



GUIDE DU CONDUCTEUR D'AUTOBUS SCOLAIRE DU MANITOBA



**RENSEIGNEMENTS
PRÉLIMINAIRES**

PRÉFACE

L'autobus scolaire a évolué au fil des ans pour devenir un véhicule de transport de passagers de pointe, sans doute le plus sûr que l'on puisse trouver sur nos routes aujourd'hui. Cependant, sans une formation approfondie, les conducteurs qui en prennent le volant en réduisent le statut de véhicule de pointe à rien de plus qu'un « gros véhicule jaune avec beaucoup de clignotants ».

Le Guide du conducteur d'autobus scolaire a été rédigé par la Section du transport des élèves (STE) d'Éducation Manitoba. Il a pour objet d'inculquer aux conducteurs d'autobus scolaires les pratiques normalisées les « mieux connues » pour assurer la conduite sûre, efficace, économique et adaptée d'un autobus scolaire.

Le guide est révisé de temps à autre en fonction des modifications apportées aux règlements provinciaux et fédéraux, ainsi qu'aux normes de sécurité relatives aux autobus scolaires de l'Association canadienne de normalisation.

La présente version du Guide du conducteur d'autobus scolaire, comme les précédentes, est destinée à assurer la sécurité de tous les enfants de la province du Manitoba.

REMARQUES

Pour les besoins du présent guide, Éducation Manitoba désigne le ministère officiel, quel qu'en soit le nom à un moment ou l'autre; on utilise aussi le terme ministère. La Section du transport des élèves est désignée par l'acronyme STE ou l'expression branche du ministère.

- ◆ Version du Guide du conducteur d'autobus scolaire : 2022
- ◆ Le site Web de la Section du transport des élèves est accessible à l'adresse www.edu.gov.mb.ca/m12/ste/index.html.
- ◆ Le Règlement sur les autobus scolaires du Manitoba 465/88 R est accessible en ligne à l'adresse https://web2.gov.mb.ca/laws/regs/current/_pdf-regs.php?reg=465/88%20R.
- ◆ Les conversions en unités métriques qui figurent dans le guide sont approximatives.

TABLE DES MATIÈRES

PRÉFACE.....	i
REMARQUES.....	ii

MODULE A LE CONDUCTEUR D'AUTOBUS SCOLAIRE : RÔLE ET RESPONSABILITÉS

Vos responsabilités.....	1
Vos passagers.....	2
Relations publiques.....	3
Votre superviseur.....	3
Sélection des conducteurs.....	4
Exigences visant les conducteurs d'autobus scolaires.....	4
Dossier du conducteur.....	10
Programme de permis de conduire par étapes du Manitoba.....	10
Conducteurs de véhicules commerciaux.....	11

MODULE B RELATIONS AVEC LES ÉLÈVES : GESTION ET DISCIPLINE

Embarquement et débarquement.....	14
Schéma de la zone dangereuse.....	16
Le conducteur d'autobus scolaire et ses passagers.....	18
Comportement des élèves.....	18
Sécurité des passagers et objets amenés dans l'autobus.....	18
Communication avec vos passagers.....	20
Intimidation.....	21
Caractéristiques du comportement des élèves.....	21
Choses à faire et à ne pas faire.....	24

MODULE C ENTRETIEN PRÉVENTIF

Vérifications sous le capot.....	29
Vérifications à l'intérieur de l'autobus.....	30
Vérifications à l'extérieur de l'autobus (rondes d'inspection).....	40
Propreté intérieure et extérieure de l'autobus.....	42
Entretien préventif sur la route.....	42
Marche à suivre pour l'entretien préventif après un déplacement.....	45

MODULE D PRINCIPES DE BASE DE LA CONDUITE

Conduite d'un gros véhicule	46
Boîtes de vitesses	46
Maniement du volant et virages	47
Freinage	48
Système de freins antiblocage (ABS).....	51
Frein sur échappement ou frein moteur	51
Quand l'autobus est à l'arrêt	52
Marche arrière	52
S'arrêter à un arrêt d'autobus.....	52
Clignotement des feux d'avertissement.....	53
Violations de l'interdiction de dépasser	53
Embarquement et débarquement à l'école.....	55
Marche à suivre pour l'embarquement et le débarquement sur le trajet	56
Passages à niveau.....	59
Comment s'engager dans la circulation	61
Utilisation des voies et position sur la chaussée.....	62
Faire demi-tour.....	63

MODULE E CONDUITE PRÉVENTIVE

État du conducteur.....	68
État du véhicule	69
Mauvaises conditions météorologiques.....	71
Conditions dangereuses	75

MODULE F PRÉVENTION DES ACCIDENTS ET URGENCES

Techniques de conduite en situation d'urgence	82
Marche à suivre en cas d'accident et d'urgence.....	91

Conclusion

ANNEXES

Module B	B	Exemples de plan de répartition des places dans l'autobus scolaire
	1	
	B	Règles de sécurité pour les élèves qui prennent l'autobus scolaire
	2	Signalement des inconduites dans un autobus scolaire
B	3	Loi sur les écoles publiques – Règlement sur le code de conduite
B4		<ul style="list-style-type: none">▪ Paragraphe 47.1(2)▪ Paragraphe 47.1(2.1)▪ Article 58.10
Module C	C1	Liste d'inspection préalable
	C2	Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada – NSVAC 111 Protocole d'essai des rétroviseurs
	C3	Démarrage et préchauffage des moteurs diesel
	C4	Boîtes de vitesses manuelles – Vérifications d'entretien préventif
	C5	Exemple de politique sur la marche au ralenti des autobus scolaires
Module D	D1	Boîtes de vitesses manuelles – Principes de base de la conduite
	D2	Rapport sur les infractions à la loi interdisant le dépassement
	D3	Code de la route – Passages à niveau
Module F	F1	Boîtes de vitesses manuelles – Défaillance des freins
	F2	Sécurité dans l'autobus scolaire – Électricité
	F3	Formulaire de rapport d'accident impliquant un autobus scolaire
	F4	Procédure d'évacuation d'un autobus scolaire

MODULE

A

**LE CONDUCTEUR D'AUTOBUS
SCOLAIRE :**

**RÔLE ET
RESPONSABILITÉS**

LE CONDUCTEUR D'AUTOBUS SCOLAIRE : RÔLE ET RESPONSABILITÉS

Le transport d'élèves à destination et en provenance de l'école fait partie intégrante du système d'éducation. La compétence des conducteurs d'autobus scolaire et l'uniformité des consignes de conduite ont une incidence certaine sur l'utilisation sûre, économique, efficace et adaptée des autobus scolaires.

Avant de vous installer au volant d'un autobus scolaire, vous devez connaître bien des choses sur vous-même, sur vos responsabilités et sur celles des autres membres de l'« équipe de sécurité », notamment les enseignants, la directrice ou le directeur de l'école et les parents.

Apprendre à conduire un véhicule de la taille d'un autobus scolaire est une tâche complexe. Il vous faut connaître les lois et les règlements, posséder des compétences visuelles, des notions de mécanique et de bonnes aptitudes en matière de relations humaines, faire preuve d'un bon jugement, savoir prendre des décisions et réagir correctement. Votre rendement dans vos fonctions de conducteur d'autobus scolaire dépendra de votre détermination personnelle à apprendre tous les aspects de votre travail.

- ♦ Vous êtes une personne importante. Il est évident qu'en votre qualité de conducteur d'autobus scolaire professionnel, vous êtes une personne très importante et vous avez une part de responsabilité dans l'éducation des élèves. Bien souvent, vous serez le premier représentant du système scolaire à accueillir les élèves le matin et le dernier qu'ils verront le soir avant de rentrer chez eux. Vous occupez un poste qui vous permet d'avoir une grande influence sur l'attitude qu'ils ont face à l'école.
- ♦ Vous occupez un poste de responsabilité. Comme le capitaine d'un navire, le conducteur d'un autobus scolaire est responsable, sous la direction de la division scolaire, de l'utilisation efficace de l'autobus, ainsi que de la sécurité et de la discipline de ses passagers. Quand les passagers sont à bord de l'autobus, leur sécurité est entre vos mains. Vous êtes un membre de l'équipe chargée de la sécurité. Les élèves qui voyagent à bord des autobus scolaires sont exposés à toutes sortes de dangers susceptibles d'entraîner des blessures, ou même des décès, non seulement à bord de l'autobus, mais également quand les élèves arrivent à l'endroit où l'autobus les ramasse et quand ils s'en éloignent. En votre qualité de membre le plus important de l'équipe chargée de leur sécurité, vous devez constamment vous efforcer d'améliorer la sécurité dans ces domaines. La vie de ces personnes dépend pratiquement de vous, le conducteur d'autobus scolaire.

VOS RESPONSABILITÉS

Un conducteur d'autobus scolaire professionnel doit accepter certaines responsabilités. Lorsque vous conduisez un autobus avec des passagers à bord dans diverses conditions, vous assumez une lourde responsabilité.

La sécurité commence principalement par une attitude appropriée au volant, ainsi que des connaissances et des compétences pouvant être acquises lorsque vous manifestez de l'intérêt pour les méthodes de conduite sûres.

Afin de pouvoir vous adapter à un environnement sans cesse changeant, il faut vous préparer avant de commencer à travailler et continuer à vous perfectionner par la suite. Vous devez constamment évaluer vos techniques de conduite et votre capacité de faire face aux exigences de

l'emploi.

Il importe que vous soyez physiquement et mentalement prêt à conduire votre autobus et que vous vous évaluiez quotidiennement.

Comme vous êtes un conducteur d'autobus scolaire professionnel, on s'attend à ce que vous respectiez des normes élevées de conduite. Vous devez savoir que les élèves et leurs parents ont une grande confiance en vous. Vous devez être à la hauteur de cette confiance. Voici quelques-unes des qualités d'un conducteur d'autobus scolaire professionnel :

- ◆ Soyez conscient du fait que l'on s'attend à pouvoir vous faire confiance lorsque vous faites votre travail.
- ◆ Observez les lois, les règlements et les politiques, notamment le Code de la route, la Loi sur les écoles publiques et les politiques de la commission scolaire.
- ◆ Familiarisez-vous avec le Règlement du Manitoba 465/88 R (Règlement sur les autobus scolaires) à l'annexe A1.
- ◆ Soyez fiable. Sachez vous montrer digne de confiance en faisant votre travail avec efficacité et efficience.
- ◆ Préparez-vous mentalement à travailler efficacement et patiemment avec les élèves, leurs parents et les dirigeants de l'école.
- ◆ Soyez prêt à affronter les situations inattendues ou inhabituelles, comme le mauvais temps ou les problèmes mécaniques.
- ◆ Soyez prêt à aider les personnes qui éprouvent des problèmes.
- ◆ Soyez patient et compréhensif envers les autres.
- ◆ Faites attention à votre apparence personnelle. Vous êtes considéré comme un représentant de l'ensemble du système scolaire.
- ◆ Évitez de fumer dans l'autobus en tout temps.
- ◆ Soyez conscient de l'effet négatif de certains médicaments, de l'alcool et des drogues qui sont susceptibles de nuire à votre capacité de conduire. Le conducteur d'un autobus scolaire doit s'abstenir de consommer de l'alcool au moins huit heures avant de prendre le volant d'un autobus.
- ◆ Évitez de jurer.
- ◆ Reposez-vous suffisamment.

VOS PASSAGERS

L'établissement de relations positives avec vos passagers vous aidera dans votre travail. Leur comportement dépendra beaucoup de ce que vous dites et de ce que vous faites. Apprenez le nom des élèves qui prennent votre autobus et accueillez-les amicalement. Si vous démontrez de l'intérêt à l'égard des élèves, vous gagnerez plus facilement leur confiance. Pour éviter les distractions, vous devez essentiellement maintenir l'ordre dans l'autobus. Votre division scolaire établira des procédures et des politiques en matière d'utilisation du transport scolaire. Le conducteur doit être au courant de ces procédures et politiques afin de communiquer efficacement avec les élèves.

Complimentez vos passagers lorsqu'ils se comportent bien ou font preuve d'un bon jugement. Évitez les contacts physiques avec les élèves.

La communication entre le conducteur et les passagers qui montent dans l'autobus ou en descendent est nécessaire. Vous devez aider vos passagers à comprendre ce qui est accepté comme un comportement normal et approprié dans l'autobus scolaire. Maintenez une relation professionnelle, mais amicale, avec tous les élèves. Soyez attentif à leurs besoins.

RELATIONS PUBLIQUES

L'établissement de bonnes relations avec le public dépend de votre capacité à susciter des opinions favorables sur votre division scolaire et vous-même. La manière dont vous accomplissez votre travail contribue à la façon dont le public perçoit l'ensemble du système scolaire. Le conducteur prudent et courtois laisse une bonne impression.

Votre réputation au sein de la collectivité, votre respect envers les élèves et leurs parents et votre volonté de vous préparer pour votre travail susciteront la confiance du public à l'égard du système dans son ensemble. Évitez les confrontations publiques. S'il existe une animosité personnelle entre vous et le père ou la mère d'un élève, parlez-en à votre superviseur.

Les agents d'exécution de la loi de la collectivité, ainsi que les brigadiers scolaires, font partie de l'équipe de sécurité. Leur travail, comme le vôtre, consiste à veiller à la sécurité.

L'établissement de bonnes relations avec le public est un processus continu. Il dépend beaucoup de l'attitude que vous adoptez en faisant votre travail tous les jours. Un conducteur fier de son poste ne compromet pas intentionnellement la réputation du système. Cette attitude fait partie de l'effort de relations publiques et contribue à répandre une opinion favorable au sein de la population.

De bonnes relations à l'intérieur de l'organisation sont aussi essentielles. L'effort de relations publiques commence donc auprès des collègues de la division scolaire. Une organisation dont les membres sont amicaux, intéressés et respectueux possède une grande partie de ce qu'il faut pour établir de bonnes relations avec le public.

VOTRE SUPERVISEUR

Un gestionnaire de la division scolaire ou de votre entreprise est chargé de vous superviser. Votre superviseur fait aussi partie de l'équipe de sécurité et s'intéresse grandement à la sécurité de vos passagers, de même qu'à l'exploitation efficace et économique du transport scolaire. En votre qualité de conducteur d'autobus scolaire, vous pouvez aider votre superviseur en :

- ◆ comprenant et acceptant votre part de responsabilités;
- ◆ étant prêt à accepter la supervision et les conseils offerts;
- ◆ vous intéressant à vos tâches professionnelles;
- ◆ étant ouvert à l'apprentissage et à la formation;
- ◆ effectuant vos tâches de façon complète et positive;
- ◆ vous soumettant aux examens médicaux demandés;
- ◆ connaissant et soutenant la politique de la division scolaire;
- ◆ évitant de rapporter des renseignements de nature personnelle et confidentielle;
- ◆ communiquant avec votre superviseur;
- ◆ informant votre superviseur de l'état de votre autobus scolaire, de l'état des routes ou des changements qui se produisent aux endroits où vous ramassez les élèves ou à ceux où vous les déposez;
- ◆ signalant les problèmes de discipline au directeur ou à la directrice de l'école et à votre superviseur;
- ◆ remettant tous les rapports voulus à votre superviseur. N'oubliez pas de signaler tous les accidents ou incidents (c.-à-d. impliquant des biens, des piétons, des véhicules, des animaux ou des passagers), qu'il y ait eu des dommages apparents ou non;
- ◆ aidant à régler les problèmes comme les temps de parcours de l'autobus scolaire, les dangers possibles sur le trajet, les réparations à faire, les problèmes d'embarquement ou de débarquement aux endroits prévus et l'amélioration de certains aspects de la sécurité des élèves.

SÉLECTION DES CONDUCTEURS

Les conducteurs d'autobus doivent être en bonne condition physique, bien connaître le fonctionnement de leur véhicule et s'intéresser aux élèves qu'ils transportent. Ils doivent avoir un tempérament stable, savoir s'adapter aux conditions variées de leur travail et avoir une attitude positive en matière de sécurité. La Société d'assurance publique du Manitoba (SAPM) exige qu'un conducteur détenant un permis de conduire de classe 2F ait au moins 18 ans. Le ministère recommande que les conducteurs d'autobus scolaires aient un dossier de conducteur impeccable.

Habitudes personnelles et caractère

- Le conducteur d'autobus scolaire doit :
- ♦ s'abstenir de consommer de l'alcool au moins huit heures avant de prendre le volant d'un autobus;
 - ♦ avoir une apparence propre et soignée et être habillé conformément au code vestimentaire de son employeur;
 - ♦ s'abstenir de fumer dans l'autobus en tout temps.

EXIGENCES VISANT LES CONDUCTEURS D'AUTOBUS SCOLAIRES

Devenir conducteur d'autobus scolaire si vous êtes actuellement titulaire d'un permis de conduire de classe 5F

Pour conduire un autobus scolaire pour les écoles publiques du Manitoba, les candidats doivent répondre à toutes les exigences de la SAPM et du ministère en matière de formation et de tests. Bien qu'il n'y ait pas d'ordre prescrit pour suivre la formation requise par ces deux organismes, la Section du transport des élèves recommande que les candidats commencent par les exigences du ministère. Cette formation spécialisée sur les autobus scolaires et l'aide de votre instructeur seront un atout au moment de remplir des exigences de la SAPM. Un aperçu de l'ensemble des exigences est présenté ci-dessous.

Classe de permis de conduire

Au Manitoba, une personne qui conduit un autobus scolaire transportant des passagers doit avoir un permis de conduire de la classe voulue pour la taille du véhicule qu'elle conduit. Le Règlement 47/2006 de la Loi sur les conducteurs et les véhicules énonce la définition des véhicules de classe 2 et de classe 4.

REMARQUE. . .

La Section du transport des élèves recommande que tous les conducteurs d'autobus scolaires au Manitoba soient titulaires d'un permis de conduire de classe 2F, ce qui leur permet de conduire n'importe quelle taille d'autobus scolaire.

Exigences de la Société d'assurance publique du Manitoba (SAPM) concernant les permis de classe 2F

Avant de recevoir un permis de classe 2F pour conduire un autobus scolaire, le demandeur doit passer un examen médical, des examens des connaissances écrits et un examen pratique au volant d'un autobus scolaire. Vous trouverez ci-dessous des détails plus précis sur ces aspects.

