

<b>Directives du Service de la santé et de la sécurité</b>	Directive N°	FCX – 16
	REVISION N°	3
	REMPLECE	
<b>Politique de sécurité relative aux autobus</b>	CLASSIFICATION DES TACHES	Très critique
		Critique
		Non critique
DATE D'APPROBATION – Août 2013	DATE D'ORIGINE – 18 mai 2012	PN PERTINENTES – N/A

## 1. OBJECTIF ET PORTÉE

Cette politique définit les exigences minimales pour le transport de grands groupes de passagers et les meilleures pratiques facultatives. Ce document s'applique à tout véhicule ayant une capacité de 16 passagers ou supérieure qui est utilisé dans l'une des conditions suivantes :

- Utilisé sur la propriété de FCX
- Utilisé pour transporter les employés et sous-traitants vers / de la propriété ou des projets FCX
- Utilisé pour transporter les visiteurs sur les propriétés FCX
- Utilisé à quelque titre que ce soit en vertu d'un contrat de FCX (tels que des services parrainés par FCX pour le transport des membres du public sur ou autour des sites d'opérations de FCX, ou le transport de membres de la famille des employés)

Les sites de la société doivent également examiner toutes les réglementations en vigueur, qui peuvent imposer des exigences plus strictes pouvant être liées à l'état des routes, telles que :

- La structure de la route (drainage / largeur des routes / bermes / garde-corps / virages / renforcements)
- L'état de la surface de la route (Sèche et poussiéreuse / mouillée et glissante / verglacée)
- Le revêtement de la route (argile / roche / béton / asphalte)
- L'escarpement du terrain (montées / descentes)
- L'usage de la route (nombre d'équipements qui partagent la même route pendant les périodes de pointe / encombrement lié aux équipements)
- L'entretien de la route (programme d'entretien planifié / équipements spécifiques adaptés et disponibles affectés au programme d'entretien régulier de la route)

## 2. DÉFINITIONS

- **Société** - Une opération ou un projet de FCX qui utilise un service de bus pour le transport des employés, sous-traitants et/ou des visiteurs
- **Conducteur** - Personne qui conduit un autobus
- **OEM** - Fabricant de l'équipement d'origine

### 3. SPÉCIFICATIONS DE CONSTRUCTION DES BUS ET DISPOSITIFS DE SÉCURITÉ

- Les ceintures de sécurité doivent être disponibles pour chaque passager et elles doivent être utilisées. Les passagers ne doivent pas se tenir debout dans les allées pendant le transport
- Pour les bus utilisés sur site, la cabine du conducteur et l'espace des passagers doivent être conçus et construits de manière à protéger l'ensemble du personnel en cas de retournement lors d'un accident
- Des issues de secours adéquates doivent être disponibles pour permettre une évacuation rapide de tous les passagers quelle que soit la surface sur laquelle se trouve le bus
- Les freins, les amortisseurs, le dispositif de direction et le groupe motopropulseur doivent être appropriés à la pente et à l'état des routes sur lesquelles le bus est utilisé
- Les pneus doivent être appropriés aux surfaces des routes, aux pentes, aux charges et aux conditions météorologiques prévisibles
- Les portes destinées aux passagers qui sont commandées à distance doivent être équipées de commandes opérationnelles pouvant être actionnées manuellement depuis l'intérieur par les passagers ou de l'extérieur par des personnes qui assistent à une évacuation d'urgence
- Des extincteurs à main doivent être mis à la disposition des conducteurs et des passagers
- Les bus utilisés sur des pentes raides (supérieures à 5 %) doivent être équipés de boîte de vitesses automatique
- Les boîtes de vitesses manuelles ou semi-automatiques ne peuvent être utilisées que sur des pentes inférieures à 5 %, sur lesquelles il n'existe pas de risque de perte de contrôle
- Les bus circulant sur des pentes raides devraient fonctionner au diesel et être équipés de frein moteur ou frein sur échappement
- Les options à envisager pour une capacité de freinage supplémentaire sur des pentes raides sont les suivantes :
  - Freins moteur OEM
  - Ralentisseurs en entrée ou en sortie de transmission
  - Ralentisseurs dans la zone de la chaîne cinématique

