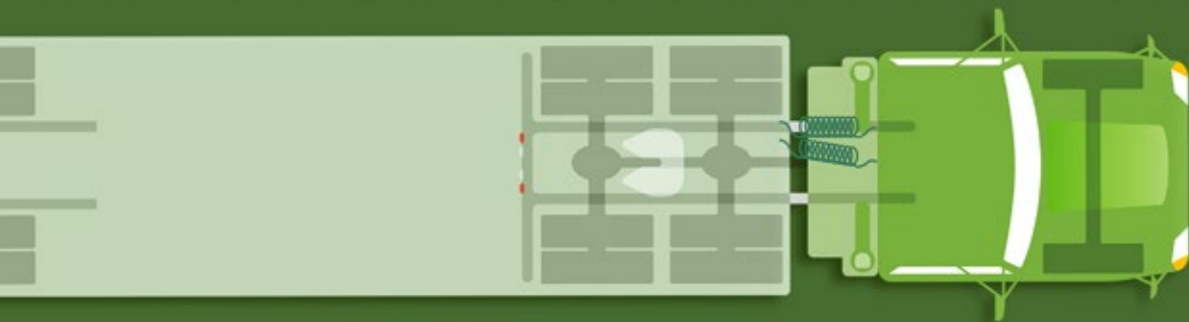




La ronde de sécurité



LES PUBLICATIONS DU QUÉBEC

Québec 



La ronde de sécurité

LES PUBLICATIONS DU QUÉBEC

1 000, route de l'Église, bureau 500, Québec (Québec) G1V 3V9

VENTE ET DISTRIBUTION

Téléphone **418 643-5150** // sans frais **1 800 463-2100**

publicationsduquebec.gouv.qc.ca

Cette édition a été produite par
Les Publications du Québec
1000, route de l'Église, bureau 500,
Québec (Québec) G1V 3V9

Cette publication a été réalisée par
la Société de l'assurance automobile
du Québec.

Recherche et rédaction
de la mise à jour
Direction de l'expertise et de la sécurité des véhicules

Illustrations
Laro Design et illustration

Correction d'épreuve
Direction des communications

Conception graphique
Laro Design et illustration

Coordination du projet
Direction des communications

Correction linguistique
Direction des communications

Dépôt légal – 2018
Bibliothèque et Archives nationales du Québec
ISBN 978-2-551-26238-0 (version imprimé)
ISBN 978-2-550-81132-9 (version PDF)
© Gouvernement du Québec, 2018

Tous droits réservés pour tous pays.
La reproduction, par quelque procédé que ce soit, et la traduction,
même partielles, sont interdites sans l'autorisation des Publications du Québec.

Introduction	5	■ Listes de défauts	13	■ Exemple de la méthode de vérification d'un autocar (liste 3)	32
Comment utiliser ce guide	7	■ Partie mécanique de la ronde de sécurité	14	Ronde de sécurité (volet mécanique)	38
Ronde de sécurité (volet administratif)	8	■ Présence de défauts	15	■ Introduction	38
■ Qu'est-ce que la ronde de sécurité ?	8	■ Rapport de ronde de sécurité	16	■ Liste des systèmes	39
■ Véhicules visés	8	■ Circuler ailleurs	18	1 Attelage	40
■ Véhicules exemptés	9	Conduire ailleurs au Canada	18	Dispositif d'attelage à sellette fixe ou coulissante	43
■ La ronde de sécurité est-elle obligatoire ?	9	Conduire aux États-Unis	18	Dispositif d'attelage à crochet et anneau	50
■ Qui doit la faire ?	9	■ Conservation des documents	18	Autres dispositifs d'attelage (par exemple, col de cygne, main et boule)	53
■ Quand doit-on la faire ?	10	Méthodes de vérification	19	2 Châssis et carrosserie	55
■ Véhicules utilisés par plus d'un conducteur	11	■ Quelle méthode utiliser pour effectuer la ronde de sécurité ?	19	3 Chauffage et dégivrage	59
■ Véhicules utilisés en équipe	12	■ Quel est le matériel recommandé pour faire la ronde ?	19	4 Commandes du conducteur (accélérateur, embrayage et avertisseur sonore [klaxon])	61
■ Qui est responsable de signaler les défauts qui surviennent en cours de route ?	12	■ Exemple de la méthode de vérification d'un camion tracteur attelé à une semi-remorque (liste 1)	20	5 Direction	65
■ Quelques particularités	12	■ Exemple de la méthode de vérification d'un autobus scolaire (muni de freins hydrauliques) (liste 2)	27		



6 Essuie-glaces et lave-glace	70
7 Matériel d'urgence	72
8 Phares et feux	75
9 Pneus	81
10 Portières et autres issues	86
11 Rétroviseurs et vitrage	89
12 Roues, moyeux et pièces de fixation	93
13 Siège	98
14 Suspension	100
15 Système d'alimentation en carburant	106
16 Système d'échappement	108
17 Système de freins électriques	110
18 Système de freins hydrauliques	113
19 Système de freins pneumatiques	121
20 Transport de passagers	130

Prévention des accidents du travail

■ Refus d'exécuter un travail	139
■ Risques encourus et comment les prévenir	140

Annexes

■ Annexe 1 – Exemple de rapport de ronde de sécurité	145
■ Annexe 2 – Listes de déficiences	146
Liste 1 – Véhicules lourds	146
Liste 2 – Autobus	151
Liste 3 – Autocars	157
■ Annexe 3 – Table de conversion des pressions	162
■ Annexe 4 – Table de conversion des mesures (longueur)	164
■ Annexe 5 – Infractions	167

Glossaire

170

Introduction



Les défauts mécaniques liés principalement aux freins, aux pneus, aux roues et à l'attelage seraient un facteur déterminant dans plus de 10 % des accidents de véhicules lourds. Elles sont aussi une cause importante de perte de productivité dans l'industrie du transport de personnes et de biens. Pourtant, la majorité de ces défauts pourraient être détectés lors d'une inspection adéquate du véhicule avant son utilisation.

C'est le conducteur ou une personne désignée par l'exploitant qui doit procéder à la vérification du véhicule afin d'avoir l'assurance qu'il répond aux normes en vigueur. Le Code de la sécurité routière précise que tout véhicule lourd doit avoir été vérifié dans les dernières 24 heures, sans quoi une nouvelle « ronde de sécurité » doit être réalisée.

Le but de la ronde de sécurité est de s'assurer que :

- les principales composantes du véhicule sont en bon état ;
- le propriétaire et l'exploitant du véhicule sont informés des réparations à effectuer ;
- aucun véhicule présentant des défauts majeurs ne circule sur nos routes.

L'objectif ultime est d'améliorer la sécurité de l'ensemble des usagers de la route.

Comment utiliser ce guide



Ce guide est destiné aux propriétaires, exploitants et conducteurs de véhicules lourds ainsi qu'à tous les intervenants du domaine du transport qui jouent un rôle dans l'entretien des véhicules lourds et la sécurité routière.

Les renseignements contenus dans ce guide ne peuvent pas être utilisés à des fins juridiques. À cet égard, vous devez consulter les articles correspondants du Code de la sécurité routière du Québec, du Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers ou de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds.

Un glossaire en annexe vous permettra de connaître la définition exacte de certains termes utilisés dans ce guide.

Icônes utilisées

Voici la signification des icônes utilisées dans ce guide :



Défectuosité MINEURE



Défectuosité MAJEURE



Conseil, truc ou astuce qui facilite la compréhension d'un aspect plus complexe ou encore facilite la réalisation d'une tâche



Infraction au Code de la sécurité routière du Québec

Ronde de sécurité (volet administratif)

8

■ Qu'est-ce que la ronde de sécurité?

La ronde de sécurité est un examen visuel et auditif des éléments accessibles du véhicule, qui permet :

- de détecter le plus tôt possible des déficiences;
- d'en informer rapidement l'exploitant et le propriétaire;
- d'empêcher l'exploitation du véhicule lorsque son état est susceptible de causer un accident ou une panne.

Attention ! La personne qui effectue la ronde de sécurité doit s'assurer de faire les vérifications de façon sécuritaire.

■ Véhicules visés

Véhicules routiers ayant un poids nominal brut (PNBV)¹ de 4 500 kg ou plus

Par exemple :

- Ambulance;
- Bétonnière;

- Camion-citerne;
- Camion de pompier;
- Camion porteur;
- Déneigeuse;
- Fourgonnette;
- *Pick-up*;
- Remorque;
- Semi-remorque;
- Tracteur routier;
- Véhicule d'intervention d'urgence;
- Véhicule de transport d'équipement (compresseur, foreuse, pompe à béton, grue sur châssis de camion).

Ensembles de véhicules routiers dont au moins un des véhicules a un PNBV de 4 500 kg ou plus

Par exemple :

- Camion de type *pick-up* ayant un PNBV de **moins de 4 500 kg**, attelé à une remorque ou à une semi-remorque ayant un PNBV de **4 500 kg ou plus**;

- Camion de type *pick-up* ayant un PNBV de **4 500 kg ou plus**, attelé à une remorque ou à une semi-remorque ayant un PNBV de **moins de 4 500 kg**;
- Camion de type *pick-up* ayant un PNBV de **4 500 kg ou plus**, attelé à une remorque ou à une semi-remorque ayant un PNBV de **4 500 kg ou plus** (chacun des véhicules de l'ensemble a un PNBV de 4500 kg ou plus).



Puisque l'ensemble de véhicules est visé, la ronde de sécurité doit être effectuée sur les deux véhicules et non seulement sur le véhicule de l'ensemble ayant un PNBV de 4 500 kg ou plus.

Autobus, minibus et dépanneuses (sans égard à leur PNBV)

Par exemple :

- Autocar;
- Minibus;

1. PNBV (ou *gross vehicle weight rating* [GVWR]) = masse nette + capacité maximale de charge.

- Autobus scolaire;
- Minibus de transport adapté;
- Autobus urbain;
- Dépanneuse (tout type).

Véhicules routiers ayant un PNBV de moins de 4 500 kg transportant des matières dangereuses nécessitant l'application de plaques d'indication de danger

Véhicule ou ensemble de véhicules (automobile, camionnette, etc.) nécessitant l'application de plaques d'indication de danger, par exemple :



■ Véhicules exemptés

- Véhicules-outils :
 - Niveleuses (*graders*),
 - Chargeurs sur roue (*loaders*),
 - Rétrocaveuses ;

- Véhicules lourds requis par un service d'urgence ou en cas de sinistre ;
- Tracteurs de ferme ;
- Machineries agricoles (ex. : moissonneuses-batteuses) ;
- Remorques de ferme (ex. : remorques à foin propriété d'un agriculteur et utilisées à des fins agricoles) ;
- Véhicules lourds **utilisés** par une personne physique **à des fins personnelles**, c'est-à-dire non commerciales ou professionnelles (camion utilisé pour déménager ses biens, habitation motorisée, etc.) ;
- Camions porteurs de deux ou trois essieux utilisés dans l'une des circonstances suivantes :
 - transport de produits primaires provenant d'une ferme, d'une forêt ou d'un plan d'eau, si le conducteur ou l'exploitant du camion en est le producteur,
 - retour après ce transport, si le camion est vide ou qu'il transporte des produits servant à l'exploitation principale d'une ferme, d'une forêt ou d'un plan d'eau.

■ La ronde de sécurité est-elle obligatoire ?

La ronde de sécurité est **obligatoire** sur tout véhicule visé. Ainsi, un **conducteur** ne peut pas conduire un véhicule et un **exploitant** ne peut pas laisser conduire un véhicule si la ronde de sécurité n'a pas été effectuée dans le délai réglementaire.

■ Qui doit la faire ?

Le **conducteur** doit effectuer la ronde de sécurité du véhicule qu'il conduit.

La ronde de sécurité du véhicule peut aussi être effectuée par une **personne désignée par l'exploitant**. Dans ce cas, c'est l'exploitant qui en devient responsable et le conducteur peut l'accepter ou la refuser.

• S'il l'accepte

Le conducteur s'assure que la ronde est valide (faite dans les dernières 24 heures) et contre-signe le rapport de ronde pour attester qu'il en a pris connaissance. Le conducteur n'est alors pas tenu responsable de la ronde, mais il demeure **responsable de tenir à jour le rapport** et de signaler les déficiences qu'il constate en cours de route.



- **S'il la refuse**

Le conducteur doit refaire la ronde et remplir un nouveau rapport.



La personne que l'exploitant désigne peut être un conducteur. Dans ce cas, il est important que le rapport de ronde de sécurité mentionne que ce conducteur a effectué la ronde de sécurité à titre de personne désignée par l'exploitant.

Particularité pour les autobus, minibus, dépanneuses et véhicules d'urgence (excluant les véhicules de service d'incendie)

Dans le cas d'un autobus, d'un minibus, d'une dépanneuse ou d'un véhicule d'urgence (excluant un véhicule de service d'incendie), le

conducteur peut aussi contresigner le rapport de la ronde effectuée par le conducteur précédent et ainsi accepter la ronde, même si ce dernier n'est pas une personne désignée par l'exploitant pour l'effectuer.

- **S'il l'accepte**

Le conducteur s'assure que la ronde est valide (faite dans les dernières 24 heures) et contresigne le rapport de ronde pour attester qu'il en a pris connaissance. Le **conducteur est alors tenu responsable de la ronde effectuée par le conducteur précédent** puisqu'elle n'a pas été effectuée par une personne désignée par l'exploitant. Le **conducteur** doit aussi tenir à jour le rapport et signaler les déficiences qu'il constate en cours de route.

- **S'il la refuse**

Le conducteur doit refaire la ronde et remplir un nouveau rapport.

■ Quand doit-on la faire ?

Avant de prendre le volant, le conducteur doit s'assurer qu'**une ronde de sécurité a été faite dans les dernières 24 heures. Si ce n'est pas le cas, une nouvelle ronde doit être effectuée².**

Toutefois, lorsque la ronde n'a pas été effectuée par une personne désignée par l'exploitant, le conducteur doit faire une nouvelle ronde, même si elle a été faite dans les dernières 24 heures, puisque dans ce cas il ne peut pas contresigner le rapport de ronde.

Notez que cette dernière règle ne s'applique pas aux autobus, minibus, dépanneuses et véhicules d'urgence, car le conducteur peut contresigner le rapport de ronde du conducteur précédent, même si ce dernier n'est pas une personne désignée par l'exploitant pour effectuer la ronde.

2. Dans le cas d'un autobus, d'un minibus et d'un véhicule d'urgence (excluant un véhicule de service d'incendie), les samedis, les dimanches et les jours fériés ne sont pas comptés dans le délai de 24 heures s'écoulant à compter du moment où la ronde de sécurité a été faite, à **condition que le véhicule demeure immobilisé durant ces journées.**



Lorsqu'il conduit, le conducteur doit organiser ses activités de manière à pouvoir refaire une ronde avant que les 24 heures prescrites se soient écoulées. Par exemple, pour une ronde ayant été effectuée le 12 juin à 7 heures, le conducteur devra en faire une autre avant 7 heures le 13 juin, sans quoi il lui sera interdit de conduire ce véhicule.

■ Véhicules utilisés par plus d'un conducteur

Autobus, minibus, dépanneuses et véhicules d'urgence (excluant les véhicules de service d'incendie)

Comme mentionné dans la section « Qui doit la faire ? », si la ronde de sécurité a été effectuée par une personne désignée par l'exploitant, chaque conducteur doit prendre connaissance du rapport de ronde, s'assurer que la ronde a été faite dans les dernières 24 heures, contresigner le rapport s'il

l'accepte et s'assurer de le tenir à jour. Si un conducteur refuse la ronde de sécurité effectuée par la personne désignée, il doit refaire une ronde et s'en porte ainsi responsable.

Lorsque la ronde de sécurité a été effectuée par un conducteur qui n'est pas une personne désignée par l'exploitant, les conducteurs suivants peuvent contresigner le rapport de ronde ou refaire la ronde. Dans le cas où il contresigne, le conducteur au volant du véhicule est responsable de la ronde de sécurité effectuée par le conducteur précédent. De plus, il doit tenir à jour le rapport et signaler les défauts constatés en cours de route.

Autres véhicules visés

Lorsque le véhicule est utilisé par plus d'un conducteur, chacun d'eux doit effectuer la ronde de sécurité du véhicule au moment de prendre le volant. Toutefois, si la ronde a été effectuée par une personne désignée par l'exploitant du véhicule, les autres conducteurs peuvent simplement contresigner son rapport s'ils l'acceptent.

Dans le cas où un conducteur refuse la ronde de sécurité effectuée par une personne désignée par l'exploitant, il doit refaire une ronde de sécurité et remplir un nouveau rapport. Tous les conducteurs appelés à conduire le véhicule par la suite devront le faire également parce que la dernière ronde n'a pas été effectuée par une personne désignée par l'exploitant.

Dans le cas où la ronde n'est pas faite par une personne désignée par l'exploitant, un conducteur qui reprend un véhicule sur lequel il a effectué une ronde de sécurité à l'intérieur d'un délai de 24 heures n'a pas à remplir un nouveau rapport de ronde. Toutefois, il doit s'assurer que le rapport de ronde qu'il a rempli se trouve à bord du véhicule et qu'il reflète encore l'état du véhicule. Donc, lorsqu'un autre conducteur a utilisé le véhicule entre-temps, il lui est conseillé de refaire la ronde ou de prendre connaissance du rapport de ronde de l'autre conducteur afin de mettre à jour son propre rapport si des défauts ont été décelés depuis qu'il l'a rempli.



■ Véhicules utilisés en équipe

Lorsque le véhicule est utilisé en équipe, la méthode suivante est recommandée si l'exploitant n'a pas nommé l'un des conducteurs comme personne désignée pour effectuer la ronde : le premier conducteur procède à la ronde de sécurité et remplit le rapport de ronde ; le conducteur de relève, au moment de prendre le volant, refait la ronde et remplit un nouveau rapport. Ces deux rapports demeurent valides pour une période de 24 heures.

Dans le cas où l'exploitant nomme l'un des deux conducteurs comme personne désignée pour effectuer la ronde, l'autre conducteur pourra, au moment de prendre le volant, prendre connaissance du rapport et :

- le contresigner s'il accepte la ronde ;
- faire une nouvelle ronde et remplir un nouveau rapport s'il la refuse.

Autocar utilisé en équipe

Au moment de prendre le volant, s'il accepte la ronde, le conducteur de relève peut contresigner le rapport de ronde du premier conducteur, même si le premier conducteur n'est pas une personne

désignée par l'exploitant pour effectuer la ronde. Dans ce cas, le conducteur au volant du véhicule est responsable de la ronde de sécurité effectuée par le conducteur précédent. De plus, il doit tenir à jour le rapport de ronde et signaler les déficiences qu'il constate en cours de route.

■ Qui est responsable de signaler les déficiences qui surviennent en cours de route ?

Le **conducteur est responsable de signaler** les déficiences décelées en cours de route, même si la ronde de sécurité a été effectuée par une personne désignée par l'exploitant.

Le conducteur :

- est la **personne la mieux placée** pour déceler les symptômes d'un comportement inhabituel du véhicule ;
- doit, en tout temps, être en mesure d'effectuer la vérification de son véhicule et de reconnaître les déficiences normalement détectées par une ronde de sécurité.



Si le conducteur n'est pas en mesure de déterminer si le problème qu'il constate est bien une déficience, il devrait quand même le signaler à l'exploitant, qui procédera aux vérifications nécessaires.

■ Quelques particularités

Essais routiers

Lors d'un essai routier, la ronde de sécurité **n'est pas requise si toutes les conditions suivantes sont respectées** :

- l'essai est effectué dans un **rayon de 15 kilomètres** du lieu où le véhicule est **réparé** ;
- le véhicule ne **transporte aucun bien**, sauf son équipement permanent ;
- le véhicule ne **transporte aucun passager**, sauf ceux concernés par l'essai routier ;
- le dernier rapport de ronde de sécurité ou le bon de travail est à bord du véhicule.

Véhicules d'un service d'incendie

La ronde de sécurité d'un véhicule d'un service d'incendie doit avoir été effectuée au cours des 24 heures précédant une sortie ou au retour du véhicule en caserne. Lorsque le véhicule demeure en caserne, elle doit être effectuée au moins une fois par période de 7 jours.

Autobus ou minibus affectés au transport urbain et exploités par une société de transport en commun

La ronde de sécurité demeure valide pour l'une ou l'autre des périodes suivantes, selon la première éventualité :

- 48 heures, si le véhicule demeure immobilisé à l'intérieur durant cette période³ ;
- 24 heures à partir de la mise en service du véhicule.

Cette particularité s'applique seulement lorsque les conditions suivantes sont respectées :

- la ronde est effectuée par une personne désignée par l'exploitant ;
- le véhicule est un autobus ou un minibus affecté au transport urbain et est exploité par une société de transport en commun.

Listes de défauts

Qu'est-ce qu'une liste de défauts ?

La liste de défauts est un **aide-mémoire** concernant les composantes à vérifier ainsi que les **défauts à détecter sur un véhicule**. Elle permet de déterminer si les défauts constatés lors de la ronde de sécurité sont **mineurs** ou **majeurs**.

Il existe trois listes de défauts s'appliquant à la ronde de sécurité.

	Liste 1 Véhicules lourds, excluant ceux visés par les listes 2 et 3
 	Liste 2 Autobus (sauf les autocars), minibus et remorques tirées par un autobus, un minibus ou un autocar
	Liste 3 Autocars exclusivement ⁴

La liste de défauts doit-elle se trouver dans le véhicule ?

La liste de défauts est obligatoire et doit toujours se trouver dans le véhicule.

L'exploitant doit :

- placer la liste de défauts qui s'applique dans chaque véhicule lourd sous sa responsabilité ;
- s'assurer que le conducteur la conserve à bord.

3. Les samedis, les dimanches et les jours fériés ne sont pas comptés dans le délai de 48 heures s'écoulant à compter du moment où la ronde de sécurité a été faite lorsque le véhicule demeure immobilisé à l'intérieur durant ces journées. Cette règle s'applique uniquement pour les rondes de sécurité effectuées par une personne désignée par l'exploitant à cette fin sur les autobus ou les minibus exploités par une société de transport en commun et affectés au transport urbain.

4. Lorsque l'autocar n'est pas soumis à un programme d'entretien préventif (PEP) reconnu par la Société, le conducteur doit s'assurer d'avoir à bord du véhicule le *Rapport de vérification spécifique à l'autocar* et la liste 3. Le propriétaire doit remplir ce rapport tous les 12 000 km ou tous les 30 jours, selon la première éventualité, et le placer dans chaque autocar sous sa responsabilité.

Le **conducteur** doit :

- s'assurer que la liste de défauts qui s'applique au véhicule lourd sous sa responsabilité est à bord du véhicule et y demeure ;
- la remettre à tout agent de la paix qui lui en fait la demande.

Le format de la liste de défauts est-il réglementé ?

L'exploitant doit fournir une liste de défauts dans la forme prescrite par le Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers. Ainsi, il ne peut pas modifier les textes, l'ordre de présentation des défauts ou la numérotation. Toutefois, il peut ajouter des éléments dans la section « Vérifications spécifiques exigées par l'exploitant ».



Exemples de modifications permises :

- la taille et la police des caractères ;
- ajouter de la couleur ou un logo ;
- hachurer ou mettre en gris les éléments absents, comme la section « Attelage ».

Vous trouverez des exemples de listes conformes en annexe.

■ Partie mécanique de la ronde de sécurité

Principales obligations

- Propriétaire :
 - maintenir ses véhicules en bon état mécanique.
- Exploitant :
 - s'assurer que le conducteur ou la personne qu'il désigne effectue la ronde de sécurité ;
 - s'assurer que toutes les composantes obligatoires sont vérifiées.
- Conducteur :
 - effectuer la ronde de sécurité, sauf s'il accepte la ronde et contresigne le rapport :
 - > de la personne désignée par l'exploitant,
 - > du conducteur précédent (autobus, minibus, dépanneuses ou véhicules d'urgence) ;
 - signaler les défauts constatés durant le voyage.

Catégories de défauts



Défaut mineur

Ne présente pas de risque immédiat pour la sécurité du conducteur et des autres usagers de la route, mais peut se dégrader rapidement dans certains cas : un véhicule ayant ce type de défaut ne peut pas circuler si les réparations ne sont pas effectuées dans un délai de 48 heures



Défaut majeur

Présente un risque immédiat pour la sécurité du conducteur et des autres usagers de la route : un véhicule ayant ce type de défaut ne peut pas circuler

Principales composantes visées par la ronde de sécurité

La ronde de sécurité porte sur les différentes composantes d'un véhicule, soit :

1. Attelage
2. Châssis et carrosserie
3. Chauffage et dégivrage
4. Commandes du conducteur
5. Direction
6. Essuie-glaces et lave-glace
7. Matériel d'urgence
8. Phares et feux
9. Pneus
10. Portières et autres issues
11. Rétroviseurs et vitrage
12. Roues, moyeux et pièces de fixation
13. Siège
14. Suspension
15. Système d'alimentation en carburant
16. Système d'échappement
17. Système de freins électriques
18. Système de freins hydrauliques
19. Système de freins pneumatiques
20. Transport de passagers



Les véhicules ne sont pas nécessairement munis de toutes les composantes mentionnées dans la liste de défauts. C'est le cas, par exemple, des freins hydrauliques. Dans ce cas, les composantes n'ont pas à être vérifiées. Par contre, lorsque certaines composantes sont absentes alors que le véhicule aurait dû en être muni, leur absence constitue une défectuosité qui doit être signalée.

■ Présence de défectuosités

Que faire si une défectuosité est détectée ?

Le propriétaire doit maintenir ses véhicules lourds en bon état mécanique. Ainsi, il doit être informé de toute défectuosité afin de la corriger et de maintenir le droit de circuler du véhicule.

Quelles défectuosités doivent être signalées ?

Le conducteur doit signaler toute défectuosité figurant dans la liste de défauts applicable au véhicule qu'il conduit, qu'elle soit majeure ou mineure.



Si le conducteur détecte une défectuosité qui ne se trouve pas dans la liste ou s'il est informé de la présence d'une telle défectuosité, il lui est recommandé de l'inscrire dans le rapport de ronde de sécurité et de la signaler à l'exploitant, qui pourra faire faire la réparation et éviter que la situation s'aggrave.

Quand et comment signaler une défectuosité ?

Défectuosités mineures

Une défectuosité mineure **doit être inscrite dans le rapport de ronde de sécurité et signalée à l'exploitant avant la prochaine ronde de sécurité ou dans les 24 heures**, selon la première des éventualités.

Il est **recommandé de signaler une défectuosité mineure dès que possible**.

- Plus rapidement l'exploitant est informé, plus vite la réparation pourra être effectuée. Dans certains cas, la défectuosité pourra même être réparée avant que le véhicule reprenne la route.



- Le conducteur doit se conformer aux exigences du délai de signalement si un autre conducteur prend ensuite le véhicule. Le premier conducteur aura alors signalé la défektivité mineure **avant la prochaine ronde.**

Défektivités majeures

Une défektivité majeure **doit être inscrite dans le rapport de ronde de sécurité et signalée sans délai à l'exploitant.** Il est **interdit de conduire ou de laisser circuler** un véhicule qui présente une défektivité majeure.

Responsabilités de l'exploitant lorsqu'une défektivité est signalée

Lorsque l'exploitant reçoit une copie d'un rapport de ronde de sécurité signalant une défektivité, il doit :

- signer la copie du rapport de ronde de sécurité ;
- informer sans délai le propriétaire de la présence d'une défektivité ;
- transmettre au propriétaire une copie du rapport de ronde de sécurité.

Responsabilités du propriétaire lorsqu'une défektivité est signalée

Le propriétaire **doit corriger toute défektivité qui lui est signalée.**

• Défektivité mineure

Le propriétaire a 48 heures pour faire effectuer les réparations nécessaires afin de maintenir le droit de circuler du véhicule.

• Défektivité majeure

Le véhicule perd son droit de circuler tant que les réparations nécessaires n'ont pas été effectuées.

■ Rapport de ronde de sécurité

Qu'est-ce qu'un rapport de ronde de sécurité ?

C'est un document qui permet d'informer l'exploitant du résultat de la vérification et, s'il y a lieu, des défektivités constatées. Il atteste aussi la validité de la ronde de sécurité.

Quand doit-il être rempli ?

Lors de chaque ronde de sécurité, et ce, même si aucune défektivité n'a été détectée pendant la ronde.



Je circule à l'intérieur d'un rayon de 160 km ; dois-je remplir un rapport de ronde de sécurité ? **Oui, il est obligatoire en toutes circonstances.**

Qui doit le remplir ?

La **personne qui effectue la ronde de sécurité** doit remplir le rapport de ronde et y noter ses observations.

Où doit-il être conservé ?

Il est obligatoire de conserver le rapport de ronde **rempli et valide** dans le véhicule ; le véhicule **ne peut pas** être mis en circulation si ce rapport n'est pas à son bord.

Quelles sont les obligations de l'exploitant ?

- L'exploitant doit s'assurer que la personne qui effectue la ronde de sécurité **inscrit tous les renseignements requis dans le rapport**.
- Il doit s'assurer **que le conducteur conserve** le rapport de ronde de sécurité **à bord du véhicule**.
- **Il ne peut pas laisser circuler le véhicule** si le rapport de ronde n'est pas à bord.

Quelles sont les obligations du propriétaire ?

Lorsqu'un véhicule lourd est utilisé par un exploitant qui n'est pas propriétaire du véhicule, le **propriétaire** doit obtenir une copie du rapport de ronde de sécurité.

Que doit contenir le rapport de ronde de sécurité ?

Le rapport de ronde peut se présenter sous diverses formes (un modèle est suggéré en annexe), mais il **doit** obligatoirement contenir les renseignements suivants :

- le numéro de la plaque d'immatriculation du véhicule ou le numéro d'unité inscrit sur le certificat d'immatriculation ;
- le nom de l'exploitant ;
- la date et l'heure auxquelles la ronde a été effectuée ;
- la municipalité ou le lieu sur la route où la ronde a été effectuée ;
- les défauts constatés durant le voyage ;
- les défauts constatés lors de la ronde de sécurité du véhicule. S'il n'y en a pas, il faut l'indiquer aussi ;
- le nom de la personne qui a effectué la ronde (en lettres moulées et lisibles) ;
- une déclaration signée par le conducteur, ou par la personne qui a procédé à la ronde, attestant que le véhicule a été inspecté selon les exigences applicables ;
- s'il y a lieu, la signature du conducteur qui n'a pas effectué lui-même la ronde, pour attester qu'il a pris connaissance du rapport et accepte la ronde ;
- la lecture de l'odomètre si le véhicule en est équipé.



Il est préférable d'utiliser le numéro de la plaque d'immatriculation si vous circulez à l'extérieur du Québec. En effet, certaines Administrations n'acceptent pas le numéro d'unité.