1. Examens médicaux

Un conducteur demandant un permis de classe 1, 2, 3 ou 4 doit déposer un rapport d'examen médical obligatoire. Les demandeurs peuvent passer l'examen des connaissances des permis de classe 1, 2, 3 ou 4 avant l'approbation du rapport d'examen médical. Le rapport médical est valide pendant six mois suivant la date à laquelle votre médecin l'a rempli. Vous devez recevoir l'instruction autorisée pendant cette période de six mois. Vous devez réussir l'examen des connaissances et le rapport d'examen médical doit être approuvé avant de recevoir l'instruction autorisée. Les personnes qui ont certains troubles médicaux pourraient ne pas avoir le droit de détenir un permis de classe 1, 2, 3 ou 4. Toutefois, la plupart des personnes ayant des troubles médicaux ou des déficiences physiques pourraient obtenir un permis d'une classe plus élevée si elles satisfont à certaines normes médicales. Les conducteurs qui ne sont pas autorisés par le Registraire des véhicules automobiles à demander un permis d'une classe plus élevée sont informés de leur droit de porter en appel la décision du Comité d'étude des dossiers médicaux une fois que tous les renseignements médicaux ont été déposés.

Ouïe

Les conducteurs doivent satisfaire à des normes précises d'acuité auditive, en fonction de la classe de permis qu'ils souhaitent obtenir et du type de marchandise transportée. S'ils ont une déficience auditive, un rapport d'audiogramme sera peut-être exigé. Des appareils auditifs peuvent être utilisés pour satisfaire aux normes.

Vision

Les conducteurs titulaires d'un permis de classes 1, 2, 3 et 4 (véhicules d'urgence) doivent avoir une acuité visuelle d'au moins 6/9 avec les deux yeux ouverts examinés ensemble, l'œil le moins bon ayant une acuité d'au moins 6/30. Les champs visuels ne doivent pas être inférieurs à 150° avec les deux yeux ouverts examinés ensemble. Les demandeurs de permis de classe 1, 2, 3 ou 4 qui ont besoin de verres correcteurs pour satisfaire aux normes de vision peuvent passer le test de la vue en portant leurs lunettes ou leurs verres de contact. On conseille aux conducteurs qui portent des verres de contact d'avoir leurs lunettes sur eux en tout temps lorsqu'ils conduisent parce qu'ils pourraient à l'occasion être obligés d'enlever leurs verres de contact si leurs yeux sont irrités.

REMARQUE. . .

Les demandeurs sont tenus de payer les frais relatifs aux rapports médicaux et aux examens connexes ou ceux des appels téléphoniques à leur médecin.

Nouveaux examens médicaux

Conformément à la Loi sur les conducteurs et les véhicules, le registraire des véhicules automobiles exige que certains conducteurs passent un nouvel examen médical visant à déterminer leur condition physique et leur capacité de conduire. Tous les conducteurs titulaires de permis de classes 1, 2, 3 et 4 doivent soumettre un rapport médical :

- tous les cinq ans jusqu'à l'âge de 45 ans;
- tous les trois ans jusqu'à l'âge de 64 ans;
- tous les ans à partir de l'âge de 65 ans.

Les conducteurs pourraient aussi devoir passer d'autres examens pour leur classe de permis relativement à un problème de santé. Il pourrait s'agir notamment d'un examen de la vue, d'un examen des connaissances et d'un examen pratique dans le type de véhicule correspondant à la classe de permis détenu. Une inspection avant le départ et une inspection des freins pneumatiques pourraient également être requises. Les conducteurs pourraient opter pour un permis de conduire d'une classe moins élevée s'ils ne souhaitent pas détenir de permis d'une classe supérieure. Dans de tels cas, il faut répondre aux exigences médicales de la classe de permis moins élevée.

Pour obtenir de l'information sur le rapport d'examen médical et les formulaires ou si vous avez des questions sur un problème de santé, veuillez communiquer avec l'organisme suivant :

Société d'assurance publique du Manitoba

Aptitude des conducteurs
C.P. 6300
Winnipeg (Manitoba) R3C 4A4
Téléphone : 204 985-1900
Numéro sans frais : 1 866 617-6676
Site Web : www.mpi.mb.ca

2. Examens des connaissances écrits

Si le demandeur est titulaire d'un permis de conduire de classe 5F et qu'il a l'intention de conduire un autobus scolaire, il devra passer un examen des connaissances de classe 2 et un examen des connaissances sur les autobus scolaires fondés sur le Guide du conducteur d'autobus scolaire du Manitoba, le Guide de l'automobiliste de la SAPM et le Manuel du conducteur professionnel. On peut prendre rendez-vous pour les examens auprès du Centre de service de la SAPM ou de l'agence Autopac. Lorsque vous vous préparez en vue des examens écrits, rappelez-vous que vous **n'aurez pas** le droit de consulter les ouvrages en question.

3. Instruction autorisée

Après avoir réussi les examens des connaissances écrits et satisfait aux normes médicales, la SAPM délivrera au demandeur un certificat (copie papier) de permis de conduire temporaire (valide pendant 45 jours) permettant « l'instruction autorisée ». (Un permis de conduire permanent d'une seule pièce suivra par la poste.) Lors de l'acquisition d'une désignation de classe 2F pour la conduite d'un autobus scolaire, votre classe de permis de conduire sera identifiée comme **5F2A**. Cette étape d'« instruction autorisée » permet au demandeur de se familiariser avec l'autobus scolaire et de s'y entraîner. Le transport des

élèves **n'est pas autorisé** à ce stade. Un « conducteur superviseur » qui est titulaire d'un permis valide et qui détient à tout le moins un permis de conduire de classe 5F complet depuis au moins trois ans, dont deux ans de la même classe que celle du permis enseigné ou exploité, doit accompagner le « stagiaire » (demandeur). Le conducteur superviseur doit s'asseoir dans le siège le plus proche du conducteur, avoir une concentration d'alcool dans le sang inférieure à 0,05 et ne peut pas échouer à un test de dépistage de drogue.

4. Examen pratique

Pour terminer l'étape finale de l'acquisition d'un permis de conduire de classe 2F dans le but de conduire un autobus scolaire, un tel véhicule sera nécessaire. La première étape de l'examen pratique consiste à effectuer une inspection préalable de l'autobus scolaire. La deuxième étape est l'examen pratique en soi, au cours duquel vous serez évalué (testé) sur votre capacité à conduire le véhicule en toute sécurité.

REMARQUE. . .

L'échec de l'inspection préalable annulera automatiquement la partie de l'examen pratique. Les frais d'examen de conduite ne sont pas remboursables si l'examen est annulé parce que le véhicule ne répond pas aux normes du Code de la route et de ses règlements.

Pour plus d'information sur les examens de conduite, reportez-vous au Manuel du conducteur professionnel de la SAPM, contactez la SAPM aux coordonnées indiquées ci-dessous ou rendez-vous dans un centre d'examens de conduite.

Société d'assurance publique du Manitoba

Téléphone : 204 985-7000

Numéro sans frais : 1 800 665-2410

Exigences fixées par Éducation Manitoba

Si vous avez l'intention de conduire un autobus scolaire pour une division scolaire du Manitoba, ou de trouver un emploi auprès d'une entreprise qui fournit des conducteurs aux divisions scolaires du Manitoba, on vous demandera d'obtenir un brevet de conducteur d'autobus scolaire, en plus de votre permis de conduire de classe 1F ou 2F. La Section du transport des élèves délivre ce brevet.

Deux dispositions distinctes du Règlement du Manitoba 465/88 R expliquent les exigences fixées par Éducation Manitoba pour les nouveaux conducteurs d'autobus scolaires :

***La Loi sur les écoles publiques Règlement du
Manitoba 465/88 R***

Exigences que doivent remplir les conducteurs

***15 Les conducteurs d'autobus scolaire doivent satisfaire aux exigences
suivantes :***

*i) obtenir un brevet de conducteur d'autobus scolaire de la Section du transport
des élèves du ministère de l'Éducation et de la Formation professionnelle avant
de conduire un autobus scolaire transportant des passagers;*

Formation des conducteurs

18(1) La commission scolaire veille à ce que :

*a) les nouveaux conducteurs d'autobus scolaire reçoivent une formation d'au
moins 24 heures sur la conduite des autobus scolaires avant de conduire un
autobus scolaire transportant des passagers;*

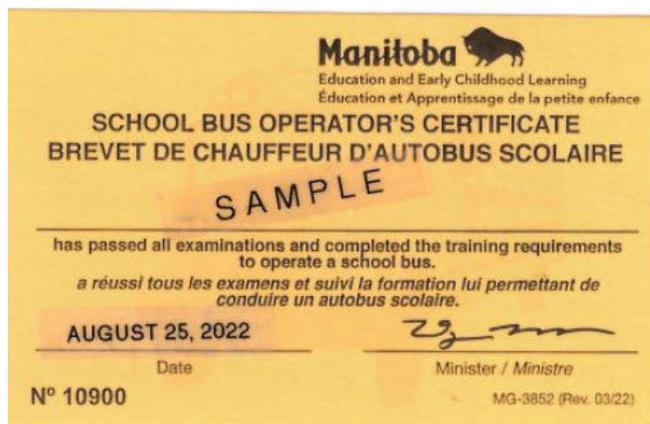
Le minimum de 24 heures de formation requis pour obtenir un brevet de conducteur d'autobus scolaire est offert par les divisions scolaires et les entreprises d'autobus scolaires. La formation, qui porte principalement sur le Guide du conducteur d'autobus scolaire du Manitoba, le Manuel de l'automobiliste de la SAPM et le Manuel du conducteur professionnel, est donnée par des moniteurs de conduite d'autobus scolaires agréés par le ministère. Les 24 heures de formation porteront sur :

- les connaissances générales relatives aux autobus scolaires;
- la réalisation d'une inspection préalable approfondie et efficace;
- la formation à bord du véhicule et au volant.

Une fois que la personne s'est familiarisée avec l'autobus scolaire, elle devra passer les examens de la SAPM suivants dans un centre de service de la SAPM :

- un examen des connaissances écrit de classe 2;
- un examen des connaissances écrit sur les autobus scolaires (aussi appelé examen de classe 8);
- une inspection préalable (l'échec de l'inspection préalable annule automatiquement l'examen pratique);
- un examen pratique dans un autobus scolaire (les frais de l'examen pratique ne sont pas remboursables s'il est annulé parce que le véhicule ne répond pas aux normes du Code de la route et de ses règlements).

Après avoir satisfait à toutes les exigences, le nouveau conducteur d'autobus scolaire recevra un permis de conduire de classe 2F de la SAPM et un brevet de conducteur d'autobus scolaire de la STE.



Devenir conducteur d'autobus scolaire pour une division scolaire du Manitoba/entreprise d'autobus scolaire si on détient un permis de conduire de classe 1F ou 2F

Bien que le fait d'être titulaire d'un permis de conduire de classe 1F ou 2F indique qu'une personne a déjà satisfait à toutes les exigences de la SAPM pour cette classe de permis, le ministère exige qu'un demandeur reçoive un minimum de 24 heures de formation axée sur la conduite d'un autobus scolaire. Cette formation est offerte par les divisions scolaires et les entreprises d'autobus scolaires et est menée par des moniteurs de conduite d'autobus scolaires qui ont été agréés par le ministère. L'enseignement comprend les connaissances générales sur les autobus scolaires, la réalisation d'inspections préalables, du temps d'observation à bord du véhicule et la formation au volant. Le candidat subira un examen sur sa compréhension de la formation reçue. Après avoir satisfait aux exigences du ministère, le nouveau conducteur d'autobus scolaire recevra un brevet de conducteur d'autobus scolaire de la STE.

Formation annuelle en cours d'emploi

Le ministère exige également que les divisions scolaires et les entrepreneurs offrent annuellement huit heures de formation en cours d'emploi aux conducteurs d'autobus scolaires.

***Loi sur les écoles publiques
Règlement du Manitoba 465/88 R Formation des conducteurs***

18(1) La commission scolaire veille à ce que :

b) les conducteurs d'autobus scolaire reçoivent au moins huit heures de formation en cours d'emploi durant chaque année scolaire.

RÉSUMÉ DU DOSSIER DU CONDUCTEUR

Un résumé du dossier du conducteur peut être requis à des fins d'emploi ou juridiques. Les éventuels conducteurs d'autobus scolaires peuvent obtenir une copie de leur dossier de conducteur en le demandant à un centre de service de la SAPM et en payant les droits demandés. Si c'est l'employeur qui demande le résumé du dossier, on ne le lui fournira que s'il a obtenu la permission écrite de l'employé actuel ou éventuel.

Il existe deux versions du résumé du dossier du conducteur :

- une version pour les conducteurs de véhicules non commerciaux (titulaires d'un permis de conduire de classe 5F);
- une autre pour les conducteurs de véhicules commerciaux. Cette version inclut les infractions aux lois et règlements qui visent les conducteurs de véhicules commerciaux (p. ex., un conducteur de véhicule commercial est accusé de conduire un véhicule trop lourd ou de ne pas avoir mis à jour son journal de bord). Le résumé du dossier d'un conducteur de véhicule commercial influe sur la cote de rendement de sécurité de l'employeur. Conformément au Code national de sécurité, la cote de rendement de sécurité d'un transporteur routier varie en fonction des infractions de conduite commises par ses employés. Ces renseignements aideront les transporteurs routiers à décider dans quelle mesure le résumé du dossier d'un employé actuel ou éventuel pourrait influencer sa cote de rendement de sécurité.

PROGRAMME DE PERMIS DE CONDUIRE PAR ÉTAPES DU MANITOBA

Depuis le 1^{er} avril 2002, les conducteurs qui veulent obtenir pour la première fois un permis de conduire de classe 5 doivent participer au programme de permis de conduire par étapes et sont assujettis aux étapes et aux restrictions de ce programme. Les étapes sont les suivantes :

- ♦ L – Étape de l'apprentissage (minimum de 9 mois) (le conducteur superviseur doit avoir un permis complet depuis au moins 3 ans et une alcoolémie de moins de 0,05).
- ♦ I – Étape intermédiaire (minimum de 15 mois) (un conducteur n'est tenu de terminer l'étape intermédiaire qu'une seule fois. Par conséquent, la période pendant laquelle vous avez détenu un permis de la classe 6 à l'étape intermédiaire vaut pour l'étape intermédiaire de la classe 5 et vice-versa).
- ♦ F – Étape finale

Le programme de permis de conduire par étapes ne s'applique pas aux :

- ♦ conducteurs titulaires d'un permis de classe 5F complet depuis au moins 36 mois qui souhaitent apprendre à conduire un véhicule de classe 1, 2, 3 ou 4;
- ♦ conducteurs qui avaient un permis de n'importe quelle classe (de 1 à 6, ou 7) ou à n'importe quelle étape avant le 1^{er} avril 2002;
- ♦ conducteurs expérimentés dont le permis est remis au niveau de l'apprentissage parce qu'ils n'ont pas réussi un examen;
- ♦ conducteurs expérimentés qui viennent d'en-dehors de la province et doivent subir un examen de conduite complet afin d'obtenir un permis de conduire du Manitoba. Les conducteurs ayant un permis de classe 5 ou 6 à l'étape de l'apprentissage ou à l'étape intermédiaire reçoivent la mention « Instruction autorisée » et doivent conduire avec une

alcoolémie égale à zéro.

Pour obtenir de plus amples renseignements, consultez le site www.mpi.mb.ca.

CONDUCTEURS DE VÉHICULES COMMERCIAUX

Canada/États-Unis Réciprocité médicale pour les conducteurs de véhicules commerciaux

Le Canada et les États-Unis ont mis en œuvre une nouvelle entente de réciprocité médicale pour les conducteurs de véhicules automobiles commerciaux. Cette entente a découlé de discussions entre Transport Canada et la United States Federal Highway Administration, qui visaient la réciprocité entre les deux pays en ce qui concerne l'aptitude physique et mentale des conducteurs de véhicules commerciaux. L'entente facilite la circulation des marchandises entre le Canada et les États-Unis, conformément à l'Accord de libre-échange nord-américain.

Permis de conducteur de véhicule commercial (CDL) – États-Unis

Un permis de conduire du Manitoba de classe 1, 2, 3 ou 4 est acceptable aux États-Unis comme permis de conducteur de véhicule commercial. Certaines conditions médicales peuvent interdire à un conducteur d'y conduire un véhicule commercial; une restriction « Code W » sera imposée à ces conducteurs sur leur permis commercial. La Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCSA) exige que vous ayez 21 ans et que vous ayez sur vous une carte médicale dûment remplie. La FMCSA exige également que les exploitants de véhicules motorisés commerciaux, y compris les camions lourds à deux essieux ayant un poids nominal ou un poids combiné brut de 4 536 kg ou plus, aient une certification médicale lorsqu'ils conduisent aux États-Unis. Les conducteurs qui conduisent aux États-Unis devront participer aux programmes de dépistage des drogues et de l'alcool administrés par leur employeur. Les règlements de la FMCSA s'appliquent aux transporteurs qui exploitent des véhicules commerciaux aux États-Unis, et leurs conducteurs doivent avoir un permis de conduire de véhicule commercial (CDL).

Pour obtenir plus de renseignements sur la conduite d'un véhicule commercial, communiquez

avec : Manitoba Trucking Association

25, rue Bunting, Winnipeg, R2X 2P5

Téléphone : 204 632-6600

Site Web : www.trucking.mb.ca

MODULE

B

**RELATIONS AVEC LES
ÉLÈVES : GESTION ET
DISCIPLINE**

RELATIONS AVEC LES ÉLÈVES : GESTION ET DISCIPLINE

Pour les élèves que vous conduisez chaque matin, vous êtes le premier contact quotidien avec le monde extérieur. Votre attitude peut influencer sur leur conduite pour le reste de la journée.

Vous devez faire régner l'ordre en tout temps à bord de votre véhicule afin d'éviter les distractions. Il est important que vous connaissiez les comportements types de différents groupes d'âge et que vous sachiez comment appliquer les méthodes de discipline.

