximum 13,5 mètres
Écartement de l'essieu tridem	De 2,4 à 3,7 mètres
Largeur de roulement	De 2,5 à 2,6 mètres
Centre du dispositif de sellette d'attelage	Maximum 0,3 mètre derrière l'axe de l'essieu le plus à l'arrière de la semi-remorque
Deuxième semi-remorque	
Longueur (Voir le paragraphe 2.6)	Minimum 12,2 mètres*, Maximum 16,2 mètres*
Empattement	Maximum 12,5 mètres
Écartement de l'essieu tandem	De 1,2 à 1,85 mètre
Écartement de l'essieu tridem	De 2,4 à 3,7 mètres
Porte-à-faux arrière effectif	Maximum 35 % de l'empattement
Largeur de roulement	De 2,5 à 2,6 mètres

Remarque : les systèmes de configuration d'essieux 6x2 ne sont pas approuvés pour les trains routiers.

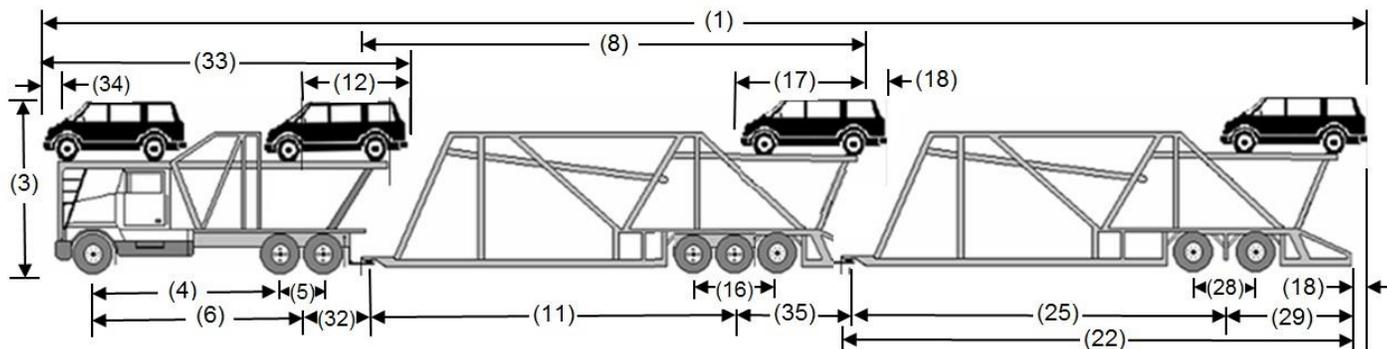
Annexe 3 : Configuration d'un train routier de type B



MASSES	LIMITES
Limites de la masse des essieux	
Essieu directeur	Maximum 5 500 kilogrammes
Essieu simple	Maximum 9 100 kilogrammes
Essieu tandem	
Écartement de 1,2 mètre à 1,85 mètre	Maximum 18 000 kilogrammes
Essieu tridem	
Écartement de 2,4 m à moins de 3,0 m	Maximum 21 000 kilogrammes
Écartement de 3,0 m à moins de 3,6 m	Maximum 24 000 kilogrammes
Écartement de 3,6 mètres à 3,7 mètres	Maximum 26 000 kilogrammes
Nombre d'essieux du train routier	Masse brute maximale du train routier
7 essieux	Maximum 59 500 kilogrammes
8 essieux ou plus	Maximum 63 500 kilogrammes
<i>Nota :</i>	
<ul style="list-style-type: none"> • Cette configuration peut comprendre un groupe d'essieux tridem sur la deuxième semi-remorque. • Dans tous les cas, la masse de la première semi-remorque doit être égale ou supérieure à celle de la deuxième remorque ou semi-remorque. 	

Remarque : les systèmes de configuration d'essieux 6x2 ne sont pas approuvés pour les trains routiers.