#### Meilleures pratiques facultatives

- Les régulateurs de vitesse, enregistreurs de vitesse, signaux sonores en cas d'excès de vitesse ou les systèmes de surveillance de la conduite par GPS (par exemple, *Inthinc*) devraient être envisagés et installés dans les bus lorsque la vitesse excessive constitue un risque
- Les systèmes de contrôle de la fatigue DSS devraient être envisagés, en particulier si les conducteurs travaillent pendant des périodes prolongées et/ou des périodes de travail rotatives.

## 4. RÈGLES DE VÉRIFICATION ET D'ENTRETIEN

### Règles de vérification avant le départ

- Les conducteurs doivent effectuer une vérification de sécurité approfondie avant d'utiliser le bus et doivent la consigner dans un rapport de vérification spécifique au bus.
  - Des mesures correctives doivent être rapidement prises pour tout problème
  - Le bus ne doit pas être utilisé en cas de problème détecté qui pourrait nuire à la sécurité pendant l'utilisation du bus ; le rapport de vérification de sécurité doit clairement indiquer les défauts qui conduiraient le conducteur à mettre le bus à l'arrêt (y compris, mais sans s'y limiter, les freins et la direction inappropriés, une usure excessive des pneus, un simple phare défectueux ou plusieurs feux arrière ou feux de position défectueux)
  - Cette vérification avant le départ comprend tous les éléments suivants :
    - Recommandations du fabricant
    - Systèmes de freinage (service, ralentisseur et stationnement), feux de direction, de conduite et de brouillard, feux stop, feux de position latéraux, klaxon, pneus et roues
    - Les freins à air comprimé seront testés avant le fonctionnement en utilisant le test de freinage en 7 étapes, sauf en cas d'indications contraires du fabricant ou plus strictes que ce test : **(Voir Annexe 3)**
      1. Taux de fuite d'air
      2. Dispositif d'avertissement de faible pression
      3. Engagement de frein à ressort
      4. Accumulation de pression d'air
      5. Test de frein pneumatique
      6. Régulateur du compresseur d'air
      7. Fonctionnement du frein de service
  - Autres éléments sujets à des défauts qui ont été identifiés par la société ou grâce à l'expérience du Conducteur
- Les procédures d'entretien doivent respecter voire dépasser les recommandations du fabricant afin de répondre aux exigences des politiques / procédures de conformité de FCX relatives au transport de passagers en bus.
- Les procédures et la fréquence de l'entretien préventif doivent suivre les recommandations du fabricant, et également dépendre de l'importance des tâches pour lesquelles les bus sont utilisés et des défauts rencontrés dans des conditions d'utilisation similaires. Les composants de sécurité fragiles seront remplacés de manière proactive selon la durée de vie prévue dans les conditions d'utilisation.
- Les pneus doivent faire l'objet d'inspections régulières et être toujours conformes aux spécifications du fabricant

## 5. VÉRIFICATIONS SUPPLÉMENTAIRES OBLIGATOIRES POUR LES PENTES SUPÉRIEURES À 10 %

Les vérifications régulières prévues des composants doivent être effectuées en dehors du calendrier d'entretien préventif prévu existant et de la procédure de vérification et d'inspection avant le départ effectuées par le conducteur. Etant donné qu'un autobus transportant des passagers est classé véhicule de transport à haut risque (en raison du fait que, dans le cas d'un incident imprévu, le résultat final peut être catastrophique), un contrôle de sécurité supplémentaire est effectué parallèlement avec le service de lubrification/vérification quotidiennes. Lorsque le bus est positionné au-dessus d'une fosse de graissage ou d'une autre fosse, une vérification complète de la chaîne cinématique finale, du cadre de châssis, des amortisseurs, freins, tubes et branchements est effectuée pour s'assurer qu'ils sont opérationnels à 100 % et peuvent fonctionner sans crainte de défaillance.