En collaboration avec les responsables de l'école et les parents, vous êtes responsable de la sécurité des élèves qui prennent votre autobus. Pour les garder en sécurité, vous devez être en mesure de les contrôler, ainsi que l'autobus, non seulement pendant le trajet, mais aussi pendant le processus d'embarquement et de débarquement.

EMBARQUEMENT ET DÉBARQUEMENT

Les statistiques sur les accidents d'autobus scolaires révèlent que les risques d'accidents mortels et de blessures sont plus élevés lorsque les enfants montent dans l'autobus et en descendent que pendant les déplacements. Par conséquent, vous devez connaître parfaitement la marche à suivre pour faire monter des passagers à bord et les faire descendre et respecter strictement cette marche à suivre.

Vous devez apprendre la façon correcte de diriger la circulation, d'aider les élèves à traverser, de les faire monter et descendre et de veiller à ce qu'ils soient assis comme il faut.

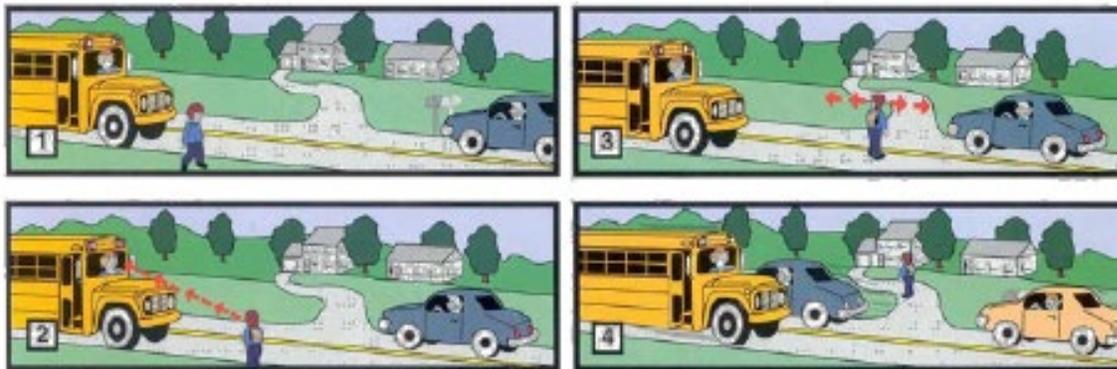
Procédure d'embarquement

1. Les élèves ne doivent monter dans l'autobus qu'aux arrêts désignés approuvés par la division scolaire. En région rurale, le point de ramassage devrait être situé en bordure de la route, à l'extrême droite, à un endroit assurant à l'autobus une visibilité d'au moins 150 mètres (500 pi). En région urbaine, les arrêts doivent être placés au milieu du pâté de maisons, à un endroit aussi dégagé que possible.
2. Les élèves qui attendent doivent se tenir à l'arrêt prévu, à une distance raisonnable et suffisante du bord de la route ou de la chaussée.
3. Réduisez la vitesse du véhicule et freinez doucement afin d'arrêter l'autobus en douceur. Regardez dans vos rétroviseurs extérieurs et permettez aux véhicules qui sont tout près de passer.
4. En même temps, allumez les feux d'avertissement orange au moins 90 mètres (300 pieds) avant la zone d'embarquement (ceci indique aux autres automobilistes que l'autobus va s'arrêter), signalez que vous allez vous ranger à droite et vérifiez devant et derrière s'il vient des voitures.
5. Approchez-vous des élèves avec énormément de prudence, en tenant compte de l'endroit où ils sont et de la surface de la chaussée (elle peut être sèche, glissante, s'incliner soudainement à droite ou être irrégulière).

6. Rangez-vous le plus à droite possible et arrêtez-vous. Ceci évitera qu'un véhicule ne vous dépasse à droite et mette en danger les passagers qui montent dans l'autobus.
7. Ne vous arrêtez pas plus près qu'à un mètre (3 pieds) (2 mètres [6 pieds], si les conditions le permettent) ou à une distance prudente des élèves qui attendent.
8. Lorsque l'autobus est arrêté, mettez la boîte de vitesses au point mort et appliquez les freins de service.
9. Vérifiez que les voitures sont bien arrêtées. Dans un autobus équipé d'un levier manuel d'ouverture et de fermeture des portes, déplacez le levier de 5 à 8 centimètres (2 à 3 pouces) afin d'activer les feux d'avertissement rouges, le bras d'arrêt, la barrière de protection et l'éclairage de la sortie (s'il y a lieu). Dans un autobus équipé de portes à commande pneumatique ou électrique, appuyez sur le bouton d'ouverture des portes pour activer les feux d'avertissement rouges, le bras d'arrêt, la barrière de protection et l'éclairage de la sortie.
10. Le conducteur est responsable de la sécurité des enfants qui doivent traverser une rue ou une route. Afin de réduire les risques au minimum, il faut qu'il supervise la traversée et qu'il garde le contrôle pendant toute la durée de celle-ci. Les élèves qui doivent traverser la rue ou la route pour atteindre l'arrêt d'autobus doivent s'arrêter de l'autre côté de la chaussée et attendre que l'autobus soit arrêté. Après avoir reçu un signal de la part du conducteur, les élèves doivent vérifier s'il vient des voitures et traverser la chaussée au moins 3 mètres (10 pieds) devant l'autobus, au-delà de la barrière de protection déployée.
11. Ne laissez pas les élèves s'entasser ou se pousser lorsqu'ils montent dans l'autobus. Ils doivent utiliser la main courante.
12. Assignez les sièges aux élèves en fonction de la politique de la division scolaire. Il est conseillé d'avoir un plan de répartition des sièges, qui peut aider le conducteur à mieux connaître les élèves et à gérer les problèmes de discipline. Il est bon de collaborer avec le directeur ou la directrice de l'école et le superviseur afin d'établir un plan de répartition des sièges. L'annexe B1 contient deux exemples qui peuvent vous aider à établir un tel plan.
13. Assurez-vous que tous les élèves sont bien assis et fermez la porte de service. Ceci éteindra automatiquement les feux d'avertissement rouges et l'éclairage de la sortie (qui s'éteindra cinq secondes après la fermeture de la porte, ou lorsque l'autobus commencera à rouler), et repliera le bras d'arrêt et la barrière de protection.
14. Ne commencez pas à rouler avant que tout le monde soit assis. Les élèves doivent rester assis quand l'autobus roule.
15. **Revérifiez les zones dangereuses autour de l'autobus en regardant dans tous les rétroviseurs.** (Reportez-vous au schéma de la page suivante.)
16. À l'aide de vos rétroviseurs, vérifiez s'il vient des voitures, allumez votre clignotant gauche pour indiquer votre intention de démarrer et dirigez-vous vers le prochain arrêt.

Pour les différentes procédures de demi-tour à l'embarquement ou au débarquement, voir l'annexe D4.

COMMENT TRAVERSER LA RUE EN TOUTE SÉCURITÉ



3 MÈTRES (10 PIEDS)

Procédure de débarquement

1. Avant de vous arrêter pour laisser descendre des passagers, regardez dans vos rétroviseurs extérieurs afin de vérifier l'état de la circulation. Réduisez la vitesse du véhicule et freinez doucement afin d'arrêter l'autobus en douceur.
2. Allumez les feux d'avertissement orange au moins 90 mètres (300 pieds) avant l'arrêt, signalez que vous allez vous ranger à droite et vérifiez devant et derrière s'il vient des voitures.
3. Rangez-vous le plus à droite possible et arrêtez-vous.
4. Lorsque l'autobus est arrêté, mettez la boîte de vitesses au point mort et appliquez les freins de service.
5. Dans un autobus équipé d'un levier manuel d'ouverture et de fermeture des portes, déplacez le levier de 5 à 8 centimètres (2 à 3 pouces) afin d'activer les feux d'avertissement rouges, le bras d'arrêt, la barrière de protection et l'éclairage de la sortie (s'il y a lieu). Dans un autobus équipé de portes à commande pneumatique ou électrique, appuyez sur le bouton d'ouverture des portes pour activer les feux d'avertissement rouges, le bras d'arrêt, la barrière de protection et l'éclairage de la sortie. Vérifiez devant et derrière s'il vient des voitures. Si la circulation présente un danger, gardez les élèves dans l'autobus. Ne laissez pas les élèves sortir de l'autobus tant que la circulation dans les deux sens n'est pas arrêtée.
6. Les élèves doivent rester assis jusqu'à ce que la porte de service soit complètement ouverte, puis utiliser la main courante pour sortir de l'autobus. Demandez aux élèves de s'éloigner rapidement de l'autobus. **Gardez une trace du nombre d'élèves qui descendent de l'autobus et assurez-vous qu'ils ont tous atteint un endroit sûr.**
7. On ne peut pas trop insister sur le fait que le conducteur d'autobus scolaire est responsable de la sécurité des élèves qui doivent traverser une rue ou une route. Afin de réduire les risques au maximum, le conducteur doit surveiller la traversée et contrôler la situation en tout temps. Lorsqu'ils sortent de l'autobus, les élèves doivent marcher au bord de la route ou de la rue jusqu'à ce qu'ils se trouvent au moins à 3 mètres (10 pieds) devant l'autobus, au-delà de la barrière de protection déployée. Ensuite, ils doivent se déplacer jusqu'au côté gauche avant de l'autobus, s'arrêter, regarder des deux côtés pour vérifier si les voitures sont arrêtées et qu'ils peuvent traverser sans danger. Lorsque le conducteur de l'autobus leur fait signe qu'ils peuvent traverser, ils doivent vérifier de nouveau des deux côtés, puis traverser.
8. Un brigadier scolaire peut être utilisé efficacement pour aider le conducteur d'autobus scolaire à contrôler la traversée d'une route. Cependant, lorsqu'aucun brigadier n'est disponible, le conducteur peut trouver nécessaire de quitter son siège afin d'assurer une traversée en toute sécurité. Informez-vous auprès de votre superviseur sur les mesures à prendre dans ce cas pour immobiliser votre véhicule.
9. Ne permettez pas à vos passagers de quitter l'autobus à un arrêt qui n'est pas le leur. Vérifiez la politique locale à ce sujet.
10. Ne commencez pas à rouler avant que les élèves qui sont descendus de l'autobus soient en sécurité.
11. **Revérifiez les zones dangereuses autour de l'autobus en regardant dans tous les rétroviseurs.** (Reportez-vous au schéma de la page précédente.)

12. À l'aide de vos rétroviseurs, vérifiez s'il vient des voitures, allumez votre clignotant gauche pour indiquer votre intention de démarrer et dirigez-vous vers le prochain arrêt.

LE CONDUCTEUR D'AUTOBUS SCOLAIRE ET SES PASSAGERS

Pour être un bon conducteur d'autobus scolaire, vous devez avoir une connaissance générale de vos passagers. Il est conseillé d'apprendre les noms des élèves.

Votre principal objectif est de transporter vos passagers en toute sécurité jusqu'à leur destination. Pour cela, vous devez avoir une certaine connaissance de leur comportement habituel.

Il est très utile de savoir communiquer. Il est impératif de communiquer efficacement avec vos passagers. Les parents et les élèves savent distinguer un autobus bien géré où l'ordre règne et ne tolèrent pas qu'un conducteur ne sache pas imposer la discipline.

COMPORTEMENT DES ÉLÈVES

La Loi sur les écoles publiques Règlement du Manitoba 465/88 R Comportement des passagers

13(1) Le directeur d'une école dont les élèves sont transportés dans un autobus scolaire dispose à l'égard du comportement des élèves pendant les périodes où ils se trouvent dans l'autobus scolaire, ou qu'ils y montent ou en descendent, du même pouvoir disciplinaire que celui prévu aux règlements d'application de la Loi sur l'administration scolaire.

13(2) Dans les cas où un élève qui se trouve dans un autobus scolaire persiste à se comporter d'une manière susceptible d'être préjudiciable ou dangereuse pour l'intérêt des passagers, le directeur dispose du même pouvoir que celui prévu aux règlements d'application de la Loi sur l'administration scolaire.

Comportement des passagers

Il faut garder suffisamment la situation en main pour que les élèves respectent les règles ci-dessous en tout temps :

- ♦ Les élèves doivent monter dans l'autobus scolaire et en descendre aux arrêts de façon disciplinée et en suivant les instructions. Cela nécessite de tenir dûment compte de leur sécurité et de celle des autres. Les élèves procéderont donc sans se presser, sans s'entasser ou sans pousser.

- ◆ Les élèves ne doivent pas distraire le conducteur. En règle générale, aucune activité qui peut soucier ou distraire le conducteur ne devrait être permise. Vous devez vous concentrer sur la conduite et la circulation. Les distractions peuvent entraîner des situations dangereuses. Les élèves doivent vous respecter et respecter vos responsabilités de conducteur en se comportant convenablement.
- ◆ Les élèves doivent traverser une chaussée conformément aux procédures d'embarquement et de débarquement.
- ◆ Les élèves doivent respecter la propriété d'autrui. Le matériel de transport représente un investissement important. Les élèves sont censés coopérer à son entretien et à sa préservation.
- ◆ Les élèves ne doivent pas sortir le bras ni une autre partie du corps par les fenêtres. Aucun passager ne devrait ouvrir une fenêtre sans votre permission.
- ◆ Les élèves ne doivent pas manger à bord de l'autobus, car ils risquent vraiment de s'étouffer. Vérifiez la politique de la division scolaire à ce sujet et respectez-la.
- ◆ Il est interdit de lancer des objets par les fenêtres de l'autobus ou à l'intérieur de celui-ci. Il est interdit de jeter des papiers et d'autres ordures sur la chaussée. L'allée ne doit pas être encombrée; les élèves doivent garder sur eux leurs livres et leurs effets personnels ou les ranger comme il faut sous les sièges.
- ◆ Les élèves doivent être à l'heure aux arrêts d'autobus, à l'aller et au retour. Ils doivent quitter la maison de manière à arriver à l'arrêt cinq minutes avant l'heure de ramassage prévue et ne doivent pas jouer ni flâner sur la chaussée en attendant l'autobus. Les élèves doivent bien connaître la procédure pour traverser la chaussée. Reportez-vous à la politique de la division scolaire et aux directives remises aux parents en ce qui concerne le transport scolaire.

La division scolaire établit une liste des règlements à respecter en matière de comportement des élèves et la distribue aux élèves et à leurs parents. La collaboration des parents dans ce domaine peut être très utile. Vous trouverez à l'annexe B2 une liste générale des consignes de sécurité que les élèves doivent suivre lorsqu'ils sont dans un autobus scolaire.

SÉCURITÉ DES PASSAGERS ET OBJETS AMENÉS DANS L'AUTOBUS

L'intérieur des autobus scolaires est conçu pour protéger au maximum chaque passager. Les dossiers et le rembourrage des sièges offrent aux élèves un milieu sans risque. Cette méthode de « compartimentalisation » donne aux passagers une protection de haut niveau sans que ceux-ci aient besoin de faire quoi que ce soit. Par contre, les objets que transportent les passagers peuvent nuire à ces mesures de sécurité.

L'article 4 du Règlement du Manitoba 465/88 R porte sur la protection des passagers et interdit le transport d'objets dangereux dans les autobus scolaires.

La Loi sur les écoles publiques Règlement du Manitoba 465/88 R Normes et spécifications

4 Les autobus scolaires immatriculés au nom d'une commission scolaire en application du Code de la route ainsi que les autobus scolaires faisant l'objet d'un contrat avec une commission scolaire doivent satisfaire aux normes et aux spécifications techniques suivantes :

k) pendant le transport d'élèves, les autobus ne peuvent servir au transport d'animaux, d'armes à feu, d'explosifs, de liquides inflammables ou de quelque chose de dangereux ou d'inacceptable, ou de quelque article susceptible de mettre en danger la sécurité des passagers.

Les objets permis sont limités à ceux que chaque personne peut tenir sans problème lorsqu'elle est assise à sa place. Vérifiez auprès de votre superviseur quelle est la politique locale à ce sujet.

COMMUNICATION AVEC VOS PASSAGERS

Pour bien communiquer avec vos passagers, vous devez le faire calmement. Vous devez être prudent lorsque vous vous adressez aux élèves et ne jamais les menacer.

Veillez à donner vos instructions aux élèves sans favoritisme. Si vous fermez les yeux devant le mauvais comportement d'un élève, vous perdrez le respect des autres. Vous devez garder une attitude ouverte, sans être trop indulgent ni trop sévère, car ces deux extrêmes auront un effet sur le moral des élèves dans l'autobus. Votre attitude doit être professionnelle en tout temps.

La gestion du comportement des élèves doit commencer dès le premier jour d'école. Les règles doivent être très claires et il faut traiter tout problème dès qu'il surgit. Il est bien plus facile de prévenir les situations difficiles que de les corriger.

Efforcez-vous de maintenir le moral de vos passagers et de vous assurer leur collaboration. Vous pouvez faire cela en restant amical, courtois et serviable. Il peut arriver que la pression du groupe vous soit d'un grand secours pour venir à bout de cas difficiles. En effet, lorsqu'un jeune se rend compte que son mauvais comportement n'est pas accepté par les autres élèves, il hésite à faire des choses qui lui feront perdre la face. Souvenez-vous de ce qui suit :

- ◆ N'accordez pas de privilèges particuliers à certains élèves.
- ◆ Respectez les droits et les privilèges de chaque élève tant que les élèves observent les règles établies. Dès qu'un élève cause des problèmes, prenez la situation en main de façon juste et impartiale. Traitez tous les cas problèmes de la même manière. Aux yeux des élèves, la chose la pire que peut faire un adulte est d'agir avec favoritisme.