Doit-il être tenu à jour ?

Le conducteur doit tenir à jour le rapport de ronde. Dès qu'il constate une défectuosité en cours de route, il doit l'indiquer dans le rapport.

Quand doit-il être transmis à l'exploitant ?

Le conducteur doit transmettre l'original du rapport de ronde de sécurité à l'exploitant dans les 20 jours suivant sa rédaction.

Doit-il être remis à un agent de la paix ?

Le conducteur doit remettre le rapport de ronde de sécurité à un agent de la paix qui lui en fait la demande.



■ Circuler ailleurs

Conduire ailleurs au Canada

Les transporteurs québécois circulant sur le territoire d'autres Administrations canadiennes bénéficient d'une réciprocité en matière de ronde de sécurité. En effet, la réglementation en vigueur au Québec à ce sujet est conforme à la norme 13 du Code canadien de sécurité proposé par le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé.

Cependant, il est possible qu'il y ait certaines différences concernant les déficiences mineures et majeures, et c'est la responsabilité de l'exploitant de les connaître.

Conduire aux États-Unis

Les transporteurs québécois circulant aux États-Unis bénéficient d'une réciprocité concernant l'inspection quotidienne des véhicules lourds.

Cependant, il est possible qu'il y ait certaines différences concernant les déficiences mineures et majeures, et c'est la responsabilité de l'exploitant de les connaître.

■ Conservation des documents

Qui doit conserver les documents ?

Exploitant

Il doit conserver, pour chaque véhicule lourd :

- une copie des documents relatifs à la ronde de sécurité pour une période d'au moins six mois.

Propriétaire

Il doit conserver, pour chaque véhicule lourd :

- une copie des documents relatifs à la ronde de sécurité pour une période d'au moins six mois ;
- tout document attestant la réparation des déficiences constatées pour une période d'au moins 12 mois.



Certains programmes, comme le Régime d'immatriculation international (IRP), peuvent exiger une période de conservation plus longue.



Méthodes de vérification

■ Quelle méthode utiliser pour effectuer la ronde de sécurité ?

Les méthodes présentées dans ce guide permettent d'effectuer la ronde de sécurité rapidement, efficacement et de façon sécuritaire. Toutefois, aucune méthode n'est obligatoire.

L'important, c'est :

- de choisir un endroit sécuritaire sur un terrain plat ;
- d'être vigilant afin d'éviter des chutes et des blessures ;
- d'adopter une position vous permettant de bien voir les composantes accessibles prévues dans la ronde de sécurité ;

- d'être attentif, tout au long de la vérification, aux indices de défauts (ex. : traces de liquide au sol, fuites d'air audibles).

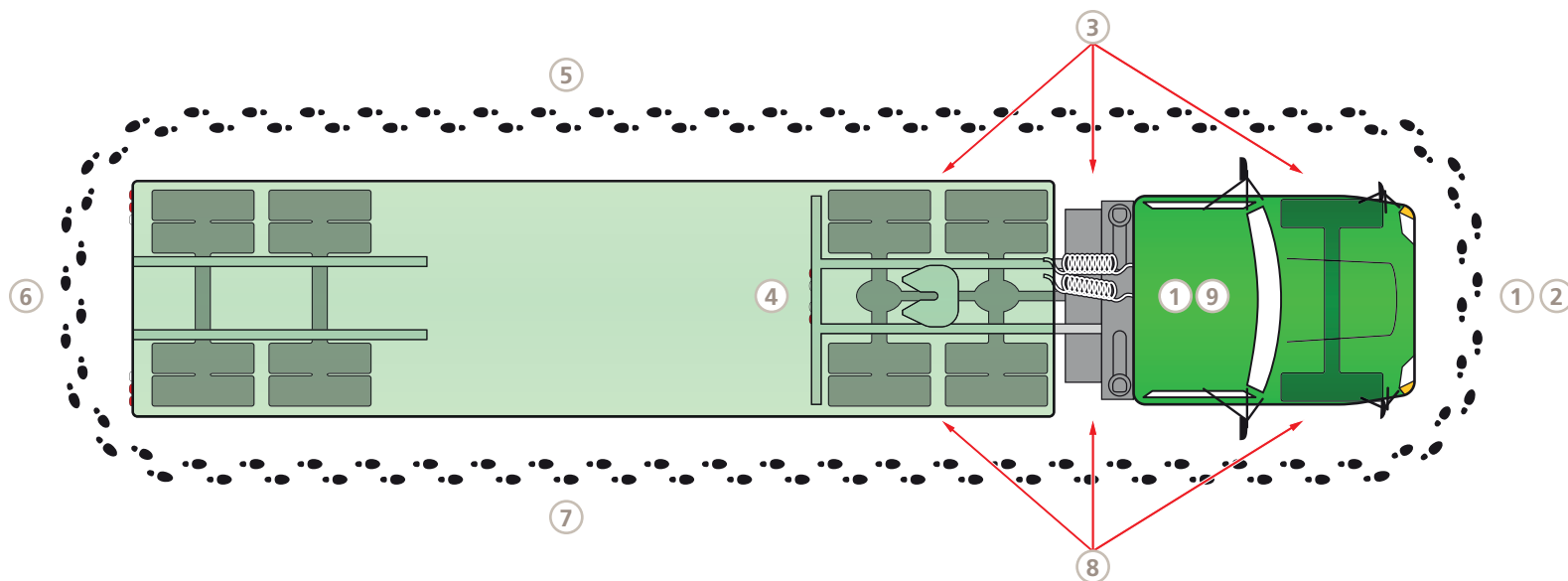
Conserver la même routine de vérification peut vous aider à gagner du temps et à ne rien oublier.

De plus, puisque la liste des défauts applicable au véhicule doit être conservée à bord de celui-ci, le conducteur peut l'utiliser comme aide-mémoire pour réaliser la ronde de sécurité. Ainsi, les numéros inscrits entre parenthèses, dans chacune des méthodes qui suivent, renvoient aux listes de défauts et permettent au conducteur d'identifier les défauts mineurs ou majeurs.

■ Quel est le matériel recommandé pour faire la ronde ?

- Une lampe de poche ;
- Un chiffon propre ;
- Un marteau.

■ Exemple de la méthode de vérification d'un camion tracteur attelé à une semi-remorque (liste 1)



1. Approche du véhicule et vérifications préliminaires dans la cabine

Avant de monter à bord :

Vérifiez l'état général de l'ensemble de véhicules pour déceler des indices de défauts (liquide au sol, affaissement du véhicule, roues non parallèles, déplacement d'un essieu, fuite d'air, élément de carrosserie absent, etc.).

À bord du camion tracteur :

Assurez-vous que le frein de stationnement est serré. Allumez les phares de croisement, les feux de position et le feu de changement de direction (clignotant) droit.

- Vérifiez l'ouverture et la fermeture de la portière du conducteur (10.1, 10.A).

Descendez du véhicule.

2. Camion tracteur – avant

En vous dirigeant vers l'avant du véhicule, détachez le capot du côté gauche et déplacez-vous face au véhicule pour vérifier :

- les éléments fixes de la carrosserie (2.2) ;
- les rétroviseurs installés à l'avant (11.3) ;
- les phares de croisement (8.1, 8.A) ;
- les feux de position (8.1)⁵ ;
- le feu de changement de direction (clignotant) droit (8.1).

Détachez le capot du côté droit, revenez à l'avant et ouvrez-le.

3. Camion tracteur – côté gauche (conducteur)

À l'avant gauche du camion tracteur et sous le capot, vérifiez :

- le liquide servant au fonctionnement de la servodirection (5.2) ;

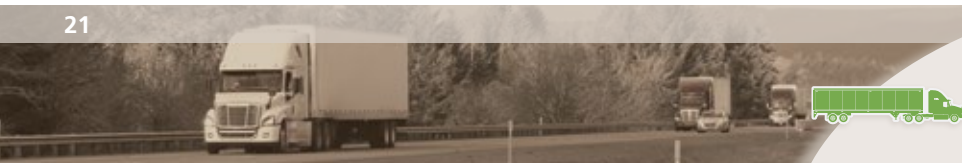
- la courroie de la pompe de la servodirection (s'il y a lieu) (5.3) ;
- le longeron (2.1, 2.A, 2.B) ;
- la suspension* (section 14) ;
- le pneu et la valve (section 9) ;
- la roue ainsi que ses pièces de fixation (12.B, 12.C) ;
- le lubrifiant du roulement de roue (12.1, 12.A).

* Assurez-vous que la suspension du véhicule a été alimentée en air.

Du côté gauche du camion tracteur, vérifiez :

- les éléments fixes de la carrosserie (2.2) ;
- le rétroviseur gauche (11.2, 11.3) ;
- le système d'échappement (16.1) ;
- le longeron et la traverse (si elle est visible) (2.1, 2.A, 2.B) ;
- le réservoir de carburant (fuites et fixations) (15.A, 15.C) ;
- le bouchon du réservoir à essence ou à diesel (15.B).

5. Les feux de position avant sont obligatoires seulement sur les véhicules d'une largeur de 2,03 m et moins.



**À l'arrière gauche du camion tracteur, vérifiez :**

- les éléments fixes de la carrosserie (2.2);
- le système d'échappement (s'il y a lieu) (16.1);
- le mécanisme d'attelage (sellette d'attelage) (1.1, 1.B, 1.C, 1.D, 1.E, 1.F);
- la plaque d'attelage et le pivot d'attelage – parties visibles (s'il y a lieu) (1.A, 1.F);
- les longerons et les traverses du camion tracteur et de la semi-remorque (2.1, 2.A, 2.B);
- la suspension* (section 14);
- les pneus et les valves (section 9);
- les roues ainsi que leurs pièces de fixation (12.B, 12.C);
- le lubrifiant du roulement de roue (12.1, 12.A).

* Assurez-vous que la suspension du véhicule a été alimentée en air.

4. Camion tracteur – arrière**À l'arrière du camion tracteur, vérifiez :**

- les mâchoires de la sellette d'attelage (au besoin, utilisez la lampe de poche) (1.E, 1.F);
- la plaque d'attelage et le pivot d'attelage – parties visibles (s'il y a lieu) (1.A, 1.F);

- les feux de position du camion tracteur (8.1);
- le feu de changement de direction (clignotant) droit du camion tracteur (8.1);
- les éléments fixes de la carrosserie (2.2).

De cet endroit, vous pouvez aussi jeter un coup d'œil aux pièces qui étaient difficiles à voir précédemment, entre autres la suspension, les longerons, les traverses, les éléments du système d'échappement ou des pneus. De plus, en regardant vers l'arrière, vous pourrez voir les traverses de la semi-remorque.

5. Semi-remorque – côté gauche (conducteur)**Du côté gauche de la semi-remorque, de l'avant jusqu'à l'arrière, vérifiez :**

- les éléments fixes de la carrosserie (2.2);
- les longerons et les traverses de la semi-remorque (2.1, 2.A, 2.B);
- le support et les éléments de fixation de la roue de secours (si la semi-remorque en est équipée) (12.2).

Vis-à-vis des roues arrière de la semi-remorque, vérifiez :

- le longeron et les goupilles de blocage du train roulant coulissant (si la semi-remorque en est équipée) (2.1, 2.A, 2.B, 2.C);
- la suspension* (section 14);
- les pneus et les valves (section 9);
- les roues ainsi que leurs pièces de fixation (12.B, 12.C);
- le lubrifiant du roulement de roue (12.1, 12.A).

* Assurez-vous que la suspension du véhicule a été alimentée en air.

Dirigez-vous à l'arrière de la semi-remorque.**6. Semi-remorque – arrière****À l'arrière de la semi-remorque, vérifiez :**

- les feux de position (8.1, 8.B);
- le feu de changement de direction (clignotant) droit (8.1, 8.B);
- le feu de la plaque d'immatriculation (8.1);
- les éléments fixes de la carrosserie (2.2);

- les longerons et les traverses (2.1, 2.A, 2.B);
- la suspension* (section 14).

Si certaines pièces n'étaient pas accessibles ou visibles à l'étape 5, profitez de votre position pour les vérifier.

* Assurez-vous que la suspension du véhicule a été alimentée en air.

7. Semi-remorque – côté droit (passager)

Vis-à-vis des roues arrière de la semi-remorque, vérifiez:

- le longeron et les goupilles de blocage du train roulant coulissant (si la semi-remorque en est équipée) (2.1, 2.A, 2.B, 2.C);
- la suspension* (section 14);
- les pneus et les valves (section 9);
- les roues ainsi que leurs pièces de fixation (12.B, 12.C);
- le lubrifiant du roulement de roue (12.1, 12.A).

* Assurez-vous que la suspension du véhicule a été alimentée en air.

Du côté droit de la semi-remorque, de l'arrière jusqu'à l'avant, vérifiez:

- les éléments fixes de la carrosserie (2.2);
- les longerons et les traverses de la semi-remorque (2.1, 2.A, 2.B);
- le support et les éléments de fixation de la roue de secours (si la semi-remorque en est équipée) (12.2).

8. Camion tracteur – côté droit (passager)

À l'arrière droit du camion tracteur, vérifiez:

- les éléments fixes de la carrosserie (2.2);
- le système d'échappement (s'il y a lieu) (16.1);
- le mécanisme d'attelage (sellette d'attelage) (1.1, 1.B, 1.C, 1.D, 1.F);
- la plaque d'attelage et le pivot d'attelage – parties visibles (s'il y a lieu) (1.A, 1.F);
- les longerons et les traverses du camion tracteur et de la semi-remorque (2.1, 2.A, 2.B);
- la suspension* (section 14);
- les pneus et les valves (section 9);

- les roues ainsi que leurs pièces de fixation (12.B, 12.C);
- le lubrifiant du roulement de roue (12.1, 12.A).

* Assurez-vous que la suspension du véhicule a été alimentée en air.

Du côté droit du camion tracteur, vérifiez:

- les éléments fixes de la carrosserie (2.2);
- le rétroviseur droit (11.2, 11.3);
- la portière du côté passager (10.A);
- le système d'échappement (16.1);
- le longeron et les traverses (2.1, 2.A, 2.B);
- le réservoir de carburant (fuites et fixations) (15.A, 15.C);
- le bouchon du réservoir à essence ou à diesel (15.B).





À l'avant droit du camion tracteur et sous le capot, vérifiez :

- le longeron (2.1, 2.A, 2.B);
- la suspension* (section 14);
- le pneu et la valve (section 9);
- la roue ainsi que ses pièces de fixation (12.B, 12.C);
- le lubrifiant du roulement de roue (12.1, 12.A).

* Assurez-vous que la suspension du véhicule a été alimentée en air.

Déplacez-vous à l'avant, fermez le capot et verrouillez-le. Retournez à l'intérieur de la cabine pour actionner le feu de changement de direction (clignotant) gauche, puis redescendez et vérifiez :

- le feu de changement de direction (clignotant) gauche à l'avant et à l'arrière du camion tracteur ainsi qu'à l'arrière de la semi-remorque (8.1, 8.B).

Retournez dans la cabine du camion tracteur.

9. Camion tracteur – intérieur de la cabine (poste de conduite)

- Ajustez, au besoin, le siège du conducteur à la position désirée (13.1).

Vérifiez :

- la présence du matériel d'urgence (7.1, 7.2)⁶ ;
- la ceinture de sécurité (13.A);
- les rétroviseurs (11.2, 11.3);
- le pare-brise (11.1);
- les vitres latérales situées de chaque côté du poste de conduite (11.1);
- les essuie-glaces (6.1, 6.A);
- le système de lave-glace (6.2);
- le dispositif de soufflerie prévu pour le pare-brise (3.1);
- le volant (5.1, 5.A);
- la colonne de direction (5.1, 5.A);
- le klaxon (4.2).

Assurez-vous que le véhicule est stable.

Les vérifications reliées au système de freins pneumatiques sont identifiées en bleu dans le texte qui suit.

DÉMARREZ LE MOTEUR et DESSERREZ LE FREIN DE STATIONNEMENT.

Vérifiez :

- **les avertisseurs de basse pression d'air (19.1, 19.2, 19.A)**

Si les avertisseurs de basse pression ne sont pas déjà en fonction, appuyez à quelques reprises sur la pédale de frein pour abaisser la pression d'air et ainsi déterminer, à l'aide du manomètre, la pression d'air à laquelle les avertisseurs (sonore, lumineux et visuel) s'activent. Ils doivent s'activer avant que la pression d'air dans le système ne soit inférieure à 380 kPa (55 lb/po²).

Si les avertisseurs de basse pression sont en marche lors du démarrage du véhicule, la vérification peut se faire sans abaisser davantage la pression. Vous devez vous assurer que la pression d'air est égale ou supérieure à 380 kPa (55 lb/po²) quand s'arrêteront les avertisseurs.

6. Le véhicule doit être équipé d'au moins trois lampes, trois réflecteurs ou trois fusées éclairantes, sans quoi il s'agit d'une infraction.

- **le rendement du compresseur (14.B, 19.B)**

Pendant que le moteur tourne au ralenti et que le compresseur d'air est en fonction, appuyez à fond sur la pédale de frein et maintenez-la enfoncée. Surveillez le manomètre et assurez-vous que le compresseur permet d'atteindre et de maintenir une pression d'air d'au moins 620 kPa (90 lb/po²).

- **le régulateur de pression (arrêt du compresseur) (19.3)**

Alors que le compresseur d'air est toujours en fonction, laissez tourner le moteur et assurez-vous que le compresseur arrête de fonctionner à une pression d'air qui se situe entre 805 kPa (117 lb/po²) et 945 kPa (137 lb/po²).

À cette étape, il est possible de faire tourner le moteur à un régime un peu plus élevé, soit à environ 1 000 tours par minute, afin de faire monter la pression d'air un peu plus rapidement.

ARRÊTEZ LE MOTEUR et vérifiez :

- **l'étanchéité (19.4, 19.C)**

Appuyez sur la pédale de frein et maintenez-la enfoncée en vérifiant s'il y a une fuite d'air (visible sur le manomètre ou audible).

REDÉMARREZ LE MOTEUR et vérifiez :

- **le régulateur de pression (démarrage du compresseur) (19.3)**

En surveillant le manomètre, abaissez lentement la pression d'air jusqu'à ce que le compresseur se remette en marche. Assurez-vous qu'il se met en fonction avant d'atteindre 550 kPa (80 lb/po²).

Si les freins sont froids, profitez de l'occasion pour effectuer la procédure préventive de rattrapage du jeu ou de l'espace entre les garnitures pour les freins à tambour dotés de leviers de freins à réglage automatique (voir encadré à la page 26).

Poursuivez avec les vérifications suivantes :

- l'accélérateur (4.1, 4.A);
- le frein de stationnement de la semi-remorque (serrage et desserrage) (19.5);
- le frein de stationnement du camion tracteur (serrage et desserrage) (19.5);
- le mécanisme de commande d'embrayage (si le véhicule est muni d'une transmission manuelle) (4.1);
- la servodirection (5.B);

- **le frein de service (19.D) :**

- Serrez le frein de stationnement de la semi-remorque.
- Alors que la transmission est au point mort, appuyez sur l'accélérateur sans pousser au régime maximal et relâchez-le afin de vous assurer que le moteur revient au ralenti.
- Tentez de faire avancer délicatement le véhicule en engageant la transmission en marche avant (ou à la vitesse la plus élevée qui permet de faire avancer le véhicule dans le cas d'une transmission manuelle, par exemple la troisième vitesse). Assurez-vous que le frein de stationnement retient le véhicule.
- Serrez le frein de stationnement du camion tracteur et desserrez le frein de stationnement de la semi-remorque.
- Tentez de nouveau de faire avancer le véhicule délicatement. Assurez-vous que le frein de stationnement retient le véhicule.
- Desserrez le frein de stationnement du camion tracteur.



- Relâchez complètement la pédale d'embrayage dans le cas d'une transmission manuelle ou mettez le véhicule en marche avant dans le cas d'une transmission automatique.
- Avancez légèrement en tournant le volant d'un côté et de l'autre pour vous assurer que toutes les roues tournent librement et que la servodirection fonctionne bien.
- Appuyez sur la pédale d'embrayage (s'il y a lieu) et sur la pédale de frein pour immobiliser le véhicule. Cela vous permettra de vous assurer du bon fonctionnement du frein de service, ainsi que de la commande d'embrayage dans le cas d'une transmission manuelle.

Remettez le sélecteur de vitesse au point mort, resserrez le frein de stationnement et vérifiez :

- le système d'échappement du moteur (fuite de gaz d'échappement qui s'infiltre dans l'habitacle s'il y a des trous dans le plancher) (16.A) ;
- les feux de freinage du camion tracteur et de la semi-remorque lorsque des installations sécuritaires le permettent ou qu'une autre personne peut vous assister (8.1, 8.B).

Remplissez le rapport de ronde de sécurité.

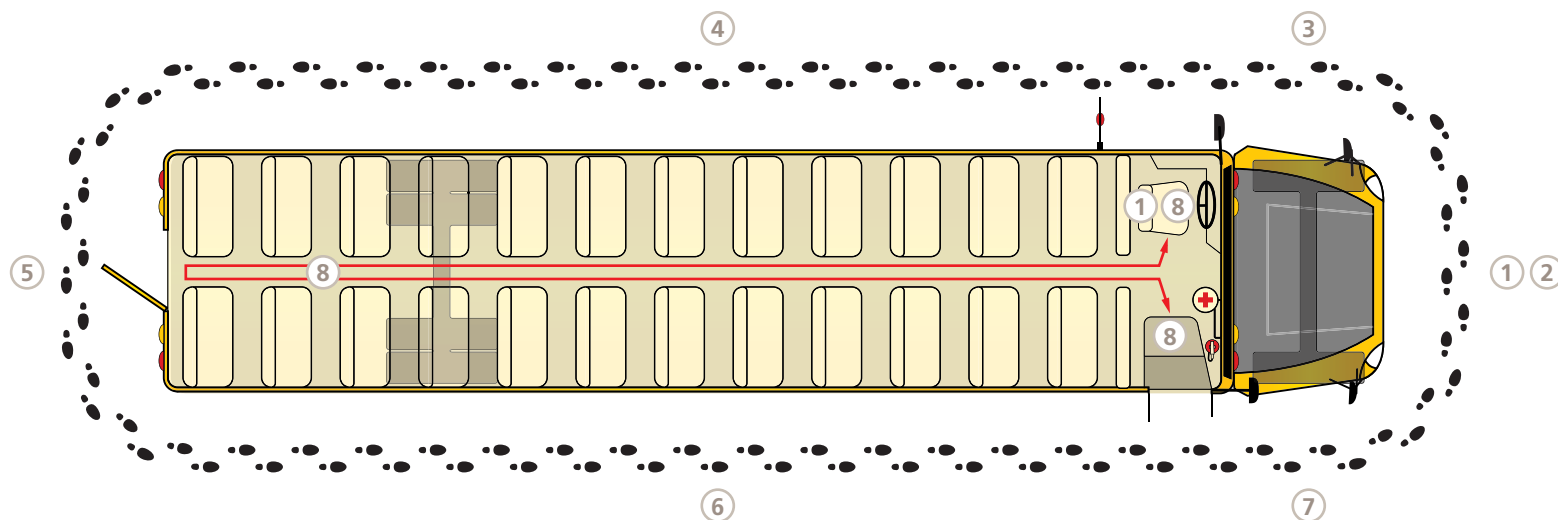
Ajustement des freins à réglage automatique

Si votre véhicule est muni de freins à tambour dotés de leviers de frein à réglage automatique, vous pouvez rattraper le jeu (espace) entre les garnitures et le tambour afin que le freinage soit optimal.

1. Assurez-vous que les freins sont froids.
2. Relâchez les freins de stationnement.
3. Amenez la pression d'air dans le système au maximum (120 lb/po²).
4. Appuyez à fond sur la pédale de frein pendant 5 secondes et relâchez complètement. Recommencez cette étape de quatre à cinq fois.

Bien qu'il ne soit pas obligatoire, vous pouvez intégrer cet ajustement à votre ronde de sécurité, au moment de vérifier le régulateur de pression, lors du démarrage du compresseur (19.3). Si cette procédure n'est pas effectuée sur une base régulière, vous devrez probablement effectuer l'étape 4 plus de cinq fois afin de vous assurer du rattrapage optimal.

■ Exemple de la méthode de vérification d'un autobus scolaire (muni de freins hydrauliques) (liste 2)





1. Approche du véhicule et vérifications préliminaires dans le véhicule

Avant de monter à bord :

Vérifiez l'état général de l'autobus scolaire pour déceler des indices de défauts (liquide au sol, affaissement du véhicule, roues non parallèles, déplacement d'un essieu, fuite d'air, élément de la carrosserie absent, etc.).

À bord :

Assurez-vous que le frein de stationnement est serré. Allumez les phares de croisement, les feux de position, l'éclairage de sécurité et d'accès des passagers et le feu de changement de direction (clignotant) droit. Actionnez l'interrupteur des feux rouges intermittents et du panneau d'arrêt escamotable ainsi que celui des feux jaunes d'avertissement alternatifs.

- Vérifiez l'ouverture et la fermeture de la portière du conducteur (10.1, 10.A).

Descendez de l'autobus.

2. Avant de l'autobus

En vous dirigeant vers l'avant du véhicule, détachez le capot du côté droit et déplacez-vous face au véhicule pour vérifier :

- les feux rouges intermittents (20.8) ;
- les rétroviseurs installés à l'avant (11.2, 11.3) ;
- les phares de croisement (8.1, 8.A) ;
- les feux de position (8.1)⁷ ;
- le feu de changement de direction (clignotant) droit (8.1) ;
- les éléments fixes de la carrosserie (2.2).

Détachez ensuite le capot du côté gauche, puis revenez à l'avant et ouvrez-le.

3. Avant gauche (côté conducteur)

Déplacez-vous vers la roue avant gauche et vérifiez sous le capot, de haut en bas :

- le liquide servant au fonctionnement de la servodirection (5.2) ;

- la courroie de la pompe de la servodirection (s'il y a lieu) (5.3) ;
- le liquide dans le réservoir du maître-cylindre (18.1, 18.A) ;
- le longeron (2.1, 2.A, 2.B) ;
- la suspension (section 14) ;
- le pneu et la valve (section 9) ;
- la roue ainsi que ses pièces de fixation (12.B, 12.C) ;
- le lubrifiant du roulement de roue (12.1, 12.A).

4. Côté gauche (de l'avant jusqu'à l'arrière)

Vérifiez :

- le rétroviseur gauche (11.2, 11.3) ;
- le panneau d'arrêt escamotable (20.7) ;
- les feux clignotants alternatifs (présents sur le panneau d'arrêt) (20.7) ;
- les éléments fixes de la carrosserie (2.2) ;
- les portes extérieures des compartiments à bagages et des compartiments auxiliaires (s'il y a lieu) (2.3) ;

7. Les feux de position avant sont obligatoires seulement sur les véhicules d'une largeur de 2,03 m et moins.

- les longerons et les traverses (2.1, 2.A, 2.B);
- le système d'échappement (16.1);
- la suspension (section 14);
- les pneus et les valves (section 9);
- les roues ainsi que leurs pièces de fixation (12.B, 12.C);
- le lubrifiant du roulement de roue (12.1, 12.A).

Dirigez-vous à l'arrière de l'autobus.

5. Arrière de l'autobus

Face à l'arrière, vérifiez :

- les feux rouges intermittents (20.8);
- les feux de position (8.1, 8.B);
- le feu de changement de direction (clignotant droit (8.1, 8.B);
- les feux de freinage (si possible) (8.1, 8.B);
- le feu de la plaque d'immatriculation (8.1);
- les éléments fixes de la carrosserie (2.2);
- le mécanisme d'attelage (s'il y a lieu) (1.1, 1.2, 1.C, 1.F);
- le système d'échappement (16.1).

6. Côté droit (de l'arrière jusqu'à l'avant)

Vérifiez :

- les éléments fixes de la carrosserie (2.2);
- les longerons et les traverses (2.1, 2.A, 2.B);
- la suspension (section 14);
- les pneus et les valves (section 9);
- les roues ainsi que leurs pièces de fixation (12.B, 12.C);
- le lubrifiant du roulement de roue (12.1, 12.A);
- le système d'échappement (16.1);
- les portes extérieures des compartiments à bagages et des compartiments auxiliaires (s'il y a lieu) (2.3);
- le réservoir de carburant (fuites et fixations) (15.A, 15.C);
- le bouchon du réservoir à essence ou à diesel (15.B);
- le rétroviseur droit (11.2, 11.3).

7. Avant droit (côté porte d'accès des passagers)

Sous le capot, vérifiez :

- le longeron (2.1, 2.A, 2.B);
- la suspension (section 14);
- le pneu et la valve (section 9);
- la roue ainsi que ses pièces de fixation (12.B, 12.C);
- le lubrifiant du roulement de roue (12.1, 12.A).

Déplacez-vous à l'avant, fermez le capot et attachez-le du côté gauche, puis du côté droit.

8. Intérieur de l'autobus

Montez à bord du véhicule et vérifiez :

- les marches de l'habitacle (20.3);
- la présence du matériel d'urgence (7.1, 7.2)⁸;
- l'éclairage de sécurité et d'accès des passagers (20.4).

Fermez la porte.

8. Le véhicule doit être équipé d'au moins trois réflecteurs triangulaires, sans quoi il s'agit d'une infraction.





Allumez les feux jaunes d'avertissement alternatifs et le feu de changement de direction (clignotant) gauche.

En vous dirigeant vers l'arrière, vérifiez :

- les panneaux protecteurs (20.1);
- les vitres latérales situées immédiatement derrière le poste de conduite (11.4);
- les porte-bagages supérieurs de l'habitacle (20.5);
- les sorties de secours latérales (accessibilité seulement) (10.B);
- la porte de secours (10.B, 10.C).

Ouvrez la porte de secours à l'arrière et vérifiez :

- l'avertisseur de la porte de secours (10.C);
- les feux jaunes d'avertissement alternatifs arrière (20.8);
- le feu de changement de direction (clignotant) gauche (8.1, 8B).

Fermez la porte de secours et, en revenant vers l'avant, vérifiez :

- les sièges ou banquettes des passagers (20.6);
- le plancher (20.3).

Prenez place au poste de conduite.

- ajustez le siège du conducteur à la position désirée au besoin (13.1).

Vérifiez :

- la ceinture de sécurité (13.A);
- les feux jaunes d'avertissement alternatifs avant, à l'aide des rétroviseurs (20.8);
- le feu de changement de direction gauche (clignotant), à l'aide des rétroviseurs (8.1);
- les rétroviseurs extérieurs (11.2, 11.3);
- le pare-brise (11.1);
- les essuie-glaces (6.1, 6.A);
- le système de lave-glace (6.2);
- le dispositif de soufflerie prévu pour le pare-brise (3.1);
- le volant (5.1, 5.A);
- la colonne de direction (5.1, 5.A);
- le klaxon (4.2);
- les vitres latérales situées de chaque côté du poste de conduite (11.1).