### Règles de contrôle

- La société procèdera périodiquement à la vérification d'un certain nombre de bus pour s'assurer que les vérifications appropriées avant le départ sont effectuées (à la fois les vérifications avant le départ et les vérifications de sécurité quotidiennes), que l'équipement de sécurité sensible est en bon état et que le bus est conforme aux exigences énoncées ci-dessus à la section « Spécifications de construction du bus et dispositifs de sécurité ».
- La société doit contrôler régulièrement les pratiques d'entretien du conducteur pour s'assurer qu'elles respectent les recommandations du fabricant et sont appropriées pour les conditions d'utilisation.

## 6. EXIGENCES POUR LES CONDUCTEURS

- La société et les fournisseurs de services contactés doivent établir un processus visant à délivrer une autorisation ou un permis de conduire de bus pour les conducteurs. Ce processus comprend une formation qui porte sur la sécurité lors de la conduite, des tests visant à confirmer la compréhension, et le respect des règles de sécurité constaté par une personne compétente. Il doit également comprendre un processus récurrent de renouvellement de permis ou d'autorisation aux conducteurs. Les permis de conduire commerciaux délivrés par le gouvernement pour le transport de passagers peuvent être utilisés pour couvrir une partie de cette exigence, à condition que les autres exigences soient satisfaites.
- La formation des conducteurs doit comprendre les sujets suivants :
  - L'étude des informations figurant à l'Annexe 1

- Les règles de sécurité routière dans toutes les conditions météorologiques prévisibles pour la région dans laquelle le bus fonctionnera (par exemple, la pluie, la neige, la glace, le brouillard, la poussière, le vent, le cas échéant)
- Les contrôles routiers et méthodes de communication de la société, si le bus doit circuler sur la propriété de FCX
- Une vérification de sécurité avant départ du modèle de bus qui sera utilisé et de la procédure à suivre pour prendre des mesures correctives doit être effectuée. Avant le transport de passagers, le conducteur doit prouver ses compétences en procédant à une vérification de sécurité avant le départ supervisée par une personne compétente
- Les systèmes de sécurité et d'urgence sur le modèle de bus qui sera utilisé
- Gestion de la fatigue, conformément à la Directive actuelle de FCX relative à la gestion de la fatigue (obligatoire pour les conducteurs qui sont concernés par l'application de la présente politique pendant trois mois ou plus par an)
- Les règles de sécurité routière pour toutes les pentes prévues, en montée et en descente et plus particulièrement lorsque les pentes prévues sont supérieures à 5 %. Les conducteurs potentiels doivent démontrer leur capacité à sélectionner la vitesse appropriée aux pentes raides et comprendre les conséquences du choix de la mauvaise vitesse.
- Les conducteurs doivent avoir au moins deux années d'expérience dans la conduite d'équipement avant de pouvoir être autorisés à transporter des passagers dans un bus
- Les conducteurs doivent toujours mettre leur ceinture de sécurité et maintenir un bon dossier de sécurité routière. Toutes infractions graves ou répétées ou tous incidents répétés pour lesquels le comportement du conducteur était un facteur majeur, conduiront la société à révoquer ou suspendre le permis de conduire ou l'autorisation.
- Les conducteurs doivent suivre un cours de conduite de perfectionnement annuel afin de renforcer et de promouvoir les bonnes règles de conduite, et de bénéficier des règles/méthodes supplémentaires/révisées apportées par la formation, qui sont directement liées à l'environnement immédiat. Les conducteurs seront testés sur l'ensemble des compétences théoriques de la conduite de bus et sur la conduite réelle pour confirmer que chaque conducteur comprend l'importance des rôles et responsabilités spécifiques qui lui sont assignés
- Les conducteurs doivent recevoir une autorisation médicale **tous les deux ans**. Les critères de sélection seront déterminés par un médecin, mais doivent comprendre au minimum :
  - L'absence de problème de santé risquant d'entraîner l'inaptitude du conducteur (diabète non contrôlé, épilepsie, hypertension artérielle grave et état de santé similaire)
  - Vision et audition adéquate
  - Physiquement apte à effectuer une vérification approfondie du bus et à réagir aux situations d'urgence
- Les conducteurs doivent participer à un programme de dépistage de drogues et d'alcool, y compris les tests avant mission, tests au hasard (au moins 20 % de probabilité par année), et tests après un incident (accident évité de justesse, toute collision, ou un incident hors route involontaire).