- ◆ Rappelez-vous que tous les yeux sont sur vous pendant que vous conduisez l'autobus. Vos paroles et vos actions ont une influence considérable sur les élèves qui prennent votre autobus. Parlez calmement, clairement, avec confiance et fermeté lorsque vous parlez aux élèves.
- ◆ Ne soyez pas avare de compliments lorsque vos passagers se montrent responsables et se comportent bien dans l'ensemble. Évitez de féliciter un élève particulier devant le groupe.
- ◆ N'essayez pas de régler seul les cas graves d'indiscipline. Signalez-les plutôt à la directrice ou au directeur de l'école et à votre superviseur. Expliquez-leur tous les faits et assurez-vous qu'ils ont bien compris l'ensemble du problème. Il arrive fréquemment que les élèves qui vous posent des problèmes en posent également en classe. La direction de l'école a un tableau plus complet du comportement de l'enfant, alors que vous n'en voyez qu'une partie.

Vous trouverez à l'annexe B3 un exemple de Rapport d'inconduite à bord d'un autobus scolaire. Familiarisez-vous avec le formulaire utilisé par votre division scolaire. Demandez à votre superviseur et au directeur ou à la directrice de l'école d'en expliquer l'utilisation.

INTIMIDATION

Les conducteurs d'autobus scolaires doivent se familiariser avec le code de conduite des écoles pour lesquelles ils travaillent. L'article 47 de la Loi sur les écoles publiques indique ce que doit contenir le code de conduite d'une école; l'article 58.10 porte sur les responsabilités des élèves (voir l'annexe B4).

REMARQUE. . .

Les cas d'intimidation qui se produisent à bord d'un autobus scolaire doivent être traités immédiatement. Dans la plupart des cas, il vaut mieux signaler ce genre d'incident au directeur ou à la directrice de l'école et à votre superviseur.

CARACTÉRISTIQUES DU COMPORTEMENT DES ÉLÈVES

Élèves de maternelle et du niveau élémentaire

Les élèves de maternelle et du niveau élémentaire ont besoin de se dépenser physiquement et ils substituent souvent le bavardage à l'activité physique. Il est vrai que, lorsqu'il y a beaucoup de bruit dans l'autobus parce que les élèves parlent fort, ceci pose un problème pour le conducteur et met sa patience à l'épreuve, mais il n'est pas sain non plus de leur imposer un silence complet à bord de l'autobus. Les élèves ont des besoins variés en matière d'activité et leur comportement change d'un jour à l'autre. En cas d'infraction aux règles de comportement à

bord de l'autobus, il faut réagir rapidement et de façon suivie.

Les jeunes élèves sont enclins à ignorer les sentiments des adultes, mais ont tendance à être sensibles à ce que les adultes pensent d'eux. Ils sont également sensibles aux opinions des autres enfants. Le conducteur doit s'assurer qu'aucun passager ne souffre en conséquence des actes d'autres passagers.

Les caractéristiques de ce groupe d'âge permettent souvent de promouvoir l'esprit d'équipe pour encourager les élèves à avoir « le meilleur autobus de tous ». De nombreux conducteurs obtiennent d'excellents résultats en discutant des règles de comportement à bord d'un autobus scolaire avec les élèves de manière qu'ils « s'approprient » ces règles. Certains en font un jeu, et encouragent les élèves à faire en sorte que leur autobus soit le plus propre, ou celui dont les passagers se comportent le mieux ou sont le plus disciplinés à la montée et à la descente. Cette méthode exige beaucoup d'habileté de la part du conducteur; c'est pourquoi il est conseillé de consulter le superviseur avant de tenter de créer ce genre d'esprit de compétition.

Élèves du niveau secondaire

Les jeunes adultes peuvent être impliqués dans des relations personnelles qui s'étendent à l'autobus. Le conducteur d'autobus scolaire doit intervenir si un contact physique explicite ou des commentaires verbaux sont échangés. Il suffit parfois de modifier le plan des places, mais, si le problème n'est pas réglé, il faut en parler à la directrice ou au directeur de l'école.

Éléments de psychologie de groupe

Les agitateurs de groupe : au niveau secondaire, les élèves ont tendance à s'organiser en groupes. La plupart du temps, les groupes sont constitués de personnes ayant un bagage commun et ils se forment en réaction à un besoin imaginaire de protection ou parce que certains élèves veulent jouer le rôle de meneurs. Toute action contre l'un des membres du groupe devient une action contre l'ensemble du groupe. Si un membre du groupe refuse de se rallier à la majorité, le groupe peut révoquer le membre.

Pour régler ce genre de problème, la meilleure solution consiste à faire voyager les membres du groupe dans des autobus différents, ou de refuser l'accès à l'autobus à tous les membres du groupe jusqu'à ce qu'ils acceptent tous de respecter les règlements. Si on connaît le principal agitateur, il peut être préférable de se concentrer sur lui. Le groupe, une fois privé de son chef, se dissout souvent de lui-même. Conformez-vous à la marche à suivre établie par la division scolaire à ce sujet.

Les chefs de groupe : dans tous les autobus, il se trouve toujours des jeunes qui, par leur participation aux activités sportives, scolaires ou sociales, deviennent des chefs. Ils ne recherchent pas ce rôle, mais les autres élèves ont tendance à être d'accord avec leurs suggestions ou leur manière d'agir. Ces meneurs exercent habituellement une bonne influence, et il est important que le conducteur sache les reconnaître et les encourager.

Techniques de maîtrise du comportement des groupes

- ◆ Si un élève est coupable d'avoir enfreint les règles de conduite dans l'autobus, ne le réprimandez pas devant tous ceux qui montent dans l'autobus. Les problèmes de comportement individuels qui n'affectent pas les autres dans l'autobus sont mieux traités en privé.
- ◆ D'autre part, si un ou plusieurs élèves menacent la sécurité de tous les passagers de l'autobus scolaire, le conducteur devrait signaler la mauvaise conduite devant tout le monde. Par exemple, des élèves pourraient allumer des allumettes à bord de l'autobus. Le ou les élèves responsables doivent être pris en charge lorsque l'incident se produit, devant tout le monde dans l'autobus.
- ◆ Quelques semaines vous suffiront au début de l'année pour reconnaître les agitateurs, s'il y en a à bord de votre autobus. Le comportement des autres élèves à leur égard est souvent un bon indice. Si les infractions commises ne menacent pas la sécurité des autres passagers, évitez de confronter le coupable en public. Mieux vaut signaler l'incident au directeur ou à la directrice de l'école et au superviseur, et leur demander leur aide.
- ◆ Les jeunes détestent plus que tout les marques de favoritisme, réel ou imaginaire, à l'égard de l'un ou de plusieurs d'entre eux. Il est facile de se montrer indulgent envers les élèves qui sont normalement bien disciplinés, et plus sévère avec ceux qui causent des problèmes, mais un conducteur doit rester impartial.
- ◆ Ne perdez jamais votre sang-froid. En cas de dispute ou de malentendu, le conducteur doit savoir que, moins il laissera paraître ses émotions, moins l'élève s'énervera.
- ◆ Les jeunes aiment mettre les adultes à l'épreuve pour savoir jusqu'où ils peuvent se permettre d'aller. Traitez ce genre de comportement avec fermeté, mais de façon juste.
- ◆ Ne confondez pas fermeté avec sévérité ou méchanceté. Un grand nombre de conducteurs expérimentés ont pu faire leur travail pendant de nombreuses années sans aucun problème réel de discipline. Le secret consiste à faire savoir aux élèves ce qu'on attend d'eux, à exiger qu'ils se conduisent de façon raisonnable en tout temps à bord de l'autobus et à éviter de créer inutilement des difficultés.
- ◆ Conformément à la politique de la division scolaire locale, chaque élève devrait recevoir une copie des règles de bonne conduite dans les autobus. De plus, le directeur ou la directrice de l'école, le superviseur, le conducteur d'autobus et les parents doivent connaître les règles. Il est souvent souhaitable que la directrice ou le directeur rassemble tous les élèves qui prennent l'autobus scolaire pour leur expliquer les règles et en parler avec eux. Le conducteur doit appliquer chacune des règles de façon équitable et impartiale.
- ◆ Ne bavardez pas avec les élèves.
- ◆ Ne réprimandez pas tout le monde dans l'autobus pour les erreurs de quelques-uns.
- ◆ Entretenez avec les élèves des rapports amicaux tout en étant professionnels.

Le conducteur de l'autobus scolaire et la coopération avec les élèves

En tant que conducteur d'autobus scolaire, le comportement de vos passagers constituera l'un des principaux problèmes que vous aurez à affronter.

Vous êtes responsable de leur comportement à bord de votre véhicule, mais vous avez le soutien de l'administration scolaire, ce qui vous permet d'assumer cette responsabilité de façon efficace. Signalez les problèmes répétés de comportement à la directrice ou au directeur de l'école et au superviseur (utilisez le Rapport d'inconduite à bord d'un autobus scolaire) et demandez qu'on envisage de priver l'élève du privilège d'utiliser le transport scolaire.

En règle générale, la première sanction (selon la politique de la division scolaire) est une réprimande ou la suppression du privilège d'utiliser le transport scolaire pendant une courte période, généralement d'une durée d'une semaine. Si l'élève ne change pas son comportement, le privilège peut lui être supprimé pour une durée indéfinie. On ne prend habituellement cette mesure que lorsque toutes les autres mesures ont échoué.

Bien entendu, vous ne pouvez pas être seul responsable du comportement des élèves. Tous les règlements concernant le comportement des élèves doivent être connus et bien compris par le personnel administratif, les enseignants, les parents, les conducteurs ainsi que les élèves. Mais c'est bien entendu à vous que revient la responsabilité de faire respecter ces règlements.

Voici quelques lignes directrices pour vous guider en cas d'infraction grave aux règlements :

- ◆ Arrêtez l'autobus en lieu sûr. Le fait de prendre cette décision montre aux élèves que la situation est inacceptable.
- ◆ Adressez-vous fermement aux coupables.
- ◆ S'il est nécessaire de faire changer un élève de place, placez-le près de vous afin de pouvoir le surveiller de plus près.
- ◆ Il est interdit de faire descendre un élève à tout autre endroit que son arrêt habituel. Cependant, avant de refuser le transport de l'élève, vérifiez les procédures appropriées auprès de votre superviseur ou du directeur ou de la directrice de l'école.

CHOSSES À FAIRE ET À NE PAS FAIRE

À faire

- ◆ Montrez-vous toujours courtois avec les élèves.
- ◆ Gardez toujours votre sang-froid.
- ◆ Agissez comme quelqu'un qui occupe un poste de responsabilité et qui est conscient d'accomplir un travail important.
- ◆ Faites tout ce que vous pouvez pour convaincre les élèves qu'ils ont un rôle important à jouer dans la sécurité du groupe.
- ◆ Entretenez des liens étroits avec les directeurs et les directrices d'écoles et assurez-vous de leur coopération.
- ◆ Signalez les incidents d'intimidation.
- ◆ Repérer le ou les agitateurs et, si vous êtes incertain, demander au directeur ou à la directrice de l'école quelles méthodes employer.
- ◆ Faites asseoir les agitateurs près de vous pour les avoir à l'œil.
- ◆ Montrez-vous ferme et juste à la fois.
- ◆ Soyez conséquent.
- ◆ Entretenez avec les élèves des rapports amicaux, mais professionnels.

À ne pas faire

- ◆ Éviter le contact physique avec les élèves (c.-à-d. la force physique ou toute méthode de

- consolation).
- ◆ Ne soyez pas trop indulgent.
 - ◆ Ne tolérez aucune intimidation.
 - ◆ Ne bavardez pas avec les élèves.
 - ◆ Ne menacez personne.
 - ◆ Ne criez pas.
 - ◆ Ne vous disputez pas avec les élèves.
 - ◆ Ne prononcez pas de jurons.
 - ◆ N'essayez pas de traiter les problèmes de discipline graves lorsque vous conduisez.
 - ◆ Ne vous montrez pas rancunier.
 - ◆ Ne supposez jamais que tout va bien.
 - ◆ Évitez les déclarations générales adressées à tout le monde lorsque vous ramenez l'ordre dans l'autobus.
 - ◆ Ne remettez pas publiquement en question une décision de la division scolaire. Faites des suggestions d'amélioration aux autorités compétentes.
 - ◆ Ne faites jamais descendre un élève de l'autobus en route. (Les divisions scolaires sont responsables de la sécurité des élèves sur le chemin de l'école et au retour).

MODULE

C

**ENTRETIEN
PRÉVENTIF**

ENTRETIEN PRÉVENTIF

Pour s'assurer du bon état de la mécanique de son autobus scolaire, le conducteur doit inspecter son véhicule chaque jour avant de prendre des passagers à bord. Grâce à une inspection préalable quotidienne et à la tenue d'un journal de bord, on peut être certain que le véhicule est en bon état de marche et que les inspections, les défauts et les réparations sont bien notées. Le journal de bord a pour rôle important de servir d'élément de liaison entre le conducteur et le technicien chargé des réparations.

À titre d'utilisateur principal, le conducteur de l'autobus est le mieux placé pour évaluer régulièrement l'état du véhicule et signaler tout problème. Le conducteur doit signaler les défauts au personnel approprié. Décrivez ce que vous voyez, entendez, sentez et ressentez. Les problèmes ne seront pas corrigés si on ne les signale pas aux personnes compétentes.

Chaque division scolaire doit veiller à ce que chacun des autobus de son parc de véhicules soit muni d'un journal de bord, qui doit être rempli et tenu conformément aux méthodes prescrites.

Le journal de bord de l'autobus contient des instructions détaillées sur la manière dont on doit le remplir et fournit une liste de vérification détaillée pour l'inspection préalable du véhicule. Cette liste se trouve à l'annexe C1 et on peut s'y reporter en faisant l'inspection.

Il est important de savoir que chaque conducteur d'autobus scolaire doit inspecter son véhicule tous les jours avant de s'en servir et doit inscrire toutes les déficiences remarquées. Si l'inspection montre que le véhicule est dangereux ou contrevient à l'une des dispositions du Code de la route, on ne peut pas s'en servir pour transporter des élèves avant que les réparations nécessaires n'aient été effectuées et que le technicien responsable n'ait inscrit dans le journal de bord la date à laquelle le véhicule a été réparé, et apposé sa signature.

Les défauts qui ne compromettent pas la sécurité du véhicule sont inscrites dans le journal de bord du véhicule et signalées conformément à la politique de la division scolaire locale. Après avoir procédé aux réparations, le technicien doit mettre la date et sa signature dans le journal de bord.

Munissez-vous pour l'inspection de serviettes en papier ou de chiffons, d'une source d'éclairage et de nettoyant à vitre. Ils vous seront utiles notamment pour vérifier le niveau des liquides et nettoyer les vitres et les rétroviseurs.

Il est important de noter que la loi exige une inspection préalable. L'article 318.2 du Code de la route précise ce qui suit :

Le Code de la route

Obligations du conducteur — inspections et rapports

318.2 Il est interdit de conduire ou de tracter un véhicule réglementé sur route à moins que les exigences suivantes n'aient été remplies :

- a) le véhicule conduit ou tracté a été inspecté en conformité avec les règlements;*
- b) des rapports ont été établis et présentés aux moments, de la manière et aux personnes indiquées par règlement;*
- c) le véhicule conduit ou tracté a été déclaré en bon état.*

De plus, les exigences suivantes figurent à l'article 15 du Règlement du Manitoba 465/88 R :

Loi sur les écoles publiques

Règlement du Manitoba 465/88 R

Exigences que doivent remplir les conducteurs

15 Les conducteurs d'autobus scolaire doivent satisfaire aux exigences suivantes :

- a) a) être titulaire d'un permis de conduire valide les autorisant à conduire un autobus scolaire;*
- b) b) posséder la compétence nécessaire pour conduire le véhicule dont ils ont la responsabilité;*
- c) inspecter chaque jour l'autobus scolaire afin de s'assurer qu'il peut rouler en toute sécurité et signaler sans délai toute défectuosité à la commission scolaire;*
- d) se conformer aux exigences du Code de la route et des présents règlements;*
- e) préparer les rapports et remplir les registres et les formules exigés par la commission scolaire;*

Les conducteurs d'autobus scolaires doivent effectuer une inspection préalable du véhicule avant de transporter des passagers. La loi exige au moins une inspection préalable quotidienne (période de 24 heures). Cependant, si un autre conducteur doit conduire le même autobus scolaire, le nouveau conducteur devra effectuer une inspection préalable et remplir le journal de bord du véhicule en conséquence. Si, par exemple, un autobus scolaire ayant subi une inspection avant le parcours du matin doit être utilisé par un autre conducteur durant la journée, ce conducteur devra effectuer une inspection préalable. Lorsque le conducteur qui conduit cet autobus habituellement revient pour faire le parcours de l'après-midi, il devra refaire l'inspection du véhicule et remplir à nouveau le journal de bord avant de transporter des passagers. En remplissant le journal de bord de l'autobus scolaire, les conducteurs indiquent

qu'ils ont inspecté le véhicule et qu'ils jugent que celui-ci est sécuritaire ou ne l'est pas. En d'autres mots, la personne qui conduit l'autobus doit être la même que celle qui a procédé à l'inspection et a signé le journal de bord du véhicule.

VÉRIFICATIONS SOUS LE CAPOT

L'inspection commence par des vérifications sous le capot, sur un moteur refroidi dans lequel le niveau des liquides s'est stabilisé.

- ♦ **Vérification du niveau d'huile.** Il faut vérifier l'huile moteur chaque jour et s'assurer que le niveau se situe dans la zone des hachures croisées ou entre « Add » (ajouter) et « Full » (plein). Le véhicule doit être stationné de niveau. (Il ne faut en aucune circonstance faire tourner un moteur qui manque d'huile, car on risque de causer des dommages internes.) Ne remplissez pas trop le carter. Utilisez le type d'huile approuvé par la division scolaire.

Certains moteurs contiennent 25 litres de lubrifiant ou plus. Une telle quantité d'huile prend de l'expansion ou se contracte en fonction de la température du moteur. La jauge d'huile du moteur peut indiquer un niveau d'huile plus bas à froid que lorsque le moteur est à sa température de fonctionnement. Les fabricants de moteurs recommandent de vérifier le niveau d'huile à la température de fonctionnement, après avoir arrêté le moteur depuis 15 minutes. Cette méthode donne les résultats les plus exacts. Les conducteurs d'autobus scolaires doivent connaître le niveau d'huile qui convient à froid parce qu'ils doivent vérifier l'huile avant de démarrer le moteur. On peut déterminer ce niveau en le vérifiant lorsque l'autobus a été immobilisé pendant 15 minutes après avoir fait son trajet de l'après-midi, puis en vérifiant le niveau d'huile de nouveau le matin, une fois que le moteur est complètement refroidi, et en comparant les deux. En connaissant cette différence, le conducteur évite de trop remplir le carter moteur.