Assurez-vous que le véhicule est stable.

Les vérifications liées au système de freins hydrauliques (servofrein hydraulique) sont identifiées en bleu dans le texte qui suit.

Vérifiez :

- le fonctionnement du témoin lumineux du frein de service (18.3);
- le fonctionnement du servofrein hydraulique (18.C);
- l'étanchéité et la pression de l'installation de freinage (18.2, 18.B):
 - Assurez-vous que la clé de contact est à la position « marche » et que le frein de stationnement est desserré (seulement si le témoin lumineux du frein de service est le même que celui du frein de stationnement).
 - Observez si le témoin lumineux du frein de service est allumé.
 - Appliquez une pression moyenne sur la pédale de frein et écoutez le bruit du fonctionnement de la pompe électrique du servofrein.
 - Maintenez une pression moyenne sur la pédale de frein pendant au moins 10 secondes.

- Observez si la pédale de frein descend au plancher ou s’il faut appuyer à plusieurs reprises avant d’obtenir une pression dans le circuit, laquelle se manifeste par une résistance de la pédale.
- Démarrez le moteur.
- Observez si le témoin lumineux du frein de service s’éteint.

Poursuivez avec les vérifications suivantes :

- le témoin lumineux du frein de stationnement (18.4);
- l’accélérateur (4.1, 4.A);
- le frein de stationnement (18.5);
- le mécanisme de commande d’embrayage (dans le cas d’une transmission manuelle) (4.1);
- la servodirection (5.B);
- le frein de service (18.D):
 - Serrez le frein de stationnement.
 - Vérifiez si le témoin du frein de stationnement s’allume.

- Alors que la transmission est au point mort, appuyez sur l’accélérateur sans pousser jusqu’au régime maximal et relâchez-le afin de vous assurer que le moteur revient au ralenti.
- Tentez de faire avancer le véhicule délicatement en engageant la transmission en marche avant (ou à la vitesse la plus élevée qui permet de faire avancer le véhicule dans le cas d’une transmission manuelle, par exemple la troisième vitesse). Assurez-vous que le frein de stationnement retient le véhicule.
- Desserrez le frein de stationnement et vérifiez si le témoin lumineux s’éteint.
- Faites avancer le véhicule lentement (en relâchant délicatement et complètement la pédale d’embrayage dans le cas d’une transmission manuelle) et vérifiez que les roues tournent librement.
- Tournez le volant d’un côté puis de l’autre de façon à faire bouger les roues pour vous assurer que la servodirection fonctionne bien.

- Appuyez sur la pédale d’embrayage (s’il y a lieu) et sur la pédale de frein pour immobiliser le véhicule. Cela vous permettra de vous assurer du bon fonctionnement du frein de service, ainsi que de la commande d’embrayage dans le cas d’une transmission manuelle.

Poursuivez avec les vérifications suivantes :

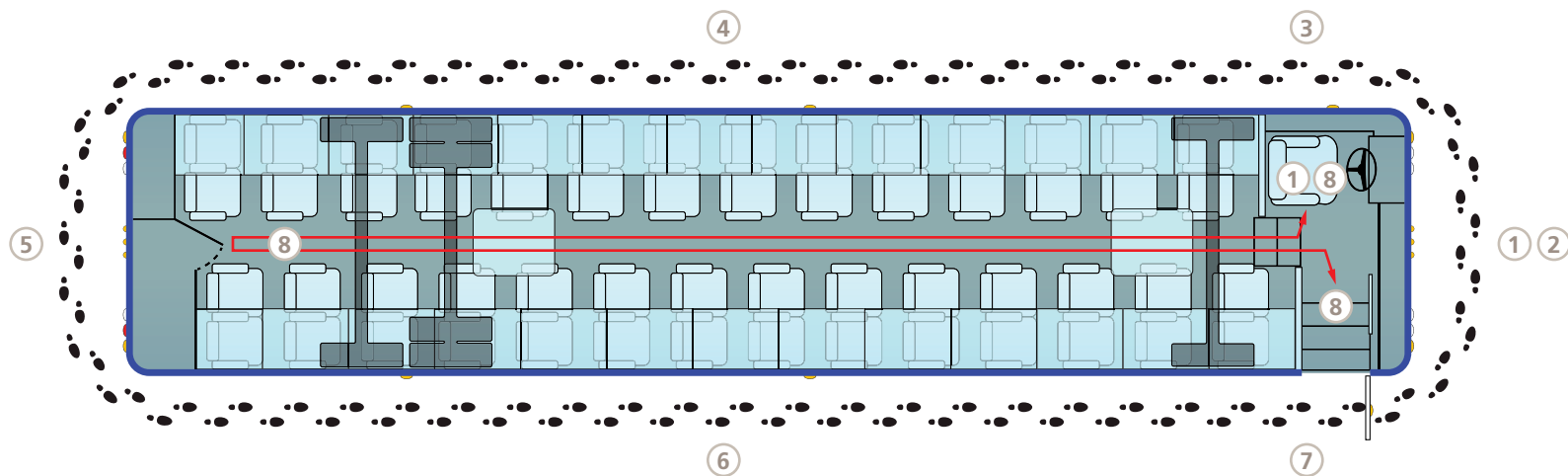
- le système d’échappement du moteur (fuite de gaz d’échappement qui s’infiltré dans l’habitacle s’il y a des trous dans le plancher) (16.A);
- les feux de freinage (lorsque des installations sécuritaires le permettent ou qu’une autre personne peut vous assister) (8.1, 8.B).

Remplissez le rapport de ronde de sécurité.





■ Exemple de la méthode de vérification d'un autocar (liste 3)



1. Approche du véhicule et vérifications préliminaires au poste de conduite

Avant de monter à bord :

Vérifiez l'état général de l'autocar pour déceler des indices de défauts (liquide au sol, affaissement du véhicule, roues non parallèles, déplacement d'un essieu, fuite d'air, élément de la carrosserie absent, etc.).

À bord :

Assurez-vous que le frein de stationnement est serré et allumez les phares de croisement, les feux de position, l'éclairage de sécurité et d'accès des passagers et le feu de changement de direction (clignotant) droit;

- Vérifiez l'ouverture et la fermeture de la portière du conducteur (10.1, 10.A)⁹.

Descendez de l'autocar.

2. Avant de l'autocar

Vérifiez :

- le rétroviseur droit (11.2, 11.3);
- les phares de croisement (8.1, 8.A);
- le feu de changement de direction (clignotant) droit (8.1);
- les éléments fixes de la carrosserie (2.2);
- les portes extérieures des compartiments à bagages et des compartiments auxiliaires (s'il y a lieu) (2.3);
- le rétroviseur gauche (11.2, 11.3).

3. Avant gauche (côté conducteur)

Déplacez-vous vers la roue avant gauche du véhicule et vérifiez, de haut en bas :

- la suspension* (section 14);
- le pneu et la valve (section 9);
- la roue ainsi que ses pièces de fixation (12.B, 12.C);
- le lubrifiant du roulement de roue (12.1, 12.A).

* Assurez-vous que la suspension du véhicule a été alimentée en air.

4. Côté gauche (de l'avant jusqu'à l'arrière)

Vérifiez :

- les éléments fixes de la carrosserie (2.2);
- les portes extérieures des compartiments à bagages et des compartiments auxiliaires (2.3);
- le réservoir de carburant (fuites et fixations) (15.A, 15.C);
- le bouchon du réservoir à essence ou à diesel (15.B);
- la suspension* (section 14);
- les pneus et les valves (section 9);
- la roue ainsi que ses pièces de fixation (12.B, 12.C);
- le lubrifiant du roulement de roue (12.1, 12.A).

* Assurez-vous que la suspension du véhicule a été alimentée en air.

Dirigez-vous à l'arrière de l'autocar.

9. Pour une vérification optimale, l'ouverture et la fermeture de la porte devraient être vérifiées lorsque les réservoirs d'air ont été alimentés.





5. Arrière de l'autocar

Face à l'arrière, vérifiez :

- les éléments fixes de la carrosserie (2.2);
- les feux de position (8.1, 8.B);
- le feu de changement de direction (clignotant droit (8.1, 8.B);
- les feux de freinage (si possible) (8.1, 8.B);
- le feu de la plaque d'immatriculation (8.1);
- le mécanisme d'attelage (s'il y a lieu) (1.1, 1.2, 1.C, 1.F).

Ouvrez le compartiment moteur et vérifiez :

- le liquide servant au fonctionnement de la servodirection (5.2);
- la courroie de la pompe de la servodirection (s'il y a lieu) (5.3);
- le système d'échappement (16.1).

Fermez le compartiment moteur.

6. Côté droit (de l'arrière jusqu'à l'avant)

Vérifiez :

- les éléments fixes de la carrosserie (2.2);
- les portes extérieures des compartiments à bagages et des compartiments auxiliaires (2.3);
- la suspension* (section 14);
- les pneus et les valves (section 9);
- les roues ainsi que leurs pièces de fixation (12.B, 12.C);
- le lubrifiant du roulement de roue (12.1, 12.A);
- le réservoir de carburant (fuites et fixations) (15.A, 15.C);
- le bouchon du réservoir à essence ou à diesel (15.B).

* Assurez-vous que la suspension du véhicule a été alimentée en air.

7. Avant droit (côté porte d'accès des passagers)

Vérifiez :

- la suspension* (section 14.2, 14B, 14G);
- le pneu et la valve (section 9);
- la roue ainsi que ses pièces de fixation (12.B, 12.C);
- le lubrifiant du roulement de roue (12.1, 12.A).

* Assurez-vous que la suspension du véhicule a été alimentée en air.

Retournez à l'intérieur de l'autocar pour actionner le feu de changement de direction (clignotant) gauche, puis redescendez et vérifiez :

- le feu de changement de direction (clignotant avant et arrière (8.1, 8.B).

8. Intérieur de l'autocar

Retournez à l'intérieur et vérifiez :

- les marches de l'habitacle (20.3);
- la présence du matériel d'urgence (7.1, 7.2)¹⁰.

En vous dirigeant vers l'arrière, vérifiez :

- l'éclairage de sécurité et d'accès des passagers (20.4);
- les barres horizontales et les panneaux protecteurs (20.1, 20.2);
- les porte-bagages supérieurs de l'habitacle (20.5);
- les sorties de secours (accessibilité seulement) (10.B).

En revenant vers l'avant, vérifiez :

- les sièges ou banquettes des passagers (20.6);
- le plancher (20.3).

Prenez place au poste de conduite.

- ajustez le siège du conducteur à la position désirée au besoin (13.1).

Vérifiez :

- la ceinture de sécurité (13.A);
- les rétroviseurs extérieurs (11.2, 11.3);
- le pare-brise (11.1);
- les essuie-glaces (6.1, 6.A);
- le système de lave-glace (6.2);
- le dispositif de soufflerie prévu pour le pare-brise (3.1);
- le volant (5.1, 5.A);
- la colonne de direction (5.1, 5.A);
- le klaxon (4.2);
- les vitres latérales situées de chaque côté du poste de conduite (11.1).

Assurez-vous que le véhicule est stable.

Les vérifications reliées au système de freins pneumatiques sont identifiées en bleu dans le texte qui suit.

DÉMARREZ LE MOTEUR et DESSERREZ LE FREIN DE STATIONNEMENT.

Vérifiez :

- **les avertisseurs de basse pression d'air (19.1, 19.2, 19.A)**

Si les avertisseurs de basse pression ne sont pas déjà en fonction, appuyez à quelques reprises sur la pédale de frein pour abaisser la pression d'air et ainsi déterminer, à l'aide du manomètre, la pression d'air à laquelle les avertisseurs (sonore, lumineux et visuel) s'activent. Ils doivent s'activer avant que la pression d'air dans le système ne soit inférieure à 380 kPa (55 lb/po²).

Si les avertisseurs de basse pression sont en marche lors du démarrage du véhicule, la vérification peut se faire sans abaisser davantage la pression. Vous devez vous assurer que la pression d'air est égale ou supérieure à 380 kPa (55 lb/po²) quand s'arrêteront les avertisseurs.

- **le rendement du compresseur (14.B, 19.B)**

Pendant que le moteur tourne au ralenti et que le compresseur d'air est en fonction, appuyez à fond sur la pédale de frein et maintenez-la enfoncée. Surveillez le manomètre et assurez-vous que le compresseur permet d'atteindre et de maintenir une pression d'air d'au moins 620 kPa (90 lb/po²).

10. Le véhicule doit être équipé d'au moins trois lampes, trois réflecteurs ou trois fusées éclairantes, sans quoi il s'agit d'une infraction.





- **le régulateur de pression (arrêt du compresseur) (19.3)**

Alors que le compresseur d'air est toujours en fonction, laissez tourner le moteur et assurez-vous que le compresseur arrête de fonctionner à une pression d'air qui se situe entre 805 kPa (117 lb/po²) et 945 kPa (137 lb/po²).

À cette étape, il est possible de faire tourner le moteur à un régime un peu plus élevé, soit à environ 1 000 tours par minute, afin de faire monter la pression d'air un peu plus rapidement.

ARRÊTEZ LE MOTEUR et vérifiez :

- **l'étanchéité (19.4, 19.C)**

Appuyez sur la pédale de frein et maintenez-la enfoncée en vérifiant s'il y a une fuite d'air (visible sur le manomètre ou audible).

REDÉMARREZ LE MOTEUR et vérifiez :

- **le régulateur de pression (démarrage du compresseur) (19.3)**

En surveillant le manomètre, abaissez lentement la pression d'air jusqu'à ce que le compresseur se remette en marche. Assurez-vous qu'il se met en fonction avant d'atteindre 550 kPa (80 lb/po²).

Si les freins sont froids, profitez de l'occasion pour effectuer la procédure préventive de

rattrapage du jeu ou de l'espace entre les garnitures pour les freins à tambour dotés de leviers de freins à réglage automatique (voir encadré à la page 37).

Poursuivez avec les vérifications suivantes :

- l'accélérateur (4.1, 4.A) ;
- le frein de stationnement (serrage et desserrage) (19.5) ;
- le mécanisme de commande d'embrayage (dans le cas d'une transmission manuelle) (4.1) ;
- la servodirection (5.B) ;
- le frein de service (19.D) :
 - Serrez le frein de stationnement.
 - Alors que la transmission est au point mort, appuyez sur l'accélérateur sans pousser jusqu'au régime maximal et relâchez-le afin de vous assurer que le moteur revient au ralenti.
 - Tentez de faire avancer délicatement le véhicule en engageant la transmission en marche avant (ou à la vitesse la plus élevée qui permet de faire avancer le véhicule dans le cas d'une transmission manuelle, par exemple la troisième vitesse). Assurez-vous que le frein de stationnement retient le véhicule.
 - Desserrez le frein de stationnement.

- Faites avancer le véhicule lentement (en relâchant délicatement et complètement la pédale d'embrayage dans le cas d'une transmission manuelle) et vérifiez que les roues tournent librement.
- Tournez le volant d'un côté puis de l'autre de façon à faire bouger les roues pour vous assurer que la servodirection fonctionne bien.
- Appuyez sur la pédale d'embrayage (s'il y a lieu) et sur la pédale de frein pour immobiliser le véhicule. Cela vous permettra de vous assurer du bon fonctionnement du frein de service, ainsi que de la commande d'embrayage dans le cas d'une transmission manuelle.

Remettez le sélecteur de vitesse au point mort, resserrez le frein de stationnement et vérifiez :

- le système d'échappement du moteur (fuite de gaz d'échappement qui s'infiltre dans l'habitacle s'il y a des trous dans le plancher) (16.A) ;
- les feux de freinage (lorsque des installations sécuritaires le permettent ou qu'une autre personne peut vous assister (8.1, 8.B).

Remplissez le rapport de ronde de sécurité.

Ajustement des freins à réglage automatique

Si votre véhicule est muni de freins à tambour dotés de leviers de frein à réglage automatique, vous pouvez rattraper le jeu (espace) entre les garnitures et le tambour afin que le freinage soit optimal.

1. Assurez-vous que les freins sont froids.
2. Relâchez les freins de stationnement.
3. Amenez la pression d'air dans le système au maximum (120 lb/po²).
4. Appuyez à fond sur la pédale de frein pendant 5 secondes et relâchez complètement. Recommencez cette étape de quatre à cinq fois.

Bien qu'il ne soit pas obligatoire, vous pouvez intégrer cet ajustement à votre ronde de sécurité, au moment de vérifier le régulateur de pression, lors du démarrage du compresseur (19.3). Si cette procédure n'est pas effectuée sur une base régulière, vous devrez probablement effectuer l'étape 4 plus de cinq fois afin de vous assurer du rattrapage optimal.



Ronde de sécurité (volet mécanique)

38



■ Introduction

Lors de la ronde de sécurité, vous devez faire un examen visuel et auditif des éléments accessibles énumérés dans les listes de défauts applicables au véhicule que vous utilisez. Ces listes, qui comprennent tous les systèmes et les pièces mécaniques à vérifier, sont présentées en annexe.

Systèmes

Chaque système (attelage, direction, etc.) est désigné par une couleur et par un numéro. Ce numéro correspond à celui figurant dans les listes de défauts. Ainsi, le système « 1. Attelage » du volet mécanique correspond au premier système paraissant sur chacune de ces trois listes, le système « 2. Châssis et carrosserie » correspond au deuxième, et ainsi de suite.

Tableaux synthèses

La présentation de chacun des systèmes débute par un tableau qui résume les points suivants :

Pièces visées

Les pièces visées par la ronde de sécurité

Défectuosités

Les défauts mineurs et majeurs qui peuvent toucher les pièces visées. Un code numérique (par exemple 1.1) correspond à une défectuosité mineure, un code alphanumérique (par exemple 1.A) correspond à une défectuosité majeure. Si l'espace est grisé, il n'y a pas de défectuosité touchant la pièce visée.

Véhicules visés

Lorsqu'un « X » paraît dans une colonne, cette pièce doit être vérifiée pour le véhicule visé par la liste. Si l'espace est grisé, il n'y a pas de pièce à vérifier.

Photos et illustrations

Des photos et des illustrations ont été ajoutées à titre d'exemples afin de faciliter la compréhension.

Rapport de ronde de sécurité

Pour terminer, un exemple de rapport de ronde de sécurité figure en annexe. Rappelons que ce document atteste la validité de la ronde de sécurité et permet d'informer l'exploitant du résultat de la vérification et, s'il y a lieu, des défauts constatés.



■ Liste des systèmes

1. Attelage
2. Châssis et carrosserie
3. Chauffage et dégivrage
4. Commandes du conducteur
5. Direction
6. Essuie-glaces et lave-glace
7. Matériel d'urgence
8. Phares et feux
9. Pneus
10. Portières et autres issues
11. Rétroviseurs et vitrage
12. Roues, moyeux et pièces de fixation
13. Siège
14. Suspension
15. Système d'alimentation en carburant
16. Système d'échappement
17. Système de freins électriques
18. Système de freins hydrauliques
19. Système de freins pneumatiques
20. Transport de passagers

1 | Attelage

Cette section concerne tous les dispositifs d'attelage (sellette, crochet et anneau, col de cygne, main et boule, etc).

Pièces visées	Défectuosités mineures 	Défectuosités majeures 	Véhicules visés		
			Liste 1 	Liste 2 	Liste 3 
Dispositif d'attelage à sellette fixe ou coulissante (voir figures 1 et 2)	Éléments de fixation de la sellette d'attelage (boulons et écrous)	1.1	1.B 1.C	X	
	Goupilles de blocage de la sellette d'attelage coulissante		1.D	X	
	Éléments de la sellette d'attelage (par exemple, sellette, cornière, mâchoire, support)		1.F	X	
	Plaque d'attelage et pivot d'attelage		1.A 1.F	X	
	Mâchoires de la sellette d'attelage et indicateur de verrouillage des mâchoires		1.E 1.F	X	

FIGURE 1 | Sellette d'attelage



FIGURE 2 | Plaque et pivot d'attelage



	Pièces visées	Défectuosités mineures	Défectuosités majeures	Véhicules visés		
				Liste 1 	Liste 2 	Liste 3 
Dispositif d'attelage à crochet et anneau (voir figure 3)	Éléments de fixation du crochet et de l'anneau (par exemple, écrous et boulons)	1.1	1.C	X	X	X
	Éléments du dispositif d'attelage (crochet et anneau)		1.F	X	X	X
	Attaches de sûreté et leurs raccords (par exemple, câble d'acier, chaîne, crochet, anneaux auxquels la chaîne doit être rattachée)	1.2		X	X	X

FIGURE 3 | Crochet et anneau



Pièces visées	Défectuosités mineures 	Défectuosités majeures 	Véhicules visés		
			Liste 1 	Liste 2 	Liste 3 
Autres dispositifs d'attelage, par exemple col de cygne, main et boule (voir figures 4 et 5)	Éléments de fixation du dispositif d'attelage (par exemple, écrous et boulons)	1.1	X	X	X
	Éléments du dispositif d'attelage (par exemple, main, boule)		X	X	X
	Attaches de sûreté et leurs raccords (par exemple, câble d'acier, chaîne, crochet, anneaux auxquels la chaîne doit être rattachée)	1.2	X	X	X

FIGURE 4 | Col de cygne



FIGURE 5 | Main et boule



Dispositif d'attelage à sellette fixe ou coulissante



Pièces visées et comment les vérifier

Éléments de fixation de la sellette d'attelage (boulons et écrous)

De chaque côté du véhicule vis-à-vis de la sellette d'attelage

Observez la cornière ainsi que la présence et l'état des écrous et des boulons qui assurent la fixation de la sellette au châssis du véhicule (voir figures 6 et 7, page 44).



Défectuosités mineures

1.1 Lorsque le véhicule est accouplé, 20 % ou moins des éléments de fixation de la sellette au cadre de châssis du tracteur sont manquants, cassés ou desserrés sur un élément d'ancrage*.



* La notion de 20 % doit être appliquée individuellement pour chaque élément d'ancrage.



EXEMPLE de défectuosité mineure : 2 boulons cassés sur un total de 10 sur l'élément d'ancrage du côté gauche (= 20 %) et 2 boulons desserrés sur un total de 10 sur l'élément d'ancrage du côté droit (= 20 %).

1.1 Lorsque le véhicule n'est pas accouplé, un ou des éléments de fixation de la sellette sont manquants, cassés ou desserrés.



Défectuosités majeures

1.C Lorsque le véhicule est accouplé, plus de 20 % des éléments de fixation de la sellette au cadre de châssis du tracteur sont manquants, cassés ou desserrés sur un élément d'ancrage*.



EXEMPLE de défectuosité majeure : 1 boulon desserré et 2 boulons cassés sur un total de 10 boulons sur le même élément d'ancrage.

1.B Lorsque le véhicule est accouplé, il y a un déplacement entre un élément d'assemblage de la sellette d'attelage (cornière) et le châssis du véhicule.



Dispositif d'attelage à sellette fixe ou coulissante

FIGURE 6 | Éléments de fixation de la sellette d'attelage

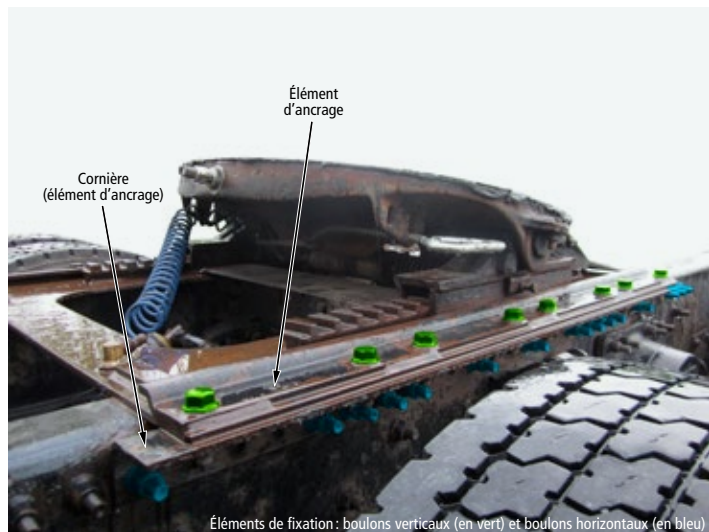
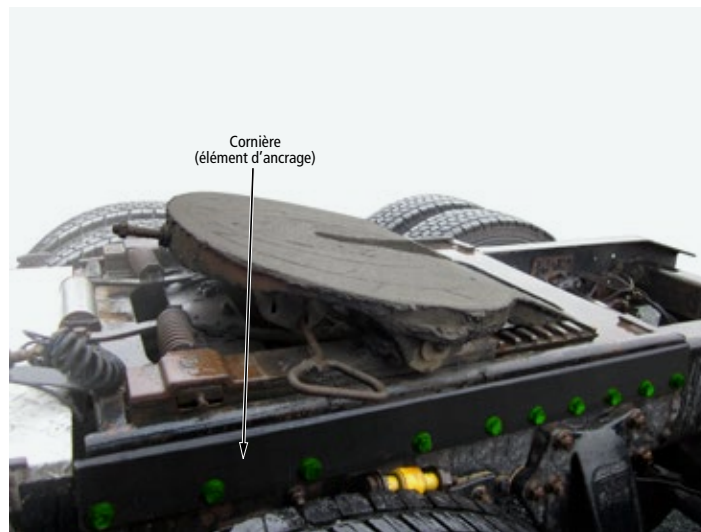


FIGURE 7 | Éléments de fixation de la sellette d'attelage



Dispositif d'attelage à sellette fixe ou coulissante



Pièces visées et comment les vérifier

Goupilles de blocage de la sellette d'attelage coulissante

De chaque côté du véhicule vis-à-vis de la sellette d'attelage

- Vérifiez la présence des goupilles de blocage.
- Vérifiez si les goupilles sont en position bloquée.



Défectuosités mineures



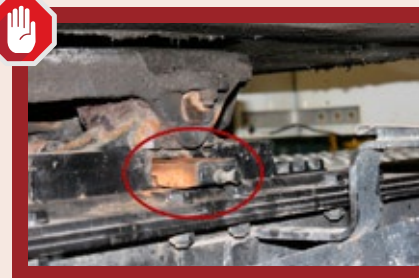
Défectuosités majeures

1.D Lorsque le véhicule est accouplé, 25 % ou plus des goupilles de blocage d'une sellette d'attelage coulissante sont manquantes ou inopérantes (voir figure 8).



Certaines sellettes ont 2 goupilles et d'autres 4. Dans ces cas, dès qu'une goupille est manquante ou inopérante c'est une défectuosité majeure parce que le 25 % sera atteint.

FIGURE 8 | La goupille de blocage de la sellette d'attelage est inopérante parce qu'elle n'est pas en position bloquée.



Dispositif d'attelage à sellette fixe ou coulissante



Pièces visées et comment les vérifier

**Éléments de la sellette d'attelage
(par exemple, sellette, cornière,
mâchoire, support)**

**De chaque côté du véhicule vis-à-vis de
la sellette d'attelage**

- Observez les parties visibles des éléments de la sellette d'attelage (voir figure 9).



Défectuosités mineures

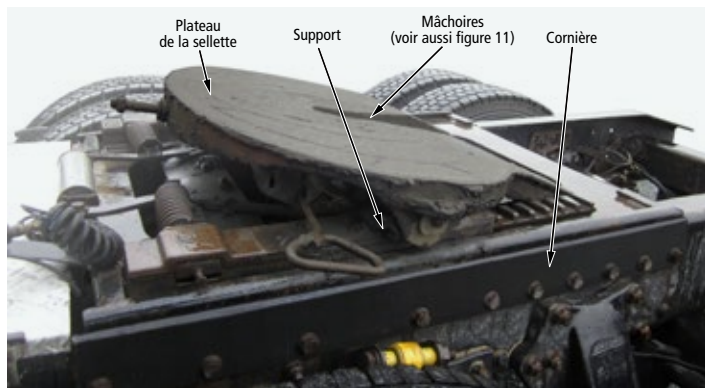


Défectuosités majeures

1.F Lorsque le véhicule est accouplé,
un élément de la sellette d'attelage est
fissuré, déformé ou détérioré* au point
qu'il y a risque de rupture ou de séparation
de l'ensemble de véhicules.

* Par exemple, cassé ou usé.

FIGURE 9 | Éléments de la sellette d'attelage



Dispositif d'attelage à sellette fixe ou coulissante



Pièces visées et comment les vérifier

Plaque d'attelage et pivot d'attelage

De chaque côté de la semi-remorque
vis-à-vis de la sellette d'attelage

- Observez sous la semi-remorque les parties visibles de la plaque d'attelage et du pivot d'attelage (voir figure 10).



Défectuosités mineures



Défectuosités majeures

- 1.A** La plaque d'attelage ou le pivot d'attelage est déformé de façon à nuire à l'attelage, est fissuré ou mal fixé.
- 1.F** Lorsque le véhicule est accouplé, la plaque d'attelage ou le pivot d'attelage est détérioré* au point qu'il y a risque de rupture ou de séparation de l'ensemble de véhicules.

* Par exemple, cassé ou usé.

FIGURE 10 | Plaque d'attelage et pivot d'attelage



Dispositif d'attelage à sellette fixe ou coulissante



Pièces visées et comment les vérifier

Mâchoires de la sellette d'attelage et indicateur de verrouillage des mâchoires

Derrière le camion tracteur (sous la semi-remorque lorsque le véhicule est accouplé)

- À l'aide de la lampe de poche, observez les mâchoires de la sellette pour vérifier si elles sont bien fermées (voir figure 11).

Sur le côté du véhicule vis-à-vis de la sellette d'attelage

- Observez l'indicateur de verrouillage (boulon placé à l'avant de la sellette) et la position de la ou des poignées de déverrouillage (voir figure 12).



Défectuosités mineures



Défectuosités majeures

1.E Lorsque le véhicule est accouplé, les mâchoires ne sont pas complètement fermées derrière le pivot d'attelage.

1.F Lorsque le véhicule est accouplé, le mécanisme de verrouillage des mâchoires n'est pas enclenché.