Annexe 4: TR porte-automobiles de type « stinger steer » double



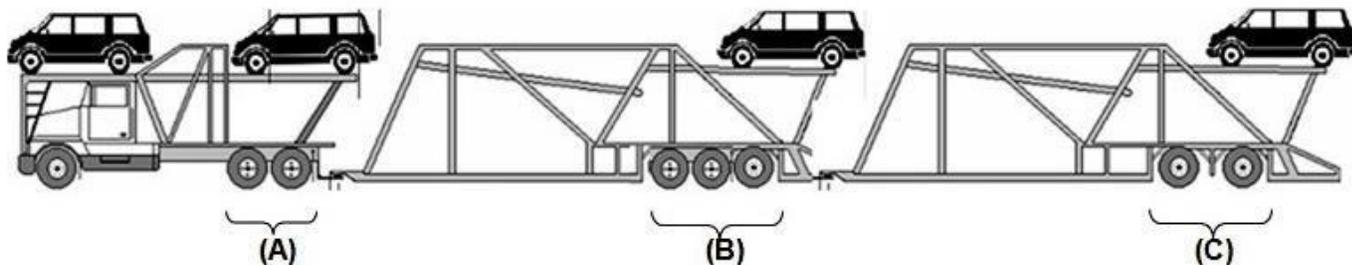
Réf.	DIMENSIONS	LIMITES
	Hors tout	
(1)	Longueur de l'ensemble et du chargement	Maximum 40 m
(2)	Largeur du véhicule et du chargement	Maximum 2.6 m
	Hauteur du véhicule	Maximum 4.15 m
(3)	Hauteur du véhicule et du chargement	Maximum 4.3 m
	Tracteur	
(4)	Espacement interponts	Minimum 3.5 m
(5)	Écartement de l'essieu tandem	1.2 m à 1.85 m
(6)	Empattement	Non contrôlé
(12)	Porte-à-faux arrière effectif	Maximum 4.6 m
(32)	Décentrage de l'attelage	Maximum 1.9 m
(33)	Longueur	Maximum 12.5 m
(34)	Porte-à-faux avant de la charge	Maximum 1.0 m
	Semi-remorque de tête	
(8)	Longueur	Maximum 14.65 m
(11)	Empattement	11.35 m à 12.5 m
(16)	Entraxe Tridem	2.4 m à 2.8 m
(17)	Porte-à-faux arrière effectif du véhicule	Maximum 4.0 m ou 42% de l'empattement, selon le plus élevé
(18)	Porte-à-faux arrière de la charge	Maximum 1.2 m
(19)	Voie	2.3 m à 2.6 m
	- remorque avec pneus simples construite avant 2010	2.45 m à 2.6 m
	- remorque avec pneus simples fabriqués après 2009	2.5 m à 2.6 m
	- toutes les autres remorques	2.5 m à 2.6 m
(35)	Décentrage de l'attelage	Maximum 2.4 m
	Semi-remorque de queue	
(22)	Longueur	Maximum 14.65 m
(25)	Empattement	10.0 m à 12.5 m

(28)	Écartement de l'essieu tandem	1.2 m à 3.1 m
------	-------------------------------	---------------

		2.4 m à 3.7 m
(29)	Porte-à-faux arrière effectif du véhicule	Maximum 4.0 m ou 42% de l'empattement, selon le plus élevé
(18)	Porte-à-faux arrière de la charge	Maximum 1.2 m
(30)	Voie	2.3 m à 2.6 m
	- remorque avec pneus simples construite avant 2010	2.45 m à 2.6 m
	- remorque avec pneus simples fabriqués après 2009	2.5 m à 2.6 m
	- toutes les autres remorques	2.5 m à 2.6 m

Nota : Lorsque les remorques sont détachées et tirées individuellement derrière un tracteur, la combinaison tracteur-remorque qui en résulte doit respecter les exigences en matière de dimensions et de masse d'un porte-automobiles ou d'un porte-bateaux de type « stinger steer » prévues par le Règlement du Nouveau-Brunswick 2001-67, *Règlement sur les dimensions et la masse des véhicules de la Loi sur les véhicules à moteur.*

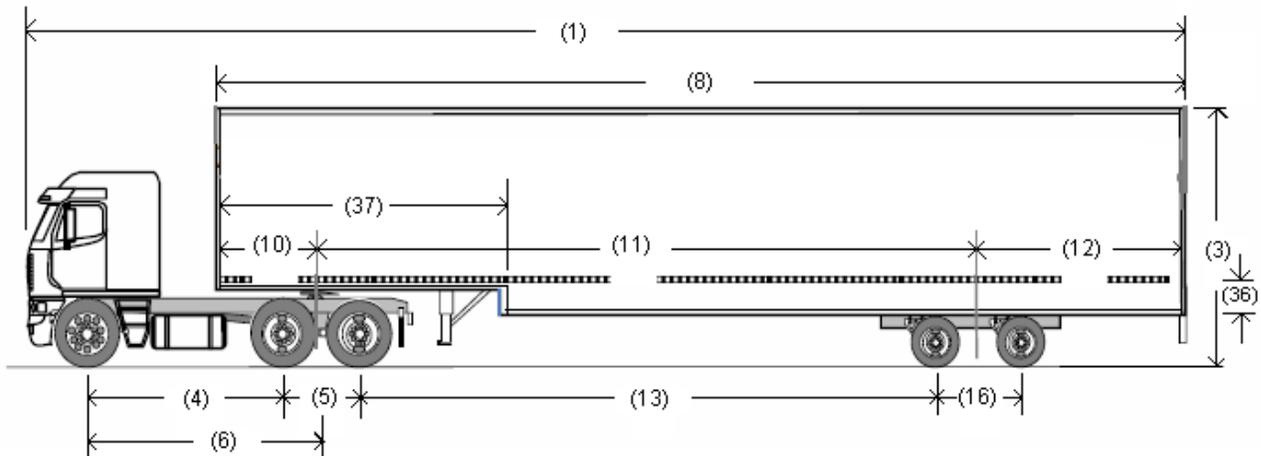
Annexe 4: TR porte-automobiles de type « stinger steer » double (suite)