- ♦ **Vérification du radiateur.** Inspectez le radiateur et les raccords de tuyaux pour voir s'il y a des taches qui indiquent la présence de fuites. Vérifiez également chaque jour le niveau du liquide de refroidissement à l'intérieur du radiateur. Sur les nouveaux modèles, il faut regarder s'il y a du liquide dans le réservoir de trop-plein par une vitre d'observation installée sur les réservoirs en métal, ou le faire directement lorsque le réservoir est transparent. Sur les modèles plus anciens, il faut dévisser le bouchon du radiateur pour voir le niveau du liquide. ATTENTION! Afin d'éviter les pertes de liquide de refroidissement et les brûlures, on doit toujours faire la vérification et le plein du liquide lorsque le moteur est froid. Lorsque le moteur est à la température de fonctionnement ou surchauffe, la pression à l'intérieur du radiateur est telle que, si on enlève le bouchon, un jet de vapeur et de liquide bouillant jaillira.
- ♦ **Vérification de toutes les courroies.** Examinez les courroies pour vous assurer qu'elles ne sont ni fendillées, ni trop lâches, ni brisées. Si la courroie de l'alternateur est mal tendue, la batterie se déchargera, et les feux du véhicule pourraient ne plus fonctionner. Pour vérifier la tension d'une courroie, arrêtez le moteur, puis appuyez légèrement du doigt sur la courroie, à mi-chemin entre les poulies. En règle générale, la courroie ne devrait pas s'incurver de plus d'un demi-pouce. Si les courroies crissent au démarrage du moteur, signalez-le conformément à la politique de la division scolaire. Sur les autobus qui ont une courroie multifonction (serpentine), il faut inspecter cette courroie pour vérifier qu'elle n'est pas trop lâche, qu'elle n'est pas effilochée, fendillée ou mal alignée et que les petites rainures ne sont pas remplies de saletés.

- ◆ **Vérification du liquide de servodirection.** Il doit être maintenu au niveau maximal.
- ◆ **Vérifiez** si le liquide des freins est à un niveau convenable.
- ◆ **Vérifiez** si le liquide lave-glace est à un niveau convenable.
- ◆ Si le véhicule est doté d'un capot basculant, avant de fermer ce dernier, vérifiez le jeu de la direction depuis le siège du conducteur en suivant les étapes ci-dessous :

Pour les véhicules munis d'une servodirection, faites une inspection visuelle et manuelle avec le moteur en marche. Alignez les roues tout droit vers l'avant, puis tournez le volant jusqu'à ce que vous voyiez les roues avant bouger; effectuez la même manœuvre dans la direction opposée. Faites ensuite une estimation du jeu de la direction (mouvement total observé sur le pourtour du volant jusqu'à ce que les roues avant se mettent à bouger).

Le mouvement total ne doit pas dépasser les chiffres ci-dessous :

Diamètre du volant	Jeu de la direction
Moins de 300 mm (12 po)	45 mm (2 po)
350 à 400 mm (14 à 16 po)	50 mm (2 po)
400 à 450 mm (16 à 18 po)	55 mm (2,5 po)
450 à 500 mm (18 à 20 po)	60 mm (3 po)
Supérieur à 500 mm (20 po)	87 mm (3,5 po)

- ◆ Véhicules à capot non basculant, le mouvement de la roue avant peut être observé en sortant la tête par la fenêtre latérale du conducteur. Regardez la roue avant gauche tout en tournant le volant dans la direction opposée jusqu'à ce que la roue avant gauche bouge; estimez le jeu de la direction (mouvement total observé sur le pourtour du volant avant que la roue avant bouge).
- ◆ Bien qu'elles ne soient peut-être pas situées sous le capot, vérifiez les batteries dans le compartiment approprié pour voir si les raccords de câbles sont propres et bien serrés et si les batteries sont bien fixées.

REMARQUE. . .

Voir Procédures d'entretien préventif après un déclenchement pour vérifier le niveau du liquide de la boîte de vitesses automatique à la page 36.

VÉRIFICATIONS À L'INTÉRIEUR DE L'AUTOBUS

La deuxième partie des vérifications se fait dans l'autobus, depuis le siège du conducteur.

- ◆ Inspection du compartiment du conducteur. Pour pouvoir conduire en toute sécurité, il faut que vous puissiez atteindre et manipuler toutes les commandes et voir tout autour de l'autobus.

- ◆ Réglez le siège de façon que votre champ de vision à l'avant et sur les côtés ne soit pas obstrué et que vous puissiez tenir le volant et actionner les commandes confortablement et facilement. La hauteur du siège doit vous permettre d'atteindre facilement la pédale d'accélérateur et celle des freins.
- ◆ Vérifiez le pare-brise et les fenêtres latérales. Ces surfaces doivent être propres et dégagées.
- ◆ Vérifiez la propreté et le réglage de tous les rétroviseurs. Ils doivent vous permettre de voir tout autour du véhicule depuis votre siège. Le rétroviseur intérieur doit vous donner une bonne vue des passagers et de la zone située directement derrière l'autobus. Les rétroviseurs extérieurs doivent offrir une vue au-delà de l'arrière droit et gauche de l'autobus. Les rétroviseurs à grand angle montés sur les ailes (rétroviseurs convexes) doivent offrir une vue dégagée des zones situées directement devant l'autobus. Les rétroviseurs à grand angle sont correctement réglés lorsque vous pouvez voir la zone devant le véhicule située immédiatement devant le pare-chocs avant, le long des deux côtés des roues avant et de la porte de service.
- ◆ Les autobus fabriqués après mars 1998 sont dotés de deux ensembles de rétroviseurs, soit A et B, conformément aux Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada (NSVAC 111). L'annexe C2 du présent guide comprend une description des exigences relatives à l'essai des rétroviseurs selon la NSVAC 111. De plus, toutes les divisions scolaires du Manitoba ont reçu une vidéo intitulée *Une meilleure vue*, dans laquelle est expliquée la procédure d'essai des rétroviseurs recommandée par la NSVAC 111.
- ◆ Attachez la ceinture abdominale et la ceinture diagonale du conducteur. Pour la sécurité de vos passagers, vous devez toujours boucler votre ceinture. Dans un dérapage ou une embardée, si votre ceinture est attachée, vous ne serez pas éjecté de votre siège et vous pourrez regagner la maîtrise de votre véhicule. Vérifiez l'état de la sangle, de la boucle et de l'enrouleur automatique.
- ◆ Depuis 2008, les autobus scolaires doivent être équipés d'un coupe-ceinture situé à portée de la main du conducteur lorsqu'il se trouve sur son siège, ceinture attachée.
- ◆ Inspection du matériel d'urgence. La trousse de premiers soins doit être scellée. Si le sceau est brisé, il faut compter les articles qui sont à l'intérieur et rajouter ce qui manque afin de se conformer aux normes. Le certificat d'inspection de l'autobus scolaire indique que les inspecteurs doivent installer un sceau cassable sur le couvercle de la trousse de premiers soins. Si le sceau est brisé, la trousse n'est peut-être pas complète. Seuls les employés de l'atelier d'entretien ou les fournisseurs de matériel d'urgence sont autorisés à resceller les trousse de premiers soins. Vérifiez si l'aiguille du manomètre de l'extincteur d'incendie pointe dans la zone de charge. Assurez-vous également que la hachette d'incendie ou le pied-de-biche, les réflecteurs triangulaires et le coupe-ceinture sont en place.
- ◆ Le contacteur de sécurité de démarrage n'existe que dans les véhicules équipés de boîtes de vitesses automatiques. Ce contacteur fait partie du circuit électrique du démarreur et empêche le moteur de démarrer quand un rapport est engagé. Pour tester le contacteur de sécurité de démarrage, mettez le levier de vitesse à la position D (Démarrer) ou à la position R (Marche arrière), appuyez sur la pédale des freins de service et tournez la clé en position de démarrage. Il ne devrait rien se passer. Ensuite, mettez le levier de vitesse à la position N (Point mort) et tournez la clé. Le moteur devrait se mettre en marche.
- ◆ Pour démarrer dans des conditions normales un véhicule équipé d'un moteur diesel et de bougies de préchauffage ou d'un réchauffeur d'air d'admission, tournez la clé de contact; le voyant de préchauffage (« Wait-to-Start ») s'allumera au tableau de bord. Quand le

voyant s'éteint, tournez la clé pour lancer le démarreur et relâchez-la dès que le moteur se met en marche. Le système de bougies de préchauffage transistorisé a comme particularité de se réenclencher immédiatement. Si le commutateur est éteint, on peut immédiatement réenclencher le système en mettant l'interrupteur d'allumage en position de marche. Ceci relance le cycle de préchauffage et le voyant de préchauffage s'allumera. On peut recommencer cette manœuvre plusieurs fois en cas de températures extrêmement basses. L'annexe C3 explique la méthode de démarrage et de préchauffage du moteur.

- ♦ Vérification des instruments. Après avoir mis le moteur en marche, vous devez vérifier toutes les jauges : le manomètre de pression d'huile moteur, la jauge d'essence, le thermomètre, le voltmètre, l'ampèremètre et le manomètre à air. Ces instruments vous renseignent sur l'état du moteur et du système électrique. Compte tenu des variantes qui existent entre les différents véhicules et leur équipement, il n'est pas recommandé d'établir des chiffres acceptables de manière générale pour la lecture de ces appareils. Il est donc important que chaque conducteur d'autobus scolaire apprenne quelles lectures sont normales pour son véhicule.
- ♦ Le manomètre de pression d'huile moteur doit indiquer une pression d'huile moteur acceptable, c'est-à-dire conforme aux niveaux établis pour votre autobus. Si votre autobus est équipé d'un voyant d'avertissement de pression d'huile en plus de la jauge d'huile, il peut s'allumer au démarrage de l'autobus, mais il devrait s'éteindre juste après que le moteur se met à tourner. S'il demeure allumé, arrêtez le moteur et signalez le problème immédiatement.
- ♦ Le thermomètre indique la température du liquide de refroidissement à l'intérieur du moteur. Après le démarrage du moteur, l'aiguille devrait être dans la zone froide, puis se déplacer graduellement vers le milieu à mesure que le moteur se réchauffe. Si l'aiguille se trouve dans la zone chaude ou que le voyant s'allume, arrêtez le moteur et signalez le problème. Il ne faut pas faire tourner ou redémarrer un moteur surchauffé parce qu'on risque notamment de rayer les pistons et de faire gripper le moteur. Laissez le moteur se refroidir avant de le faire fonctionner de nouveau. ATTENTION! Ne retirez pas le bouchon de radiateur d'un moteur surchauffé. La vapeur et le liquide de refroidissement chaud pourraient vous blesser.
- ♦ La jauge de température d'une boîte de vitesses automatique permet au conducteur de surveiller la température du liquide pour boîte de vitesses. Toute lecture anormale doit être signalée dès que possible au personnel du service d'entretien.
- ♦ L'ampèremètre permet de savoir si l'alternateur est en train de charger. Si l'alternateur ne charge pas une fois le moteur en marche, cela indique un problème dans le système d'alimentation électrique, et il faut le signaler.
- ♦ Le voltmètre indique la tension produite par l'alternateur. La lecture devrait indiquer 13 ou 14 volts lorsque le moteur tourne. Cet instrument renseigne aussi sur l'état de la batterie. On vérifie la batterie en mettant le contact à la position de marche, sans faire tourner le moteur. Une lecture d'environ 12,5 volts est normale.
- ♦ Les gros véhicules sont munis de servofreins hydrauliques. Le fonctionnement des freins est assuré par une servocommande hydraulique installée sur le maître-cylindre. Pour vérifier si les freins et le circuit de secours fonctionnent, on doit vérifier les trois points suivants : le voyant de pression des freins, un vibreur sonore et le moteur électrique de la pompe hydraulique.
- ♦ Vérification du fonctionnement de la porte de service et du mécanisme de verrouillage. Dans un autobus à portes automatiques, appuyez sur le bouton d'ouverture des portes et vérifiez si les portes s'ouvrent complètement, sans se bloquer et sans à-coups. Fermez

- la porte de service et vérifiez si les bourrelets d'étanchéité se joignent bien.
- ♦ Vérification de la zone des passagers. Laissez le moteur tourner après avoir serré le frein de stationnement et fermé la porte. Allumez les feux d'avertissement orange. Assurez-vous qu'ils fonctionnent et que le témoin correspondant s'allume. Dirigez-vous vers l'arrière du véhicule pour inspecter l'état des coussins des sièges et vous assurer qu'ils sont encore sécuritaires. Ouvrez la porte de secours et vérifiez le fonctionnement du loquet, les charnières, le vibreur d'avertissement, le cale-porte et le bourrelet d'étanchéité. Cette porte doit s'ouvrir facilement pour permettre l'évacuation des passagers en cas d'urgence. Vérifiez le fonctionnement des feux d'avertissement orange à l'arrière, puis refermez la porte de secours. En revenant vers l'avant, inspectez les fenêtres de côté pour voir si elles sont défectueuses ou endommagées. Vérifiez le fonctionnement des fenêtres de secours et des trappes sur le toit. Les charnières, les vibreurs sonores et les loquets sont-ils fonctionnels? Retournez ensuite à votre siège. Allumez les phares, les plafonniers et les feux de gabarit. Allumez ensuite successivement les ventilateurs du système de chauffage et vérifiez les deux vitesses de fonctionnement. Entendez-vous des bruits étranges? Constatez-vous des problèmes? Activez le lave-glace; actionnez les essuie-glaces et vérifiez toutes les vitesses. Pour éviter d'égratigner le pare-brise, continuez de faire gicler le lave-glace.
 - ♦ Comme nous l'avons déjà mentionné, les autobus fabriqués après mars 1998 sont équipés de deux ensembles de rétroviseurs, soit A et B, conformément aux Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada. Vous pouvez demander à quelqu'un de vérifier les feux d'avertissement orange à l'avant de l'autobus si vous ne réussissez pas à les voir dans les rétroviseurs avant à grand angle.
 - ♦ Vérifiez les lampes au plafond, les voyants et les indicateurs du tableau de bord, le klaxon, les témoins des clignotants et des phares de route. Laissez les phares de route allumés, puis activez le clignotant gauche. Ouvrez ensuite la porte de service pour faire fonctionner les feux d'avertissement rouges ainsi que le bras d'arrêt, la barrière de protection et l'éclairage de sortie (si l'autobus en est équipé). Vérifiez le voyant du bras d'arrêt au tableau de bord, notez-en le fonctionnement et assurez-vous que ce bras et la barrière de protection sont déployés.

Le tableau de la page suivante répertorie les contrôles de sécurité à effectuer à l'intérieur de l'autobus scolaire. Une fois effectué, poursuivez votre inspection préalable en effectuant les vérifications à l'extérieur de l'autobus.

RAPPEL . . .

En plus du journal de bord de l'autobus scolaire, les documents ci-dessous doivent se trouver dans le véhicule :

- **immatriculation du véhicule;**
- **certificat d'inspection de l'autobus scolaire délivré par le service des Normes et inspections de la Société de l'assurance publique du Manitoba.**

REMARQUE. . .

Si votre autobus scolaire a une boîte de vitesses manuelle, voir l'annexe C4 pour les vérifications d'entretien préventif à effectuer.

Liste de vérification à l'intérieur de l'autobus

	Volant de direction
	Siège du conducteur; ceinture de sécurité
	Levier de changement de vitesses
	Pare-brise/essuie-glaces/lave-glace
	Chaufferettes; dégivreurs
	Klaxon
	Phares; feux de jour
	Clignotants
	Fenêtre du côté du conducteur
	Rétroviseurs
	Dispositif de commande du bras d'arrêt
	Dispositif de commande de la barrière de protection
	Contacteur de sécurité de démarrage
	Équipement d'urgence – trousse de premiers soins, extincteur à incendie, hachette ou pince-monseigneur, réflecteurs triangulaires, coupe-ceinture (voir l'illustration ci-dessous)
	Jauges – pression d'huile moteur, essence, température de l'eau, voltmètre, ampèremètre, alternateur, pression d'air, température de la boîte de vitesses automatique
	Système de freins hydrauliques
	Frein de stationnement
	Dispositif de commande de la porte de service et système de verrouillage
	Porte de secours arrière – fonctionnement du verrou et des charnières, vibreur d'avertissement, sangle de butée de porte, dispositif de retenue de la porte, joints d'étanchéité de la porte
	Feux d'avertissement orange; feux d'avertissement rouges
	Éclairage intérieur – plafonnier, tableau de bord et marches
	Fenêtres latérales
	Fenêtres de secours et trappes de toit
	État des sièges des passagers
	Propreté de l'autobus
	Voyant de pression des freins, vibreur sonore, moteur électrique de la pompe hydraulique

REMARQUE. . .

En vue de donner au personnel chargé de l'entretien autant de temps que possible pour réparer les problèmes, nous vous suggérons de faire une inspection immédiatement après avoir terminé votre trajet.

**ILLUSTRATION – COUPE
CEINTURE DE SÉCURITÉ**



VÉRIFICATIONS À L'EXTÉRIEUR DE L'AUTOBUS (ronde d'inspection)

Les schémas des pages 32 et 33 illustrent les choses à vérifier à l'extérieur de l'autobus.