Dispositif d'attelage à sellette fixe ou coulissante

FIGURE 11 | Mâchoires de la sellette d'attelage

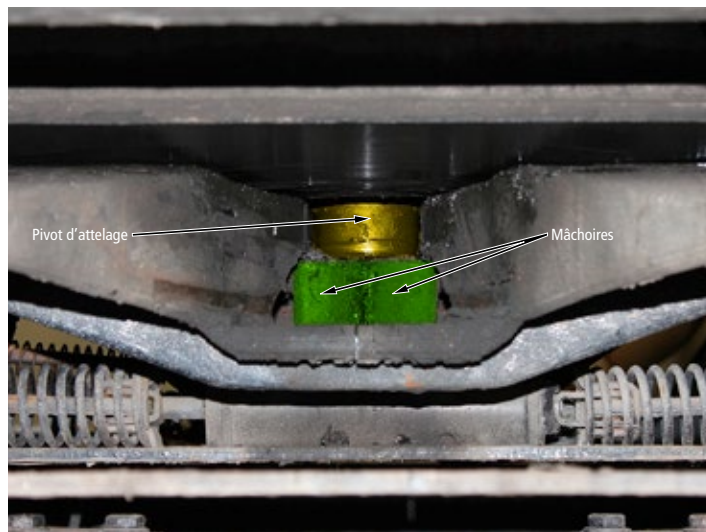
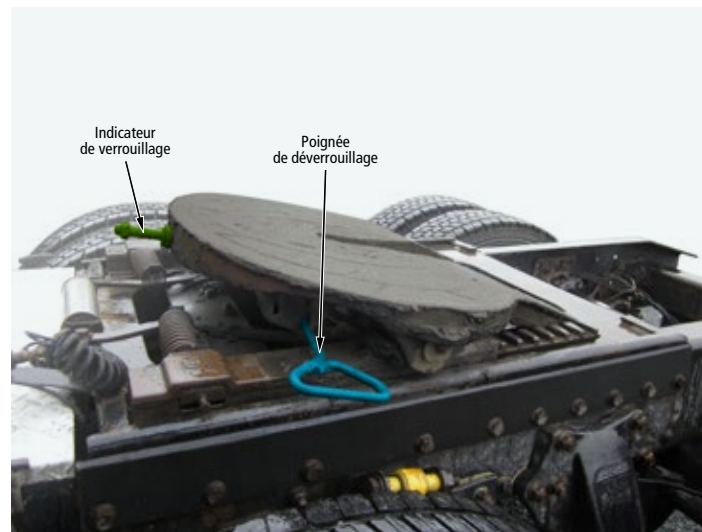


FIGURE 12 | Sellette d'attelage (indicateur de verrouillage et poignée de déverrouillage)



Dispositif d'attelage à crochet et anneau



Pièces visées et comment les vérifier

Éléments de fixation du crochet et de l'anneau (par exemple, écrous et boulons)

De chaque côté de l'ensemble de véhicules

- Observez les éléments qui fixent le crochet et l'anneau sur les véhicules (voir figure 13).



Défectuosités mineures

1.1 Lorsque les véhicules ne sont pas accouplés, un ou des éléments de fixation sont manquants, cassés ou desserrés.

1.1 Lorsque les véhicules sont accouplés, 20 % **ou moins** des éléments de fixation du dispositif d'attelage au véhicule sont manquants, cassés ou desserrés.



Défectuosités majeures

1.C Lorsque les véhicules sont accouplés, **plus** de 20 % des éléments de fixation du dispositif d'attelage au véhicule, sont manquants, cassés ou desserrés.

FIGURE 13 | Éléments de fixation du crochet et de l'anneau



Dispositif d'attelage à crochet et anneau



Pièces visées et comment les vérifier

Élément du dispositif d'attelage (crochet et anneau)

De chaque côté de l'ensemble de véhicules

- Observez l'état du dispositif d'attelage du véhicule tracteur (par exemple, le crochet ou son mécanisme de verrouillage) et de la remorque (par exemple, l'anneau).

Attention ! On trouve deux types d'attelage sur un diabolos convertisseur, soit un anneau ainsi qu'une sellette. Tous deux doivent être vérifiés (voir figure 14).



Défectuosités mineures



Défectuosités majeures

- 1.F** Lorsque les véhicules sont accouplés, un élément du dispositif d'attelage est mal fixé, manquant, fissuré, déformé ou détérioré* au point qu'il y a risque de rupture ou de séparation de l'ensemble de véhicules.

* Par exemple, cassé ou usé.



Le mécanisme de verrouillage du crochet qui est absent ou inopérant constitue une défécuosité majeure puisqu'il y a risque de séparation de l'ensemble de véhicules.

FIGURE 14 | Diabolo convertisseur



Dispositif d'attelage à crochet et anneau



Pièces visées et comment les vérifier

**Attaches de sûreté et leurs raccords
(par exemple, câble d'acier, chaîne,
crochet, anneaux auxquels la chaîne
doit être rattachée)**

Entre le véhicule qui tracte et la remorque

- Observez les attaches de sûreté et leurs raccords (voir figure 15).



Défectuosités mineures

1.2 Une attache de sûreté ou un raccord est manquant, détérioré* ou mal fixé.

* Par exemple, cassé ou usé.

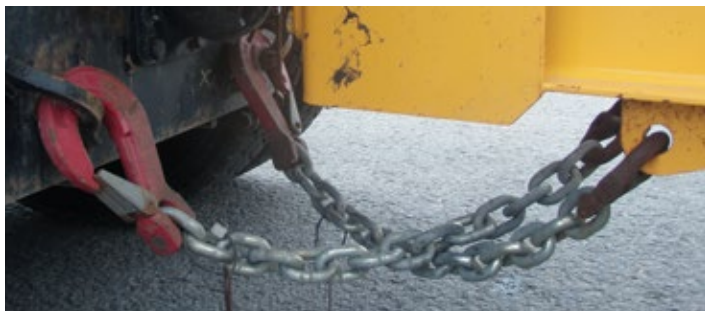


Le Code de la sécurité routière prévoit que les attaches de sûreté et les raccords sont obligatoires lorsque la remorque n'est pas équipée de freins d'urgence permettant d'immobiliser la remorque en cas de séparation.



Défectuosités majeures

FIGURE 15 | Attaches de sûreté et leurs raccords



Autres dispositifs d'attelage (par exemple, col de cygne, main et boule)



Pièces visées et comment les vérifier

Éléments de fixation du dispositif d'attelage (par exemple, écrous et boulons)

De chaque côté de l'ensemble de véhicules

- Observez les éléments qui fixent le dispositif d'attelage sur les véhicules (voir figures 16 et 17).



Défectuosités mineures

- 1.1 Lorsque les véhicules ne sont pas accouplés**, un ou des éléments de fixation sont manquants, cassés ou desserrés.
- 1.1 Lorsque les véhicules sont accouplés**, 20 % **ou moins** des éléments de fixation du dispositif d'attelage au véhicule sont manquants, cassés ou desserrés.



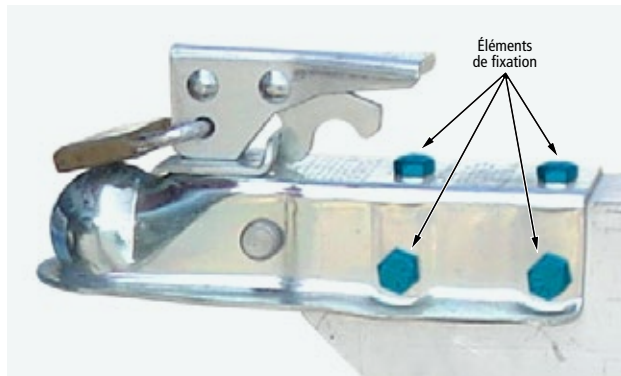
Défectuosités majeures

- 1.C Lorsque les véhicules sont accouplés**, **plus** de 20 % des éléments de fixation du dispositif d'attelage au véhicule sont manquants, cassés ou desserrés.

FIGURE 16 | Dispositif d'attelage col de cygne



FIGURE 17 | Dispositif d'attelage main et boule



Autres dispositifs d'attelage (par exemple, col de cygne, main et boule)



Pièces visées et comment les vérifier

Éléments du dispositif d'attelage (par exemple, main, boule)

De chaque côté de l'ensemble de véhicules

- Observez le dispositif d'attelage du véhicule tracteur et de la remorque.

Attaches de sûreté et leurs raccords (par exemple, câble d'acier, chaîne, crochet, anneaux auxquels la chaîne doit être rattachée)

Entre le véhicule tracteur et la remorque

- Observez les attaches de sûreté et leurs raccords (voir figure 15, page 52).



Défectuosités mineures

1.2 Une attache de sûreté ou un raccord est manquant, détérioré* ou mal fixé.

* Par exemple, cassé ou usé.



Le Code de la sécurité routière prévoit que les attaches de sûreté et les raccords sont obligatoires lorsque la remorque n'est pas équipée de freins d'urgence permettant d'immobiliser la remorque en cas de séparation.



Défectuosités majeures

1.F Lorsque les véhicules sont accouplés, un élément du dispositif d'attelage est mal fixé, manquant, fissuré, déformé ou dété- rioré* au point qu'il y a risque de rupture ou de séparation de l'ensemble de véhicules.

* Par exemple, cassé ou usé.



Le mécanisme de verrouillage du dispositif d'attelage qui est absent ou inopérant constitue une défécuosité majeure puisqu'il y a risque de séparation de l'ensemble de véhicules.

2 | Châssis et carrosserie

Pièces visées	Défectuosités mineures 	Défectuosités majeures 	Véhicules visés		
			Liste 1 	Liste 2 	Liste 3 
Longerons et traverses	2.1	2.A 2.B	X	X	
Goupilles de blocage du train roulant couissant de la semi-remorque		2.C	X		
Éléments fixes de la carrosserie	2.2		X	X	X
Portes extérieures des compartiments à bagages et des compartiments auxiliaires	2.3			X	X

FIGURE 18 | Châssis (longerons et traverses)

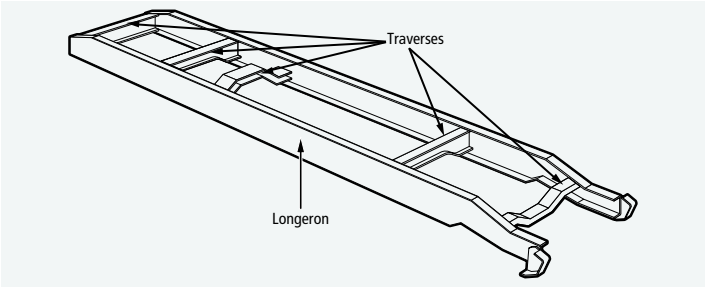
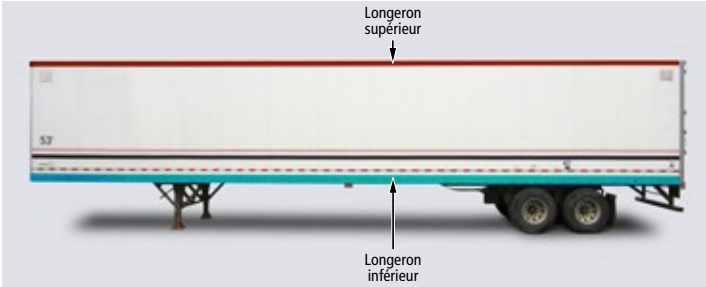


FIGURE 19 | Châssis monocoque





Pièces visées et comment les vérifier

Longerons et traverses

Autour du véhicule ou de l'ensemble de véhicules

- Observez les parties visibles des longerons et des traverses (voir figure 20).



Défectuosités mineures

- 2.1 L'âme du longeron présente une fissure.
- 2.1 La semelle du longeron présente une fissure.
- 2.1 Une traverse est fissurée ou cassée.

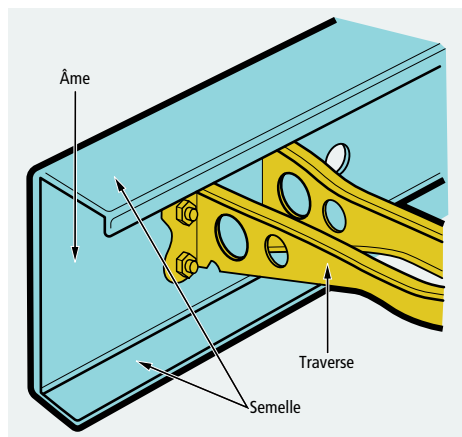


Défectuosités majeures

- 2.A Un longeron risque de casser.
- 2.B Un longeron ou une traverse est affaissé et provoque le contact d'une pièce mobile* avec la carrosserie.

* Par exemple, les pneus, les roues, la direction ou la suspension.

FIGURE 20 | Longeron et traverse





Pièces visées et comment les vérifier

Goupilles de blocage du train roulant couissant de la semi-remorque

À l'extérieur du véhicule, de chaque côté, au niveau des roues de la semi-remorque

- Assurez-vous que les goupilles sont présentes et en position bloquée (voir figure 21).



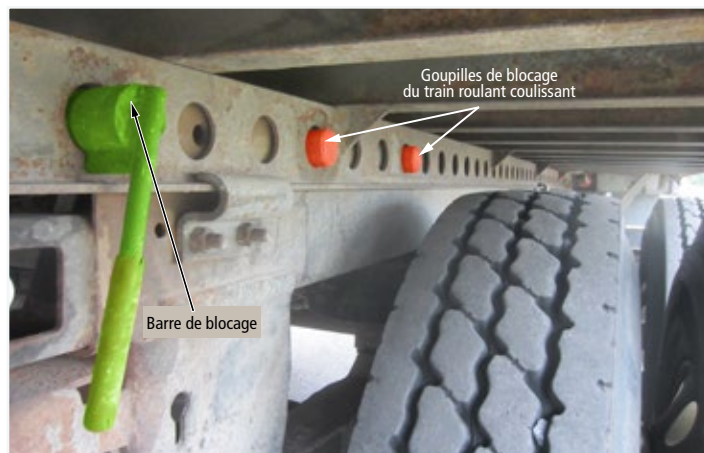
Défectuosités mineures



Défectuosités majeures

- 2.C** Plus de 25 % des goupilles de blocage sont absentes **ou** ne sont pas en position bloquée.

FIGURE 21 | Train roulant couissant





Pièces visées et comment les vérifier

Éléments fixes de la carrosserie

Autour du véhicule

- Observez les éléments fixes de la carrosserie tels que les panneaux de la carrosserie, les ailes et les pare-chocs.



Défectuosités mineures

- 2.2** Un élément fixe de la carrosserie est absent ou mal fixé.



Défectuosités majeures

CETTE SECTION S'APPLIQUE SEULEMENT AUX AUTOBUS ET AUX AUTOCARS

Portes extérieures des compartiments à bagages et des compartiments auxiliaires

Autour du véhicule

- Observez les portes des compartiments à bagages et des compartiments auxiliaires* lorsque le véhicule en est muni.
- * Un compartiment auxiliaire est un compartiment dans lequel on peut ranger, par exemple, de l'outillage ou du matériel nécessaire à l'entretien du véhicule.

- 2.3** Une porte extérieure d'un compartiment à bagages ou d'un compartiment auxiliaire est inadéquate* ou mal fixée au véhicule routier.

* On entend par porte inadéquate une porte extérieure d'un compartiment à bagages ou d'un compartiment auxiliaire qui ne se ferme pas ou qui est en mauvais état de fonctionnement.

3 | Chauffage et dégivrage

C'est le dispositif de la soufflerie prévu pour le pare-brise qui est à vérifier dans cette section.

Pièces visées	Défectuosités mineures 	Défectuosités majeures 	Véhicules visés		
			Liste 1 	Liste 2 	Liste 3 
Dispositif de la soufflerie prévu pour le pare-brise	3.1		X	X	X

FIGURE 22 | Commandes de la soufflerie



**Pièces visées et comment les vérifier****Dispositif de la soufflerie prévu pour le pare-brise****Au poste de conduite**

- Actionnez la soufflerie et dirigez l'air sur le pare-brise.
- Vérifiez si de l'air est soufflé sur le pare-brise.

Seuls les éléments qui ont été prévus par le fabricant sont visés par cette vérification. Ainsi, les systèmes d'appoint, comme les ventilateurs ajoutés dans les autobus, ne sont pas concernés.

**Défectuosités mineures****3.1 La soufflerie prévue pour le pare-brise ne fonctionne pas.**

Puisque c'est le fonctionnement de la soufflerie du pare-brise qui doit être vérifié par le conducteur lors de la ronde de sécurité, il n'est pas nécessaire de faire tourner le moteur et d'attendre que l'air soufflé soit chaud pour faire cette vérification.

Toutefois, il est important de noter que l'article 265 du Code de la sécurité routière prévoit que le pare-brise doit être libre de toute matière pouvant nuire à la visibilité du conducteur (par exemple, buée, neige, givre).

**Défectuosités majeures**

4 | Commandes du conducteur

La pédale de frein est couverte aux sections 17, 18 et 19.

Pièces visées	Défectuosités mineures 	Défectuosités majeures 	Véhicules visés		
			Liste 1 	Liste 2 	Liste 3 
Accélérateur	4.1	4.A	X	X	X
Embrayage (<i>clutch</i>)	4.1		X	X	X
Avertisseur sonore (klaxon)	4.2		X	X	X





Pièces visées et comment les vérifier

Accélérateur

Au poste de conduite

- Assurez-vous que le frein de stationnement est appliqué, que la transmission est au point mort (N) et que le moteur est en marche.
- Appuyez sur l'accélérateur (sans pousser au régime maximal).
- Relâchez l'accélérateur.
- Assurez-vous que le moteur revient au ralenti en observant le tachymètre ou, en l'absence de tachymètre, en écoutant le bruit du moteur.



Défectuosités mineures

- 4.1** Le moteur n'accélère pas ou ne revient pas au ralenti, de façon normale, après le relâchement de l'accélérateur.



Défectuosités majeures

- 4.A** Le moteur ne revient pas au ralenti après le relâchement de l'accélérateur.



Pièces visées et comment les vérifier

Embrayage (*clutch*)

Transmission manuelle seulement

Au poste de conduite

- Assurez-vous que le frein de stationnement est appliqué.
- Assurez-vous que la transmission est au point mort (N).
- Appuyez sur la pédale d'embrayage et démarrez le moteur.
- Engagez le levier de vitesses dans un rapport (en marche avant).
- Desserrez le frein de stationnement.
- Faites avancer le véhicule en relâchant délicatement et complètement la pédale d'embrayage.
- Appuyez de nouveau sur la pédale d'embrayage et appliquez les freins pour immobiliser le véhicule.
- Mettez la transmission au point mort et appliquez le frein de stationnement.

Note : Cette vérification peut se faire simultanément avec la vérification du desserrage du frein de stationnement.



Défectuosités mineures

4.1 Le mécanisme de commande d'embrayage ne fonctionne pas correctement.



Défectuosités majeures





Pièces visées et comment les vérifier

Avertisseur sonore (klaxon)

Au poste de conduite

- Faites fonctionner l'avertisseur sonore (klaxon).



Défectuosités mineures

4.2 Le klaxon ne fonctionne pas.



Si le véhicule est équipé de deux avertisseurs sonores, le conducteur est dans l'obligation d'en vérifier au moins un.



Défectuosités majeures

5 | Direction

Pièces visées	Défectuosités mineures 	Défectuosités majeures 	Véhicules visés		
			Liste 1 	Liste 2 	Liste 3 
Réservoir de la pompe de la servodirection	5.2		X	X	X
Courroie de la pompe de la servodirection	5.3		X	X	X
Servodirection		5.B	X	X	X
Colonne de direction	5.1	5.A	X	X	X
Volant	5.1	5.A	X	X	X





Pièces visées et comment les vérifier

Réservoir de la pompe de la servodirection

Dans le compartiment moteur

- Vérifiez le niveau du liquide dans le réservoir de la pompe de la servodirection (voir figure 23).



Si vous devez ouvrir le réservoir de la servodirection parce qu'il n'est pas possible de vérifier le niveau du liquide de l'extérieur, prenez certaines précautions afin d'éviter toute contamination du liquide par des matières étrangères.



Défectuosités mineures

- 5.2** Le niveau du liquide dans le réservoir est inférieur au niveau minimum ou supérieur au niveau maximum déterminé par le fabricant.



Cette vérification peut se faire par la jauge ou par les repères sur le réservoir.



Défectuosités majeures

FIGURE 23 | Réservoir de la pompe de la servodirection





Pièces visées et comment les vérifier

Courroie de la pompe de la servodirection

Dans le compartiment moteur

- Vérifiez la courroie de la pompe de la servodirection si le véhicule en est muni et si elle est accessible (voir figure 24).



Défectuosités mineures

5.3 La courroie de la pompe de la servodirection présente une coupure.

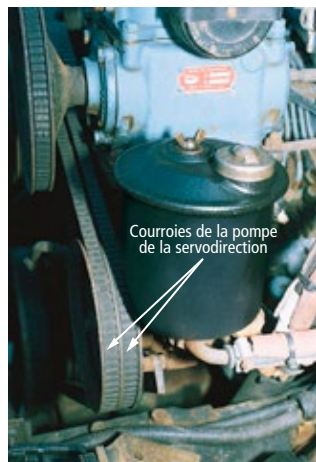


La plupart des véhicules lourds n'ont pas de servodirection munie d'une pompe à courroie.



Défectuosités majeures

FIGURE 24 | Courroies de la pompe de la servodirection



**Pièces visées et comment les vérifier****Servodirection****Au poste de conduite alors que le moteur est en marche**

- Tournez le volant d'un côté, puis de l'autre, de façon à faire bouger les roues.



Pour certains types de véhicules, il peut être nécessaire d'avancer légèrement pour effectuer la vérification de la servodirection.

Colonne de direction**Au poste de conduite**

- Tentez de déplacer le volant dans tous les sens (voir figure 25).

**Défectuosités mineures**

5.1 La colonne de direction se déplace par rapport à sa position normale.

**Défectuosités majeures**

5.B La servodirection ne fonctionne pas.



Un volant difficile à tourner peut être un indice que la servodirection ne fonctionne pas.

5.A La colonne de direction se déplace par rapport à sa position normale et il y a un risque de séparation.

FIGURE 25 | Colonne de direction



Pièces visées et comment les vérifier

Volant

Au poste de conduite

- Tentez de déplacer le volant dans tous les sens (solidité).
- Assurez-vous que le volant, s'il est inclinable ou télescopique, demeure dans la position choisie.



Défectuosités mineures

- 5.1** Le volant ajustable ne demeure pas à la position choisie.



Défectuosités majeures

- 5.A** Le volant se déplace par rapport à sa position normale en raison de sa mauvaise fixation à la colonne de direction et il y a un risque de séparation.



6 | Essuie-glaces et lave-glace

Vous devez tenir compte de ces défauts en tout temps, et non seulement par mauvais temps.

Pièces visées	Défectuosités mineures 	Défectuosités majeures 	Véhicules visés		
			Liste 1 	Liste 2  	Liste 3 
Essuie-glaces du pare-brise	6.1	6.A	X	X	X
Système de lave-glace du pare-brise	6.2		X	X	X



Pièces visées et comment les vérifier

Essuie-glaces du pare-brise

Au poste de conduite

- Vérifiez la présence des essuie-glaces.
- Actionnez la commande de contrôle des essuie-glaces.
- Vérifiez l'efficacité des balais.

Système de lave-glace du pare-brise

Au poste de conduite

- Actionnez la commande du système de lave-glace.
- Observez si le système de lave-glace projette du liquide sur le pare-brise.

Il est recommandé au conducteur de toujours s'assurer d'avoir une quantité suffisante de lave-glace avant de partir avec un véhicule. Le conducteur peut donc profiter du moment où il fait les vérifications à l'extérieur pour vérifier le niveau de lave-glace dans le réservoir. Certains véhicules sont même équipés d'un témoin lumineux qui s'allume lorsque le niveau de lave-glace dans le réservoir est bas.



Défectuosités mineures

6.1 L'essuie-glace du côté du passager :

- est manquant ;
- ne fonctionne pas ;
- essuie le pare-brise de façon inefficace.

6.2 Le système de lave-glace ne permet pas un lavage efficace du pare-brise (par exemple, jet du liquide mal ajusté ou bouché, peu ou pas de lave-glace lorsqu'on actionne la commande).



Défectuosités majeures

6.A L'essuie-glace du côté du conducteur :

- est manquant ;
- ne fonctionne pas ;
- essuie le pare-brise de façon inefficace.



7 | Matériel d'urgence

Pièces visées	Défectuosités mineures	Défectuosités majeures	Véhicules visés		
			Liste 1 	Liste 2 	Liste 3 
Fusées éclairantes, réflecteurs triangulaires ou lampes (lorsque requis par une loi ou un règlement)*	 Ne fait pas l'objet d'une défectuosité mais d'une infraction.		Plus de 2 m de largeur	Plus de 2 m de largeur et autres règlements*	Plus de 2 m de largeur
Trousse de premiers soins et sa fixation (lorsque requis par une loi ou un règlement)**	7.1		X	X	X
Extincteur chimique et sa fixation (lorsque requis par une loi ou un règlement)**	7.2		X	X	X

* Exemples de législation en vigueur exigeant des fusées éclairantes, des réflecteurs triangulaires ou des lampes (voir figures 26, 27 et 28) :

- Le Code de la sécurité routière exige qu'un véhicule dont la largeur excède 2 mètres soit équipé de fusées éclairantes, de réflecteurs ou de lampes.
- Le Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves exige au moins trois réflecteurs triangulaires en bon état d'utilisation.
- Le Règlement sur les véhicules routiers adaptés au transport des personnes handicapées exige trois lanternes ou réflecteurs rouges d'urgence ou trois triangles fluorescents.

** Exemples de législation en vigueur exigeant une trousse de premiers soins ou un extincteur chimique :

- Le Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves
- Le Règlement sur le transport des matières dangereuses
- Le Règlement sur les véhicules routiers adaptés au transport des personnes handicapées



Pièces visées et comment les vérifier

Fusées éclairantes, réflecteurs triangulaires ou lampes (lorsque requis par une loi ou un règlement)

Dans le véhicule

- Vérifiez la présence d'au moins trois fusées éclairantes, trois réflecteurs triangulaires ou trois lampes (voir figures 26, 27 et 28).



Défectuosités mineures



Ne fait pas l'objet d'une défectuosité mais d'une infraction.



Défectuosités majeures

FIGURE 26 | Réflecteurs triangulaires



FIGURE 27 | Fusées éclairantes



FIGURE 28 | Lampes





Pièces visées et comment les vérifier

Trousse de premiers soins et sa fixation (lorsque requis par une loi ou un règlement)

À l'intérieur du véhicule

- Assurez-vous que la trousse est accessible et bien fixée.



La vérification du contenu de la trousse n'est pas requise lors de la ronde de sécurité, mais est prévue par d'autres règlements.

Extincteur chimique et sa fixation (lorsque requis par une loi ou un règlement)

À l'intérieur du véhicule

- Assurez-vous que l'extincteur est accessible et bien fixé.
- Lire le manomètre.



Défectuosités mineures

7.1 La trousse de premiers soins est mal fixée ou difficilement accessible.

7.2 L'extincteur chimique est mal fixé, inadéquat* ou difficilement accessible.

* On entend par extincteur inadéquat un extincteur chimique qui n'est pas équipé d'un manomètre ou dont le manomètre indique « recharge » ou « zéro ».



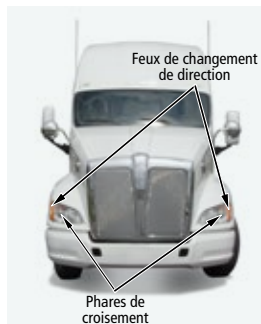
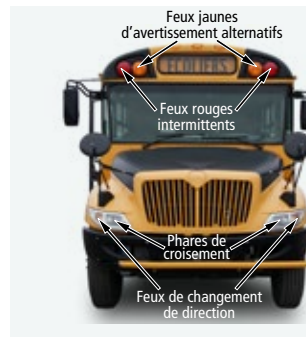
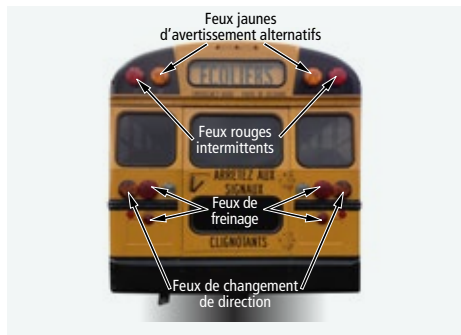
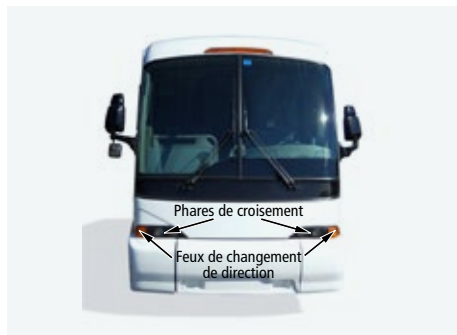
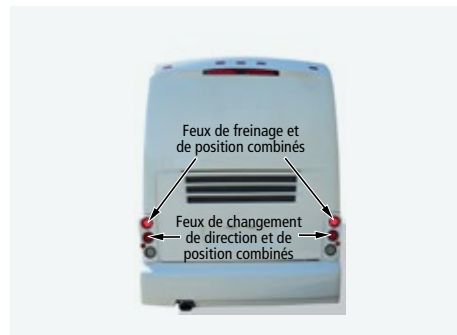
Défectuosités majeures

8 | Phares et feux

Les feux spécifiques aux autobus scolaires, c'est-à-dire les feux rouges intermittents, les feux jaunes d'avertissement alternatifs et les feux clignotants alternatifs sur le panneau d'arrêt, sont présentés à la section 20.

Pièces visées	Défectuosités mineures 	Défectuosités majeures 	Véhicules visés		
			Liste 1 	Liste 2 	Liste 3 
Phares de croisement	8.1	8.A	X	X	X
Feux de position	8.1	8.B	X	X	X
Feux de changement de direction (clignotants)	8.1	8.B	X	X	X
Feux de freinage	8.1	8.B	X	X	X
Feu de la plaque d'immatriculation arrière	8.1		X	X	X



FIGURE 29 | Phares et feux avant d'un camion**FIGURE 30** | Feux arrière d'un camion**FIGURE 31** | Feux arrière d'une semi-remorque**FIGURE 32** | Phares et feux avant d'un autobus scolaire**FIGURE 33** | Feux arrière d'un autobus scolaire**FIGURE 34** | Phares et feux avant d'un autocar**FIGURE 35** | Feux arrière d'un autocar



Pièces visées et comment les vérifier

Phares de croisement¹

Au poste de conduite

- Actionnez l'interrupteur des phares de croisement (voir figures 29, 32 et 34, page 76).

À l'extérieur du véhicule

- Observez les phares de croisement à l'avant droit et à l'avant gauche.



Assurez-vous que les phares de route (les « hautes ») ne sont pas allumés pour faire cette vérification.



Défectuosités mineures

- 8.1** Un des phares de croisement ne s'allume pas.



Défectuosités majeures

- 8.A** Aucun phare de croisement ne s'allume.

1. Est conforme au Code de la sécurité routière un véhicule muni d'un phare blanc à l'avant droit et d'un phare blanc à l'avant gauche.





Pièces visées et comment les vérifier

Feux de position²⁻³

Au poste de conduite

- Actionnez l'interrupteur des feux de position (voir figures 30, 31, 33 et 35 à la page 76 et figure 36 ci-dessous).