- Les horaires de travail des conducteurs doivent être conformes aux Directives actuelles de FCX relatives à la gestion de la fatigue.
- L'utilisation de dispositifs de communications mobiles (SMS, téléphones portables, tablettes et autres) est interdite. L'utilisation de radios émetteur-récepteur devrait être limitée et seules les radios avec fonction Appuyé-Parlé sont autorisées. Les conducteurs doivent arrêter le bus à un emplacement sûr pour effectuer toute autre activité (composition d'un numéro de téléphone, programmation d'un GPS, utilisation d'un système de divertissement, et autres activités similaires)
- La société contrôlera régulièrement les performances des conducteurs

### **Meilleures pratiques facultatives**

- Différents tests psychologiques sont utilisés sur certains sites d'opérations de FCX afin d'identifier les conducteurs ayant les aptitudes requises à la conduite de bus en toute sécurité.
- Les conducteurs devraient être formés aux gestes de premiers secours, à l'utilisation du RCR et du DEA.

## **7. RESPONSABILITÉS DES PASSAGERS**

- La société doit établir un système pour définir les attentes des passagers et engager leurs responsabilités pour répondre à ces attentes
- Les passagers doivent rester assis et utiliser correctement la ceinture de sécurité lorsque le bus est en mouvement
- La cargaison lors d'un transport passagers-fret doit être arrimée
- Les passagers doivent respecter l'importance du travail du conducteur du bus et ne doivent pas lui parler ou autrement perturber son attention pendant que le bus est en mouvement à moins qu'il n'existe un problème de sécurité immédiat

## **8. EXIGENCES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES PENTES SUPÉRIEURES À 5 %**

### **Comment établir la vitesse de SÉCURITÉ en descente**

La méthode utilisée pour déterminer la vitesse de sécurité en descente consiste à établir la vitesse maximale à laquelle un bus en pleine charge peut descendre sans que le Conducteur n'ait à utiliser le frein de service.

Pour atteindre cet objectif, le conducteur de bus doit sélectionner la vitesse la plus basse qui maintiendra la vitesse de descente du bus, sans avoir à utiliser le frein de service pour ralentir la vitesse du bus pendant la descente.

Si le conducteur de bus constate que le frein de service doit être utilisé en continu pendant une descente, alors la vitesse sélectionnée pour la descente est trop élevée, et une vitesse inférieure doit être utilisée. L'objectif de sélectionner une vitesse inférieure consiste à réduire l'utilisation du frein de service lors de la descente. Une fois que la bonne vitesse aura été sélectionnée, la vitesse de descente du bus sera maintenue et contrôlée, le frein de service devrait être utilisé uniquement pour un arrêt complet du bus ou s'il devait ralentir pour éviter un objet/obstacle se trouvant sur la route.

## **Signalisation**

Une fois que la société a établi la limite de vitesse de sécurité pour les différentes parties de la route à traverser, des panneaux doivent être placés informant au conducteur de bus la vitesse de descente maximale et l'informant de rétrograder à la vitesse appropriée pour descendre la ou les côtes en toute sécurité.