MASSES	LIMITES
Limites de la masse des essieux	
Essieu directeur	Maximum 5,500 kg
Essieu tandem	
Tracteur	Maximum 18,000 kg
Remorque	Maximum 18,000 kg
Essieu tridem	Maximum 21,300 kg
Limitation de masse 1 (A) > (C)	Le poids des essieux moteurs (A) doit dépasser le poids des essieux de la seconde remorque (C)
Limitation de masse 2 (B) > (C)	Le poids des essieux de la remorque de tête (B) doit dépasser le poids des essieux de la remorque de queue (C).
Poids nominal brut du véhicule (PNBV)	PNBV = La somme du poids réel de l'essieu avant plus le poids autorisé 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 5:

Configuration de semi-remorque allongée n°1 – Semi-remorque à essieu fixe pour tracteur



Description de la configuration

La configuration de la semi-remorque allongée est composée d'un tracteur à cabine avancée ou à nez court qui peut inclure un fourgon dromadaire et une semi-remorque allongée à plateau unique. L'essieu avant du tracteur est un essieu simple avec des pneus simples. L'essieu moteur du tracteur est un essieu tandem. La semi-remorque a une unité d'essieu qui est un essieu tandem.

L'étiquette de conformité originale ou la plaque d'identification du fabricant apposée sur le tracteur et la remorque doivent identifier l'entreprise autorisée en vertu de la *Loi sur la sécurité automobile* (Canada) à apposer une marque nationale de sécurité, le fabricant étranger enregistré en vertu de cette loi ou le concessionnaire autorisé de l'un ou l'autre, qui a fabriqué le tracteur ou la remorque, et doit indiquer le poids nominal brut du véhicule et le poids nominal sur essieu.

TABLEAU DES LIMITES DIMENSIONNELLES (SEMI-REMORQUE ALLONGÉE)

	Réf.	Caractéristique	Limite dimensionnelle
Hors tout	(1)	Longueur hors tout	Max. 23,0 m
	(2)	Largeur	Max. 2,6 m
	(3)	Hauteur	Max. 4,15 m
Tracteur	(4)	Espacement interessieux	Min. 3,0 m
	(5)	Écartement de l'essieu tandem	1,2 à < 1,8 m
	(6)	Empattement	5,0 m à 5,5 m
Semi-remorque	(8)	Longueur	Max. 18,45 m
	(36)	Hauteur de la plateforme surbaissée	0,35 m à 0,45 m
	(37)	Longueur de la plateforme avant (supérieure)	3,5 m à 4,0 m

(10)	Rayon de pivotement	Max. 2,0 m
(11)	Empattement	6,25 m à 12,5 m
(12)	Porte-à-faux arrière effectif	Maximum 35 % de l'empattement
(13)	Distance intervéhiculaire	Min. 5,0 m
(16)	Écartement de l'essieu tandem	1,2 à 1,85 m
(19)	Largeur de roulement	
	– remorque à pneus simples	2,45 à 2,6 m
	– remorque à pneus jumelés	2,5 à 2,6 m

Annexe 5 (suite):

Configuration de semi-remorque allongée n°1 – Semi-remorque à essieu fixe pour tracteur

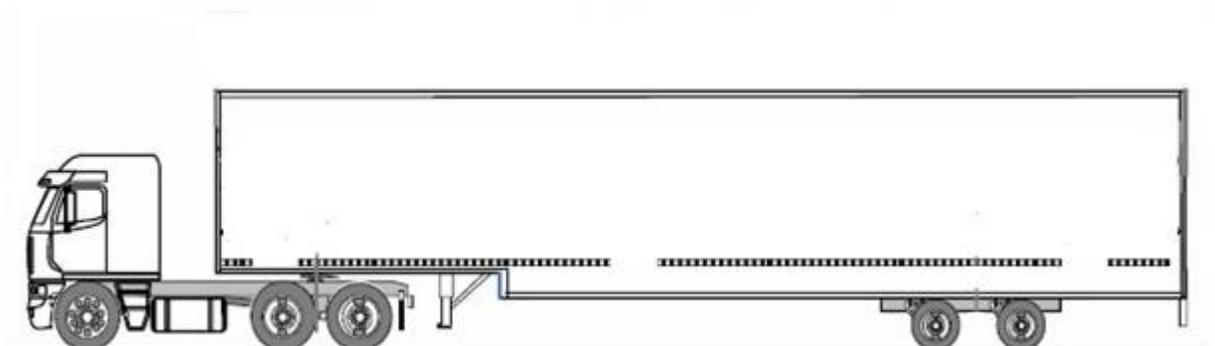
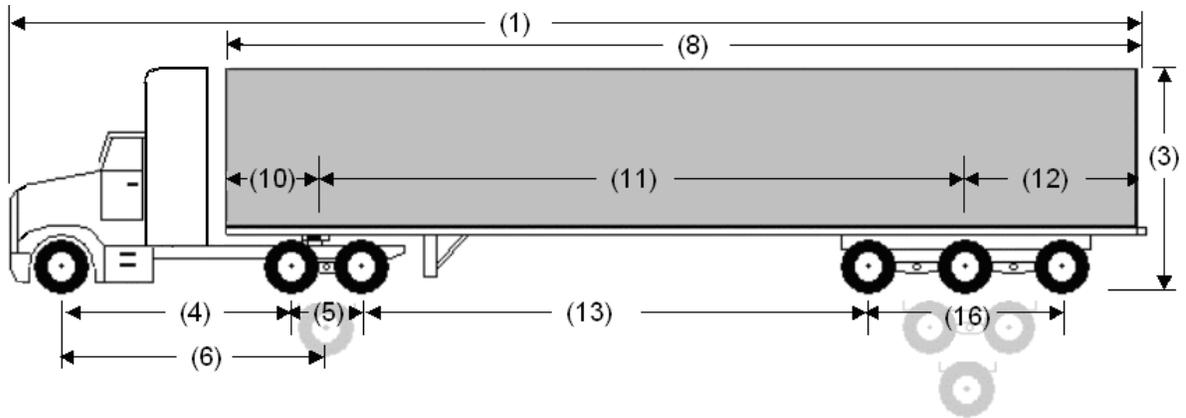