À l'extérieur du véhicule

- Observez les feux de position avant et arrière du véhicule. S'il s'agit d'un ensemble de véhicules, vérifiez les feux de position de chacun des véhicules.

FIGURE 36 | Les feux de position avant d'un véhicule de 2,03 m de largeur ou moins



Défectuosités mineures

- 8.1** Pour un véhicule d'une seule unité, **un** des feux de position **arrière** ne s'allume pas.
- 8.1** Lorsque le véhicule est accouplé, l'un des feux de position arrière ou les deux ne s'allument pas sur le véhicule qui tracte ou sur la première semi-remorque d'un train double ou l'un des feux de position arrière ne s'allume pas sur le dernier véhicule.
- 8.1** Un ou les deux feux de position **avant** ne s'allument pas.



Défectuosités majeures

- 8.B Aucun** des feux de position **arrière** ne s'allume sur un véhicule d'une seule unité ou sur le dernier véhicule d'un ensemble de véhicules.

2. Les **feux de position avant** sont obligatoires seulement sur les véhicules d'une largeur de 2,03 m et moins.
3. Est conforme au Code de la sécurité routière un véhicule muni d'un feu de position à l'arrière droit et d'un feu de position à l'arrière gauche.



Pièces visées et comment les vérifier

Feux de changement de direction (clignotants)⁴

Au poste de conduite

- Actionnez la commande des feux de changement de direction d'un côté et de l'autre (voir figures 29 à 35, page 76).

À l'extérieur du véhicule

- Observez les feux de changement de direction à l'avant et à l'arrière du véhicule. S'il s'agit d'un ensemble de véhicules, il faut vérifier les feux de changement de direction de chacun des véhicules.



Défectuosités mineures

- 8.1** Un ou les deux feux de changement de direction **avant** ne s'allument pas.
- 8.1** Lorsque le véhicule est accouplé, l'un ou les deux feux de changement de direction arrière du véhicule qui tracte ou sur la première semi-remorque d'un train double ne s'allument pas.
- 8.1** Sur un véhicule d'une seule unité ayant un PNBV de moins de 4500 kg ou sur le dernier véhicule d'un ensemble lorsque celui-ci a un PNBV de moins de 4500 kg, l'un ou les deux feux de changement de direction arrière ne s'allument pas.



Défectuosités majeures

- 8.B** Sur un véhicule d'une seule unité ou sur le dernier véhicule d'un ensemble de véhicules*
- Aucun feu de changement de direction situé à l'arrière droit ne s'allume.
 - Aucun feu de changement de direction situé à l'arrière gauche ne s'allume.
- * Cette déféctuosité s'applique seulement aux véhicules d'une seule unité ayant un PNBV de 4 500 kg ou plus et au dernier véhicule d'un ensemble de véhicules lorsque celui-ci a un PNBV de 4 500 kg ou plus.

4. Est conforme au Code de la sécurité routière un véhicule muni d'un feu de changement de direction à l'avant droit et d'un feu de changement de direction à l'avant gauche ainsi que d'un feu de changement de direction à l'arrière droit et d'un feu de changement de direction à l'arrière gauche.



**Pièces visées et comment les vérifier****Feux de freinage⁵****Au poste de conduite**

- Appuyez sur la pédale de freins.
- Assurez-vous que les feux de freinage s'allument (voir figures 30, 31, 33 et 35, page 76).



Cette vérification est à faire seulement lorsqu'il est possible de la faire de façon sécuritaire, par exemple avec l'aide d'une deuxième personne ou lorsque des installations le permettent.

Feu de la plaque d'immatriculation arrière**À l'arrière du véhicule ou à l'arrière du dernier véhicule d'un ensemble**

- Observez le feu de la plaque d'immatriculation (voir figures 31, 33 et 35, page 76).

**Défectuosités mineures**

8.1 Pour un véhicule d'une seule unité, un des feux de freinage ne s'allume pas.

8.1 Lorsque le véhicule est accouplé, l'un des feux de freinage ou les deux ne s'allument pas sur le véhicule qui tracte ou sur la première semi-remorque d'un train double ou un des feux de freinage ne s'allume pas sur le dernier véhicule.



Avec un système ayant deux feux de freinage ou plus de chaque côté, tant que l'un d'eux s'allume de chacun des côtés, il n'y a pas de déféctuosité.

8.1 Le feu de la plaque d'immatriculation arrière ne s'allume pas.



Dans le cas d'un ensemble de véhicules, le dernier véhicule doit être muni à l'arrière d'un feu blanc placé de façon à éclairer la plaque d'immatriculation.

**Défectuosités majeures**

8.B Aucun feu de freinage ne s'allume sur un véhicule d'une seule unité ou sur le dernier véhicule d'un ensemble de véhicules.

5. Est conforme au Code de la sécurité routière un véhicule muni d'un feu de freinage à l'arrière droit et d'un feu de freinage à l'arrière gauche.

9 | Pneus

Seule la vérification des pneus fixés à des essieux au sol est obligatoire. Il est recommandé de vérifier les pneus de l'essieu relevable au moment de la ronde de sécurité s'il est prévu de l'utiliser avant la prochaine ronde.

Pièces visées	Défectuosités mineures 	Défectuosités majeures 	Véhicules visés		
			Liste 1 	Liste 2 	Liste 3 
Rainures de la bande de roulement	9.1	9.A	X	X	X
Bandes de roulement et flancs	9.2 9.3 9.4	9.B 9.C 9.D	X	X	X
Valves des pneus	9.5		X	X	X



FIGURE 37 | Rainures de la bande de roulement

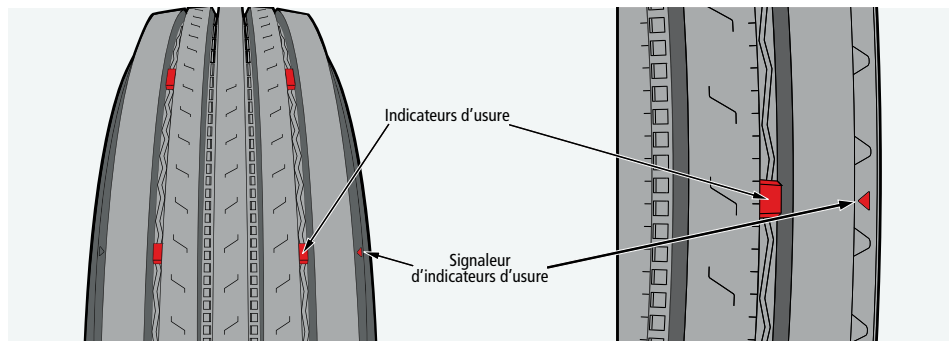


FIGURE 38 | Pneu simple



FIGURE 39 | Pneus jumelés du même assemblage de roues





Pièces visées et comment les vérifier

Rainures de la bande de roulement

Autour du véhicule

- Observez la profondeur des rainures de la bande de roulement (voir figure 37, page 82).

Bandes de roulement et flancs

Autour du véhicule

- Observez l'état général des pneus (usure, dommages, présence de matière étrangère, gonflement).

Note : N'oubliez pas de vérifier la bande de roulement sur toute la partie visible.

Il peut être difficile de constater qu'un pneu jumelé est à plat lorsque le second pneu de l'assemblage est en bon état. Ainsi, pour vérifier si un pneu jumelé est à plat, il est recommandé de le cogner avec un marteau ou un objet similaire.



Défectuosités mineures

S'applique à tous les pneus du véhicule ou de l'ensemble

- 9.1** L'indicateur d'usure d'un pneu touche la chaussée, ou la profondeur d'une rainure est égale ou inférieure à l'indicateur d'usure⁶.

S'applique lorsqu'un des deux pneus jumelés d'un même assemblage de roues présente :

- 9.2** Une matière étrangère logée dans la bande de roulement ou dans le flanc et qui peut causer une crevaision.
- 9.3** Une coupure, de l'usure ou tout autre dommage et on voit la toile de renforcement ou la ceinture d'acier.

S'applique à tous les pneus

- 9.4** Un pneu présente une déformation anormale (voir figure 40, page 84).



Défectuosités majeures

S'applique à un pneu relié à la direction d'un véhicule motorisé dont le PNBV est de 4 500 kg ou plus

- 9.A** La profondeur de deux rainures adjacentes est égale ou inférieure à l'indicateur d'usure⁶.

S'applique lorsqu'un pneu simple ou les deux pneus jumelés du même assemblage de roues présentent :

- 9.B** Une matière étrangère logée dans la bande de roulement ou le flanc et qui peut causer une crevaision.
- 9.C** Une coupure, de l'usure ou tout autre dommage et on voit la toile de renforcement ou la ceinture d'acier.

S'applique à tous les pneus

- 9.D** Un pneu touche à une partie fixe du véhicule.

6. Considérant que la hauteur de l'indicateur d'usure d'un pneu est de 1,6 mm.





Pièces visées et comment les vérifier



Défectuosités mineures

9.4 La bande de roulement ou le caoutchouc du flanc est séparé de la carcasse d'un pneu.

FIGURE 40 | Pneu présentant une déformation anormale

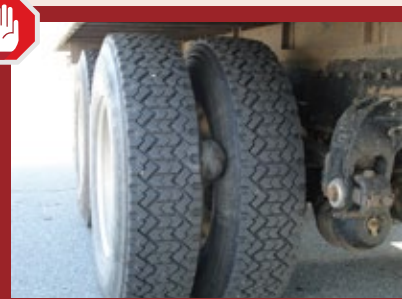


Défectuosités majeures

9.D Un pneu présente une fuite d'air ou est à plat.

9.D Un pneu présente un renflement relié à un défaut de la carcasse (voir figure 41).

FIGURE 41 | Pneu présentant un renflement relié à un défaut de la carcasse





Pièces visées et comment les vérifier

Valves des pneus

Autour du véhicule

- Vérifiez l'état des valves des pneus.



Défectuosités mineures

9.5 La valve d'un pneu est usée ou endommagée (par exemple, écorchée ou coupée).



Défectuosités majeures



10 | Portières et autres issues

Pièces visées	Défectuosités mineures 	Défectuosités majeures 	Véhicules visés		
			Liste 1 	Liste 2 	Liste 3 
Portières de l'habitacle	10.1	10.A	X	X	X
Sorties de secours (porte, fenêtres, panneaux de sortie par le toit) et avertisseur sonore ou lumineux de la porte de secours		10.B 10.C		X	X



Pièces visées et comment les vérifier

Portières de l'habitacle*

De l'extérieur et de l'intérieur du véhicule

- Vérifiez l'ouverture et la fermeture de la portière du conducteur.
- Vérifiez si toutes les portières de l'habitacle s'enclenchent complètement à la fermeture.

* Seules les portières destinées à l'embarquement et au débarquement de passagers sont visées. Ainsi, les portières de la couchette ne sont pas visées par ces vérifications.

Il est seulement nécessaire d'ouvrir et de fermer la portière du conducteur. Pour toutes les autres portières de l'habitacle, il faut seulement s'assurer qu'elles sont complètement enclenchées.



Si une portière ne semble pas complètement enclenchée, une pression sur celle-ci peut suffire à vérifier si elle s'enclenche complètement. Dans le doute, ouvrir et refermer la portière pour s'assurer qu'elle s'enclenche complètement.



Défectuosités mineures

- 10.1** La portière du conducteur ne s'ouvre pas ou s'ouvre difficilement de l'intérieur ou de l'extérieur.



Défectuosités majeures

- 10.A** Une portière de l'habitacle ne s'enclenche pas complètement à la fermeture.



CETTE SECTION S'APPLIQUE SEULEMENT AUX AUTOBUS ET AUX AUTOCARS



Pièces visées et comment les vérifier

Sorties de secours (porte, fenêtres, panneaux de sortie par le toit) et avertisseur sonore ou lumineux de la porte de secours.

À l'intérieur du véhicule

- Observez l'accessibilité à toutes les sorties de secours.
- Ouvrez la porte de secours et assurez-vous que l'avertisseur sonore ou lumineux fonctionne.



Défectuosités mineures



Défectuosités majeures

10.B Une sortie de secours est obstruée.



Tout objet ou installation qui gêne l'accès aux sorties de secours est considéré comme une obstruction.

10.C Une porte de secours est inadéquate ou son avertisseur sonore ou lumineux est inopérant.



Il y a une défectuosité majeure seulement lorsque l'avertisseur sonore ou lumineux d'une **porte de secours** est inopérant.

11 | Rétroviseurs et vitrage

Pièces visées	Défectuosités mineures 	Défectuosités majeures 	Véhicules visés		
			Liste 1 	Liste 2  	Liste 3 
Pare-brise	11.1		X	X	X
Vitres latérales du poste de conduite	11.1		X	X	X
Vitres latérales situées de chaque côté et immédiatement derrière le poste de conduite	11.4			Autobus scolaires seulement	
Rétroviseurs extérieurs	11.3		X	X	X
Rétroviseurs extérieurs obligatoires	11.2		X	X	X



FIGURE 42 | Rétroviseurs d'un camion



FIGURE 43 | Rétroviseurs d'un autobus scolaire



Pièces visées et comment les vérifier

Pare-brise

Au poste de conduite

- Observez le pare-brise afin de vous assurer que son état ne nuit pas à la visibilité de la route et de la signalisation.



Défectuosités mineures

- 11.1** Le pare-brise est terni, brouillé ou brisé de façon à nuire à la visibilité qu'a le conducteur de la route ou de la signalisation.



Défectuosités majeures



Pièces visées et comment les vérifier

Vitres latérales du poste de conduite

Au poste de conduite

- Vérifiez les vitres latérales situées de chaque côté du poste de conduite afin de vous assurer que leur état ne nuit pas à la visibilité de la route et de la signalisation.



Défectuosités mineures

- 11.1** Une vitre latérale située d'un côté ou de l'autre du poste de conduite est ternie, brouillée, obstruée, craquelée ou fissurée de façon à nuire à la visibilité qu'a le conducteur de la route ou de la signalisation.



Défectuosités majeures

CETTE SECTION S'APPLIQUE SEULEMENT AUX AUTOBUS ET AUX MINIBUS SCOLAIRES

Vitres latérales situées de chaque côté et immédiatement derrière le poste de conduite

À l'intérieur du véhicule

- Vérifiez les vitres latérales situées de chaque côté du poste de conduite et immédiatement derrière lui afin de vous assurer que leur état ne nuit pas à la visibilité de la route et de la signalisation.

- 11.4** Une vitre latérale située d'un côté ou de l'autre et immédiatement derrière le poste de conduite est ternie, brouillée, obstruée, craquelée ou fissurée de façon à nuire à la visibilité qu'a le conducteur de la route ou de la signalisation.





Pièces visées et comment les vérifier

Rétroviseurs extérieurs

À l'extérieur du véhicule

- Vérifiez la fixation de tous les rétroviseurs extérieurs et assurez-vous qu'ils ne présentent aucune arête vive.

Rétroviseurs extérieurs obligatoires

À l'extérieur du véhicule et au poste de conduite du véhicule

- Vérifiez si les rétroviseurs sont présents et en bon état.
- Assurez-vous que l'ajustement des rétroviseurs permet une conduite sécuritaire et que ceux-ci demeurent dans la position choisie.

Rétroviseurs obligatoires:

- Assurez-vous qu'un rétroviseur est fixé à l'extérieur de chaque côté du véhicule.
- De plus, dans le cas d'un autobus ou d'un minibus scolaire, assurez-vous qu'un rétroviseur extérieur convexe est placé à l'avant du véhicule, et ce, de chaque côté.



Les rétroviseurs extérieurs obligatoires nécessitent des vérifications supplémentaires.



Défectuosités mineures

Pour tous les rétroviseurs extérieurs

11.3 Un rétroviseur extérieur est mal fixé ou présente une arête vive*.

* On entend par arête vive une partie pointue ou un rebord tranchant susceptible de blesser un occupant du véhicule ou un piéton.

Pour tous les rétroviseurs extérieurs obligatoires

11.2 Un rétroviseur extérieur **obligatoire** est manquant, cassé, fêlé ou terni.

11.2 Un rétroviseur extérieur **obligatoire** ne peut être ajusté à la position désirée ou ne demeure pas à la position choisie.



Défectuosités majeures

12 | Roues, moyeux et pièces de fixation

Seule la vérification des roues fixées à des essieux au sol est obligatoire. Il est recommandé de vérifier les roues de l'essieu relevable au moment de la ronde de sécurité s'il est prévu de l'utiliser avant la prochaine ronde.

Pièces visées	Défectuosités mineures 	Défectuosités majeures 	Véhicules visés		
			Liste 1 	Liste 2 	Liste 3 
Roues (voile et jante)		12.C	X	X	X
Pièces de fixation des roues (boulons, crapauds, goujons et écrous)		12.B	X	X	X
Roulements de roue (niveau de lubrifiant du roulement de roue et joint d'étanchéité)	12.1	12.A	X	X	X
Support et éléments de fixation de la roue de secours	12.2		X	X	X

FIGURE 44 | Roue à disque (*budd wheel*)



FIGURE 45 | Roue moulée (*spoke wheel*)





Pièces visées et comment les vérifier

Roues (voile et jante)

Autour du véhicule

- Observez l'état des parties visibles des roues (voile et jante).

Pièces de fixation des roues (boulons, crapauds, goujons et écrous)

Autour du véhicule

- Vérifiez la présence et l'état des pièces de fixation des roues.



Adoptez une position qui permet de vérifier les pièces de fixation qui pourraient être cachées par le moyeu de roue.



Défectuosités mineures



Défectuosités majeures

12.C Une roue est fissurée, cassée ou porte une marque de réparation ou de soudage.

12.C Une des ouvertures pour le passage des boulons est ovalisée ou agrandie.

12.B Une pièce de fixation est manquante, fissurée, cassée ou mal fixée.





Pièces visées et comment les vérifier

Roulements de roue (niveau de lubrifiant du roulement de roue et joint d'étanchéité)

Autour du véhicule

- Observez le niveau de lubrifiant du roulement de roue par les fenêtres d'inspection des moyeux de roue qui en sont munies **sans ouvrir le bouchon de remplissage** (voir figure 46, page 97).
- Vérifiez s'il y a des traces d'huile ou de graisse sur les roues ou au sol vis-à-vis des moyeux de roue (par exemple, à cause d'un joint d'étanchéité défectueux).



On retrouve généralement les fenêtres d'inspection sur les remorques ou semi-remorques ainsi que sur les roues de l'essieu directeur d'un véhicule lourd.



Défectuosités mineures

- 12.1** Le niveau de lubrifiant du roulement de roue est sous le niveau minimal lorsque visible par une fenêtre d'inspection.

Qu'il y ait ou non une fenêtre d'inspection

- 12.1** Il y a une fuite de lubrifiant du roulement de roue autre qu'un suintement.

Attention ! Une fuite d'huile ou de graisse du moyeu indique que le roulement de roue pourrait ne pas être suffisamment lubrifié. Une absence d'huile ou de graisse risque de causer la perte d'une roue. Soyez vigilant !



Vous n'avez pas à vérifier le niveau de lubrifiant des moyeux de roues :

- s'il n'y a pas de fenêtre d'inspection ;
- si un enjoliveur recouvre le moyeu de la roue.



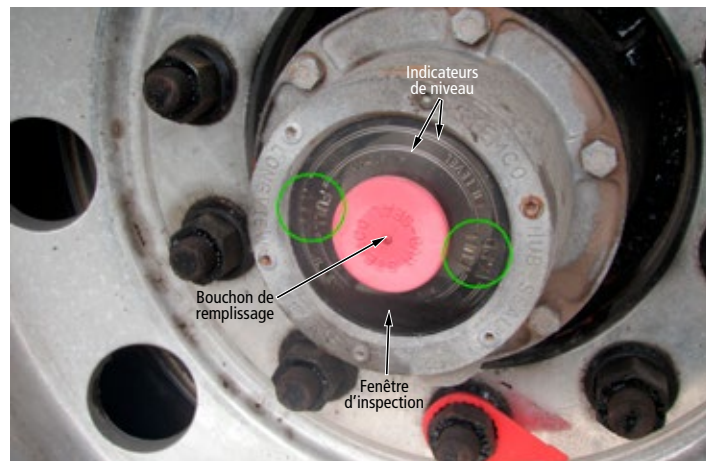
Défectuosités majeures

- 12.A** Le lubrifiant du roulement de roue n'est pas visible par une fenêtre d'inspection.

Qu'il y ait ou non une fenêtre d'inspection

- 12.A** Le lubrifiant du roulement de roue est absent.

FIGURE 46 | Fenêtre d'inspection d'un moyeu de roue



Pièces visées et comment les vérifier

Support et éléments de fixation de la roue de secours

À l'extérieur du véhicule

- Observez les parties **visibles** du support et les éléments de fixation de la roue de secours.



Défectuosités mineures

- 12.2** Le support ou les fixations ne peuvent retenir la roue de secours solidement fixée.



Défectuosités majeures



13 | Siège

Cette section concerne seulement le siège du conducteur. Les sièges et banquettes des passagers d'un autobus ou d'un autocar sont présentés à la section 20 du présent guide.

Pièces visées	Défectuosités mineures 	Défectuosités majeures 	Véhicules visés		
			Liste 1 	Liste 2  	Liste 3 
Siège du conducteur	13.1		X	X	X
Ceinture de sécurité du siège du conducteur (ancrage, boucle, rétracteur et mécanisme de blocage)		13.A	X	X	X



Pièces visées et comment les vérifier

Siège du conducteur

Au poste de conduite

- Observez l'état général du siège.
- Effectuez, **au besoin**, les ajustements appropriés à une conduite sécuritaire.
- Assurez-vous que le siège demeure dans la position choisie.

Ceinture de sécurité du siège du conducteur* (ancrages, boucle, rétracteur et mécanisme de blocage)

Au poste de conduite

- Vérifiez la présence, l'état et le fonctionnement de la ceinture de sécurité.
- * Certains véhicules ont été munis à l'origine de ceintures de sécurité ne comportant pas de ceinture à baudrier (à l'épaule), mais seulement la partie sous-abdominale.



Défectuosités mineures

13.1 Le siège du conducteur est inadéquat* ou ne demeure pas dans la position choisie.

* Un siège inadéquat est un siège qui n'est pas en bon état de fonctionnement, et ce, au point de le rendre non sécuritaire.



Défectuosités majeures

13.A La ceinture de sécurité du siège du conducteur est manquante, modifiée ou inadéquate*.

* Une ceinture inadéquate est une ceinture qui n'est pas en bon état de fonctionnement.



14 | Suspension

Il est important de se placer de façon à voir le plus de pièces possible pour une vérification efficace des pièces de la suspension.

Pièces visées	Défectuosités mineures 	Défectuosités majeures 	Véhicules visés		
			Liste 1 	Liste 2 	Liste 3 
Brides de fixation et éléments de localisation de l'essieu ou de la roue au véhicule routier		14.C	X	X	
		14.G	X	X	X
Lames de ressort, ressorts hélicoïdaux (spiraux) et barres de torsion	14.1	14.A 14.D 14.E 14.F	X	X	
Coussins de caoutchouc		14.A	X	X	
Circuit et ballons du système de la suspension pneumatique	14.2	14.B	X	X	X



Il est recommandé de vérifier la suspension de l'essieu relevable au moment de la ronde de sécurité s'il est prévu de l'utiliser avant la prochaine ronde.

SUSPENSIONS À RESSORTS MÉTALLIQUES OU EN COMPOSITE

FIGURE 47 | Ressort à lames

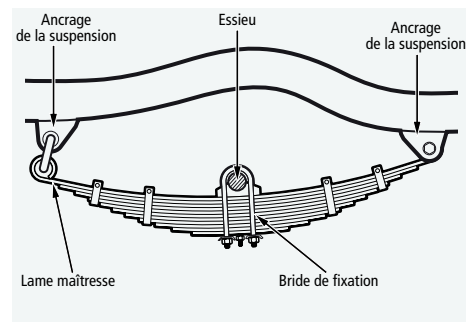


FIGURE 48 | Ressort hélicoïdal

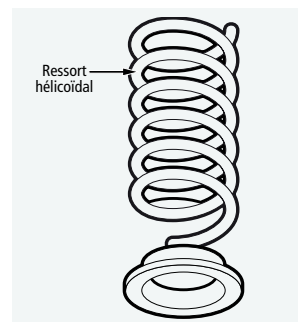
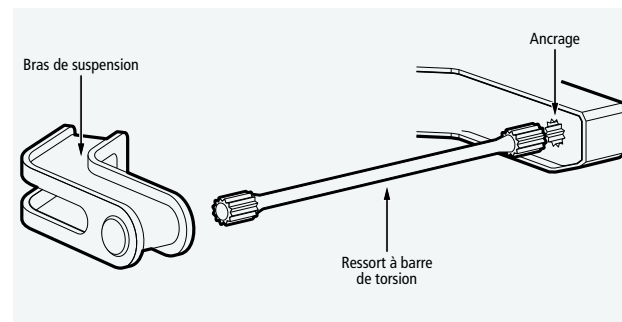
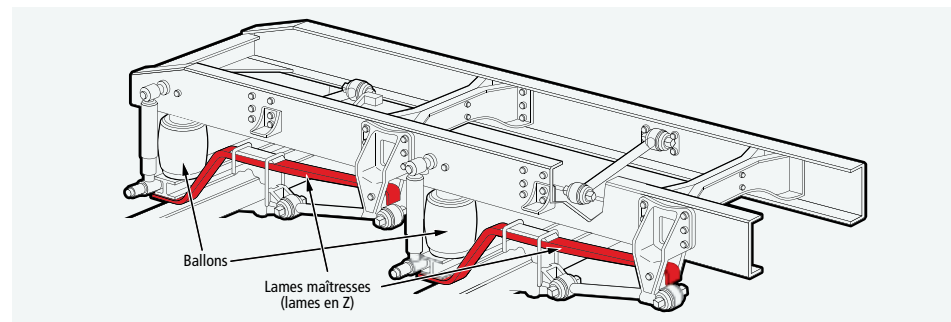


FIGURE 49 | Ressort à barre de torsion



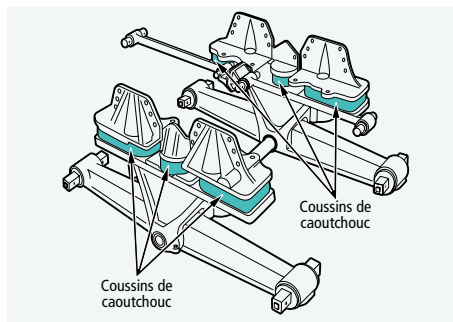
SUSPENSION PNEUMATIQUE

FIGURE 50 | Suspension pneumatique



SUSPENSION À COUSSINS DE CAOUTCHOUC

FIGURE 51 | Suspension avec coussins de caoutchouc



**Pièces visées et comment les vérifier**

Brides de fixation et éléments de localisation de l'essieu ou de la roue au véhicule routier (par exemple, bielle de réaction et ancrage de la suspension)

À l'approche et autour du véhicule

- Vérifiez le parallélisme des roues, la position des essieux et portez une attention aux signes de déplacement d'un essieu ou d'une roue par rapport à leur position normale.
- Observez les brides de fixation.



Certains véhicules de type *pick-up* ou fourgonnettes sont munis de tables ou de bras de suspension qui sont compris dans les éléments de localisation de la roue.

**Défectuosités mineures****Défectuosités majeures**

- 14.C** Une bride de fixation (*U-bolt*) est manquante, mal fixée, fissurée ou cassée.
- 14.G** Les roues ne sont pas parallèles.
- 14.G** Un des essieux ou une roue est déplacé par rapport à sa position normale.



Pièces visées et comment les vérifier

Lames de ressort, ressorts hélicoïdaux (spiraux) et barres de torsion

Autour du véhicule

- Vérifiez la présence, l'état et la position des lames de ressort, des ressorts hélicoïdaux (spiraux) ainsi que l'état des barres de torsion.



Défectuosités mineures

- 14.1** Une lame de ressort, autre qu'une lame maîtresse, ou un ressort hélicoïdal est cassé.



Défectuosités majeures

- 14.A** Une lame maîtresse est manquante ou cassée (figure 52).
- 14.A** 25 % et plus des lames d'un ressort de l'assemblage sont cassées ou manquantes.
- 14.D** Une lame en composite (par exemple, fibre de verre) est fissurée sur plus de 75 % de sa longueur ou comporte une intersection* de fissures (figure 53).
- * Une intersection de fissures consiste en deux fissures qui se croisent perpendiculairement.
- 14.E** Une lame de ressort ou un ressort hélicoïdal est déplacé et vient en contact avec une pièce en mouvement.
- 14.F** Un ressort hélicoïdal est cassé au point que le véhicule est affaissé complètement où se situe ce ressort.





Pièces visées et comment les vérifier



Défectuosités mineures



Défectuosités majeures

14.F Une barre de torsion est cassée.

L'affaissement complet ou partiel du véhicule sera probablement le seul indice que le conducteur pourra observer dans le cas du bris d'un essieu, d'un ressort hélicoïdal cassé ou d'une barre de torsion cassée. Il est essentiel de porter une attention particulière à l'allure générale du véhicule.

FIGURE 52 | Lames maîtresses

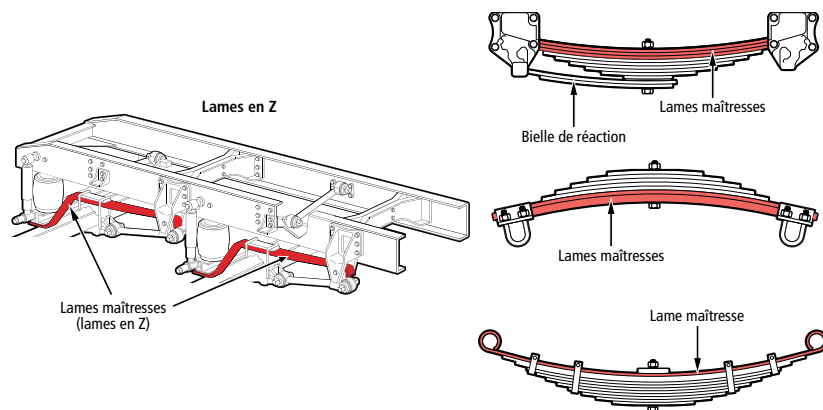


FIGURE 53 | Ressort à lame en composite





Pièces visées et comment les vérifier

Coussins de caoutchouc

Autour du véhicule

- Vérifiez la présence et l'état des coussins de caoutchouc (voir figure 51).

Circuit et ballons du système de la suspension pneumatique

Autour du véhicule

- Observez l'état des ballons et l'équilibre du véhicule.
- Écoutez les fuites d'air provenant de la suspension.



Assurez-vous que la suspension est alimentée en air et que les ballons sont bien gonflés. Généralement, la suspension est alimentée lorsque la pression dans le circuit pneumatique atteint 483 kPa (70 lb/po²).