Le choix de la vitesse appropriée au niveau de l'embrayage pour une descente en toute sécurité peut varier selon les modèles de bus. Elle dépendra de la puissance du moteur, du rapport de multiplication finale, ainsi que du poids et des dimensions du bus. Dans le cas où différentes marques de bus OEM sont utilisées sur le site, les vitesses de sécurité et la sélection des vitesses au niveau de l'embrayage doivent être établies pour chaque modèle de bus. Cela signifie qu'il faudra fournir une signalisation supplémentaire avant les descentes pour les différents modèles de bus indiquant la vitesse de sécurité et la nécessité de rétrograder à la vitesse appropriée. La signalisation servira de rappel constant au conducteur de bus, surtout s'il dispose d'un multi-permis pour conduire différents modèles de bus qui nécessitent le rétrogradage à une vitesse différente et une vitesse de sécurité différente lors d'une descente.

### **Annexe 1 – « CAUSES PRINCIPALES » des accidents de bus sur pentes raides**

Les enquêtes de l'équipe d'analyses des accidents ont prouvé que la Cause principale des accidents de bus qui se produisent en descendant des pentes raides et dépassent la limite de vitesse maximale de sécurité concernent principalement la sélection d'une mauvaise vitesse au niveau de l'embrayage. Il a été constaté que le conducteur de bus descendait une pente à une vitesse au niveau de l'embrayage trop élevée et/ou le levier de sélection de vitesses était en position neutre.

Le Facteur de cause majeur dans les accidents de bus s'est avéré être lié au fait que le conducteur de bus s'était laissé influencer par les passagers pour rouler à une vitesse supérieure à la recommandation donnée par la procédure de la société.

### **Conséquence**

Le risque d'accident est considérablement plus élevé lorsque : 1) Le conducteur de bus ignore la limite de vitesse et la procédure recommandée du choix des vitesses établies par la société, 2) le conducteur de bus est influencé par l'impatience des passagers et 3) le conducteur de bus circule sur des pentes raides à une vitesse plus élevée que celle établie par la société. Lorsque le conducteur doit utiliser le frein de service afin de réduire la vitesse du bus en descente, les garnitures du frein de service chauffent très rapidement. Tandis que les garnitures de frein continuent à chauffer (brûlure du matériau en fibres des garnitures de frein), la surface de contact extérieure de la garniture de frein fond. Lorsque ce phénomène se produit (perte d'efficacité), l'action de freinage entre le patin de frein et la surface de contact du tambour n'est plus efficace. Sans frein, le bus n'a aucun autre moyen de ralentir, comme le régime du moteur a augmenté et ne permet donc pas au conducteur de rétrograder pour ralentir le bus. À moins que la route utilisée ne se stabilise ou que le bus ne commence à remonter directement après la descente, le résultat final aboutira à l'implication du bus dans un accident, qui pourrait avoir des conséquences catastrophiques (décès d'un employé / plusieurs employés).



Annexe 2 – Rapport de vérification avant départ - Exemple

PT FMI  
**RAPPORT D'INSPECTION JOURNALIERE DE L'ÉQUIPEMENT AVANT LE DÉPART**  
**ÉQUIPEMENT POUR AUTOMOTIVE (PNEU)**

TRANSPORT DES PASSAGERS EN BUS

N° ÉQUIPEMENT _____		LIEU _____		DATE _____ / _____ / _____	
NOM OPÉRATEUR/CONDUCTEUR _____		SALAIRE _____ jour / _____ mois / _____ année			