TABLEAU DES LIMITES DE POIDS (SEMI-REMORQUE ALLONGÉE)

Caractéristique	Limite de poids
Maximum de l'essieu avant : (le plus bas de a, b et c)	
a) selon le poids nominal sur essieu établi par le fabricant ou par défaut	i. PNBE (si vérifié), ou ii. Si le PNBE n'est pas vérifié, la valeur la plus basse entre : 1. 5 000 kg, et 2. la somme des capacités de charge maximales des pneus
b) par largeur de pneu	11 kg x largeur combinée des pneus en mm
c) par description de l'unité d'essieu	Essieu simple 7 700 kg
Autres charges maximales par essieu : (la plus faible de a, b et c)	
a) selon le poids nominal sur essieu établi par le fabricant ou par défaut	i. PNBE (si vérifié), ou ii. Si le PNBE n'est pas vérifié, la somme des capacités de charge maximales des pneus.
b) par largeur de pneu	10 kg x largeur combinée des pneus en mm
c) par description de l'unité d'essieu	Autres essieux de tracteur et essieux de remorque : Essieu simple (pneus simples) 9 000 kilogrammes Essieu simple (pneus jumelés) 9 000 kilogrammes Écartement essieu tandem par essieu : – 1,2 < 1,8 m 18 000 kg – 1,8 à 1,85 m (pneus simples) 18 000 kg – 1,8 à 1,85 m (pneus jumelés) 19 100 kg
Poids brut autorisé du véhicule : (le plus bas entre i et ii)	i. poids réel sur l'essieu avant plus les autres maximums d'essieux

Annexe 5 (suite)

Configuration de semi-remorque allongée n° 2 – Semi-remorque à essieu fixe pour tracteur



Description de la configuration

La configuration de la semi-remorque allongée est composée d'un tracteur qui peut comprendre un fourgon dromadaire et une semi-remorque allongée. L'essieu avant du tracteur est un essieu simple avec des pneus simples. L'essieu moteur du tracteur est un essieu tandem. La semi-remorque a une unité d'essieu qui est un essieu simple, tandem ou tridem.

L'étiquette de conformité originale ou la plaque d'identification du fabricant apposée sur le tracteur et la remorque doivent identifier l'entreprise autorisée en vertu de la *Loi sur la sécurité automobile (Canada)* à apposer une marque nationale de sécurité, le fabricant étranger enregistré en vertu de cette loi ou le concessionnaire autorisé de l'un ou l'autre, qui a fabriqué le tracteur ou la remorque, et doit indiquer le poids nominal brut du véhicule et le poids nominal sur essieu.

TABLEAU DES LIMITES DIMENSIONNELLES (SEMI-REMORQUE ALLONGÉE)

	Réf.	Caractéristique	Limite dimensionnelle
Hors tout	-1	Longueur hors tout	Max. 23,0 m
	-2	Largeur	Max. 2,6 m
	-3	Hauteur	Max. 4,15 m
Tracteur	-4	Espacement interessieux	Min. 3,0 m
	-5	Écartement de l'essieu tandem	1,2 à < 1,8 m
	-6	Empattement	5,0 m à 5,5 m
Semi-remorque	-8	Longueur	Max. 18,45 m
	-10	Rayon de pivotement	Max. 2,0 m
	-11	Empattement	6,25 m à 12,5 m
	-12	Porte-à-faux arrière effectif	Maximum 35 % de l'empattement
	-13	Distance intervéhiculaire – simple à simple, tandem ou tridem – tandem à tandem – tandem à tridem	Min. 3,0 m Min. 5,0 m Min. 5,5 m
	-16	Écartement de l'essieu tandem	1,2 à 1,85 m