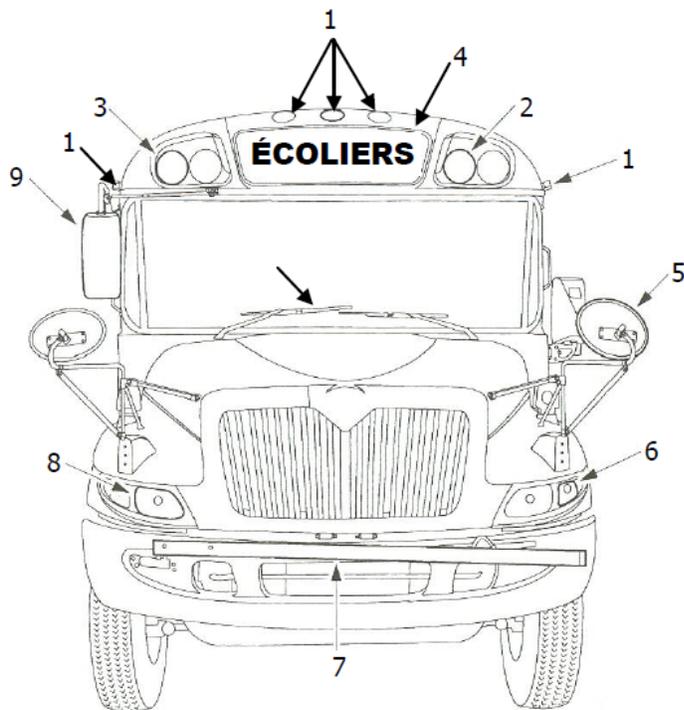
- ◆ Commencez votre ronde d'inspection par le coin avant droit de l'autobus. Assurez-vous que l'autocollant d'inspection est valide. Munissez-vous d'un torchon pour nettoyer les rétroviseurs, les fenêtres, les feux et les phares. Les fenêtres latérales et les rétroviseurs doivent être nettoyés et les rétroviseurs doivent être réglés au besoin. Vérifiez la jante de la roue avant droite et les écrous de roue pour vous assurer qu'ils sont bien serrés. La présence de rouille ou d'une partie luisante ou noircie autour des écrous pourrait indiquer qu'ils sont desserrés. En cas de doute, vérifiez avec la clé à écrous et signalez toute anomalie au personnel d'entretien. Examinez visuellement le ressort avant et la tringlerie à la recherche de signes de bris. La pression des pneus doit être vérifiée chaque semaine. L'état des écrous, des goujons filetés, des jantes et des pneus est très important pour la sécurité et l'économie d'exploitation des autobus scolaires. Accordez à ces éléments toute l'attention qu'ils méritent. N'utilisez pas un véhicule avec une roue endommagée. Prenez l'habitude d'examiner les pneus pour voir s'ils sont usés de façon anormale et vérifiez s'ils sont trop peu gonflés en les frappant avec un marteau ou un autre outil. Signalez toute usure anormale que vous remarquez. Prenez dans votre main le support du rétroviseur à grand angle pour vérifier s'il est bien fixé.
- ◆ Déplacez-vous ensuite vers l'avant de l'autobus, au-delà de la barrière de protection déployée, pour examiner les phares, les feux de route, les feux de gabarit et les feux de stationnement, le clignotant gauche, les feux d'avertissement et le bras d'arrêt. Le panneau qui indique qu'il s'agit d'un autobus scolaire est-il propre et les lettres sont-elles lisibles? Le pare-brise doit-il être nettoyé? Si oui, veillez à ne pas endommager les balais d'essuie-glace. Évitez également d'actionner manuellement les essuie-glaces, vous risqueriez d'endommager le mécanisme.
- ◆ Avancez maintenant jusqu'au coin avant gauche du véhicule et prenez dans votre main le support du rétroviseur à grand angle pour vérifier qu'il est bien fixé. Inspectez la jante, les écrous, les goujons filetés et le pneu de la roue avant gauche, comme vous l'avez fait du côté droit. Examinez visuellement le boîtier de direction et la timonerie. Voyez-vous des fuites? Y a-t-il trop de jeu dans la tringlerie? Vérifiez aussi visuellement le ressort avant gauche. Les goupilles d'attache du ressort sont-elles en place? Les lames de ressort sont-elles toutes en bon état?
- ◆ Longez ensuite le côté gauche du véhicule. Vérifiez le bras d'arrêt et le feu stroboscopique. Les feux du bras d'arrêt fonctionnent-ils? Le panneau est-il propre et lisible? En vous dirigeant vers l'arrière, examinez l'état des fenêtres et de la carrosserie.
- ◆ Ensuite, vérifiez si les roues arrière gauche sont gonflées correctement en frappant avec un marteau ou un outil fourni. Les pneus ne doivent être ni mous ni crevés. Cette vérification doit être faite une fois par semaine. Ne conduisez jamais un véhicule dont l'un des pneus jumelés est crevé. Un pneu crevé chauffe et se détruit tout seul, ce qui crée une situation dangereuse. Examinez visuellement la suspension arrière de ce côté. Vérifiez les écrous de roue. Surveillez les signes révélateurs de relâchement.
- ◆ Derrière l'autobus, examinez les feux rouges arrière, les feux de gabarit, le feu de la plaque d'immatriculation et les clignotants du côté gauche. Essuyez les lentilles. Vérifiez tous les autocollants pour vous assurer qu'ils sont propres et lisibles. Ouvrez et refermez la porte de secours de l'extérieur. En hiver, la glace qui se forme parfois sur la partie arrière de l'autobus peut empêcher la porte d'ouvrir. Pensez aux jeunes élèves

qui pourraient avoir à utiliser cette sortie. Nettoyez toutes les vitres arrière, puis examinez l'état du tuyau d'échappement, qui ne doit pas être perforé.

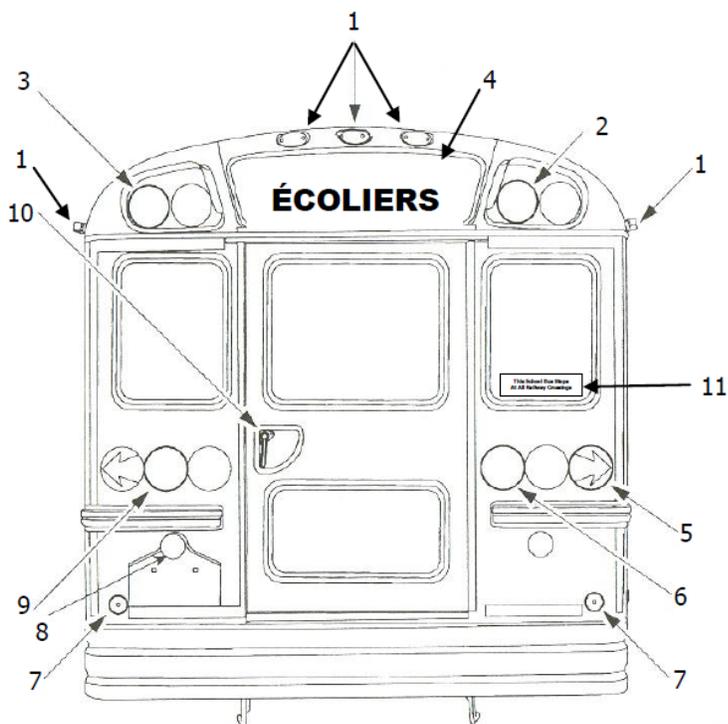
- ◆ Vérifiez le fonctionnement du dispositif de rétention de la porte en ouvrant complètement la porte arrière. Le dispositif devrait maintenir la porte ouverte à un angle de 90 degrés par rapport à l'autobus.
- ◆ Déplacer la porte à sa limite de retenue à nouveau devrait désengager le dispositif d'ouverture et permettre à la porte de se fermer.
- ◆ Allez sur le côté droit de l'autobus. Vérifiez les vitres latérales et la carrosserie pour voir si elles sont défectueuses et endommagées. Examinez ensuite les pneus arrière droits en les frappant avec un marteau ou un autre outil. Vérifiez les écrous et la suspension; répétez les mêmes étapes du côté gauche. En allant vers l'avant, regardez sous le véhicule pour voir s'il n'y a pas de signe de fuite de gaz d'échappement (vapeur ou sifflement). Assurez-vous que le réservoir de carburant ne fuit pas, qu'il est solidement accroché et que le bouchon est vissé.
- ◆ Montez à bord de l'autobus et vérifiez l'éclairage des marches et le plancher de l'entrée. Asseyez-vous à la place du conducteur, repliez le bras d'arrêt, éteignez les feux d'avertissement, puis allumez les phares de croisement et mettez le clignotant droit. Au moyen d'une tige spécialement conçue, calez légèrement la pédale de frein pour faire allumer les feux de freinage. Faites une deuxième ronde autour de l'autobus. À l'avant droit, vérifiez le feu de signalisation droit, les phares de croisement avant et toute fuite d'huile ou d'antigel sous l'avant de l'autobus. Notez la couleur de toute substance qui fuit pour avoir une idée de quoi il s'agit. Poursuivez ensuite l'inspection en longeant le côté gauche du véhicule vers l'arrière.
- ◆ Une fois parvenu à l'arrière de l'autobus, vérifiez les feux de freinage et le clignotant droit. Continuez le long du côté droit de l'autobus et montez à bord afin d'éteindre les phares, mais n'arrêtez pas le moteur. Allumez les feux de détresse. Déplacez-vous à l'avant du véhicule afin de vérifier le fonctionnement des phares de jour, ainsi que des feux de détresse avant. Allez vérifier le fonctionnement des feux de détresse arrière, puis revenez à la place du conducteur. Éteignez les feux et désactivez les équipements inutiles.
- ◆ Enfin, depuis le siège du conducteur, vérifiez les freins à commande hydraulique de la manière suivante :
 1. Assurez-vous que le témoin du circuit de freinage ne reste pas continuellement allumé lorsque vous appliquez les freins de service (le frein de stationnement étant relâché).
 2. Avec le moteur en marche, testez la garde de la pédale de frein (sur les véhicules équipés de servofreins). Enfoncez la pédale et maintenez une pression modérée du pied durant une minute. La pédale ne devrait pas se rapprocher de plus de 65 % du plancher.
 3. Serrez le frein de stationnement et, tout en laissant le moteur en marche au ralenti et la boîte de vitesses engagée, essayez de faire bouger le véhicule. Le frein de stationnement doit maintenir le véhicule en place.
 4. Pour les véhicules équipés de moteurs électriques (servofreins) : Le moteur étant arrêté, appliquez une pression modérée sur la pédale de frein. Le fonctionnement du moteur électrique devrait être audible.
 5. Faites avancer le véhicule et actionnez les freins de service. Assurez-vous que le véhicule s'immobilise.

Lorsque vous avez terminé l'inspection préalable (vérifications sous le capot, à l'intérieur et à l'extérieur de l'autobus) et que vous avez rempli le journal de bord, vous êtes prêt à attacher votre ceinture et à faire votre trajet en toute sécurité.

LISTE DE VÉRIFICATION DE L'EXTÉRIEUR DE L'AUTOBUS (RONDE D'INSPECTION) – AVANT ET ARRIÈRE



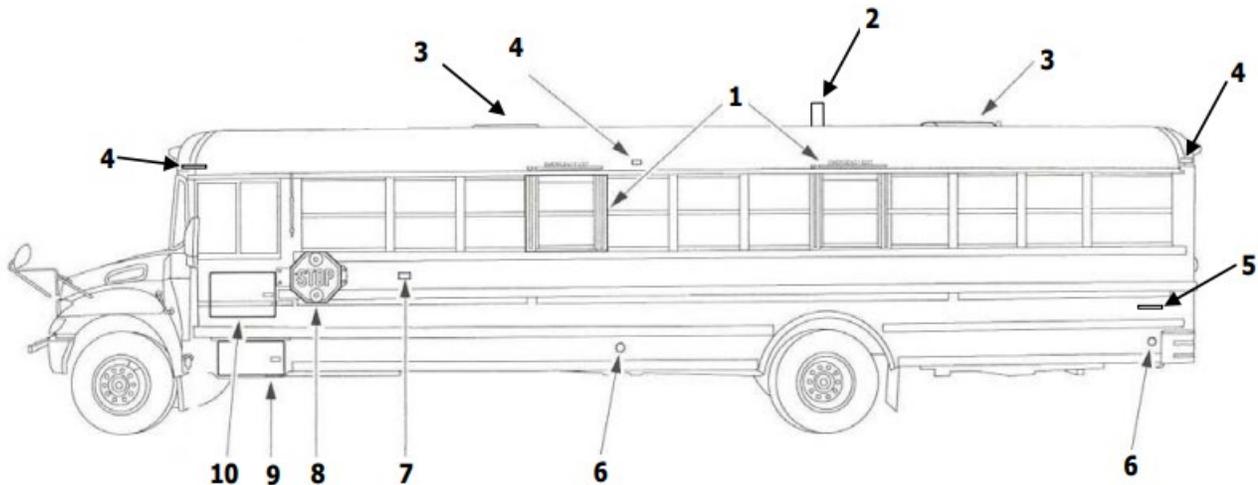
- 1) Feux de gabarit
- 2) Feux d'avertissement orange
- 3) Feux d'avertissement rouges
- 4) Panneau d'identification de l'autobus
- 5) Rétroviseurs à grand angle
- 6) Clignotants/feux de stationnement
- 7) Barrière de protection
- 8) Phares/feux de jour
- 9) Rétroviseur intérieur



- 1) Feux de gabarit
- 2) Feux d'avertissement orange
- 3) Feux d'avertissement rouges
- 4) Panneau d'identification de l'autobus
- 5) Clignotants (avec ou sans flèche)*
- 6) Feux de recul
- 7) Réflecteurs
- 8) Éclairage de la plaque d'immatriculation
- 9) Feux d'arrêt/feux arrière
- 10) Poignée de la porte de secours
- 11) Autocollant de passage à niveau

* Les feux de détresse sont l'une des fonctions des clignotants.

LISTE DE VÉRIFICATION DE L'EXTÉRIEUR DE L'AUTOBUS (RONDE D'INSPECTION) – CÔTÉ GAUCHE



- | | |
|--|--|
| 1. Fenêtres de sortie de secours | 6. Réflecteur |
| 2. Feu stroboscopique | 7. Clignotant latéral |
| 3. Ouverture/trappe de toit de secours | 8. Bras d'arrêt |
| 4. Feux de position latéraux | 9. Compartiment des batteries |
| 5. Feu de position latéral au niveau du plancher | 10. Panneau d'accès au compartiment électrique |

REMARQUE. . .

- ♦ La vue du côté opposé montrerait la porte de service et le col de remplissage du réservoir de carburant.
- ♦ Bien que cela ne figure pas sur le schéma, les nouveaux autobus scolaires doivent être dotés de ruban réflecteur sur les côtés et à l'arrière.

PROPRETÉ INTÉRIEURE ET EXTÉRIEURE DE L'AUTOBUS

- ◆ Bien que les élèves soient censés ne pas laisser de papiers et d'autres ordures dans l'autobus, il faut nettoyer celui-ci tous les jours. Le nettoyage après chaque itinéraire est particulièrement important en hiver pour se débarrasser de la neige fondue.
- ◆ Il faut garder toutes les fenêtres et tous les rétroviseurs propres afin de maintenir une bonne visibilité.
- ◆ L'extérieur de l'autobus doit être lavé aussi souvent que nécessaire. Ne laissez pas la saleté de la route s'accumuler. Tous les autocollants de l'autobus doivent être propres. Sur le plan de la sécurité, un autobus jaune propre est plus facile à voir pour les automobilistes.
- ◆ Il faut examiner l'état des sièges à la fin de chaque itinéraire. On peut ainsi repérer plus efficacement les dommages et prendre des mesures contre le vandalisme.
- ◆ Il est important pour la santé et la sécurité des élèves qui prennent votre autobus que celui-ci soit propre et hygiénique en tout temps.

ENTRETIEN PRÉVENTIF SUR LA ROUTE

Nous venons de passer en revue les vérifications qu'il faut faire avant de prendre le volant d'un autobus scolaire. La présente section porte sur l'entretien préventif sur la route et comporte deux parties : la première traite de la détection des anomalies de fonctionnement pendant la conduite et du rôle que le conducteur peut jouer pour réduire les dommages qui peuvent en résulter; la seconde traite des habitudes de conduite qui permettent de prolonger la durée utile du véhicule et de ses pièces.

Détection des anomalies de fonctionnement du véhicule

Pour pouvoir déceler les anomalies de fonctionnement du véhicule, il faut se servir de tous ses sens; la vue, l'ouïe, l'odorat et le toucher. Dans un premier temps, le conducteur – au volant – doit apprendre à reconnaître l'état de fonctionnement normal du véhicule afin que des comparaisons adéquates puissent être faites entre les conditions normales et une direction anormales, les cliquetis, les odeurs étranges, etc. C'est pourquoi, en tant que pratique de sécurité vitale, il est important que le conducteur, en plus d'effectuer une inspection préalable, surveille constamment le rendement du véhicule sur le plan des différents bruits et conditions de conduite. Le conducteur est donc responsable non seulement de l'inspection préalable, mais aussi de la surveillance de son véhicule sur la route. Il doit constamment observer les instruments du tableau de bord ainsi que le fonctionnement général de l'autobus.

Lorsque vous avez terminé l'inspection préalable et que vous vous apprêtez à partir, vous devez faire les choses suivantes :

- ◆ Serrez le frein de stationnement. Tout en laissant le moteur tourner au ralenti et la boîte de vitesses engagée, essayez de faire bouger le véhicule. Si l'autobus ne bouge pas, le frein de stationnement fonctionne bien. Si l'autobus bouge, le frein de stationnement ne fonctionne pas correctement et il faut signaler ceci à un technicien pour qu'il le répare.
- ◆ Vérifiez les freins de service avant d'atteindre la route. À basse vitesse, freinez doucement jusqu'à l'arrêt complet. L'autobus doit s'arrêter en ligne droite, sans glisser, dévier ou tirer d'un côté ou de l'autre, sans à-coups, sans se bloquer ou sans faire de bruit excessif.