Défectuosités mineures

14.2 Une fuite d'air dans le système de la suspension pneumatique.

14.2 Un ballon est endommagé au point d'exposer la toile.

14.2 Un ballon présente une réparation.



Défectuosités majeures

14.A Un coussin de caoutchouc est manquant ou cassé.

14.B Une fuite d'air dans le système d'une suspension pneumatique ne peut pas être compensée par le compresseur lorsque le moteur tourne au ralenti.

14.B Un ballon est absent ou dégonflé.



15 | Système d'alimentation en carburant

Dans cette section, seuls les systèmes d'alimentation du véhicule sont visés. Les réservoirs servant à alimenter des équipements comme des remorques réfrigérées ou des génératrices ne sont pas visés. L'urée nécessaire au fonctionnement du système antipollution n'est pas considérée comme un carburant.

Pièces visées	Défectuosités mineures 	Défectuosités majeures 	Véhicules visés		
			Liste 1 	Liste 2 	Liste 3 
Fixation du réservoir de carburant du véhicule routier et bouchon du réservoir à essence ou à diesel		15.A 15.B	X	X	X
Fuites du réservoir de carburant du véhicule routier		15.C	X	X	X



Pièces visées et comment les vérifier

Fixation du réservoir de carburant du véhicule routier et bouchon du réservoir à essence ou à diesel

À l'extérieur du véhicule, pour tous les types de réservoirs de carburant

- Observez les fixations du réservoir.

À l'extérieur du véhicule, pour les réservoirs à essence ou à diesel

- Observez la présence du bouchon du réservoir.

Fuites du réservoir de carburant du véhicule routier

À l'extérieur du véhicule

- Observez le réservoir et les parties visibles du système d'alimentation pour repérer d'éventuelles fuites.

Note: Une telle fuite est décelée par la présence de carburant au sol.



Défectuosités mineures



Défectuosités majeures

15.A Le réservoir est mal fixé et il y a risque de séparation.

15.B Le réservoir à essence ou à diesel n'est pas muni d'un bouchon.

15.C Le réservoir présente une fuite autre qu'un suintement.

15.C Il y a fuite de carburant autre qu'un suintement le long du système d'alimentation.



16 | Système d'échappement

Pièces visées	Défectuosités mineures 	Défectuosités majeures 	Véhicules visés		
			Liste 1 	Liste 2 	Liste 3 
Éléments du système d'échappement	16.1	16.A	X	X	X



Pièces visées et comment les vérifier

Éléments du système d'échappement

À l'extérieur du véhicule

- Observez les composantes visibles du système d'échappement afin de détecter la présence d'une fuite de gaz due à un raccord défectueux, à une fissure ou à un trou autre que ceux prévus par le fabricant. Une trace de suie inhabituelle sur le système d'échappement est un indice de la présence d'une fuite de gaz.

À l'intérieur du véhicule

- Alors que le moteur est en marche, si vous détectez une odeur de gaz d'échappement, vérifiez s'il y a des trous dans le plancher.



Défectuosités mineures

16.1 Une fuite de gaz d'échappement ailleurs que par les trous prévus par le fabricant du système d'échappement.



Défectuosités majeures

16.A Une fuite de gaz d'échappement du moteur qui s'infiltré dans l'habitacle lorsque le plancher est perforé.



17 | Système de freins électriques

Pièces visées	Défectuosités mineures 	Défectuosités majeures 	Véhicules visés		
			Liste 1 	Liste 2 	Liste 3 
Câbles et raccords électriques d'un système de freins électriques	17.1		X	X	
Frein de service de la remorque		17.A	X	X	

FIGURE 54 | Système de freins électriques

FIGURE 55 (en médaillon) | Contrôle d'intensité pour freins électriques



Une remorque ou une semi-remorque circulant sur un chemin public doit être munie d'une chaîne ou d'un câble suffisamment solide et agencé afin que la remorque ou la semi-remorque et le véhicule remorqueur demeurent reliés s'il y a bris dans le dispositif d'attelage. La chaîne ou le câble de sécurité n'est pas obligatoire lorsque la remorque ou la semi-remorque est équipée d'un système de freins indépendant qui s'applique automatiquement lors de la séparation entre la remorque ou la semi-remorque et le véhicule remorqueur.





Pièces visées et comment les vérifier

Câbles et raccords électriques d'un système de freins électriques

Autour de la remorque

- Observez les parties visibles des câbles et des raccords électriques du système de freinage (points d'attache et de connexion).



Vérifiez sous la remorque afin de détecter si un câble est lâche.

Frein de service de la remorque

Au poste de conduite

- Mettez le véhicule en marche et faites-le avancer légèrement.
- Appuyez sur la pédale de frein.
- Vérifiez si l'ensemble de véhicules s'immobilise rapidement.



Défectuosités mineures

- 17.1** Un raccord ou un câble électrique est mal fixé à un point d'attache ou de connexion.



Un point d'attache est un point qui fixe le câble électrique à la structure du véhicule (par exemple, qui empêche le câble d'être lâche).

Un point de connexion relie un câble à sa prise de courant. Il sert à faire fonctionner, entre autres, le système de freinage.



Défectuosités majeures

- 17.A** Il y a une réduction importante de la capacité de freinage.



Une réduction de la capacité de freinage peut être due à une mauvaise distribution de freinage.

18 | Système de freins hydrauliques

Pièces visées	Défectuosités mineures 	Défectuosités majeures 	Véhicules visés		
			Liste 1 	Liste 2 	Liste 3 
Réservoir du maître-cylindre	18.1	18.A	X	X	
Servofrein à dépression		18.C	X	X	
Servofrein hydraulique (pompe électrique)		18.C	X	X	
Témoin lumineux du frein de service	18.3		X	X	
Installation de freinage (étanchéité et pression)	18.2	18.B	X	X	
Frein de service		18.D	X	X	
Témoin lumineux du frein de stationnement	18.4		X	X	
Frein de stationnement	18.5		X	X	

FIGURE 56 | Réservoir du maître-cylindre d'un camion



FIGURE 57 | Réservoir du maître-cylindre d'un autobus scolaire





Pièces visées et comment les vérifier

Réservoir du maître-cylindre

Dans le compartiment moteur

- Vérifiez le niveau d'huile dans le réservoir du maître-cylindre à l'aide des indicateurs présents sur le réservoir. À défaut d'indicateurs, ouvrez le réservoir pour vérifier la quantité de liquide (figures 58 et 59).



Si vous devez ouvrir le réservoir du maître-cylindre parce qu'il est impossible de vérifier le niveau du liquide de l'extérieur, prenez certaines précautions afin d'éviter toute contamination du liquide par des matières étrangères.



Défectuosités mineures

18.1 Le niveau de liquide dans le réservoir du maître-cylindre est **inférieur au niveau minimal** indiqué par le fabricant ou, à défaut d'indications, à plus de 12,5 mm ($\frac{1}{2}$ po) au-dessous du col de l'orifice de remplissage.



Lorsqu'un réservoir est muni de deux bouchons, chacun des compartiments doit être vérifié.



Lorsque tous les véhicules d'un ensemble de véhicules sont munis de freins hydrauliques, le réservoir de chacun des véhicules doit être vérifié.



Défectuosités majeures

18.A Le niveau du liquide dans le réservoir du maître-cylindre est inférieur au quart du niveau maximal indiqué par le fabricant.

FIGURE 58 | Réservoir du maître-cylindre **avec** indicateurs du fabricant

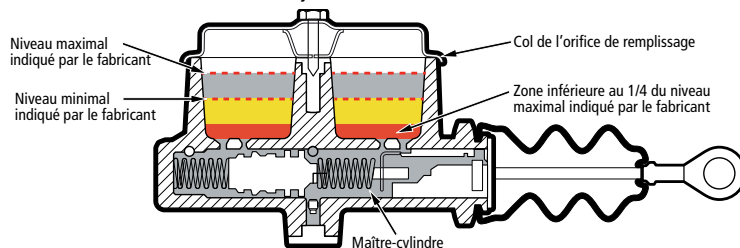
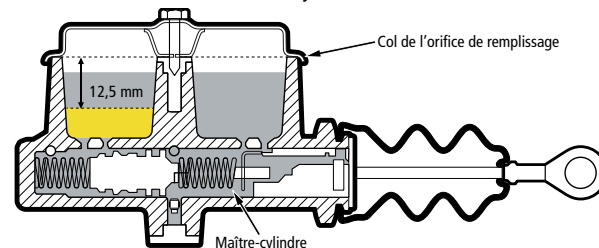


FIGURE 59 | Réservoir du maître-cylindre **sans** indicateurs du fabricant





Pièces visées et comment les vérifier

Servofrein

a) Au poste de conduite, s'il s'agit d'un servofrein à dépression

- Faites tourner le moteur pendant quelques secondes.
- Arrêtez le moteur.
- Enfoncez la pédale de frein plusieurs fois.
- Appliquez une pression moyenne sur la pédale lors de la dernière application.
- Redémarrez le moteur tout en maintenant la pression sur la pédale.
- Observez le mouvement de la pédale de frein.

b) Au poste de conduite, s'il s'agit d'un servofrein hydraulique (pompe électrique)

- Arrêtez le moteur (s'il est en marche).
- Appliquez une pression moyenne sur la pédale de frein.
- Écoutez si la pompe électrique fonctionne.



La plupart des autobus scolaires sont équipés d'un servofrein hydraulique (pompe électrique), ainsi que certains camions porteurs.



Défectuosités mineures



Défectuosités majeures

18.C La pédale de frein ne descend pas légèrement après avoir redémarré le moteur.

18.C La pompe électrique ne fonctionne pas lorsque le moteur est arrêté.



Pièces visées et comment les vérifier

Témoin lumineux du frein de service

Au poste de conduite

- Desserrez le frein de stationnement.
- Mettez la clé à la position « marche » ou « démarrage ».
- Observez le témoin lumineux.
- Démarrez le moteur.
- Observez si le témoin s'éteint.



Il est nécessaire de desserrer le frein de stationnement lorsque son témoin lumineux est le même que celui du frein de service (voir figures 60 et 61).



Défectuosités mineures

- 18.3** Le témoin lumineux ne s'allume pas lorsque la clé de contact est à la position « marche » ou « démarrage ».
- 18.3** Le témoin lumineux est allumé pendant que le moteur est en marche.



Défectuosités majeures

FIGURE 60 | Témoin lumineux du frein de stationnement



FIGURE 61 | Témoin lumineux du frein de service





Pièces visées et comment les vérifier

Installation de freinage (étanchéité et pression)

Au poste de conduite

- Lorsque le moteur est en marche, appuyez fortement (avec une pression plus élevée que pour un freinage normal) sur la pédale de frein pendant au moins 10 secondes.
- Observez le mouvement de la pédale.



Lorsque le véhicule est équipé d'un servofrein hydraulique, il est possible de procéder à la vérification sans que le moteur soit en marche.



Défectuosités mineures

- 18.2** La pédale de frein descend au plancher en 10 secondes ou plus.



Défectuosités majeures

- 18.B** La pédale de frein descend au plancher en moins de 10 secondes.
- 18.B** Il faut appuyer à plusieurs reprises sur la pédale de frein avant d'avoir une pression dans le circuit, laquelle se manifeste par une résistance de la pédale.



Pièces visées et comment les vérifier

Frein de service

Au poste de conduite

- Mettez le véhicule en marche et faites-le avancer légèrement.
- Appuyez sur la pédale de frein.
- Vérifiez si le véhicule s'immobilise rapidement.

Témoin lumineux du frein de stationnement

Au poste de conduite

- Mettez la clé à la position « marche » ou « démarrage ».
- Serrez le frein de stationnement.
- Observez si le témoin lumineux du frein de stationnement est allumé (voir figure 60, page 117).
- Desserrez le frein de stationnement.
- Observez si le témoin lumineux est éteint.



Défectuosités mineures

18.4 Le témoin lumineux ne s'allume pas lorsque le frein de stationnement est serré.

18.4 Le témoin lumineux ne s'éteint pas lorsque le frein de stationnement est desserré.



Défectuosités majeures

18.D Il y a une réduction importante de la capacité de freinage.



**Pièces visées et comment les vérifier****Frein de stationnement****Au poste de conduite alors que le moteur est en marche**

- Serrez le frein de stationnement.
- Tentez de faire avancer délicatement le véhicule⁷.
- Desserrez le frein de stationnement.
- Faites avancer légèrement le véhicule sur quelques mètres en observant, par les rétroviseurs, la rotation des roues.

**Défectuosités mineures**

- 18.5** Le frein de stationnement ne retient pas le véhicule lorsqu'on tente de le faire avancer.
- 18.5** Le frein de stationnement ne libère pas totalement les roues lorsqu'il est desserré.



Avec un ensemble de véhicules, il vous sera peut-être nécessaire de tourner légèrement d'un côté et de l'autre pour bien voir toutes les roues.



Il est impossible d'effectuer la vérification du frein de stationnement sur certains véhicules munis d'une transmission automatique, puisque la transmission ne peut être engagée à une vitesse alors que le frein de stationnement est appliqué. Dans ce cas, il n'a pas à être vérifié.

**Défectuosités majeures**

7. Pour une transmission automatique, le levier de vitesses doit être en position de marche avant. Dans le cas d'une transmission manuelle, soyez particulièrement prudent et sélectionnez le rapport de vitesse le plus élevé qui permet de procéder à la mise en mouvement (par exemple, la troisième vitesse).

19 | Système de freins pneumatiques

Pièces visées	Défectuosités mineures 	Défectuosités majeures 	Véhicules visés		
			Liste 1 	Liste 2 	Liste 3 
Avertisseur de basse pression d'air (avertisseur sonore, lumineux ou visuel)	19.1 19.2	19.A	X	X	X
Compresseur (rendement)		19.B	X	X	X
Régulateur de pression (arrêt et mise en marche du compresseur)	19.3		X	X	X
Installation de freinage (étanchéité)	19.4	19.C	X	X	X
Frein de service		19.D	X	X	X
Frein de stationnement	19.5		X	X	X

FIGURE 62 | Manomètres à air comprimé



FIGURE 63 | Manomètre à air comprimé à deux aiguilles



Les manomètres à air comprimé indiquent la pression d'air contenue dans les réservoirs de service de l'autobus, du camion ou du tracteur. Étant donné que le système de freinage de service compte deux circuits indépendants, on trouve deux manomètres sur le tableau de bord, soit un pour chaque circuit: le primaire et le secondaire. Il est également possible qu'il n'y ait qu'un seul manomètre avec deux aiguilles, soit une pour chacun des circuits.

FIGURE 64 | Commande d'alimentation en air de la remorque



FIGURE 65 | Commande d'alimentation en air du frein de stationnement



Avec une installation de freinage pneumatique, il faut s'assurer que les principaux circuits où circule l'air sont en fonction, incluant la suspension, pour effectuer des vérifications plus complètes.



Pièces visées et comment les vérifier

Avertisseur de basse pression d'air (avertisseur sonore, lumineux ou visuel)

Au poste de conduite

- Mettez la clé à la position « marche ».

Si le ou les avertisseurs de basse pression ne sont pas en fonction

- Vérifiez le ou les manomètres.
- Desserrez le frein de stationnement⁸.
- Appuyez à quelques reprises sur la pédale de frein en observant le manomètre pour connaître la pression à laquelle le ou les avertisseurs de basse pression s'activent (figures 66 et 67, page 124).

Si le ou les avertisseurs de basse pression sont en fonction

- Vérifiez le ou les manomètres.
- Mettez le moteur en marche pour faire monter la pression d'air.
- Continuez d'observer le ou les manomètres pour vous assurer que le ou les avertisseurs fonctionnent, jusqu'à ce que la pression dans le système atteigne au moins 380 kPa (55 lb/po²).



Défectuosités mineures

Seulement pour le véhicule équipé de plus d'un avertisseur

- 19.1** L'avertisseur sonore de basse pression, dont est muni le véhicule, ne fonctionne pas lorsque la pression d'air dans le système est inférieure à 380 kPa (55 lb/po²).
- 19.2** Les avertisseurs lumineux et visuel de basse pression, dont est muni le véhicule, ne fonctionnent pas lorsque la pression d'air dans le système est inférieure à 380 kPa (55 lb/po²).



Défectuosités majeures

- 19.A** Aucun avertisseur (visuel, lumineux et sonore) de basse pression ne fonctionne lorsque la pression d'air dans le système est inférieure à 380 kPa (55 lb/po²).

8. Il est préférable de desserrer le frein de stationnement lorsque le véhicule n'est pas équipé d'un dispositif de non-addition des efforts de freinage, afin d'éviter les bris aux récepteurs de freinage.



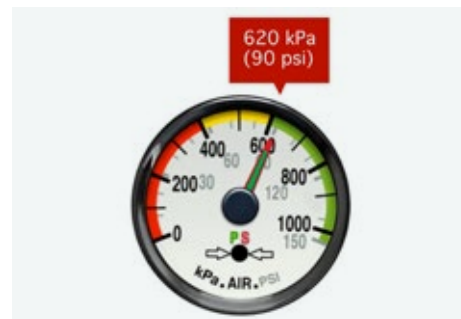
FIGURE 66 | Avertisseur lumineux



FIGURE 67 | Avertisseur visuel (*wig wag*)



FIGURE 68 | Manomètre indiquant une pression de 620 kPa (90 lb/po²)





Pièces visées et comment les vérifier

Compresseur (rendement)

Au poste de conduite

- Desserrez le frein de stationnement.
- Alors que le moteur fonctionne au ralenti, assurez-vous que le compresseur est en marche en observant si les aiguilles du ou des manomètres montent.
- Appuyer sur la pédale de frein.
- Observez le ou les manomètres en maintenant la pédale de frein enfoncée, pour vérifier si le compresseur permet d'atteindre et de maintenir la pression d'air au seuil prescrit de 620 kPa (90 lb/po²) (voir figure 68).



Assurez-vous que la pression est maintenue à au moins 620 kPa (90 lb/po²) alors que le moteur tourne au ralenti, que le frein de service est appliqué à fond et que le frein de stationnement est desserré.



Défectuosités mineures



Défectuosités majeures

- 19.B** Le compresseur d'air ne permet pas d'atteindre ou de maintenir une pression d'air d'au moins 620 kPa (90 lb/po²).





Pièces visées et comment les vérifier

Régulateur de pression (arrêt et mise en marche du compresseur)

a) Arrêt du compresseur

Au poste de conduite

- En observant le ou les manomètres, faites tourner le moteur* jusqu'à ce que la pression d'air arrête de monter.
- Observez le ou les manomètres pour vérifier la pression à laquelle le compresseur cesse de fonctionner; les aiguilles du manomètre cessent alors de monter (figure 69).

* Faire tourner le moteur à environ 1 000 tours/minute permet de réduire le temps nécessaire pour faire cette vérification.



Défectuosités mineures

19.3 Le compresseur n'arrête pas de fonctionner lorsque la pression d'air se situe entre 805 kPa (117 lb/po²) et 945 kPa (137 lb/po²).

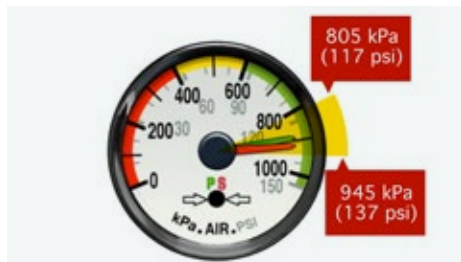


Lorsque le bruit provoqué par l'assécheur d'air (dessiccateur) qui se purge se fait entendre, c'est un indice de l'arrêt du compresseur.



Défectuosités majeures

FIGURE 69 | Plage d'arrêt du compresseur



Si votre véhicule est muni de freins à tambour dotés de leviers de frein à réglage automatique, une procédure simple vous permet de faire en sorte que le rattrapage du jeu ou l'espace entre les garnitures et le tambour soit optimal. Pour procéder, alors que les freins sont froids, vous devez :

1. Désengager les freins de stationnement.
2. Amener la pression d'air dans le système au maximum (120 lb/po²).
3. Appuyer à fond sur la pédale de frein pendant cinq secondes et relâcher complètement.
4. Exécuter cette procédure quatre ou cinq fois de suite pour permettre le rattrapage complet.



Pièces visées et comment les vérifier

b) Mise en marche du compresseur

Au poste de conduite

- Desserrez le frein de stationnement⁹.
- Le moteur en marche, observez le ou les manomètres.
- Appuyez à quelques reprises sur la pédale de frein en observant le ou les manomètres pour connaître la pression à laquelle le compresseur se met en marche (voir figure 70).



Défectuosités mineures

19.3 Le compresseur se met en marche à une pression inférieure ou égale à 550 kPa (80 lb/po²).



Défectuosités majeures

FIGURE 70 | Manomètre indiquant une pression de 550 kPa (80 lb/po²)



9. Il est préférable de desserrer le frein de stationnement lorsque le véhicule n'est pas équipé d'un dispositif de non-addition des efforts de freinage, afin d'éviter les bris aux récepteurs de freinage.



Pièces visées et comment les vérifier

Installation de freinage (étanchéité)

Au poste de conduite

- Desserrez le frein de stationnement.
- Faites tourner le moteur* jusqu'à ce que la pression d'air soit à son maximum dans le système.
- Arrêtez le moteur.
- Appuyez à fond sur la pédale de frein.
- Observez le manomètre en maintenant la pédale de frein enfoncée et écoutez attentivement afin de détecter une fuite d'air.
- S'il y a une baisse continue de pression, maintenez la pédale de frein enfoncée pendant au moins une minute et évaluez s'il s'agit d'une défectuosité majeure ou mineure.



Attention ! Pour faire cette vérification, le frein de stationnement doit toujours être desserré.

* Faire tourner le moteur à environ 1 000 tours/minute permet de réduire le temps nécessaire pour faire cette vérification.



Défectuosités mineures

19.4 Fuite d'air audible.



Certaines fuites d'air audibles peuvent être détectées lors de la vérification à l'extérieur du véhicule. Le conducteur doit donc être attentif tout au long de la vérification.

19.4 Véhicule d'une seule unité, perte de pression en une minute de **plus de 20 kPa (3 lb/po²).**

19.4 Véhicule de deux unités, perte de pression en une minute de **plus de 28 kPa (4 lb/po²).**

19.4 Véhicule de trois unités, perte de pression en une minute de **plus de 35 kPa (5 lb/po²).**



Défectuosités majeures

19.C Véhicule d'une seule unité, perte de pression en une minute de **plus de 40 kPa (6 lb/po²).**

19.C Véhicule de deux unités, perte de pression en une minute de **plus de 48 kPa (7 lb/po²).**

19.C Véhicule de trois unités, perte de pression en une minute de **plus de 62 kPa (9 lb/po²).**



Pièces visées et comment les vérifier

Frein de service

Au poste de conduite

- Démarrez le moteur et faites avancer légèrement le véhicule.
- Appuyez sur la pédale de frein.
- Vérifiez si le véhicule s'immobilise rapidement.

Frein de stationnement

Au poste de conduite alors que le moteur est en marche

- Serrez le frein de stationnement*.
- Tentez de faire avancer délicatement le véhicule¹⁰.
- Desserrez le frein de stationnement.
- Avancez légèrement le véhicule en observant, par les rétroviseurs, la rotation des roues**.

* Dans le cas d'un ensemble de véhicules, une seconde vérification doit être réalisée pour le frein de stationnement de la remorque.

** Avec un ensemble de véhicules, vous devrez peut-être tourner le volant légèrement d'un côté et de l'autre pour bien voir toutes les roues.



Défectuosités mineures

19.5 Le frein de stationnement ne retient pas le véhicule lorsqu'on tente de le faire avancer.

19.5 Le frein de stationnement ne libère pas totalement les roues lorsqu'il est desserré.



Il est impossible d'effectuer la vérification du frein de stationnement sur certains véhicules munis d'une transmission automatique, puisque la transmission ne peut être engagée à une vitesse alors que le frein de stationnement est appliqué. Dans ce cas, il n'a pas à être vérifié.



Défectuosités majeures

19.D Il y a une réduction importante de la capacité de freinage.

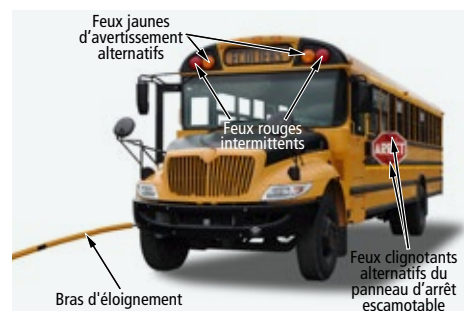
10. Pour une transmission automatique, le levier de vitesses doit être en position de marche avant. Dans le cas d'une transmission manuelle, soyez particulièrement prudent et sélectionnez le rapport de vitesse le plus élevé qui permet de procéder à la mise en mouvement (ex. : la troisième vitesse).

20 | Transport de passagers

Ces vérifications visent les autobus et minibus aménagés pour le transport de passagers. Elles sont complémentaires aux vérifications des sections précédentes.

Pièces visées	Défectuosités mineures 	Défectuosités majeures 	Véhicules visés		
			Liste 1 	Liste 2 	Liste 3 
Tiges verticales, barres horizontales, poignées d'appui, panneaux protecteurs et matériau destiné à absorber les chocs sur les tiges verticales (si prévu par le fabricant)	20.1 20.2			X	X
Plancher et marches de l'habitacle	20.3			X	X
Éclairage de sécurité et d'accès des passagers	20.4			X	X
Porte-bagages supérieurs ou compartiments à bagages supérieurs de l'habitacle	20.5			X	X
Sièges et banquettes des passagers	20.6			X	X
Panneau d'arrêt escamotable	20.7			X	
Feux clignotants alternatifs (sur le panneau d'arrêt)	20.7			X	
Feux rouges intermittents	20.8			X	
Feux jaunes d'avertissement alternatifs (présignalement)	20.8			X	

FIGURE 71 | Autobus scolaire



Pièces visées et comment les vérifier

Tiges verticales, barres horizontales, poignées d'appui, panneaux protecteurs et matériau destiné à absorber les chocs sur les tiges verticales (si prévu par le fabricant)

À l'intérieur du véhicule

- Observez les tiges verticales, les barres horizontales, les poignées d'appui, les panneaux protecteurs et, lorsque le fabricant en a prévu, le matériau destiné à absorber les chocs sur les tiges verticales (voir figure 72, page 132).



Défectuosités mineures

- 20.1** Une tige verticale, une barre horizontale, une poignée d'appui ou un panneau protecteur n'est pas solidement fixé.
- 20.2** Le matériau destiné à absorber les chocs prévu par le fabricant sur les tiges verticales est absent ou inadéquat*.

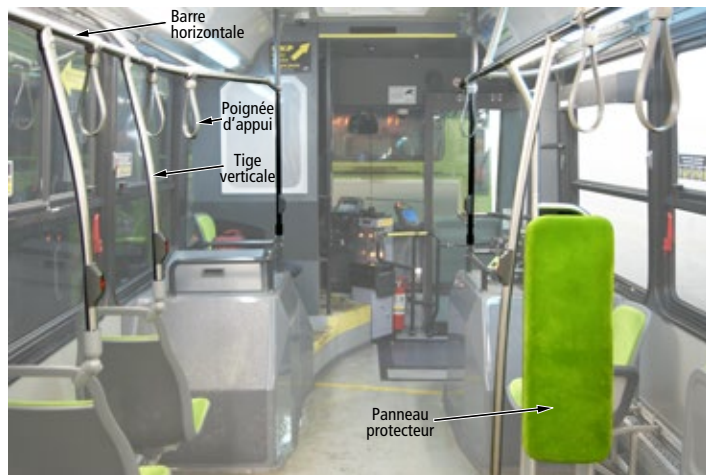
* On entend par matériau inadéquat un matériau qui est usé ou brisé de façon à ne plus remplir sa fonction de protection.



Défectuosités majeures



FIGURE 72 | Tiges verticales, barres horizontales, poignées d'appui et panneau protecteur





Pièces visées et comment les vérifier

Plancher et marches de l'habitacle

De l'extérieur du véhicule

- Observez les marches avant d'entrer dans le véhicule.

À l'intérieur du véhicule

- Observez la surface visible du plancher, plus particulièrement l'allée centrale et la surface entre les bancs.

Éclairage de sécurité et d'accès des passagers

À l'intérieur du véhicule

- Actionnez l'interrupteur de l'éclairage de l'allée centrale, des marches et de l'espace d'embarquement.
- Vérifiez si l'allée centrale, les marches et l'espace d'embarquement peuvent être éclairés.



Défectuosités mineures

20.3 Le plancher ou une marche de l'habitacle est fissuré, gauchi (déformé) ou perforé*.

* Il y a défectuosité lorsque l'état du plancher présente un danger pour les occupants.



Les perforations pratiquées par le fabricant ne sont pas considérées comme une défectuosité (par exemple, lorsque des trous sont présents dans le plancher parce que des bancs ont été retirés).

20.4 L'allée centrale, les marches (entrée ou sortie) ou l'espace d'embarquement ne peuvent être éclairés.



Défectuosités majeures





Pièces visées et comment les vérifier

Porte-bagages supérieurs ou compartiments à bagages supérieurs de l'habitacle

À l'intérieur du véhicule

- Observez les porte-bagages supérieurs ou les compartiments à bagages supérieurs (voir figures 73 et 74).
- Assurez-vous qu'ils sont bien fixés et que leur état permet de retenir les bagages de façon sécuritaire.



Défectuosités mineures

- 20.5** Le porte-bagages supérieur ou le compartiment à bagages supérieur est mal fixé ou ne peut retenir les bagages.



Quoique la ronde n'exige qu'une vérification visuelle et auditive, nous vous suggérons d'appliquer une légère pression sur les porte-bagages ou les compartiments à bagages lors de la vérification pour vous aider à déceler une défectuosité mineure au niveau de leur fixation.



Défectuosités majeures

FIGURE 73 | Compartiment à bagages supérieur



FIGURE 74 | Porte-bagages supérieur





Pièces visées et comment les vérifier

Sièges et banquettes des passagers¹¹

À l'intérieur du véhicule, en circulant dans l'allée centrale du véhicule

- Observez la position et l'état général des sièges ou des banquettes.



Défectuosités mineures

20.6 Un siège ou une banquette est inadéquat*.

- * On entend par siège ou banquette inadéquat un siège ou une banquette qui n'est pas en bon état de fonctionnement, et ce, au point de le rendre non sécuritaire.



Les strapontins (sièges d'appoint pliants) doivent être vérifiés.



Défectuosités majeures

11. Les vérifications concernant le siège du conducteur sont présentées à la section 13.



CETTE SECTION S'APPLIQUE SEULEMENT AUX AUTOBUS SCOLAIRES



Pièces visées et comment les vérifier

Panneau d'arrêt escamotable

Au poste de conduite

- Actionnez le panneau d'arrêt escamotable.

À l'extérieur du véhicule

- Vérifiez le positionnement du panneau d'arrêt.