	-16	Écartement de l'essieu tridem	2,4 à 3,1 m
	-19	Largeur de roulement	
		– remorque à pneus simples	2,45 à 2,6 m
		– remorque à pneus jumelés	2,5 à 2,6 m

Annexe 5 (suite)

Configuration de semi-remorque allongée n° 2 – Semi-remorque à essieu fixe pour tracteur

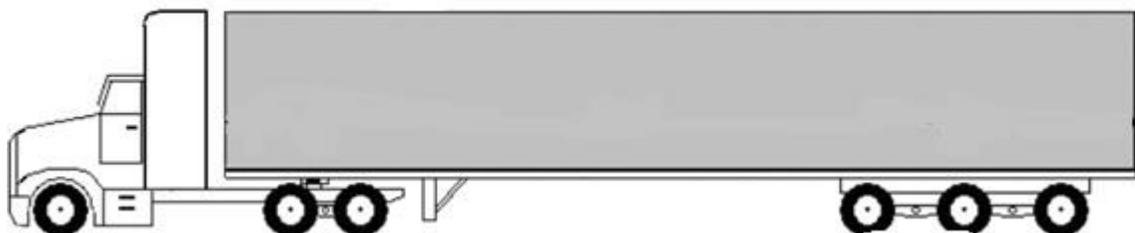


TABLEAU DES LIMITES DE POIDS (SEMI-REMORQUE ALLONGÉE)

Caractéristique	Limite de poids
Maximum de l'essieu avant : (le plus bas de a, b et c)	
a) selon le poids nominal sur essieu établi par le fabricant ou par défaut	i. PNBE (si vérifié), ou ii. Si le PNBE n'est pas vérifié, la valeur la plus basse entre : 1. 5 000 kg, et 2. la somme des capacités de charge maximales des pneus
b) par largeur de pneu	11 kg × largeur combinée des pneus en millimètres
c) par description de l'unité d'essieu	Essieu simple 7 700 kg
Autres charges maximales par essieu : (la plus faible de a, b et c)	
a) selon le poids nominal sur essieu établi par le fabricant ou par défaut	i. PNBE (si vérifié), ou ii. Si le PNBE n'est pas vérifié, la somme des capacités de charge maximales des pneus.
b) par largeur de pneu	10 kg × largeur combinée des pneus en millimètres
c) par description de l'unité d'essieu	Autres essieux de tracteur et essieux de remorque : Essieu simple (pneus simples) 9 000 kilogrammes Essieu simple (pneus jumelés) 9 000 kilogrammes Écartement essieu tandem par essieu : – 1,2 < 1,8 m 18 000 kg – 1,8 à 1,85 m (pneus simples) 18 000 kg – 1,8 à 1,85 m (pneus jumelés) 19 100 kilogrammes Écartement essieu tridem par essieu

	<ul style="list-style-type: none"> - 2,4 < 3,0 m 21 300 kg - 3,0 < 3,1 m 24 000 kg
Poids brut autorisé du véhicule : (le plus bas entre i et ii)	<ul style="list-style-type: none"> i. poids réel sur l'essieu avant plus les autres maximums d'essieux ii. 47 500 kg

Annexe 6: Aperçu du programme de certification des conducteurs de trains routiers de l'APTA

L'Atlantic Provinces Trucking Association (APTA) est l'unique organisme de coordination pour toute la formation des conducteurs de trains routiers au Nouveau-Brunswick.

Base de données de l'APTA

L'APTA tiendra une base de données contenant les noms de tous les conducteurs de trains routiers, des instructeurs et des personnes-ressources en matière de trains routiers des transporteurs approuvés par le ministère des Transports et de l'Infrastructure du Nouveau-Brunswick (MTINB) pour la circulation de trains routiers au Nouveau-Brunswick. La base de données vise à s'assurer que tous les conducteurs, les instructeurs et les transporteurs sont consignés au registre et qu'une source d'information unique est à la disposition des divers ministères pour vérifier la validité des certificats de formation des conducteurs de trains routiers et des instructeurs.

La responsabilité de la saisie des renseignements sur les instructeurs et les conducteurs dans la base de données demeure la responsabilité de la personne-ressource principale en matière de trains routiers du transporteur.

Normes relatives au programme de formation

Le programme de formation sur la conduite de trains routiers au Nouveau-Brunswick dans le cadre du programme de certification des conducteurs de trains routiers de l'APTA est le suivant :

- Trois examens préalables (freinage pneumatique, inspection du véhicule et heures de service);
- Une formation théorique basée sur le cours de formation des conducteurs de trains routiers de la Canadian Trucking Alliance, y compris sur les exigences réglementaires concernant les trains routiers au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse, au Québec et en Ontario;
- Un examen final;
- Une formation en vase clos (attelage et dételage);
- Une formation sur route (1 000 km sur des routes locales et de grande communication);
- Un examen final sur route.