ELEMENT	RESPONSABILITÉ DE L'OPÉRATEUR/CONDUCTEUR	RÉSULTATS		REMARQUES
	INSPECTER QUOTIDIENNEMENT AVANT DE METTRE L'ÉQUIPEMENT EN MARCHÉ	BIEN	CASSÉ	
<b>DISPOSITIFS DE SÉCURITÉ STANDARD</b>				
1	CEINTURE DE SÉCURITÉ/SIÈGE - CONDUCTEUR/OPÉRATEUR	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	NE PAS METTRE EN MARCHÉ TANT QUE LA RÉPARATION ET LA CERTIFICATION NE SONT PAS EXÉCUTÉES PAR UN MÉCANICIEN
2	RÉTROVISEURS (COTÉS ET ARRIÈRE)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	NE PAS METTRE EN MARCHÉ TANT QUE LA RÉPARATION ET LA CERTIFICATION NE SONT PAS EXÉCUTÉES PAR UN MÉCANICIEN
3	FEUX DE SIGNALISATION	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	NE PAS METTRE EN MARCHÉ TANT QUE LA RÉPARATION ET LA CERTIFICATION NE SONT PAS EXÉCUTÉES PAR UN MÉCANICIEN
4	FEUX D'ARRÊT	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	NE PAS METTRE EN MARCHÉ TANT QUE LA RÉPARATION ET LA CERTIFICATION NE SONT PAS EXÉCUTÉES PAR UN MÉCANICIEN
5	FEUX AVANT ET ARRIÈRE	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	NE PAS METTRE EN MARCHÉ TANT QUE LA RÉPARATION ET LA CERTIFICATION NE SONT PAS EXÉCUTÉES PAR UN MÉCANICIEN
6	ALARME POUR MARCHÉ ARRIÈRE	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	NE PAS METTRE EN MARCHÉ TANT QUE LA RÉPARATION ET LA CERTIFICATION NE SONT PAS EXÉCUTÉES PAR UN MÉCANICIEN
7	KLAXON	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	NE PAS METTRE EN MARCHÉ TANT QUE LA RÉPARATION ET LA CERTIFICATION NE SONT PAS EXÉCUTÉES PAR UN MÉCANICIEN
8	ESSUIE-GLACE ET VERRRE CLAIR DU PARE-BRISÉ (PAS D'OBSTRUCTIONS)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	NE PAS METTRE EN MARCHÉ TANT QUE LA RÉPARATION ET LA CERTIFICATION NE SONT PAS EXÉCUTÉES PAR UN MÉCANICIEN
9	FREIN SERVICE/STATIONNEMENT	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	NE PAS METTRE EN MARCHÉ TANT QUE LA RÉPARATION ET LA CERTIFICATION NE SONT PAS EXÉCUTÉES PAR UN MÉCANICIEN
10	ODOMÈTRE (RELEVÉ KM)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	NE PAS METTRE EN MARCHÉ TANT QUE LA RÉPARATION ET LA CERTIFICATION NE SONT PAS EXÉCUTÉES PAR UN MÉCANICIEN
11	VERROUS DE PORTE	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	NE PAS METTRE EN MARCHÉ TANT QUE LA RÉPARATION ET LA CERTIFICATION NE SONT PAS EXÉCUTÉES PAR UN MÉCANICIEN
12	GIROPHARES - CABINE DE TRACTEUR ET PASSAGERS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	NE PAS METTRE EN MARCHÉ TANT QUE LA RÉPARATION ET LA CERTIFICATION NE SONT PAS EXÉCUTÉES PAR UN MÉCANICIEN
<b>UTILISATION LIMITÉE</b>				