Défectuosités mineures

- 20.7** Le panneau d'arrêt ne se place pas perpendiculairement au côté de l'autobus.



Quoiqu'une défectuosité mineure n'empêche pas la circulation d'un véhicule, le Code de la sécurité routière exige que le conducteur actionne le signal d'arrêt obligatoire pour faire monter ou descendre des élèves ou des personnes âgées de moins de 18 ans. Si le mécanisme du panneau est défectueux et qu'il ne peut être déployé, le conducteur ne peut pas effectuer d'embarquement ou de débarquement d'élèves ou de personnes âgées de moins de 18 ans¹².



Défectuosités majeures

12. Il s'agit d'une infraction à l'article 456 du Code de la sécurité routière. Le conducteur est passible d'une amende de 600 \$ à 2 000 \$.

CETTE SECTION S'APPLIQUE SEULEMENT AUX AUTOBUS SCOLAIRES



Pièces visées et comment les vérifier

Feux clignotants alternatifs (sur le panneau d'arrêt)

Au poste de conduite

- Actionnez le panneau d'arrêt escamotable.

À l'extérieur du véhicule

- Observez les feux clignotants alternatifs du panneau d'arrêt escamotable.

Feux rouges intermittents

Au poste de conduite

- Actionnez l'interrupteur des feux rouges intermittents.

À l'extérieur du véhicule

- Observez les feux rouges intermittents à l'avant et à l'arrière.



Défectuosités mineures

20.7 Un ou plusieurs des feux clignotants alternatifs ne s'allument pas lorsque le panneau d'arrêt est perpendiculaire au véhicule.

20.8 Un ou des feux intermittents avant ou arrière ne s'allument pas lorsque l'interrupteur est actionné.



Quoiqu'une défectuosité mineure n'empêche pas la circulation d'un véhicule, le Code de la sécurité routière exige que le conducteur mette en marche les feux rouges intermittents pour faire monter ou descendre des élèves ou des personnes âgées de moins de 18 ans. Si les deux feux intermittents avant ou arrière ne s'allument pas, le conducteur ne peut effectuer d'embarquement ou de débarquement d'élèves ou de personnes âgées de moins de 18 ans¹³.



Défectuosités majeures

13. Il s'agit d'une infraction à l'article 456 du Code de la sécurité routière. Le conducteur est passible d'une amende de 600 \$ à 2 000 \$.



CETTE SECTION S'APPLIQUE SEULEMENT AUX AUTOBUS SCOLAIRES



Pièces visées et comment les vérifier

Feux jaunes d'avertissement alternatifs (présignalement)**De l'intérieur du véhicule**

- Actionnez l'interrupteur et vérifiez les feux jaunes d'avertissement alternatifs par les rétroviseurs (convexes).

Attention ! Ne pas tenter d'effectuer des vérifications par des manœuvres qui pourraient être non sécuritaires.



Défectuosités mineures

- 20.8** Un ou des feux jaunes d'avertissement alternatifs ne s'allument pas lorsque l'interrupteur est actionné.



Défectuosités majeures



Prévention des accidents du travail

Cette section présente les risques d'accident du travail auxquels s'exposent les personnes qui effectuent la ronde de sécurité et les différentes façons de les prévenir.

Dans plus de 80 % des cas, les accidents du travail impliquant les conducteurs de véhicules lourds surviennent alors qu'ils ne sont pas au volant de leur véhicule. Ces accidents ont lieu lorsque le conducteur descend de sa cabine ou lorsqu'il effectue des activités telles que la manutention et le transbordement de marchandises, la ronde de sécurité, le bâchage ou l'arrimage du chargement.

Rappelons qu'un conducteur ayant de bonnes raisons de croire qu'un véhicule présente des défauts susceptibles de mettre sa santé et sa sécurité en danger peut refuser de le conduire, même si on tente de l'obliger à le faire.

■ Refus d'exécuter un travail

Entreprises de compétence provinciale

En vertu de l'article 12 de la Loi sur la santé et la sécurité du travail, un conducteur d'une entreprise de compétence provinciale peut refuser de conduire un véhicule qu'il juge dangereux pour sa santé ou sa sécurité :

« Un travailleur a le droit de refuser d'exécuter un travail s'il a des motifs raisonnables de croire que l'exécution de ce travail l'expose à un danger pour sa santé, sa sécurité ou son intégrité physique, ou peut avoir l'effet d'exposer une autre personne à un semblable danger. »

Entreprises de compétence fédérale

En vertu de l'article 128 du Code canadien du travail – partie II, un conducteur d'une entreprise de compétence fédérale peut refuser de conduire un véhicule qu'il juge dangereux pour sa santé ou sa sécurité :

« Sous réserve des autres dispositions du présent article, l'employé au travail peut refuser d'utiliser ou de faire fonctionner une machine ou une chose ou de travailler dans un lieu s'il a des motifs raisonnables de croire que, selon le cas :

- a. l'utilisation ou le fonctionnement de la machine ou de la chose constitue un danger pour lui-même ou un autre employé;
- b. il est dangereux pour lui de travailler dans le lieu;
- c. l'accomplissement de la tâche constitue un danger pour lui-même ou un autre employé.

[...] »

Pour plus de renseignements

Entreprises de compétence provinciale

Contactez la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail.
1 866 302-2778
www.csst.qc.ca

Entreprises de compétence fédérale

Contactez Emploi et Développement social Canada – Programme du travail.
1 800 641-4049
www.edsc.gc.ca

■ Risques encourus et comment les prévenir

Vérifications sous le capot

Risques

- Glissade due à de la boue ou à de la glace dans les ouvertures du pare-chocs prévues pour les pieds;
- Chute en tirant le capot;
- Blessure au dos (en agrippant le capot, en glissant ou en chutant);
- Capot ou cabine qui tombe sur soi;
- Brûlure en touchant un élément chaud dans le compartiment moteur;
- Blessure musculosquelettique due à un effort excessif lors du soulèvement du capot.

Prévention

Lorsque vous déverrouillez le capot, profitez-en pour soulever chacun de ses coins afin de les décoller avant de basculer le capot pour l'ouvrir. Cela vous évitera de fournir un effort extrême pour ouvrir le capot si les coins sont collés.

Compartiment moteur sous le capot

- Assurez-vous, avant d'ouvrir le capot du véhicule, que l'appui prévu pour le pied (généralement des ouvertures dans le pare-chocs) est libre de toute matière qui pourrait faire glisser votre pied.



- Avant d'ouvrir le capot, testez sa résistance à l'ouverture, car il peut « coller » sous l'effet de la glace ou de la chaleur.



- Une fois le capot ouvert, assurez-vous qu'il restera dans cette position.
- Si possible, évitez de monter sur le pneu pour la vérification. Prenez plutôt appui sur une surface plane.
- Lorsque le moteur est en marche, limitez-vous à une vérification visuelle. N'introduisez pas votre main entre les composantes du moteur pour éviter de vous brûler sur un élément chaud ou de vous coincer la main dans une courroie.

Compartiment moteur sous une cabine basculante¹⁴

- Tenez-vous loin de la zone où retombe la cabine pendant la manœuvre de bascule avant ou arrière.
- Fixez la cabine s'il n'y a pas de mécanisme de sécurité afin de l'empêcher de tomber lors d'une rupture de pression.



14. Faites basculer la cabine seulement s'il n'est pas possible de procéder aux vérifications par des panneaux prévus à cette fin.

Compartiment moteur avec des portières

- Assurez-vous que les portières du compartiment moteur sont complètement ouvertes et correctement retenues.



Monter dans le véhicule et en descendre

Risques

- Chute et glissade pouvant causer des blessures au dos, des entorses ou des contusions, en montant dans la cabine ou en en descendant.

Prévention

- En guise de point d'appui, privilégiez un objet fixe, comme une main courante, et évitez d'utiliser le volant.
- Assurez-vous que les marchepieds sont libres de matière glissante (boue, glace, etc.).



- Installez des marchepieds antidérapants et de profondeur adéquate pour soutenir convenablement le pied (de plus de 18 cm).

- Servez-vous de trois points d'appui en montant dans la cabine et en descendant.



- Descendez à reculons plutôt qu'en sautant d'un niveau à l'autre.
- Évitez d'ajouter des obstacles dans l'espace d'appui des pieds (une brosse pour nettoyer les chaussures par exemple).

Vérification de l'extérieur du véhicule

Risques

- Heurt par un véhicule en mouvement;
- Chute au sol en marchant sur une surface glissante ou inégale.

Prévention

- Choisissez un endroit :
 - plat et exempt de neige abondante ou de glace;
 - bien éclairé afin de bien repérer les inégalités au sol;
 - à l'abri du vent et de la circulation.
- Serrez le frein de stationnement.



- Portez des chaussures appropriées.
- Si possible, portez des vêtements réfléchissants lorsque vous vous immobilisez sur le côté de la route.
- Utilisez une lampe de poche au besoin pour augmenter la visibilité lorsqu'il fait nuit.

Attelage et dételage de la semi-remorque

Risques

- Glissade, chute et heurt sur un objet fixe en déverrouillant la sellette d'attelage;
- Glissade et chute :
 - en montant sur le palier d'accès aux dispositifs d'attelage ou en descendant,
 - en branchant le cordon d'éclairage et les canalisations de liaison;
- Effort excessif en manœuvrant la manivelle pour lever les béquilles.

Prévention

- Utilisez un crochet dont la boucle est suffisamment longue et recourbée pour ne pas vous étirer ou vous déséquilibrer en déverrouillant la sellette d'attelage.



- Installez un treillis métallique qui se prolonge jusqu'à la base de la sellette d'attelage lorsqu'il est impossible de procéder au branchement des canalisations de liaison à partir du sol. Ainsi, vous pourrez prendre appui sur une surface plane et antidérapante.



- Envisagez l'installation de mains courantes ou de poignées facilitant la mise en application de la « technique des trois points d'appui ».
- Placez-vous en parallèle avec la semi-remorque, la jambe située du côté du véhicule ramenée vers l'arrière pour prendre appui. Placez la manivelle de façon à minimiser votre effort.



Annexes

144



Annexe 1

Exemple de rapport de ronde de sécurité

Annexe 2

Listes de défauts

Liste 1 – Véhicules lourds

Liste 2 – Autobus

Liste 3 – Autocars

Annexe 3

Table de conversion des pressions

Annexe 4

Table de conversion des mesures
(longueur)

Annexe 5

Infractions

■ Annexe 1 – Exemple de rapport de ronde de sécurité

RAPPORT DE RONDE DE SÉCURITÉ

Exploitant

Nom : _____

Véhicule

N° de plaque* : _____

Kilométrage : _____

Ronde

Date : _____

Heure : _____

Municipalité ou lieu : _____

* ou numéro d'unité, s'il apparaît au certificat d'immatriculation

Défectuosités

Aucune défectuosité constatée lors de la ronde ☐

Personne qui a procédé à l'inspection

Nom : _____ (en lettres moulées) Prénom : _____ (en lettres moulées)

Personne désignée par l'exploitant pour effectuer la ronde de sécurité : Oui ☐ Non ☐

J'ai personnellement inspecté le véhicule et je confirme qu'il a été inspecté selon les exigences applicables.

Signature : _____

Déclaration du conducteur (qui n'a pas procédé à l'inspection)

Autobus, minibus, dépanneuse ou véhicule d'urgence
Le conducteur peut décider de prendre connaissance du rapport existant rempli par la personne désignée par l'exploitant ou par un conducteur précédent et de contresigner ci-dessous.

ou

Tout autre véhicule lourd
Le conducteur peut décider de prendre connaissance du rapport existant rempli par la personne désignée par l'exploitant et de contresigner ci-dessous.

Le conducteur a toujours l'opportunité de refaire la vérification complète du véhicule et de remplir lui-même un rapport.

J'ai pris connaissance du rapport de la ronde qui a été effectuée.

Signature conducteur : _____

Signature conducteur : _____



■ Annexe 2 – Listes de défauts

Liste 1 – Véhicule lourd

Cette liste s'applique aux véhicules lourds autres qu'un autobus, un minibus ou un autocar. Toute remorque que tire un autobus, un minibus ou un autocar doit faire l'objet d'une inspection conformément à la liste 2.

Défauts mineurs	Défauts majeurs
1. Attelage	
Les défauts prévus aux points 1.B à 1.F s'appliquent lorsque les véhicules sont accouplés.	
1.1 Élément(s) de fixation du dispositif d'attelage manquant(s), cassé(s) ou desserré(s)	1.A Plaque d'attelage ou pivot d'attelage déformé de façon à nuire à l'attelage, fissuré ou mal fixé
1.2 Attache de sûreté ou raccord manquant, détérioré ou mal fixé	1.B Mouvement entre la sellette et le cadre
	1.C Plus de 20 % des éléments de fixation du mécanisme d'attelage endommagés ou manquants
	1.D 25 % ou plus des goupilles de blocage sont manquantes ou inopérantes
	1.E Mécanisme d'attelage mal fermé ou mal verrouillé
	1.F Élément du mécanisme d'attelage manquant, mal fixé, mal ajusté ou endommagé au point qu'il y a risque de rupture ou de séparation
2. Châssis et carrosserie	
2.1 Longeron fissuré ou traverse fissurée ou cassée	2.A Longeron risque de casser
2.2 Élément fixe de la carrosserie absent ou mal fixé	2.B Longeron ou traverse affaibli et qui provoque le contact d'une pièce mobile avec la carrosserie
	2.C Plus de 25 % des goupilles de blocage du train roulant coulissant absentes ou non en prise
3. Chauffage et dégivrage	
3.1 Soufflerie du pare-brise ne fonctionne pas	

Défectuosités mineures	Défectuosités majeures
4. Commandes du conducteur	
4.1 Accélérateur ou embrayage ne fonctionnent pas correctement	4.A Moteur ne revient pas au ralenti après le relâchement de l'accélérateur
4.2 Klaxon ne fonctionne pas correctement	
5. Direction	
5.1 Colonne de direction se déplace par rapport à sa position normale ou volant ajustable ne demeure pas à la position choisie	5.A Colonne de direction ou volant se déplace par rapport à leur position normale alors qu'il y a un risque de séparation
5.2 Niveau de liquide de la servodirection n'est pas celui prescrit par le fabricant	5.B Servodirection ne fonctionne pas
5.3 Courroie de la pompe présente une coupure	
6. Essuie-glaces et lave-glace	
6.1 Essuie-glace du côté passager manquant ou inadéquat	6.A Essuie-glace du côté conducteur manquant ou inadéquat
6.2 Système de lave-glace inefficace	
7. Matériel d'urgence	
7.1 Trousse de premiers soins requise par la Loi mal fixée ou difficilement accessible	
7.2 Extincteur chimique requis par la Loi mal fixé, inadéquat ou difficilement accessible	
8. Phares et feux	
8.1 Phare de croisement, feu de position, feu de changement de direction, feu de freinage ou feu de la plaque d'immatriculation qui ne s'allume pas	8.A Aucun phare de croisement ne s'allume
	8.B À l'arrière d'un véhicule d'une seule unité ou du dernier véhicule d'un ensemble de véhicules : • Aucun feu de changement de direction, situé du côté droit ou gauche, ne s'allume • Aucun feu de freinage ne s'allume • Aucun des feux de position ne s'allume



Défectuosités mineures	Défectuosités majeures
9. Pneus	
9.1 Indicateur d'usure d'un pneu touche la chaussée ou profondeur d'une rainure est égale ou inférieure à l'indicateur d'usure	9.A Pour un pneu installé sur l'essieu relié à la direction d'un véhicule motorisé ayant un PNBV de 4 500 kg ou plus, la profondeur de deux rainures adjacentes est égale ou inférieure à l'indicateur d'usure
9.2 Un pneu, d'un même assemblage de roues, présente une matière étrangère logée dans la bande de roulement ou dans le flanc et qui peut causer une crevaison	9.B Pneu simple ou les pneus jumelés du même assemblage de roues présentent une matière étrangère logée dans la bande de roulement ou le flanc et qui peut causer une crevaison
9.3 Un pneu, d'un même assemblage de roues, endommagé au point de voir la toile de renforcement ou la ceinture d'acier	9.C Pneu simple ou les pneus jumelés du même assemblage de roues endommagés au point de voir la toile de renforcement ou la ceinture d'acier
9.4 Pneu déformé, bande de roulement ou flanc séparé de la carcasse du pneu	9.D Pneu en contact avec une partie fixe du véhicule, qui est à plat ou présente une fuite d'air ou un renflement
9.5 Valve usée, endommagée, écorchée ou coupée	
10. Portières et autres issues	
10.1 Portière du conducteur s'ouvre avec difficulté ou ne s'ouvre pas	10.A Portière de l'habitacle ne se ferme pas de façon sécuritaire
11. Rétroviseurs et vitrage	
11.1 Pare-brise ou vitre latérale située d'un côté ou de l'autre du poste de conduite n'offrent pas la visibilité requise au conducteur parce que endommagés	
11.2 Rétroviseur extérieur requis par le Code manquant, endommagé ou ne peut être ajusté et demeurer à la position choisie	
11.3 Rétroviseur extérieur mal fixé ou présente une arête vive	
12. Roues, moyeux et pièces de fixation	
12.1 Lubrifiant sous le niveau minimal ou fuite de lubrifiant du roulement de roue autre qu'un suintement	12.A Lubrifiant du roulement de roue qui est absent ou qui n'est pas visible par une fenêtre d'inspection
12.2 Support ou le montage fixant la roue de secours est non solidement fixé pour la maintenir	12.B Pièce de fixation manquante, fissurée, cassée ou mal fixée
	12.C Roue endommagée ou porte une marque de réparation par soudage

Défectuosités mineures	Défectuosités majeures
13. Siège	
13.1 Siège du conducteur inadéquat ou ne demeure pas dans la position choisie	13.A Ceinture de sécurité du siège du conducteur manquante, modifiée ou inadéquate
14. Suspension	
14.1 Lame de ressort autre qu'une lame maîtresse ou ressort hélicoïdal cassé	14.A Lame maîtresse, coussin de caoutchouc ou 25 % et plus des lames d'un ressort de l'assemblage cassés ou manquants
14.2 Fuite d'air dans la suspension, ballon endommagé au point d'exposer la toile ou réparé	14.B Fuite d'air dans le système non compensée par le compresseur ou ballon absent ou dégonflé
	14.C Élément de fixation de l'essieu manquant, mal fixé, fissuré ou cassé
	14.D Lame en composite fissurée sur plus de 75 % de sa longueur ou comporte une intersection de fissures
	14.E Lame de ressort ou ressort hélicoïdal déplacé vient en contact avec une pièce en mouvement
	14.F Ressort hélicoïdal cassé au point que le véhicule est affaissé complètement ou barre de torsion cassée
	14.G Essieu cassé ou élément de localisation de l'essieu ou de la roue manquant, mal fixé, fissuré, cassé ou endommagé affectant le parallélisme ou causant le déplacement d'un essieu ou d'une roue par rapport à sa position
15. Système d'alimentation en carburant	
	15.A Réservoir mal fixé et il y a risque de séparation
	15.B Bouchon absent
	15.C Fuite de carburant autre qu'un suintement
16. Système d'échappement	
16.1 Fuite de gaz d'échappement ailleurs qu'aux endroits prévus lors de la fabrication	16.A Fuite de gaz d'échappement qui s'infiltré dans l'habitacle lorsque le plancher est perforé



Défectuosités mineures	Défectuosités majeures
17. Système de freins électriques	
17.1 Raccord ou câble électrique mal fixé à un point d'attache ou de connexion	17.A Réduction importante de la capacité de freinage du frein de service
18. Système de freins hydrauliques	
18.1 Niveau de liquide dans le réservoir du maître-cylindre est sous le niveau minimal requis	18.A Niveau du liquide dans le réservoir du maître-cylindre inférieur au quart du niveau maximal indiqué par le fabricant
18.2 Pédale de frein descend au plancher	18.B Pédale de frein descend au plancher en moins de 10 secondes ou il faut appuyer à plusieurs reprises avant d'avoir une pression
18.3 Témoin lumineux allumé pendant que le moteur est en marche ou ne s'allume pas lorsque la clé de contact est à la position « marche » ou « démarrage »	18.C Freins assistés ou servofrein non fonctionnels
18.4 Témoin lumineux ne s'allume pas lorsque le frein de stationnement est serré ou ne s'éteint pas lorsqu'il est desserré	18.D Réduction importante de la capacité de freinage du frein de service
18.5 Frein de stationnement ne fonctionne pas correctement	
19. Système de freins pneumatiques	
19.1 Avertisseur sonore de basse pression ne fonctionne pas correctement	19.A Aucun avertisseur sonore, lumineux et visuel de basse pression ne fonctionne
19.2 Les avertisseurs lumineux et visuels de basse pression ne fonctionnent pas correctement	19.B Compresseur d'air ne fonctionne pas correctement
19.3 Régulateur de pression ne fonctionne pas correctement	19.C Fuite d'air dont le taux en une minute dépasse 40 kPa (6 lb/po ²) pour un véhicule d'une seule unité, 48 kPa (7 lb/po ²) pour un véhicule de deux unités et 62 kPa (9 lb/po ²) pour un véhicule de trois unités
19.4 Fuite d'air audible ou dont le taux en une minute dépasse 20 kPa (3 lb/po ²) pour un véhicule d'une seule unité, 28 kPa (4 lb/po ²) pour un véhicule de deux unités et 35 kPa (5 lb/po ²) pour un véhicule de trois unités	19.D Réduction importante de la capacité de freinage du frein de service
19.5 Frein de stationnement ou d'urgence ne fonctionne pas correctement	
Vérifications spécifiques exigées par l'exploitant	

Liste 2 – Autobus

Cette liste s'applique aux autobus (autre qu'un autocar), aux minibus ainsi qu'à toute remorque tirée par un autobus, un minibus ou un autocar.

Défectuosités mineures	Défectuosités majeures
1. Attelage	
Les défauts prévus aux points 1.C et 1.F s'appliquent lorsque les véhicules sont accouplés.	
1.1 Élément(s) de fixation du dispositif d'attelage manquant(s), cassé(s) ou desserré(s)	1.C Plus de 20 % des éléments de fixation du mécanisme d'attelage endommagés ou manquants
1.2 Attache de sûreté ou raccord manquant, détérioré ou mal fixé	1.F Élément du mécanisme d'attelage manquant, mal fixé, mal ajusté ou endommagé au point qu'il y a risque de rupture ou de séparation
2. Châssis et carrosserie	
2.1 Longeron fissuré ou traverse fissurée ou cassée	2.A Longeron risque de casser
2.2 Élément fixe de la carrosserie absent ou mal fixé	2.B Longeron ou traverse affaissé et qui provoque le contact d'une pièce mobile avec la carrosserie
2.3 Porte extérieure d'un compartiment à bagages ou d'un compartiment auxiliaire inadéquate ou mal fixée au véhicule routier	
3. Chauffage et dégivrage	
3.1 Soufflerie du pare-brise ne fonctionne pas	
4. Commandes du conducteur	
4.1 Accélérateur ou embrayage ne fonctionnent pas correctement	4.A Moteur ne revient pas au ralenti après le relâchement de l'accélérateur
4.2 Klaxon ne fonctionne pas correctement	
5. Direction	
5.1 Colonne de direction se déplace par rapport à sa position normale ou volant ajustable ne demeure pas à la position choisie	5.A Colonne de direction ou volant se déplace par rapport à leur position normale alors qu'il y a un risque de séparation
5.2 Niveau de liquide de la servodirection n'est pas celui prescrit par le fabricant	5.B Servodirection ne fonctionne pas



Défectuosités mineures	Défectuosités majeures
5.3 Courroie de la pompe présente une coupure	
6. Essuie-glaces et lave-glace	
6.1 Essuie-glace du côté passager manquant ou inadéquat	6.A Essuie-glace du côté conducteur manquant ou inadéquat
6.2 Système de lave-glace inefficace	
7. Matériel d'urgence	
7.1 Trousse de premiers soins requise par la Loi mal fixée ou difficilement accessible	
7.2 Extincteur chimique requis par la Loi mal fixé, inadéquat ou difficilement accessible	
8. Phares et feux	
8.1 Phare de croisement, feu de position, feu de changement de direction, feu de freinage ou feu de la plaque d'immatriculation qui ne s'allume pas	8.A Aucun phare de croisement ne s'allume
	8.B À l'arrière d'un véhicule d'une seule unité ou du dernier véhicule d'un ensemble de véhicules : • Aucun feu de changement de direction, situé du côté droit ou gauche, ne s'allume • Aucun feu de freinage ne s'allume • Aucun des feux de position ne s'allume
9. Pneus	
9.1 Indicateur d'usure d'un pneu touche la chaussée ou profondeur d'une rainure est égale ou inférieure à l'indicateur d'usure	9.A Pour un pneu installé sur l'essieu relié à la direction d'un véhicule motorisé ayant un PNBV de 4 500 kg ou plus, la profondeur de deux rainures adjacentes est égale ou inférieure à l'indicateur d'usure
9.2 Un pneu, d'un même assemblage de roues, présente une matière étrangère logée dans la bande de roulement ou dans le flanc et qui peut causer une crevaison	9.B Pneu simple ou les pneus jumelés du même assemblage de roues présentent une matière étrangère logée dans la bande de roulement ou le flanc et qui peut causer une crevaison

Défectuosités mineures	Défectuosités majeures
9.3 Un pneu, d'un même assemblage de roues, endommagé au point de voir la toile de renforcement ou la ceinture d'acier	9.C Pneu simple ou les pneus jumelés du même assemblage de roues endommagés au point de voir la toile de renforcement ou la ceinture d'acier
9.4 Pneu déformé, bande de roulement ou flanc séparé de la carcasse du pneu	9.D Pneu en contact avec une partie fixe du véhicule, qui est à plat ou présente une fuite d'air ou un renflement
9.5 Valve usée, endommagée, écorchée ou coupée	
10. Portières et autres issues	
10.1 Portière du conducteur s'ouvre avec difficulté ou ne s'ouvre pas	10.A Portière de l'habitacle ne se ferme pas de façon sécuritaire
	10.B Sortie de secours obstruée
	10.C Porte de secours inadéquate ou son avertisseur sonore ou lumineux n'est pas en bon état de fonctionnement
11. Rétroviseurs et vitrage	
11.1 Pare-brise ou vitre latérale située d'un côté ou de l'autre du poste de conduite n'offrent pas la visibilité requise au conducteur parce que endommagés	
11.2 Rétroviseur extérieur requis par le Code manquant, endommagé ou ne peut être ajusté et demeurer à la position choisie	
11.3 Rétroviseur extérieur mal fixé ou présente une arête vive	
11.4 Vitre latérale d'un autobus affecté au transport d'écoliers située de chaque côté et immédiatement derrière le poste de conduite n'offre pas la visibilité requise au conducteur parce que endommagée	
12. Roues, moyeux et pièces de fixation	
12.1 Lubrifiant sous le niveau minimal ou fuite de lubrifiant du roulement de roue autre qu'un suintement	12.A Lubrifiant du roulement de roue qui est absent ou qui n'est pas visible par une fenêtre d'inspection



Défectuosités mineures	Défectuosités majeures
12.2 Support ou le montage fixant la roue de secours est non solidement fixé pour la maintenir	12.B Pièce de fixation manquante, fissurée, cassée ou mal fixée
	12.C Roue endommagée ou porte une marque de réparation par soudage
13. Siège	
13.1 Siège du conducteur inadéquat ou ne demeure pas dans la position choisie	13.A Ceinture de sécurité du siège du conducteur manquante, modifiée ou inadéquate
14. Suspension	
14.1 Lame de ressort autre qu'une lame maîtresse ou ressort hélicoïdal cassé	14.A Lame maîtresse, coussin de caoutchouc ou 25 % et plus des lames d'un ressort de l'assemblage cassés ou manquants
14.2 Fuite d'air dans la suspension, ballon endommagé au point d'exposer la toile ou réparé	14.B Fuite d'air dans le système non compensée par le compresseur ou ballon absent ou dégonflé
	14.C Élément de fixation de l'essieu manquant, mal fixé, fissuré ou cassé
	14.D Lame en composite fissurée sur plus de 75 % de sa longueur ou comporte une intersection de fissures
	14.E Lame de ressort ou ressort hélicoïdal déplacé vient en contact avec une pièce en mouvement
	14.F Ressort hélicoïdal cassé au point que le véhicule est affaissé complètement ou barre de torsion cassée
	14.G Essieu cassé ou élément de localisation de l'essieu ou de la roue manquant, mal fixé, fissuré, cassé ou endommagé affectant le parallélisme ou causant le déplacement d'un essieu ou d'une roue par rapport à sa position
15. Système d'alimentation en carburant	
	15.A Réservoir mal fixé et il y a risque de séparation
	15.B Bouchon absent
	15.C Fuite de carburant autre qu'un suintement

Défectuosités mineures	Défectuosités majeures
16. Système d'échappement	
16.1 Fuite de gaz d'échappement ailleurs qu'aux endroits prévus lors de la fabrication	16.A Fuite de gaz d'échappement qui s'infiltre dans l'habitacle lorsque le plancher est perforé
17. Système de freins électriques	
17.1 Raccord ou câble électrique mal fixé à un point d'attache ou de connexion	17.A Réduction importante de la capacité de freinage du frein de service
18. Système de freins hydrauliques	
18.1 Niveau de liquide dans le réservoir du maître-cylindre est sous le niveau minimal requis	18.A Niveau du liquide dans le réservoir du maître-cylindre inférieur au quart du niveau maximal indiqué par le fabricant
18.2 Pédale de frein descend au plancher	18.B Pédale de frein descend au plancher en moins de 10 secondes ou il faut appuyer à plusieurs reprises avant d'avoir une pression
18.3 Témoin lumineux allumé pendant que le moteur est en marche ou ne s'allume pas lorsque la clé de contact est à la position « marche » ou « démarrage »	18.C Freins assistés ou servofrein non fonctionnels
18.4 Témoin lumineux ne s'allume pas lorsque le frein de stationnement est serré ou ne s'éteint pas lorsqu'il est desserré	18.D Réduction importante de la capacité de freinage du frein de service
18.5 Frein de stationnement ne fonctionne pas correctement	
19. Système de freins pneumatiques	
19.1 Avertisseur sonore de basse pression ne fonctionne pas correctement	19.A Aucun avertisseur sonore, lumineux et visuel de basse pression ne fonctionne
19.2 Les avertisseurs lumineux et visuels de basse pression ne fonctionnent pas correctement	19.B Compresseur d'air ne fonctionne pas correctement
19.3 Régulateur de pression ne fonctionne pas correctement	19.C Fuite d'air dont le taux en une minute dépasse 40 kPa (6 lb/po ²) pour un véhicule d'une seule unité, 48 kPa (7 lb/po ²) pour un véhicule de deux unités et 62 kPa (9 lb/po ²) pour un véhicule de trois unités



Défectuosités mineures	Défectuosités majeures
19.4 Fuite d'air audible ou dont le taux en une minute dépasse 20 kPa (3 lb/po ²) pour un véhicule d'une seule unité, 28 kPa (4 lb/po ²) pour un véhicule de deux unités et 35 kPa (5 lb/po ²) pour un véhicule de trois unités	19.D Réduction importante de la capacité de freinage du frein de service
19.5 Frein de stationnement ou d'urgence ne fonctionne pas correctement	
20. Transport de passagers	
20.1 Tige verticale, barre horizontale, poignée d'appui ou panneau protecteur mal fixé	
20.2 Matériau d'absorption de chocs prévu par le fabricant sur les tiges verticales absent ou inadéquat	
20.3 Plancher ou marche de l'habitacle endommagé	
20.4 Éclairage d'accès des passagers ou de l'allée ne fonctionne pas	
20.5 Porte-bagages supérieur ou compartiment à bagages supérieur mal fixé ou ne peut retenir les bagages	
20.6 Siège ou banquette des passagers inadéquat	
20.7 Panneau d'arrêt ne fonctionne pas correctement ou l'un de ses feux clignotants ne s'allume pas	
20.8 L'un des feux intermittents ou l'un ou des feux jaunes d'avertissement alternatif d'un autobus scolaire ne s'allume pas	
Vérifications spécifiques exigées par l'exploitant	

Liste 3 – Autocar

Cette liste s'applique à un autocar. Toute remorque que tire l'autocar doit faire l'objet d'une inspection conformément à la liste 2.