Normes relatives à la délivrance des certificats

Certification des conducteurs de trains routiers

Le certificat de conducteur de trains routiers est délivré aux conducteurs qui répondent aux critères d'admissibilité, par l'entremise du transporteur qui les emploie à titre de salariés ou de contractuels pour conduire un train routier en son nom. Les conducteurs ne peuvent être certifiés que par des instructeurs certifiés qui travaillent pour le compte du transporteur. Il existe deux catégories de conducteurs : ceux qui ont une expérience préalable et une certification valide en conduite de trains routiers et ceux qui n'ont pas d'expérience dans ce domaine.

Conducteurs qui ont une expérience préalable en conduite de trains routiers

À l'heure actuelle, les conducteurs qui sont titulaires d'un certificat de conducteur de trains routiers en règle d'une autre province et qui comptent au moins 1 000 km d'expérience pratique en conduite de trains routiers peuvent obtenir un certificat de conducteur de trains routiers au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Écosse par l'entremise du transporteur qui les emploie. Aucune formation supplémentaire n'est exigée, mais le transporteur doit initier le conducteur à tous les aspects des conditions des permis du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse. Une fois qu'il a été établi que le conducteur répond à tous les critères énoncés au paragraphe 5.3 des présentes directives, la personne-ressource principale en matière de trains routiers du transporteur doit approuver la compétence du conducteur et présenter l'information à l'APTA. L'APTA délivre ensuite au transporteur un certificat de conducteur de trains routiers au nom du conducteur.

Conducteurs qui n'ont pas d'expérience préalable en conduite de trains routiers

Les conducteurs qui ne possèdent pas un certificat de conducteur de trains routiers doivent suivre le programme de certification. En collaboration avec le transporteur pour lequel le conducteur travaille, les instructeurs certifiés par l'APTA dispensent la formation théorique et pratique. Après avoir réussi les examens théoriques préalables, assisté à une formation théorique d'une journée et réussi l'examen théorique final, les conducteurs obtiennent un certificat de conducteur de trains routiers en formation. Au cours de la formation pratique, le conducteur de trains routiers novice doit être accompagné par un instructeur certifié par l'APTA.

Responsabilité des transporteurs à l'égard des conducteurs de trains routiers

Le transporteur doit s'assurer de la validité des qualifications de tous les chauffeurs, conformément aux dispositions du paragraphe 5.3 des présentes directives, et présenter à l'APTA une déclaration signée ainsi que des documents

justificatifs. Une fois qu'il a réussi tous les aspects de la formation, le conducteur obtient son certificat de conducteur de trains routiers qui est valide pendant un an, à condition qu'il continue de travailler

pour le même transporteur. Les conducteurs qui passent au service d'un autre transporteur doivent obtenir un nouveau certificat auprès de celui-ci. Une fois qu'il a été établi que le conducteur répond à tous les critères, la personne-ressource principale en trains routiers du transporteur doit approuver la compétence du conducteur et présenter l'information à l'APTA qui délivrera ensuite au transporteur un certificat de conducteur de trains routiers au nom du conducteur.

Certification des instructeurs

Les instructeurs doivent également être certifiés en vertu du programme de l'APTA. L'information ci-dessous décrit les deux catégories d'instructeurs. Tous les instructeurs doivent posséder de l'expérience ou une qualification en formation des adultes, ou les deux.

Instructeurs déjà qualifiés

Les personnes qui possèdent un certificat d'instructeur en règle dans une autre province peuvent effectuer un transfert au programme de l'APTA par l'intermédiaire du transporteur qui les emploie à titre de salariés ou de contractuels. Ces instructeurs doivent suivre une séance d'orientation pour se familiariser avec tous les aspects du programme de l'APTA et obtenir leur certificat d'instructeur.

Nouveaux instructeurs

Les personnes qui souhaitent devenir instructeur, mais qui n'ont pas de compétence antérieure à ce titre, doivent au préalable se qualifier à titre de conducteur de trains routiers et accumuler au moins 10 000 km d'expérience en conduite de trains routiers. Elles peuvent ensuite suivre le cours de formation des formateurs dispensé par l'APTA. Ce cours prévoit une journée de formation théorique et une journée de formation pratique en vase clos.

Norme relative à l'administration du programme

Chaque transporteur approuvé pour l'exploitation de trains routiers désigne une personne-ressource principale en matière de trains routiers pour gérer le système et servir d'interlocuteur privilégié au nom de ce transporteur. Un préposé au soutien administratif des trains routiers peut également être nommé pour accomplir toutes les tâches administratives connexes. Une personne-ressource en matière de trains

routiers assume le rôle administratif au nom du transporteur à l'égard des instructeurs et des conducteurs de trains routiers salariés ou contractuels qui travaillent pour le transporteur. La personne-ressource en matière de trains routiers doit présenter l'information à l'APTA et entrer les données dans la base de données et le système en ligne de gestion du programme de trains routiers (lcv.apta.ca). La personne-ressource en matière de trains routiers dispose du niveau d'accès à la base de données le plus élevé qui est accordé au transporteur.