1	EXTINCTEUR (FE) - CAMIONS SOUDAGE - CAMION CITERNE À CARBURANT - CAMION CITERNE À HUILE	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	INTERDIT DANS ZONES DANGEREUSES. EXTINCTEUR "FE" DOIT ÊTRE CHARGÉ, AVERTIR EOD
2	TROUSSE DE SECOURS (P3K)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	TRAVAIL AUTORISÉ DOIT OBTENIR CARTOUCHE RECHARGE OU CARTOUCHE AUPRES D'EOD
3	GIROPHARE - VÉHICULE LOURD UNIQUEMENT (PERMIS REQUIS)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	LIMITÉ AUX ROUTES SITE FMI AVERTIR EOD
4	REGISTRES DOCUMENTS EXPIRÉS - STNK / KEUR / (LIVRET POLICE)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	DATE BUTOR, SI DOCUMENTS PERDUS, SI DOCUMENTS DISPONIBLES ET EN COURS, LIMITÉ AUX ROUTES CPL
5	TRIANGLE, CÔNES ROUGES, DRAPEAUX ROUGES	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	LIMITÉ AUX ROUTES SITE FMI AVERTIR IMMÉDIATEMENT EOD
6	PERMIS FMI/SIO/GOUV. EXPIRÉS LICENCE	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	NE PAS UTILISER, TANT QUE PERMIS/IO N'EST PAS RENOUVÉLÉ OU OBTENIR BON DE FORMATION
7	UNITÉ AIR CLIMATISÉ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	UTILISATION AUTORISÉ - AVERTIR EOD - PROGRAMME DE RÉPARATION
8	CONDITION CABINE (ÉMANATIONS, FUITES D'EAU, CORROSION)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	DISTANCE LIMITÉE À COURTE UNIQUEMENT - AVERTIR EOD
<b>MÉCANIQUE/ASSISTANCE REQUISE</b>				
1	VÉRIFIER HUILE MOTEUR <input type="checkbox"/> HUILE DE TRANSMISSION <input type="checkbox"/> HUILE DE HYDRAULIQUE <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	EN ATTENTE DE CERTIFICATION PAR MÉCANICIEN
2	VÉRIFIER EAU RADIATEUR <input type="checkbox"/> BATTERIE SÉCURISÉE / NIVEAU D'EAU <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	EN ATTENTE DE CERTIFICATION PAR MÉCANICIEN
3	VÉRIFIER CEINTURE CONDUITE <input type="checkbox"/> LIQUIDE DE FREIN <input type="checkbox"/> NIVEAU DE CARBURANT <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	EN ATTENTE DE CERTIFICATION PAR MÉCANICIEN
4	VÉRIFIER VOLANT ET JEU <input type="checkbox"/> FREIN DE SERVICE <input type="checkbox"/> EMBRAYAGE <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	EN ATTENTE DE CERTIFICATION PAR MÉCANICIEN
5	VÉRIFIER LES PNEUS <input type="checkbox"/> ÉCROUS DE ROUE <input type="checkbox"/> RESSORTS <input type="checkbox"/> SYSTÈME AIT <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	EN ATTENTE DE CERTIFICATION PAR MÉCANICIEN
6	VÉRIFIER CARROSSERIE <input type="checkbox"/> BENNE <input type="checkbox"/> CAPOT MOTEUR <input type="checkbox"/> CHÂSSIS <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	EN ATTENTE DE CERTIFICATION PAR MÉCANICIEN