- ◆ Vérifiez la boîte de vitesses. Les boîtes de vitesses automatiques ne doivent pas glisser ou produire des changements de vitesse brusques et saccadés. (Dans un autobus scolaire équipé d'une boîte de vitesses manuelle, demandez à votre superviseur les procédures recommandées par le fabricant.)
- ◆ Pendant que vous roulez en ligne droite, vérifiez le fonctionnement de la direction. Comme pour toutes les autres vérifications précédentes, vous devez signaler immédiatement toute irrégularité ou tout bruit inhabituel.
- ◆ Vérifiez la suspension pour que l'autobus puisse être conduit en toute sécurité sur la route. L'usure de la suspension peut se manifester par un affaissement d'un côté ou d'un coin du véhicule, des rebonds excessifs ou des cognements sous l'autobus en passant sur les cahots et les nids-de-poule. L'autobus doit suivre la route, il ne doit pas tanguer ou se montrer instable dans les virages.
- ◆ Enfin, vérifiez le moteur. En plus de devoir surveiller régulièrement les instruments du tableau de bord (particulièrement le manomètre de pression d'huile, le thermomètre et l'ampèremètre), vous devez être à l'écoute des bruits suspects et être sensible au manque de puissance du moteur.

Bonnes habitudes de conduite

Le second élément de l'entretien préventif sur la route touche aux bonnes habitudes que doit adopter le conducteur pour la conduite de l'autobus scolaire. Bon nombre des marches à suivre décrites dans cette section n'auront pas d'effet immédiat sur le fonctionnement du véhicule, mais si elles sont régulièrement mises en pratique, elles augmenteront considérablement la durée utile des composants du véhicule.

L'une des composantes du véhicule qui est particulièrement malmenée est le système de freinage. Pour prolonger la durée utile des freins de votre autobus scolaire, suivez ces conseils. En observant la circulation devant vous, vous pouvez déceler le moment où vous devrez peut-être arrêter ou ralentir l'autobus (avancer en roue libre) avant de faire un arrêt. Quand vous vous arrêtez, appuyez doucement sur la pédale de frein et réduisez la pression sur la pédale à mesure que l'autobus ralentit, de façon à ne presque plus appuyer lorsque l'autobus finit de s'arrêter. Évitez de freiner vite et brusquement ou de vous servir des freins pendant une période prolongée en descendant une pente. Ces deux actions font chauffer les freins et la chaleur excessive réduit leur durée utile et leur efficacité. Si vous utilisez les freins de façon excessive dans une longue descente, ils peuvent perdre de leur efficacité. Le frein moteur ou le frein sur échappement permettra de réduire la vitesse du véhicule si vous vous en servez en descente.

Différentiel de l'essieu arrière

Pour prolonger la durée utile de l'essieu arrière, évitez de faire patiner les roues arrière sur les surfaces glissantes.

Boîte de vitesses

Avant de conduire pour la première fois un autobus équipé d'une boîte de vitesses automatique, il est bon de consulter le manuel d'utilisation pour connaître la marche à suivre.

RAPPEL . . .

L'entretien préventif sur la route et les bonnes habitudes de conduite sont essentiels pour que le véhicule fonctionne en toute sécurité et dure longtemps. La principale responsabilité du conducteur en matière d'entretien préventif est de signaler immédiatement et avec exactitude tout défaut de fonctionnement.

MARCHE À SUIVRE POUR L'ENTRETIEN PRÉVENTIF APRÈS UN DÉPLACEMENT

Les responsabilités du conducteur en matière d'entretien préventif ne sont pas terminées tant que le véhicule n'est pas immobilisé en serrant le frein de stationnement, en vérifiant l'intérieur et en signalant tout dysfonctionnement au service d'entretien.

Après être arrivé à la place de stationnement, vous devez vous assurer qu'il reste suffisamment de carburant dans le réservoir pour la prochaine utilisation. Vous diminuerez ainsi la condensation à l'intérieur du réservoir de carburant.

Ne laissez pas le moteur tourner au ralenti trop longtemps pendant l'inspection qui suit un déplacement. Suivez les directives établies par votre division scolaire à ce sujet. Un exemple de politique de marche au ralenti se trouve à l'annexe C5 du présent guide.

Avant de fermer l'autobus, vérifiez qu'aucun élève n'est resté endormi à l'intérieur et voyez s'il y a des dommages qui doivent être réparés avant la prochaine utilisation du véhicule (fenêtres cassées ou sièges déchirés, par exemple). À l'extérieur, assurez-vous qu'aucune ampoule ne doit être remplacée et qu'aucune réparation n'est nécessaire.

Étant donné que le moteur et la boîte de vitesses sont à la température de fonctionnement, c'est le moment idéal pour vérifier le niveau du liquide pour boîte de vitesses automatique. Suivez les directives ci-dessous.

1. Le moteur doit être en marche et le frein de stationnement, serré.
2. Ouvrez le capot et retirez la jauge du bec de remplissage de la boîte de vitesses automatique.
3. Essuyez la jauge et remettez-la complètement dans le bec de remplissage.
4. Retirez la jauge et vérifiez le niveau du liquide. Le niveau devrait se situer dans la bande « Hot run » (fonctionnement à chaud).
5. Remettez la jauge en place.
6. S'il faut ajouter du liquide, communiquez avec le service d'entretien pour obtenir des instructions.

Remontez dans l'autobus, éteignez tout l'équipement électrique, arrêtez le moteur, puis enlevez la clé et verrouillez l'autobus.

La dernière étape est de signaler au service d'entretien toute situation anormale s'étant produite pendant la journée.

MODULE

D

**PRINCIPES DE BASE
DE LA CONDUITE**

PRINCIPES DE BASE DE LA CONDUITE

La sécurité des passagers est la priorité du conducteur d'autobus scolaire. En acquérant les compétences nécessaires pour conduire un gros véhicule, vous pourrez mieux protéger vos passagers.

L'inspection quotidienne de l'autobus est la première chose à faire pour la sécurité des passagers. La procédure d'inspection figure au *module C – Entretien préventif*.

Le présent module porte sur la conduite elle-même et est fondé sur ce que l'on considère de façon générale comme les pratiques exemplaires.

CONDUITE D'UN GROS VÉHICULE

La conduite d'une automobile et d'un autobus fait appel aux mêmes connaissances, c'est-à-dire la connaissance du code de la route et des habitudes de conduite sécuritaires. Cependant, afin d'assurer la sécurité des passagers, il faut acquérir les compétences nécessaires pour conduire un véhicule de ce genre, plus gros et plus lourd qu'une automobile.

La plus grande différence entre une automobile et un autobus scolaire tient au fait que l'autobus est plus gros et plus lourd, et transporte plus de passagers. Le conducteur d'autobus scolaire ne doit jamais oublier que son véhicule exige une plus grande distance de freinage, qu'il accélère moins vite, que son rayon de braquage est plus grand et que son gabarit (hauteur et largeur) est plus important. La hauteur moyenne d'un autobus scolaire peut être de 2,8 à 3,2 m. De plus, il lui faut se rappeler que, malgré sa position élevée qui lui permet de voir plus loin devant, le conducteur doit très souvent compter sur ses rétroviseurs pour voir les zones critiques autour de son véhicule.

Le présent guide porte sur des points relatifs à la conduite des autobus scolaires et, lorsqu'il est utilisé avec le *Guide de l'automobiliste du Manitoba* et le *Manuel du conducteur professionnel* (tous deux publiés par la Société d'assurance publique du Manitoba), il fournit assez d'information pour permettre à un conducteur de conduire un autobus scolaire de manière sécuritaire et efficace.

BOÎTES DE VITESSES

Boîtes de vitesses manuelles

Voir l'annexe D1 pour trouver des renseignements sur les points suivants :

- ◆ Changement de rapports
- ◆ Économie de carburant
- ◆ Procédures de démarrage
- ◆ Virages à droite et à gauche
- ◆ Arrêt à petite vitesse et en vitesse de croisière
- ◆ Arrêt et démarrage en côte (montées et descentes)

Boîtes de vitesses automatiques

Sur les autobus équipés de boîtes de vitesses automatiques, apprenez les positions des vitesses de base. Bien qu'il y ait des variantes, les procédures suivantes s'appliquent généralement. En position de départ :

1. Appuyez sur la pédale des freins de service.
2. Mettez le levier sélecteur en position de marche avant.
3. Relâchez le frein de stationnement.
4. Relâchez les freins de service et appuyez sur l'accélérateur.
5. Lorsque l'autobus accélérera, la boîte de vitesses passera automatiquement au rapport supérieur, jusqu'à ce qu'elle atteigne la vitesse de croisière.
6. Pour passer au rapport inférieur afin d'avoir plus de puissance, enfoncez fermement l'accélérateur jusqu'au plancher. Ceci fera passer la boîte de vitesses au rapport inférieur. Ensuite, vous pouvez mettre le levier au prochain rapport inférieur si vous voulez rester en petite vitesse.

Économie de carburant

Afin d'améliorer la consommation de carburant, évitez les accélérations rapides et les périodes où le moteur tourne au ralenti pendant que l'autobus est à l'arrêt.

MANIEMENT DU VOLANT ET VIRAGES

En tant que conducteur professionnel, tenez le volant comme il faut et faites toutes vos manœuvres correctement et sans secousse lorsque vous tournez. Si vous devez tourner ou faire demi-tour dans des circonstances inhabituelles, soyez extrêmement prudent. Les procédures suivantes s'appliquent :

Techniques de maniement du volant

Tenez le volant à deux mains, la main gauche à la position de 9 heures environ, et la droite à la position de 14 heures, les mains à l'extérieur du volant et les pouces sur le volant ou à l'intérieur. Les gros autobus scolaires ne sont pas équipés de sacs gonflables du côté du conducteur.

La méthode du pousser-tirer est recommandée pour les conducteurs d'autobus scolaires. Une main tire alors que l'autre pousse. Ne vous servez pas de la méthode des mains alternées, car vous pourriez vous prendre le pouce. Si la technique du pousser-tirer ne vous semble pas assez rapide, c'est que vous prenez le virage trop rapidement. Ne tenez jamais le volant avec la paume des mains lorsque vous conduisez.

Pour maintenir une bonne position dans votre voie, regardez devant afin d'avoir une vue d'ensemble.

Comment prendre un virage

Déterminez à l'avance si vous allez pouvoir prendre le virage à la vitesse où vous roulez. Si vous devez freiner, faites-le avant le début du virage. Ne freinez jamais dans un

virage, car cela peut vous faire déraper et perdre la maîtrise de votre véhicule.

1. Ralentissez et regardez où est la partie la plus accentuée du virage.
2. Freinez au besoin avant d'amorcer le virage.
3. Pour les virages à droite, rapprochez-vous du centre de votre voie et utilisez la largeur de la voie tout en prenant le virage, cela permettra d'assouplir la courbe.
4. Dans le cas d'un virage à gauche, commencez à tourner à partir du centre de votre voie.
5. Lorsque vous êtes au milieu du virage, si les conditions le permettent, vous pouvez reprendre de la vitesse en accélérant tout en continuant à tourner.

Comment tourner à droite

1. Activez le clignotant de droite au moins 30 mètres (100 pieds) avant le virage dans les zones urbaines. Sur une route, mettez votre clignotant au moins 150 mètres (500 pieds) avant de tourner.
2. Ralentissez autant qu'il le faut pour effectuer le virage.
3. Placez l'autobus à un ou deux mètres du bord droit de la voie/bordure.
4. Vérifiez la signalisation routière ou les panneaux, ainsi que les piétons et les véhicules qui pourraient se trouver entre le côté droit de l'autobus et le bord du trottoir.
5. Vérifiez dans le rétroviseur de droite et tournez d'une façon aussi régulière que possible. Engagez-vous dans la voie la plus à droite possible et éteignez votre clignotant. Accélérez et mettez-vous dès que possible dans la voie de droite. N'oubliez jamais de mettre votre clignotant lorsque vous changez de voie.

Comment tourner à gauche

1. Activez le clignotant de gauche au moins 30 mètres (100 pieds) avant le virage dans les zones urbaines. Sur une route, mettez votre clignotant au moins 150 mètres (500 pieds) avant de tourner.
2. Ralentissez autant qu'il le faut pour effectuer le virage.
3. Mettez l'autobus tout à fait à gauche de la voie. Vérifiez bien que la voie est libre. Les véhicules qui tournent à gauche N'ONT PAS la priorité de passage. Vérifiez la signalisation routière ou les panneaux, et surveillez les piétons et les autres véhicules. Aidez-vous des rétroviseurs extérieurs et soyez très attentif aux véhicules qui pourraient essayer de vous dépasser à gauche. Si vous devez arrêter votre véhicule avant de tourner, gardez les roues avant droites et le pied sur la pédale de frein. De cette façon, si le véhicule est heurté à l'arrière, il ne sera pas poussé dans la circulation qui arrive en face.
4. Vérifiez dans le rétroviseur de gauche et tournez d'une façon aussi régulière que possible. Engagez-vous dans la voie la plus à gauche possible et éteignez votre clignotant.
5. Lorsque vous venez de tourner à gauche pour vous engager sur une route à plusieurs voies, accélérez et mettez-vous dès que possible dans la voie de droite. Rappelez-vous de toujours mettre votre clignotant lorsque vous changez de voie.

FREINAGE

Vitesse, poids et distance

Le conducteur d'un autobus scolaire doit également pouvoir faire des arrêts en douceur et de façon sécuritaire. La distance de freinage varie selon la vitesse et le poids du véhicule,

ainsi que l'énergie, la chaleur et la friction. La force de freinage nécessaire est directement proportionnelle au poids et à la vitesse du véhicule. Par exemple, si on double le poids du véhicule, la force de freinage devra être doublée pour parvenir à immobiliser le véhicule sur une même distance. Si on double la vitesse du véhicule, la force de freinage devra être quadruplée pour réussir à l'immobiliser sur une même distance. Si on double le poids et la vitesse, la force de freinage devra être multipliée par huit pour parvenir à immobiliser le véhicule sur la même distance.

Par exemple, un véhicule transportant une charge de 14 000 kg et roulant à une vitesse de 15 km/h a besoin d'une distance de 30 mètres pour pouvoir s'immobiliser avec une force de freinage normale. Si le même véhicule transportait une charge de 28 000 kg et roulait à 32 km/h, la force de freinage nécessaire pour immobiliser le véhicule sur une distance de 30 mètres devrait être multipliée par huit. Dans ce cas, la force de freinage étant supérieure à la capacité des freins, cela aurait pour effet d'augmenter la distance d'arrêt.

Vous trouverez dans le tableau suivant le poids des autobus scolaires en fonction de leur nombre de places :

Nombre de places	Poids en kilogrammes et en livres
48	6 600 kg / 14 550 lb
54	7 000 kg / 15 432 lb
66	8 000 kg / 17 636 lb
72	9 000 kg / 19 841 lb
78	9 100 kg / 20 062 lb

Distances d'arrêt

Pour pouvoir immobiliser son véhicule, notamment en situation d'urgence, le conducteur doit d'abord reconnaître la nécessité de s'arrêter, puis freiner. La distance d'arrêt est donc directement influencée par la distance de réaction et la distance de freinage.

Le tableau ci-dessous montre les distances de réaction, de freinage et d'arrêt approximatives à différentes vitesses. La deuxième colonne donne la distance de réaction, c'est-à-dire la distance parcourue pendant le temps de réaction. Chez le conducteur moyen, le temps nécessaire pour réagir en présence d'un danger (c.-à-d. le temps qui s'écoule avant qu'il freine) est de trois quarts de seconde. Les distances inscrites dans la troisième colonne correspondent aux distances de freinage, c'est-à-dire la distance moyenne que parcourt le véhicule une fois que les freins ont été mis. Les distances données dans la dernière colonne représentent la distance d'arrêt totale.

Vitesse de l'autobus	Distance de réaction du conducteur	Distance de freinage du véhicule	Distance d'arrêt totale
16 km/h / 10 mi/h	3,35 m (11 pi)	30,05 m (10 pi)	6,40 m (21 pi)
32 km/h / 20 mi/h	6,71 m (22 pi)	12,19 m (40 pi)	18,90 m (62 pi)
48 km/h / 30 mi/h	10,06 m (33 pi)	28,04 m (92 pi)	38,10 m (125 pi)
64 km/h / 40 mi/h	13,41 m (44 pi)	50,29 m (165 pi)	63,70 m (209 pi)
80 km/h / 50 mi/h	16,76 m (55 pi)	77,72 m (255 pi)	94,48 m (310 pi)
96 km/h / 60 mi/h	20,12 m (66 pi)	112,78 m (370 pi)	132,90 m (436 pi)

Les distances d'arrêt totales indiquées au tableau ci-dessus peuvent être utilisées comme guide pour savoir quelle distance minimale conserver derrière un véhicule que l'on suit à différentes vitesses. Les chiffres donnés valent pour un véhicule ayant des pneus et des

freins en bon état, conduit sur une chaussée sèche par une personne vigilante. La distance d'arrêt augmente si la chaussée est mouillée, glissante ou recouverte de neige.

RAPPEL. . .

La distance d'arrêt augmente avec la vitesse. Il est bon de se souvenir de cette formule et de s'entraîner à freiner.

Comment arrêter un autobus équipé d'un frein moteur ou d'un frein sur échappement

1. Relâchez l'accélérateur pour permettre au frein moteur ou au frein sur échappement (s'il y a lieu) de ralentir l'autobus.
2. Appuyez sur la pédale de frein peu à peu, jusqu'à ce que vous soyez complètement à l'arrêt.

SYSTÈME DE FREINS ANTIBLOPAGE (ABS)

Les autobus scolaires fabriqués après septembre 1999 sont équipés de freins antiblocage, conformément aux Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada.

Un système de freinage antiblocage est un système électronique qui surveille et contrôle la vitesse des roues pendant le freinage. Le système surveille la vitesse des roues en tout temps. S'il détecte le blocage d'une roue pendant un freinage, le système limite la pression de freinage à cette roue uniquement. Cela empêche la roue de déraiper et augmente la stabilité et la maîtrise du véhicule, même dans les situations les plus défavorables telles que le freinage sur des routes mouillées ou verglacées, dans les courbes ou lors de changements de voie. Lorsque vous conduisez un véhicule équipé de freins antiblocage, freinez normalement pour vous arrêter à temps. Quand le système antiblocage se met en marche, ne relâchez pas la pédale de frein. Ne pompez pas la pédale de frein. Le système applique et relâche automatiquement les freins jusqu'à quarante fois par seconde – beaucoup plus rapidement que vous ne pouvez pomper la pédale de frein.