Les agents de vérification de la conformité sont en mesure de vérifier la validité de tous les certificats de conducteur délivrés par l'APTA par l'intermédiaire du site Web lcv.apta.ca/validate. Ils n'ont qu'à s'identifier et à entrer le numéro de certificat dont ils souhaitent vérifier la validité.

Vérification

Le MTINB doit pouvoir s'assurer que la formation et la certification des conducteurs répondent aux exigences de contrôle énoncées ci-dessus.

L'APTA et les transporteurs-exploitants de trains routiers qui dispensent la formation doivent également s'assurer d'être en mesure de surveiller le programme de formation des conducteurs de trains routiers et de faire rapport au MTINB.

Afin d'atteindre ces objectifs, le MTINB exige que l'APTA effectue une vérification pour confirmer le respect des exigences en matière de formation et de certification des conducteurs de trains routiers et qu'elle présente un rapport au MTINB. Tous les nouveaux conducteurs ajoutés au programme depuis la dernière vérification devront être inclus dans la vérification, et un minimum de 25 % de tous les autres conducteurs participant au programme sera pris en compte pour la vérification. Tous les conducteurs soumis à une vérification au cours des cinq années précédentes seront exclus. On prévoit qu'environ 2 à 5 % des conducteurs devraient être visés chaque année par une vérification détaillée des inscriptions au carnet de route et du résumé du dossier de conducteur pour confirmer qu'ils ont répondu et qu'ils continuent de répondre aux exigences minimales.

Avant la fin de chaque année financière, une séance d'information sur les résultats de la vérification pour l'année écoulée sera présentée au MTINB, à laquelle s'ajoutera un rapport complet regroupant les données quinquennales tous les cinq ans.

Points saillants du programme de vérification :

- Le MTINB conviendra du choix d'un vérificateur indépendant, à la lumière des recommandations de l'APTA.

- Le coût de la vérification sera assumé par l'industrie ou l'APTA.
- La vérification portera sur les aspects suivants, sans toutefois y être limitée :
 - S'assurer que les exigences relatives au programme de formation sont respectées, notamment en ce qui a trait au contenu, à la prestation et à l'administration du programme.
 - S'assurer que tous les conducteurs de trains routiers, les instructeurs et les représentants des transporteurs sont certifiés dans le cadre du programme de l'APTA.
 - S'assurer que les conducteurs sans expérience préalable en conduite de trains routiers qui sont admis au programme de certification des conducteurs de trains routiers de l'APTA remplissent les critères d'admission énoncés au paragraphe 5.3 ci-dessus et ont suivi le programme complet de formation des conducteurs de trains routiers de l'APTA, qui comprend une formation théorique, la réussite d'un examen théorique final, une formation pratique en vase clos, le cumul de 1 000 km (minimum) d'expérience en conduite sur route d'un train routier en compagnie d'un instructeur certifié et la réussite d'un examen final sur route.
- S'assurer que tous les conducteurs ayant une expérience préalable en conduite de trains routiers qui sont admis au programme de certification des conducteurs de trains routiers de l'APTA remplissent les critères d'admission énoncés au paragraphe 5.3 ci-dessus, qu'ils sont inscrits au registre et certifiés, suivant leur niveau d'expérience, et qu'ils sont en mesure de démontrer qu'ils comprennent les conditions et les exigences du programme de certification des conducteurs de trains routiers du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse.
- Le format du rapport présenté par le vérificateur indépendant au MTINB fera l'objet d'une entente entre l'APTA et le MTINB.
- À la lumière de la vérification, le MTINB pourra déterminer les aspects qui nécessitent l'attention de l'APTA ou de tout transporteur- exploitant de trains routiers.
- Par ailleurs, le MTINB se réserve le droit d'exiger à tout moment la vérification de tout transporteur participant lorsqu'une attention particulière est nécessaire.

Annexe 7: Exemple de certificat de conducteur de trains routiers

 apta ATLANTIC PROVINCES TRUCKING ASSOCIATION	LCV Driver Certificat
Numéro du certificat:	
Nom du chauffeur:	
N° de permis:	
Entrée en vigueur : 2015-01-01 Date d'expiration : 2015-12-31	
Signature du chauffeur : _____	
Transporteur :	
Signature personne-ressource TR : _____	
Personne-ressource TR :	

Annexe 8: Liste des aires de refuge pour trains routiers - bretelles d'accès aux routes à voies multiples

Nota: DO = direction ouest, DE = direction est

Nota: Ce qui suit est une liste approuvée d'aires de refuge dont les exploitants de trains routiers peuvent se servir en cas d'urgence, de panne ou de conditions météorologiques défavorables imprévues. Ces aires de refuge peuvent aussi servir pour des inspections en cours de route.