Défectuosités mineures	Défectuosités majeures
1. Attelage	
Les défauts prévus aux points 1.C et 1.F s'appliquent lorsque les véhicules sont accouplés.	
1.1 Élément(s) de fixation du dispositif d'attelage manquant(s), cassé(s) ou desserré(s)	1.C Plus de 20 % des éléments de fixation du mécanisme d'attelage endommagés ou manquants
1.2 Attache de sûreté ou raccord manquant, détérioré ou mal fixé	1.F Élément du mécanisme d'attelage manquant, mal fixé, mal ajusté ou endommagé au point qu'il y a risque de rupture ou de séparation
2. Châssis et carrosserie	
2.2 Élément fixe de la carrosserie absent ou mal fixé	
2.3 Porte extérieure d'un compartiment à bagages ou d'un compartiment auxiliaire inadéquate ou mal fixée au véhicule routier	
3. Chauffage et dégivrage	
3.1 Soufflerie du pare-brise ne fonctionne pas	
4. Commandes du conducteur	
4.1 Accélérateur ou embrayage ne fonctionne pas correctement	4.A Moteur ne revient pas au ralenti après le relâchement de l'accélérateur
4.2 Klaxon ne fonctionne pas correctement	
5. Direction	
5.1 Colonne de direction se déplace par rapport à sa position normale ou volant ajustable ne demeure pas à la position choisie	5.A Colonne de direction ou volant se déplace par rapport à leur position normale alors qu'il y a un risque de séparation
5.2 Niveau de liquide de la servodirection n'est pas celui prescrit par le fabricant	5.B Servodirection ne fonctionne pas
5.3 Courroie de la pompe présente une coupure	



Défectuosités mineures	Défectuosités majeures
6. Essuie-glaces et lave-glace	
6.1 Essuie-glace du côté passager manquant ou inadéquat	6.A Essuie-glace du côté conducteur manquant ou inadéquat
6.2 Système de lave-glace inefficace	
7. Matériel d'urgence	
7.1 Trousse de premiers soins requise par la Loi mal fixée ou difficilement accessible	
7.2 Extincteur chimique requis par la Loi mal fixé, inadéquat ou difficilement accessible	
8. Phares et feux	
8.1 Phare de croisement, feu de position, feu de changement de direction, feu de freinage ou feu de la plaque d'immatriculation qui ne s'allume pas	8.A Aucun phare de croisement ne s'allume
	8.B À l'arrière d'un véhicule d'une seule unité ou du dernier véhicule d'un ensemble de véhicules : • Aucun feu de changement de direction, situé du côté droit ou gauche, ne s'allume • Aucun feu de freinage ne s'allume • Aucun des feux de position ne s'allume
9. Pneus	
9.1 Indicateur d'usure d'un pneu touche la chaussée ou profondeur d'une rainure est égale ou inférieure à l'indicateur d'usure	9.A Pour un pneu installé sur l'essieu relié à la direction d'un véhicule motorisé ayant un PNBV de 4 500 kg ou plus, la profondeur de deux rainures adjacentes est égale ou inférieure à l'indicateur d'usure
9.2 Un pneu, d'un même assemblage de roues, présente une matière étrangère logée dans la bande de roulement ou dans le flanc et qui peut causer une crevaison	9.B Pneu simple ou les pneus jumelés du même assemblage de roues présentent une matière étrangère logée dans la bande de roulement ou le flanc et qui peut causer une crevaison

Défectuosités mineures	Défectuosités majeures
9.3 Un pneu, d'un même assemblage de roues, endommagé au point de voir la toile de renforcement ou la ceinture d'acier	9.C Pneu simple ou les pneus jumelés du même assemblage de roues endommagés au point de voir la toile de renforcement ou la ceinture d'acier
9.4 Pneu déformé, bande de roulement ou flanc séparé de la carcasse du pneu	9.D Pneu en contact avec une partie fixe du véhicule, qui est à plat ou présente une fuite d'air ou un renflement
9.5 Valve usée, endommagée, écorchée ou coupée	
10. Portières et autres issues	
10.1 Portière du conducteur s'ouvre avec difficulté ou ne s'ouvre pas	10.A Portière de l'habitacle ne se ferme pas de façon sécuritaire
	10.B Sortie de secours obstruée
11. Rétroviseurs et vitrage	
11.1 Pare-brise ou vitre latérale située d'un côté ou de l'autre du poste de conduite n'offre pas la visibilité requise au conducteur parce que endommagé	
11.2 Rétroviseur extérieur requis par le Code manquant, endommagé ou ne peut être ajusté et demeurer à la position choisie	
11.3 Rétroviseur extérieur mal fixé ou présente une arête vive	
12. Roues, moyeux et pièces de fixation	
12.1 Lubrifiant sous le niveau minimal ou fuite de lubrifiant du roulement de roue autre qu'un suintement	12.A Lubrifiant du roulement de roue qui est absent ou qui n'est pas visible par une fenêtre d'inspection
12.2 Support ou le montage fixant la roue de secours est non solidement fixé pour la maintenir	12.B Pièce de fixation manquante, fissurée, cassée ou mal fixée
	12.C Roue endommagée ou porte une marque de réparation par soudage
13. Siège	
13.1 Siège du conducteur inadéquat ou ne demeure pas dans la position choisie	13.A Ceinture de sécurité du siège du conducteur manquante, modifiée ou inadéquate



Défectuosités mineures	Défectuosités majeures
14. Suspension	
14.2 Fuite d'air dans la suspension, ballon endommagé au point d'exposer la toile ou réparé	14.B Fuite d'air dans le système non compensée par le compresseur ou ballon absent ou dégonflé
	14.G Essieu cassé ou élément de localisation de l'essieu ou de la roue manquant, mal fixé, fissuré, cassé ou endommagé affectant le parallélisme ou causant le déplacement d'un essieu ou d'une roue par rapport à sa position
15. Système d'alimentation en carburant	
	15.A Réservoir mal fixé et il y a risque de séparation
	15.B Bouchon absent
	15.C Fuite de carburant autre qu'un suintement
16. Système d'échappement	
16.1 Fuite de gaz d'échappement ailleurs qu'aux endroits prévus lors de la fabrication	16.A Fuite de gaz d'échappement qui s'infiltre dans l'habitacle lorsque le plancher est perforé
17. Système de freins électriques (non visé)	
18. Système de freins hydrauliques (non visé)	
19. Système de freins pneumatiques	
19.1 Avertisseur sonore de basse pression ne fonctionne pas correctement	19.A Aucun avertisseur sonore, lumineux et visuel de basse pression ne fonctionne
19.2 Les avertisseurs lumineux et visuels de basse pression ne fonctionnent pas correctement	19.B Compresseur d'air ne fonctionne pas correctement
19.3 Régulateur de pression ne fonctionne pas correctement	19.C Fuite d'air dont le taux en une minute dépasse 40 kPa (6 lb/po ²) pour un véhicule d'une seule unité, 48 kPa (7 lb/po ²) pour un véhicule de deux unités et 62 kPa (9 lb/po ²) pour un véhicule de trois unités

Défectuosités mineures	Défectuosités majeures
19.4 Fuite d'air audible ou dont le taux en une minute dépasse 20 kPa (3 lb/po ²) pour un véhicule d'une seule unité, 28 kPa (4 lb/po ²) pour un véhicule de deux unités et 35 kPa (5 lb/po ²) pour un véhicule de trois unités	19.D Réduction importante de la capacité de freinage du frein de service
19.5 Frein de stationnement ou d'urgence ne fonctionnent pas correctement	
20. Transport de passagers	
20.1 Tige verticale, barre horizontale, poignée d'appui ou panneau protecteur mal fixé	
20.2 Matériau d'absorption de chocs prévu par le fabricant sur les tiges verticales absent ou inadéquat	
20.3 Plancher ou marche de l'habitacle endommagé	
20.4 Éclairage d'accès des passagers ou de l'allée ne fonctionne pas	
20.5 Porte-bagages supérieur ou compartiment à bagages supérieur mal fixé ou ne peut retenir les bagages	
20.6 Siège ou banquette des passagers inadéquat	
Vérifications spécifiques exigées par l'exploitant	



■ Annexe 3 – Table de conversion des pressions

lb/po ²	kPa	bar	lb/po ²	kPa	bar	lb/po ²	kPa	bar	lb/po ²	kPa	bar
1,00	6,90	0,07	26,00	179,40	1,79	51,00	351,90	3,52	76,00	524,40	5,24
2,00	13,80	0,14	27,00	186,30	1,86	52,00	358,80	3,59	77,00	531,30	5,31
3,00	20,70	0,21	28,00	193,20	1,93	53,00	365,70	3,65	78,00	538,20	5,38
4,00	27,60	0,28	29,00	200,10	2,00	54,00	372,60	3,72	79,00	545,10	5,45
5,00	34,50	0,34	30,00	207,00	2,07	55,00	379,50	3,79	80,00	552,00	5,52
6,00	41,40	0,41	31,00	213,90	2,14	56,00	386,40	3,86	81,00	558,90	5,58
7,00	48,30	0,48	32,00	220,80	2,21	57,00	393,30	3,93	82,00	565,80	5,65
8,00	55,20	0,55	33,00	227,70	2,28	58,00	400,20	4,00	83,00	572,70	5,72
9,00	62,10	0,62	34,00	234,60	2,34	59,00	407,10	4,07	84,00	579,60	5,79
10,00	69,00	0,69	35,00	241,50	2,41	60,00	414,00	4,14	85,00	586,50	5,86
11,00	75,90	0,76	36,00	248,40	2,48	61,00	420,90	4,21	86,00	593,40	5,93
12,00	82,80	0,83	37,00	255,30	2,55	62,00	427,80	4,27	87,00	600,30	6,00
13,00	89,70	0,90	38,00	262,20	2,62	63,00	434,70	4,34	88,00	607,20	6,07
14,00	96,60	0,97	39,00	269,10	2,69	64,00	441,60	4,41	89,00	614,10	6,14
15,00	103,50	1,03	40,00	276,00	2,76	65,00	448,50	4,48	90,00	621,00	6,21
16,00	110,40	1,10	41,00	282,90	2,83	66,00	455,40	4,55	91,00	627,90	6,27
17,00	117,30	1,17	42,00	289,80	2,90	67,00	462,30	4,62	92,00	634,80	6,34
18,00	124,20	1,24	43,00	296,70	2,96	68,00	469,20	4,69	93,00	641,70	6,41
19,00	131,10	1,31	44,00	303,60	3,03	69,00	476,10	4,76	94,00	648,60	6,48
20,00	138,00	1,38	45,00	310,50	3,10	70,00	483,00	4,83	95,00	655,50	6,55
21,00	144,90	1,45	46,00	317,40	3,17	71,00	489,90	4,90	96,00	662,40	6,62
22,00	151,80	1,52	47,00	324,30	3,24	72,00	496,80	4,96	97,00	669,30	6,69
23,00	158,70	1,59	48,00	331,20	3,31	73,00	503,70	5,03	98,00	676,20	6,76
24,00	165,60	1,65	49,00	338,10	3,38	74,00	510,60	5,10	99,00	683,10	6,83
25,00	172,50	1,72	50,00	345,00	3,45	75,00	517,50	5,17	100,00	690,00	6,89

lb/po ²	kPa	bar
101,00	696,90	6,96
102,00	703,80	7,03
103,00	710,70	7,10
104,00	717,60	7,17
105,00	724,50	7,24
106,00	731,40	7,31
107,00	738,30	7,38
108,00	745,20	7,45
109,00	752,10	7,52
110,00	759,00	7,58
111,00	765,90	7,65
112,00	772,80	7,72
113,00	779,70	7,79
114,00	786,60	7,86
115,00	793,50	7,93
116,00	800,40	8,00
117,00	807,30	8,07
118,00	814,20	8,14
119,00	821,10	8,20
120,00	828,00	8,27
121,00	834,90	8,34
122,00	841,80	8,41
123,00	848,70	8,48
124,00	855,60	8,55
125,00	862,50	8,62

lb/po ²	kPa	bar
126,00	869,40	8,69
127,00	876,30	8,76
128,00	883,20	8,83
129,00	890,10	8,89
130,00	897,00	8,96
131,00	903,90	9,03
132,00	910,80	9,10
133,00	917,70	9,17
134,00	924,60	9,24
135,00	931,50	9,31
136,00	938,40	9,38
137,00	945,30	9,45
138,00	952,20	9,51
139,00	959,10	9,58
140,00	966,00	9,65
141,00	972,90	9,72
142,00	979,80	9,79
143,00	986,70	9,86
144,00	993,60	9,93
145,00	1000,50	10,00
146,00	1007,40	10,07
147,00	1014,30	10,14
148,00	1021,20	10,20
149,00	1028,10	10,27
150,00	1035,00	10,34

lb/po ²	kPa	bar
151,00	1041,90	10,41
152,00	1048,80	10,48
153,00	1055,70	10,55
154,00	1062,60	10,62
155,00	1069,50	10,69
156,00	1076,40	10,76
157,00	1083,30	10,82
158,00	1090,20	10,89
159,00	1097,10	10,96
160,00	1104,00	11,03



■ Annexe 4 – Table de conversion des mesures (longueur)

Mesure impériale (pouce)		Mesure métrique (millimètre)			
Fraction	Millième de po	de 0 à 1 po	de 1 à 2 po	de 2 à 3 po	de 3 à 4 po
			25,40	50,80	76,20
1/64	0,015	0,397	25,80	51,20	76,60
1/32	0,031	0,794	26,19	51,59	76,99
3/64	0,046	1,191	26,59	51,99	77,39
1/16	0,062	1,588	26,99	52,39	77,79
5/64	0,078	1,984	27,38	52,78	78,18
3/32	0,093	2,381	27,78	53,18	78,58
7/64	0,109	2,778	28,18	53,58	78,98
1/8	0,125	3,175	28,58	53,98	79,38
9/64	0,140	3,572	28,97	54,37	79,77
5/32	0,156	3,969	29,37	54,77	80,17
11/64	0,171	4,366	29,77	55,17	80,57
3/16	0,187	4,763	30,16	55,56	80,96
13/64	0,203	5,159	30,56	55,96	81,36
7/32	0,218	5,556	30,96	56,36	81,76
15/64	0,234	5,953	31,35	56,75	82,15
1/4	0,250	6,350	31,75	57,15	82,55
17/64	0,265	6,747	32,15	57,55	82,95
9/32	0,281	7,144	32,54	57,94	83,34
19/64	0,296	7,541	32,94	58,34	83,74
5/16	0,312	7,938	33,34	58,74	84,14

Mesure impériale (pouce)		Mesure métrique (millimètre)			
Fraction	Millième de po	de 0 à 1 po	de 1 à 2 po	de 2 à 3 po	de 3 à 4 po
21/64	0,328	8,334	33,73	59,13	84,53
11/32	0,343	8,731	34,13	59,53	84,93
23/64	0,359	9,128	34,53	59,93	85,33
3/8	0,375	9,525	34,93	60,33	85,73
25/64	0,390	9,922	35,52	60,72	86,12
13/32	0,406	10,319	35,72	61,12	86,52
27/64	0,421	10,716	36,12	61,52	86,92
7/16	0,437	11,113	36,51	61,91	87,31
29/64	0,453	11,509	36,91	62,31	87,71
15/32	0,468	11,906	37,31	62,71	88,11
31/64	0,484	12,303	37,70	63,10	88,50
1/2	0,500	12,700	38,10	63,50	88,90
33/64	0,515	13,097	38,50	63,90	89,30
17/32	0,531	13,494	38,89	64,29	89,69
35/64	0,546	13,891	39,29	64,69	90,09
9/16	0,562	14,288	39,69	65,09	90,49
37/64	0,578	14,684	40,08	65,48	90,88
19/32	0,593	15,081	40,48	65,88	91,28
39/64	0,609	15,478	40,88	66,28	91,68
5/8	0,625	15,875	41,28	66,68	92,08
41/64	0,640	16,272	41,67	67,07	92,47



Mesure impériale (pouce)		Mesure métrique (millimètre)			
Fraction	Millième de po	de 0 à 1 po	de 1 à 2 po	de 2 à 3 po	de 3 à 4 po
21/32	0,656	16,669	42,07	67,47	92,87
43/64	0,671	17,066	42,47	67,87	93,27
11/16	0,687	17,463	42,86	68,26	93,66
45/64	0,703	17,859	43,26	68,66	94,06
23/32	0,718	18,256	43,66	69,06	94,46
47/64	0,734	18,653	44,05	69,45	94,85
3/4	0,750	19,050	44,45	69,85	95,25
49/64	0,765	19,447	44,85	70,25	95,65
25/32	0,781	19,844	45,24	70,64	96,04
51/64	0,796	20,241	45,64	71,04	96,44
13/16	0,812	20,638	46,04	71,44	96,84
53/64	0,828	21,034	46,43	71,83	97,23
27/32	0,843	21,431	46,83	72,23	97,63
55/64	0,859	21,828	47,23	72,63	98,03
7/8	0,875	22,225	47,63	73,03	98,43
57/64	0,890	22,622	48,02	73,42	98,82
29/32	0,906	23,019	48,42	73,82	99,22
59/64	0,921	23,416	48,82	74,22	99,62
15/16	0,937	23,813	49,21	74,61	100,01
61/64	0,953	24,209	49,61	75,01	100,41
31/32	0,968	24,606	50,01	75,41	100,81
63/64	0,984	25,003	50,40	75,80	101,20

■ Annexe 5 – Infractions

Infractions	Article du CSR ¹	Amende minimum	Points politiques d'évaluation ²
Conducteur			
N'a pas effectué la ronde de sécurité selon les normes prévues	519.2	350 \$	3
N'a pas noté ses observations dans le rapport de ronde de sécurité	519.2	350 \$	3
A conduit un véhicule lourd alors que la ronde de sécurité n'avait pas été effectuée	519.2.1	350 \$	3
A conduit un autocar alors que la vérification spécifique à un autocar n'avait pas été effectuée	519.2.2	350 \$	3
N'a pas rempli, signé ou tenu à jour le rapport de ronde de sécurité	519.3	350 \$	3
N'a pas contresigné le rapport de ronde de sécurité, lorsque requis	519.3	350 \$	3
A eu en sa possession plus d'un rapport de ronde de sécurité pour une même ronde de sécurité	519.3	350 \$	3
A omis de transmettre le rapport de ronde de sécurité dans le délai prescrit	519.3	350 \$	3
N'a pas la liste de défauts applicable, le rapport de ronde de sécurité ou, le cas échéant, le rapport de vérification spécifique à un autocar à bord de son véhicule	519.4	350 \$	3
A refusé de remettre la liste de défauts, le rapport de ronde de sécurité ou, le cas échéant, le rapport de vérification spécifique à un autocar à un agent de la paix	519.4	350 \$	3
A conduit un véhicule lourd sans avoir le rapport de ronde de sécurité ou, le cas échéant, le rapport de vérification spécifique à un autocar	519.4.1	350 \$	3
N'a pas signalé une défectuosité mineure	519.5	175 \$	2
N'a pas signalé une défectuosité majeure	519.5	350 \$	3
A conduit un véhicule lourd qui présente une défectuosité majeure	519.6	350 \$	3

1. Code de la sécurité routière

2. Deux politiques prévoient une pondération des infractions, soit la Politique d'évaluation des conducteurs de véhicules lourds et la Politique d'évaluation des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds.



Infractions	Article du CSR ¹	Amende minimum	Points politiques d'évaluation ²
Exploitant			
Ne s'est pas assuré que la ronde de sécurité avait été effectuée selon les normes prévues	519.15.1	700 \$	3
A laissé conduire un véhicule lourd alors que la ronde de sécurité n'avait pas été effectuée	519.15.2	700 \$	3
A laissé conduire un autocar alors que la vérification spécifique à un autocar n'avait pas été effectuée	519.15.2	700\$	3
N'a pas placé la liste de défauts applicable dans chaque véhicule sous sa responsabilité	519.16	350 \$	2
Ne s'est pas assuré que le conducteur conserve la liste de défauts à bord du véhicule	519.16	350 \$	2
Ne s'est pas assuré que le conducteur conserve à bord du véhicule lourd le rapport de ronde de sécurité et, le cas échéant, le rapport de vérification spécifique à un autocar	519.16	350 \$	2
Ne s'est pas assuré que toutes les informations soient inscrites dans le rapport de ronde de sécurité par le conducteur ou la personne désignée	519.16	350 \$	2
A laissé conduire un véhicule lourd alors que le rapport de ronde de sécurité et, le cas échéant, le rapport de vérification spécifique à un autocar n'était pas à bord	519.16	700 \$	3
N'a pas informé sans délai le propriétaire de toute défécuosité constatée ou portée à sa connaissance	519.16	700 \$	3
N'a pas transmis au propriétaire le rapport de ronde de sécurité	519.16	700 \$	3
A laissé circuler un véhicule lourd présentant une défécuosité mineure après un délai de 48 heures	519.17	350 \$	2
A laissé circuler un véhicule lourd présentant une défécuosité majeure	519.17	700 \$	3

1. Code de la sécurité routière

2. Deux politiques prévoient une pondération des infractions, soit la Politique d'évaluation des conducteurs de véhicules lourds et la Politique d'évaluation des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds.

Infractions	Article du CSR ¹	Amende minimum	Points politiques d'évaluation ²
Propriétaire³			
N'a pas maintenu ses véhicules en bon état mécanique	519.15	700 \$	3
N'a pas effectué la vérification spécifique à un autocar	519.15	700\$	3
N'a pas rempli le rapport de vérification spécifique à l'autocar	519.15	700 \$	3
N'a pas placé le rapport de vérification spécifique dans l'autocar	519.15	700 \$	3
A laissé circuler un véhicule lourd présentant une défectuosité mineure après un délai de 48 heures	519.17	350 \$	2
A laissé circuler un véhicule lourd présentant une défectuosité majeure	519.17	700 \$	3
Ne s'est pas assuré d'obtenir une copie du rapport de ronde de sécurité du véhicule utilisé par un exploitant	519.18	700 \$	3

1. Code de la sécurité routière

2. Deux politiques prévoient une pondération des infractions, soit la Politique d'évaluation des conducteurs de véhicules lourds et la Politique d'évaluation des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds.

3. Pour le propriétaire, un constat d'infraction sera pondéré seulement s'il est remis lors d'un contrôle en entreprise.





Glossaire

170

Adéquat	Approprié à sa fonction et constamment tenu en bon état de fonctionnement (art. 5, RNSVR)
Autobus	Véhicule automobile, autre qu'un minibus, aménagé pour le transport de plus de neuf occupants à la fois et utilisé principalement à cette fin, ou équipé de dispositifs d'immobilisation de fauteuils roulants (art. 4 CSR)
Autobus affecté au transport d'écopiers	Autobus ou minibus affecté au transport d'écopiers (art. 2, RNSVR)
Autocar	Autobus de conception monocoque, fabriqué dans le but de fournir un service interurbain, de banlieue ou nolisé, qui est équipé d'un compartiment à bagages sous le plancher et muni d'une suspension pneumatique, de freins pneumatiques et de régleurs de jeu automatiques de freins (art. 2, RNSVR)
CSR	Code de la sécurité routière
Dépanneuse	Véhicule automobile muni d'un équipement fabriqué pour soulever un véhicule routier et le tirer ou pour charger un véhicule routier sur sa plate-forme (art. 4, CSR)
Ensemble de véhicules routiers	Ensemble de véhicules formé d'un véhicule routier motorisé tirant une remorque, une semi-remorque ou un essieu amovible (art. 4, CSR)
Exploitant de véhicules lourds	Personne qui contrôle l'exploitation d'un véhicule lourd (art. 2, LPECVL)
Habitation motorisée	Véhicule automobile aménagé de façon permanente en logement (art. 2, RNSVR)
LPECVL	Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds

Machinerie agricole	Toute machine, motorisée ou non, conçue et utilisée exclusivement à des fins agricoles (art. 2, RIVR)
Minibus	Véhicule automobile à deux essieux à roues simples, équipé d'au plus cinq rangées de sièges pour le transport de plus de neuf occupants à la fois ou équipé de dispositifs d'immobilisation de fauteuils roulants (art. 4, CSR)
Propriétaire de véhicules lourds	Personne dont le nom apparaît sur le certificat d'immatriculation du véhicule délivré au Québec et personne qui prend en location un véhicule lourd pour une période d'au moins un an (art. 2, LPECVL ; art.2, CSR)
Remorque de chantier	Remorque fermée servant notamment de bureau, d'entrepôt, de dortoir ou de salle de repos, munie d'un timon sans pivot d'attelage (art. 2, RNSVR)
Remorque de ferme	Véhicule routier muni d'un timon auquel est fixé un dispositif d'attelage pouvant s'attacher à celui du véhicule remorqueur avec l'aide d'une goupille et utilisé pour le transport de bois non ouvré, de produits agricoles, de la matière ou du matériel nécessaire à leur production (art. 2, RNSVR)
RIVR	Règlement sur l'immatriculation des véhicules routiers
RNSVR	Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers
Tracteur de ferme	Machine agricole, munie de pneus ou de chenilles de caoutchouc, conçue pour tracter de l'équipement agricole et utilisée à toutes fins lorsqu'elle est la propriété d'un agriculteur ou exclusivement à des fins personnelles lorsqu'elle est la propriété d'une personne physique autre qu'un agriculteur (art. 2, RIVR)
Véhicule affecté au transport d'écopiers	Véhicule routier autre qu'un autobus affecté au transport d'écopiers, qui peut être utilisé, à l'occasion ou à plein temps, pour le transport d'écopiers et qui est exploité par une commission scolaire ou par une institution d'enseignement privé ou dans le cadre d'un contrat soit avec une commission scolaire qui exerce les fonctions et pouvoirs reliés au transport des élèves et prévus aux articles 291 à 299 de la Loi sur l'instruction publique (L.R.Q., c. I-13.3) ou aux articles 195 et 431 à 431.8 de la Loi sur l'instruction publique pour les autochtones Cris, Inuit et Naskapis (L.R.Q., c. I-14), soit avec un établissement d'enseignement privé autorisé à organiser le transport d'élèves en vertu de l'article 62 de la Loi sur l'enseignement privé (L.R.Q., c. E-9.1) (art. 2, RNSVR)



Véhicule d'urgence	Véhicule routier utilisé comme véhicule de police conformément à la Loi sur la police (chapitre P-13.1), véhicule routier utilisé comme ambulance conformément à la Loi sur les services préhospitaliers d'urgence (chapitre S-6.2), véhicule routier d'un service de sécurité incendie ou tout autre véhicule routier satisfaisant aux critères établis par règlement pour être reconnu comme véhicule d'urgence par la Société (art. 4, CSR)
Véhicule de transport d'équipement	Véhicule routier dont la masse nette est de plus de 3 000 kg utilisé uniquement pour le transport d'un équipement qui y est fixé en permanence et de ses accessoires de fonctionnement. Ne sont pas visés par cette définition, les véhicules d'urgence et les véhicules servant ou pouvant servir au transport d'autres biens (art. 2, RIVR)
Véhicule lourd	• Un véhicule routier, au sens du Code de la sécurité routière (CSR), dont le PNBV est de 4500 kg ou plus • Un ensemble de véhicules routiers (au sens du CSR), dont au moins un véhicule a un PNBV de 4500 kg ou plus • Un autobus, un minibus ou une dépanneuse (au sens du CSR) • Un véhicule routier assujéti au Règlement sur le transport des matières dangereuses, sans égard à son PNBV
Véhicule routier	Véhicule motorisé qui peut circuler sur un chemin, excluant les véhicules pouvant circuler uniquement sur rails, les bicyclettes assistées et les fauteuils roulants mus électriquement, mais incluant les remorques, les semi-remorques et les essieux amovibles (art. 4, CSR)
Véhicule routier d'un service d'incendie	Véhicule d'urgence appartenant à un service d'incendie (art. 2, RNSVR)
Véhicule-outil	Véhicule routier autre qu'un véhicule monté sur un châssis de camion, fabriqué pour effectuer un travail et dont le poste de travail est intégré au poste de conduite du véhicule; pour les fins de cette définition, un châssis de camion est un cadre muni de l'ensemble des composantes mécaniques qui doivent se trouver sur un véhicule routier fabriqué pour le transport de personnes, de marchandises ou d'un équipement (art. 4, CSR)

La ronde de sécurité

Avant de prendre le volant, le conducteur d'un véhicule lourd doit s'assurer qu'une ronde de sécurité a été effectuée sur son véhicule dans les dernières 24 heures. La ronde de sécurité est un examen visuel et auditif des éléments accessibles du véhicule. Elle permet de détecter le plus tôt possible les déficiences, d'en informer rapidement l'exploitant et le propriétaire ainsi que d'empêcher la circulation du véhicule si son état est susceptible de causer un accident ou une panne. L'objectif ultime est d'améliorer la sécurité de l'ensemble des usagers de la route.

Ce guide est une référence incontournable pour les conducteurs, mais aussi pour les propriétaires et les exploitants de véhicules lourds qui souhaitent maîtriser cet élément essentiel de sécurité routière. Il s'adresse également à tous les intervenants du domaine du transport de personnes ou de biens qui jouent un rôle dans l'entretien des véhicules lourds et la sécurité routière.

Pour en savoir plus sur la ronde de sécurité :

saaq.gouv.qc.ca/ronde

**Société de l'assurance
automobile**

Québec 