REMARQUE : SI UN DES ÉLÉMENTS CI-DESSUS OU AUTRES COMPOSANTS NE FONCTIONNENT PAS. INFORMER IMMÉDIATEMENT LE MÉCANICIEN ET AVERTIR EOD - TOUT L'ÉQUIPEMENT DES PNEUS EN CAOUTCHOUC DOIT ÊTRE MUNI DE PNEUS TOUT TERRAIN (PAS LES PNEUS D'AUTOROUTE) - AUCUN PNEU RECHAPÉ OU VULCANISÉ PEUT ÊTRE UTILISÉ OU ADAPTÉ AUX ESSIEUX AVANT OU ARRIÈRE

AUTRES CONSTATATIONS DE DANGER : \_\_\_\_\_

SIGNATURES :

OPÉRATEUR/CONDUCTEUR \_\_\_\_\_ SUPERVISEUR IMMÉDIAT \_\_\_\_\_ MÉCANICIEN \_\_\_\_\_

RECONNU/REÇU PAR LE SERVICE OPÉRATIONS/ÉQUIPEMENT (EOD) \_\_\_\_\_ DATE \_\_\_\_\_

Blanc : équipement/opération  
 Jaune : examen conducteur

**TRANSFÉRER TOUS LES JOURS AU SERVICE OPÉRATIONS/ÉQUIPEMENT**  
**EOD : SERVICE OPÉRATIONS/ÉQUIPEMENT**

### **Annexe 3 – Procédure de test des freins**

#### **OBJECTIF :**

Établir une méthode permettant aux conducteurs de bus équipés d'une boîte de vitesse automatique de tester quotidiennement le système de freinage au cours de la vérification générale avant départ.

#### **FRÉQUENCE ET LIEU DES TESTS :**

Le conducteur de bus doit effectuer ces tests au début de sa période de travail, en principe lors de la vérification avant le départ. Toutefois, étant donné que le test du frein de service et le test de frein de stationnement devront être effectués au niveau du sol (pas sur un plan incliné), le conducteur effectuera ces tests à la première occasion possible après la vérification avant départ. Dans tous les cas, le conducteur ne devra descendre aucun grand axe de circulation incliné avant d'effectuer le test avant départ.

#### **VÉRIFICATION DU SYSTÈME D'AIR :**

- A. Dans le cadre de la vérification avant départ par le conducteur, et avant de démarrer le bus, le conducteur devra vider complètement les deux réservoirs d'air pour pouvoir vérifier le système d'avertissement de faible niveau d'air ainsi que vider complètement les réservoirs d'eau accumulée.
- B. Après avoir évacué l'air et l'eau, tel que décrit ci-dessus, les robinets de vidange devront être fermés.
- C. Le moteur du bus devra être démarré et tourner au ralenti (600 tr/mn), la pression d'air recommencera à monter. Après le démarrage du moteur, le système d'avertissement de basse pression devrait se déclencher en raison de l'absence de pression d'air au démarrage. Si le système d'avertissement de basse pression ne fonctionne pas, l'équipement ne doit pas être utilisé. Le problème doit être signalé au supérieur hiérarchique et/ou au superviseur de l'entretien pour effectuer les réparations.

Le manomètre doit être surveillé tandis que la pression du réservoir augmente. Les dispositifs d'avertissement devraient cesser d'émettre un signal lorsque la pression d'air atteint 60 psi. L'augmentation de la pression doit toujours être surveillée. Tandis que le manomètre passe le cap des 85-psi, le moteur doit être ramené à un régime modérément élevé (1200 tr/mn) et le chronomètre doit être déclenché. La pression d'air du réservoir devrait augmenter jusqu'à 100 psi en moins de 30 secondes, ce qui indique que la pression d'air adéquate peut être maintenue même dans des conditions difficiles et/ou lors de freinages répétés. Si la pression d'air n'augmente pas jusqu'à 100 psi en 30 secondes, la procédure doit être interrompue et l'équipement ne doit pas être utilisé. Le problème doit être signalé à votre supérieur hiérarchique et/ou au superviseur de l'entretien pour effectuer les réparations.

- D. La pression d'air doit continuer à monter jusqu'à ce que le régulateur « décharge » le compresseur. La pression d'air maximale devrait être autour des 110-120 psi.

**TESTS DU FREIN DE SERVICE ET DU FREIN DE STATIONNEMENT :**

Des processus de vérification devront être mis en place pour assurer que le frein de service et le frein de stationnement sont vérifiés conformément aux exigences OEM pour chaque marque de bus utilisée. Les vérifications avant départ nécessaires du frein de service et du frein de stationnement varient selon le fabricant. Une liste de vérification spécifique à chaque marque et modèle de bus sera élaborée pour assurer que les systèmes de freinage sont vérifiés avant utilisation d'une manière compatible avec les recommandations du fabricant.