Route 2		Aire de refuge en DO (vers le Qc)	Aire de refuge en DE (vers la N.-É.)
Sortie et km	Endroit		
	Poste de pesée de Memramcook	Oui	Oui
	Poste de pesée de Salisbury	Oui	Oui
433	Salisbury	Oui	Oui
414	885 – Havelock et Petitcodiac	Oui	Non
365	Chipman et Sussex	Non	Oui
347	Mill Cove	Oui	Oui
303	Oromocto	Oui	Non
297	Chemin Nevers - Lincoln	Oui	Oui
285	New Maryland	Non	Oui
275.4	Pesée de Deerwood	Oui	s.o.
271	Chemin Mazzerole St.	Non	Oui
253	Kings Landing	Oui	Oui
212	Canterbury et Meductic	Oui	Oui
200	Debec et chemin Dugan	Oui	Oui
185	Chemin Connell -Woodstock	Non	Oui
172	Hartland	Oui	Oui
99	New Denmark	Oui	Non
88	Route 130, Limestone, Maine	Non	Oui
83	Chemin Grand Falls Portage	Oui	Non
75	Routes 108 et 255	Non	Oui
58	Route 17 – Saint-Léonard	Non	Oui
56	Grande-Rivière et usine Irving à Saint-Léonard	Oui	Oui
49.5	<i>Pesée en DO</i>	<i>Oui</i>	s.o.
26	Rue Principale – Saint-Basile	Non	Oui
21	Rue Iroquois –Saint-Basile	Non	Oui
18	Edmundston Centre	Oui	Non
3.4	<i>Poste de pesée – Saint-Jacques</i>	s.o.	Non
0	<i>Frontière entre le Québec et le Nouveau-Brunswick</i>	s.o.	

NOTA : Les aires de refuge ne doivent pas être utilisées comme des aires de repos ni pour accéder à des services d'alimentation ou des toilettes. Le demandeur peut soumettre des gabarits de mouvements directionnels pour demander d'avoir accès à ces services.

Annexe 8: Liste des aires de refuge pour trains routiers - bretelles d'accès aux routes à voies multiples (suite)

Route 95			
Sortie et km	Endroit	Aire de refuge	Aire de refuge
Aucune aire de refuge le long de la route 95			

Route 1			
Sortie et km	Endroit	Aire de refuge en DO (vers les É.-U.)	Aire de refuge en DE (vers Moncton)
233	Petitcodiac	Oui	Oui
211	Parc Fundy	Non	Oui
195	Sussex	Oui	Oui
175	Norton	Oui	Non
167	Bloomfield	Non	Oui
159	Hampton	Non	Oui
	Poste de pesée de Fairvale	Oui	Non
96	Musquash	Non	Oui
93.5	Poste de pesée temporaire	s.o.	Oui
84.8	Fin de la route à chaussées séparées		

NOTA : Les aires de refuge ne doivent pas être utilisées comme des aires de repos ni pour accéder à des services d'alimentation ou des toilettes. Le demandeur peut soumettre des gabarits de mouvements directionnels pour demander d'avoir accès à ces services.

Annexe 9: Formulaire de déclaration d'accident de train routier au Nouveau-Brunswick



FORMULAIRE DE DÉCLARATION D'ACCIDENT DE TRAIN ROUTIER (TR)

Ministère des Transports et de l'Infrastructure du
Nouveau-Brunswick

Élaboration de projets et gestion des actifs

C.P. 6000, Fredericton (N.-B.) E3B 5H1

Le présent formulaire doit être rempli en plus de la déclaration d'accident remplie par le policier sur les lieux. Ce formulaire doit être remis à la Direction de l'élaboration de projets et de la gestion des actifs du ministère des Transports et de l'Infrastructure du Nouveau-Brunswick dans les 48 heures qui suivent l'accident. Les renseignements fournis ci-dessous sont assujettis aux mêmes ententes de confidentialité que le formulaire rempli par la police.

Toutes les pages doivent être remplies avant de soumettre le formulaire.

N° de permis spécial du TR :
N° d'immatriculation du tracteur :
N° d'immatriculation de la remorque (avant) :
N° d'immatriculation de la remorque (arrière) :

Nom de l'entreprise du TR :

Adresse 1 :

Adresse 2 :

Ville :

Code postal :

Personne-ressource :

N° de téléphone :

Rempli le :

Date de l'accident (jour-mois-année) :

Heure de l'accident :

Description par le conducteur des conditions routières et météorologiques au lieu et à l'heure de l'accident :

Lieu de l'accident : (décrire le lieu de l'accident en indiquant le numéro de borne kilométrique ou le numéro de sortie et la direction du déplacement)

Description du TR (train routier de type A ou B) :

Remorques (48 et 48 ou 53 et 53, etc.)

Poids brut du TR au moment de l'accident :

Description du type de chargement pour chaque remorque :

Description de la charge et de la disposition de la charge de chaque remorque du TR (faire ou joindre un croquis) :

Description détaillée du trajet du TR (origine, heure de départ, itinéraire, etc.) :

Expérience du conducteur au volant d'un TR :

Nombre estimatif de trajets effectués par le conducteur :

Description et compte rendu de l'accident par le conducteur :
(fournir des photos s'il y a lieu)

Copie du relevé de vitesse à bord du véhicule au moment de l'accident

Copie du certificat de conducteur de TR

Copie du carnet de route du conducteur pour le trajet