Il faut noter que les véhicules équipés de freins antiblocage peuvent avoir des distances d'arrêt différentes de celles qui figurent dans le tableau des *distances d'arrêt* de la page précédente. Il faut aussi savoir que, si le voyant lumineux du système de freinage antiblocage s'allume et que les freins antiblocage ne fonctionnent pas, les freins ordinaires fonctionneront normalement. Il faut alors signaler immédiatement au personnel d'entretien de l'autobus scolaire que le voyant du système s'est allumé.

REMARQUE . . .

La marche à suivre pour faire la vérification de sécurité du système ABS se trouve dans le manuel d'utilisation.

FREIN SUR ÉCHAPPEMENT OU FREIN MOTEUR

Les autobus scolaires à moteur diesel fabriqués depuis l'année modèle 2002 sont équipés d'un frein moteur ou d'un frein sur échappement activé par un interrupteur situé au tableau de bord. Lorsque cet interrupteur est en position de marche (On), le frein moteur ou le frein sur échappement se met en marche dès qu'on relâche la pédale de l'accélérateur. En appuyant sur la pédale de l'accélérateur, on relâche le frein moteur ou le frein sur échappement. Lorsqu'on conduit sur des routes glissantes, il faut mettre l'interrupteur du frein moteur ou du frein sur échappement en position d'arrêt (Off) afin d'éviter les dérapages.

REMARQUE. . .

Les freins sur échappement ne sont pas considérés comme des ralentisseurs sur moteur et n'enfreignent donc pas les règlements municipaux.

QUAND L'AUTOBUS EST À L'ARRÊT

Si vous arrêtez l'autobus pendant de nombreuses minutes, arrêtez le moteur pour éviter la possibilité que des fumées d'échappement (monoxyde de carbone toxique) pénètrent et s'accumulent à l'intérieur de l'autobus. Cette mesure permettra également d'économiser du carburant.

MARCHE ARRIÈRE

FAIRE MARCHE ARRIÈRE AVEC UN AUTOBUS SCOLAIRE EST L'UNE DES MANŒUVRES LES PLUS DANGEREUSES QUE PUISSE ENTREPRENDRE UN CONDUCTEUR. NE FAITES JAMAIS MARCHE ARRIÈRE À MOINS QUE CE NE SOIT NÉCESSAIRE. Si vous devez faire marche arrière avec l'autobus, vous devez savoir ce qui se trouve derrière le véhicule. Ne prenez aucun risque. Parfois, on ne voit pas assez de choses dans les rétroviseurs. Il est préférable et plus sûr de sortir et de regarder, même s'il vous faut marcher derrière l'autobus. Ce faisant, vous pouvez éviter un accident grave. Dans la mesure du possible, il vaut mieux demander à quelqu'un de se placer derrière l'autobus, à un endroit sans risque, d'où cette personne peut vous voir, vous guider et avertir les véhicules qui approchent.

***Loi sur les écoles publiques
Règlement du Manitoba 465/88 R
Comportement des passagers***

13(4) Il est interdit aux conducteurs d'autobus scolaire de faire marche arrière avec un autobus scolaire sur les terrains d'une école sauf avec l'autorisation et sous la supervision du directeur de l'école ou d'une autre personne désignée à cette fin par ce dernier.

S'ARRÊTER À UN ARRÊT D'AUTOBUS

La plupart des accidents mortels qui arrivent durant le transport d'élèves se produisent aux arrêts, soit avant que les élèves montent dans l'autobus, à l'embarquement ou une fois que les élèves sont descendus. Le conducteur d'autobus doit être très prudent en arrivant aux arrêts et en les quittant, et doit aussi s'assurer que les autres automobilistes sont arrêtés jusqu'à ce que les élèves puissent passer sans danger.

Soyez conscient des zones dangereuses autour de votre autobus scolaire ce sont les zones qui ne peuvent pas être facilement vues par le conducteur. Utilisez les rétroviseurs convexes extérieurs sur l'autobus scolaire pour permettre la visualisation des zones de danger. Au moment de l'embarquement et du débarquement, sachez toujours où se trouvent les élèves.

FEUX D'AVERTISSEMENT CLIGNOTANTS

Au Manitoba, les autobus scolaires sont équipés de deux feux clignotants orange et de deux feux clignotants rouges à l'avant et à l'arrière, que l'on appelle « **système d'avertissement à huit feux** ». Les automobilistes qui s'approchent par l'avant ou l'arrière d'un autobus scolaire dont les feux d'avertissement rouges clignotent et le bras d'arrêt est déployé doivent s'arrêter à au moins 5 mètres (16 pieds) de l'autobus et rester à l'arrêt tant que le conducteur de l'autobus n'a pas éteint les feux. Sur une route à chaussées séparées par une barrière physique, les automobilistes n'ont pas besoin de s'arrêter lorsqu'ils rencontrent un autobus sur l'autre chaussée. Notons bien qu'une ligne continue double ne constitue pas une barrière physique.

VIOLATION DE L'INTERDICTION DE DÉPASSER

Les violations de l'interdiction de dépasser sont des situations dangereuses où un véhicule dépasse ou croise un autobus scolaire dont les feux d'avertissement rouges clignotent et le bras d'arrêt est déployé pour faire monter ou descendre des passagers. Ceci est particulièrement dangereux pour les enfants qui doivent traverser la rue ou la route pour se rendre à leur arrêt ou pour le quitter.

Si un véhicule qui s'approche représente un danger pour vos passagers, gardez-les dans l'autobus jusqu'à ce qu'il soit possible de descendre sans risque. Ne comptez pas sur l'autre conducteur pour éviter un accident. Soyez prudent en arrivant à chaque arrêt et à chaque passage pour piétons, et prévoyez que les voitures qui s'approchent ne s'arrêteront peut-être pas, ce qui mettra en danger les personnes qui doivent traverser.

Tous les autobus scolaires du Manitoba sont équipés d'une barrière de protection pour piétons. Cette barrière s'active en même temps que les feux d'avertissement rouges et le bras d'arrêt. La barrière de protection se déploie sur 2 mètres (6 pieds) devant l'autobus du côté droit, ce qui force les passagers à traverser bien à l'avant de l'autobus, là où le conducteur peut maintenir un contact visuel avec eux. Certains autobus peuvent être équipés d'un interrupteur d'annulation pour replier la barrière de protection lorsqu'elle n'est pas nécessaire. Par exemple, dans les boucles d'autobus.

Il est important que le programme de formation des passagers d'autobus scolaires de votre division scolaire comprenne des renseignements sur le danger des violations de l'interdiction de dépasser et la façon dont on peut se protéger. Les élèves doivent apprendre à traverser à 3 mètres (10 pieds) devant l'autobus (au-delà de la barrière de protection déployée et là où le conducteur peut garder un contact visuel avec eux). Une fois qu'ils sont à cette distance, ils doivent se rendre jusqu'au côté gauche de l'autobus, s'arrêter et ne traverser que lorsque le conducteur leur fait signe qu'ils peuvent le faire sans danger. Ils doivent continuer à être prudents tant qu'ils sont en train de traverser la chaussée.

Si vous voyez quelqu'un violer l'interdiction de dépasser, essayez de noter le numéro d'immatriculation du véhicule en question. Prenez note de l'heure de la journée et du lieu de la violation. Signalez l'événement aux autorités compétentes immédiatement après l'achèvement

de votre itinéraire. Un formulaire de rapport d'infraction à la loi interdisant le dépassement se trouve à l'annexe D2.

Le Code de la route exige que TOUS les véhicules s'arrêtent lorsque les feux d'avertissement rouges d'un autobus scolaire clignotent à l'avant et à l'arrière.

CODE DE LA ROUTE

Véhicules s'approchant d'un autobus scolaire arrêté dont les dispositifs d'avertissement sont activés

137(2) Sous réserve du paragraphe (3), le conducteur d'un véhicule qui s'approche d'un autobus scolaire par devant ou par derrière s'arrête à une distance d'au moins cinq mètres de cet autobus et demeure arrêté tant que l'un ou l'autre des dispositifs réglementaires indiqués ci-dessous sont activés :

- a) *les feux d'avertissement rouges de l'autobus;*
- b) *les dispositifs d'avertissement indiquant aux conducteurs qui s'approchent qu'ils doivent s'arrêter.*

Autobus scolaires sur une route à chaussées séparées

137(3) Le paragraphe (2) ne s'applique pas aux conducteurs de véhicules circulant sur une route à chaussées séparées si l'autobus scolaire est situé sur une autre chaussée de la même route.

De nombreux autobus scolaires du Manitoba affichent sur leur vitre arrière un autocollant indiquant que les automobilistes qui dépassent ou croisent un autobus scolaire arrêté dont les feux d'avertissement rouges clignotent et dont le bras d'arrêt est déployé s'exposent à des sanctions.



À cause des tragédies possibles en cas de violation de l'interdiction de dépasser un autobus scolaire, il est extrêmement important que tous les conducteurs et les passagers reconnaissent les dangers, comprennent ce qu'il faut faire et agissent à temps.

EMBARQUEMENT ET DÉBARQUEMENT À L'ÉCOLE

De nombreuses écoles ont une zone réservée à l'embarquement et au débarquement des élèves qui prennent l'autobus scolaire, mais d'autres doivent faire cela dans la rue. Quel que soit l'endroit où les élèves montent dans l'autobus ou en descendent, les feux

d'avertissement rouges doivent clignoter et le bras d'arrêt doit être déployé.

Le paragraphe 137(1) du Code de la route précise ce qui suit :

Le Code de la route

Signaux activés à l'arrêt de l'autobus scolaire

137(1) Conformément aux règlements, le conducteur d'un autobus scolaire est tenu d'en activer les dispositifs d'avertissement, notamment les feux, au moment où les élèves y montent ou en descendent ou s'apprêtent à le faire.

La seule exception à ceci se présente lorsque des exercices d'évacuation de l'autobus scolaire ont lieu. Ces exercices doivent avoir lieu dans un endroit protégé loin d'une rue, comme la boucle réservée aux autobus, ou encore un parc de stationnement où la circulation est limitée.

MARCHE À SUIVRE POUR L'EMBARQUEMENT ET LE DÉBARQUEMENT SUR LE TRAJET

Cette section fournit une version condensée de la marche à suivre pour faire monter les élèves en toute sécurité dans l'autobus scolaire et les faire descendre. Une liste complète des procédures à respecter se trouve dans *Procédure d'embarquement* et *Procédure de débarquement*.

Procédure d'embarquement

Quand vous approchez d'un arrêt désigné, commencez à ralentir au moins 90 mètres (300 pieds) avant l'arrêt dans des conditions de route idéales. En même temps :

- ♦ allumez les feux d'avertissement orange;
- ♦ allumez le clignotant droit pour montrer que vous allez vous ranger à droite;
- ♦ freinez légèrement pour allumer les feux de freinage, ce qui indique aussi votre intention de vous arrêter;
- ♦ relâchez la pédale de frein;

vérifiez dans vos rétroviseurs s'il y a des voitures qui approchent et rangez-vous à droite quand vous pouvez le faire sans danger; freinez jusqu'à ce que l'autobus s'arrête en douceur à au moins un mètre (3 pieds) (préférentiellement 2 mètres [6 pieds] si les conditions le permettent) des élèves qui attendent en rang. Faites ceci avec une grande prudence. Si les élèves ne sont pas bien rangés pour l'embarquement, arrêtez-vous plus loin.

N'OUBLIEZ PAS L'IMPORTANCE DE LA POSITION DE L'AUTOBUS. . .

Il doit être aussi à droite que possible sur la route. Ceci évitera qu'un véhicule ne vous dépasse à droite et mette en danger les passagers qui montent dans l'autobus.

Lorsque l'autobus est arrêté, mettez la boîte de vitesses au point mort et appliquez les freins de service. Dans un autobus équipé d'un levier manuel d'ouverture et de fermeture des portes, déplacez le levier de 5 à 8 centimètres (2 à 3 pouces) afin d'activer les feux d'avertissement rouges, le bras d'arrêt, la barrière de protection et l'éclairage de la sortie (s'il y a lieu). Dans un autobus équipé de portes automatiques, appuyez sur le bouton d'ouverture des portes ou faites le tourner pour activer les feux d'avertissement rouges, le bras d'arrêt mobile, la barrière de protection et l'éclairage de la sortie.

Vérifiez que les voitures sont bien arrêtées. Les passagers qui attendent ne doivent pas s'approcher de l'autobus avant que la porte de service ne soit entièrement ouverte.

Les élèves doivent utiliser la main courante pendant l'embarquement. Les élèves doivent directement aller s'asseoir à leurs places désignées selon la politique de la division scolaire et doivent rester assis tant que l'autobus se déplace.

Vérifiez si les élèves sont bien assis, examinez les zones dangereuses autour de l'autobus et fermez la porte de service. Veillez à ce que le mécanisme de verrouillage soit bien engagé, si le système de fermeture est manuel. Ceci éteindra automatiquement les feux d'avertissement rouges et repliera le bras d'arrêt et la barrière de protection. L'éclairage de la sortie, s'il y a lieu, s'éteindra environ cinq secondes après la fermeture de la porte, ou au démarrage de l'autobus.

Une fois que les automobiles qui étaient arrêtées autour de l'autobus sont passées, allumez votre clignotant gauche et vérifiez s'il y a des élèves dans les zones dangereuses. Quand il n'y a pas de danger, mettez-vous dans la voie de circulation, éteignez le clignotant gauche et dirigez-vous jusqu'au prochain arrêt.

Procédure de débarquement

Quand vous approchez de l'arrêt désigné, commencez à ralentir au moins 90 mètres (300 pieds) avant l'arrêt dans des conditions de route idéales. En même temps :

- ◆ allumez les feux d'avertissement orange;
- ◆ allumez le clignotant droit pour montrer que vous allez vous ranger à droite;
- ◆ freinez légèrement pour allumer les feux de freinage, ce qui indique aussi votre intention de vous arrêter;
- ◆ relâchez la pédale de frein;

vérifiez dans vos rétroviseurs s'il y a des voitures qui approchent; freinez jusqu'à ce que l'autobus s'arrête en douceur à l'arrêt désigné.

Rappelez-vous une fois encore de ranger l'autobus aussi à droite que vous le pouvez afin d'éliminer toute possibilité qu'un véhicule puisse vous dépasser à droite pendant que vos passagers sont en train de descendre de l'autobus.

Lorsque l'autobus est arrêté, mettez la boîte de vitesses au point mort et appliquez les freins de service. Dans un autobus équipé d'un levier manuel d'ouverture et de fermeture des portes, déplacez le levier de 5 à 8 centimètres (2 à 3 pouces) afin d'activer les feux d'avertissement rouges, le bras d'arrêt, la barrière de protection et l'éclairage de la sortie (s'il y a lieu). Dans un autobus équipé de portes automatiques, appuyez sur le bouton d'ouverture des portes pour activer les feux d'avertissement rouges, le bras d'arrêt, la barrière de protection et l'éclairage de la sortie.

Vérifiez dans tous les rétroviseurs si les voitures sont bien arrêtées. S'il n'y a pas de danger, ouvrez la porte de service. Les élèves doivent rester assis jusqu'à ce que la porte de service soit complètement ouverte, puis utiliser la main courante pour sortir de l'autobus. Demandez aux élèves de s'éloigner rapidement de l'autobus. **Gardez une trace du nombre d'élèves qui descendent de l'autobus et assurez-vous qu'ils ont tous atteint un endroit sûr.**

Lorsque les élèves doivent traverser la rue ou la route, on doit leur dire de :

- ♦ marcher au bord de la route ou de la rue jusqu'à ce qu'ils se trouvent au moins à 3 mètres (10 pieds) devant l'autobus, au-delà de la barrière de protection déployée, là où le conducteur peut les voir;
- ♦ marcher jusqu'au côté gauche de l'avant de l'autobus et s'arrêter;
- ♦ rester là jusqu'à ce que le conducteur leur fasse signe qu'ils peuvent traverser sans danger;
- ♦ vérifier s'il y a des véhicules qui approchent, puis traverser la chaussée.

Une fois que les passagers qui sont descendus sont en sécurité, fermez la porte de service. Ceci éteindra automatiquement les feux d'avertissement rouges et repliera le bras d'arrêt et la barrière de protection. L'éclairage de la sortie, s'il y a lieu, s'éteindra environ cinq secondes après la fermeture de la porte, ou au démarrage de l'autobus. Une fois que les automobiles qui étaient arrêtées autour de l'autobus sont passées, allumez le clignotant gauche et vérifiez s'il y a des élèves dans les zones dangereuses. Quand il n'y a pas de danger, mettez-vous dans la voie de circulation, éteignez le clignotant gauche et dirigez-vous jusqu'au prochain arrêt.

PASSAGES À NIVEAU

C'est en traversant des passages à niveau qu'on s'expose aux plus gros risques de blessures et de décès en nombre. Rien n'excuse le fait qu'un autobus scolaire entre en collision avec un train. N'oubliez jamais de vous arrêter, de regarder et d'écouter. N'oubliez pas que les trains ont toujours la priorité.

Le conducteur d'un autobus scolaire doit s'arrêter à tous les passages à niveau, qu'il transporte des passagers ou non. Il doit s'arrêter au moins à 5 mètres (16 pieds) du rail le plus proche si le passage à niveau est situé dans une zone à vitesse limitée, ou à au moins 15 mètres (50 pieds) du rail le plus proche dans tous les autres cas.

Dans certains autobus scolaires, les feux d'avertissement, le bras d'arrêt et la barrière de protection se mettent automatiquement en marche quand la porte de service s'ouvre. Si c'est le cas de l'autobus que vous conduisez, éteignez l'interrupteur principal qui commande ces dispositifs avant d'ouvrir la porte à un passage à niveau. Vous n'êtes pas autorisé à faire fonctionner le système à huit feux d'avertissement, sauf si vous chargez ou déchargez des passagers.

Il faut noter que les nouveaux autobus sont équipés d'un bouton de suppression du bruit qui éteint tous les dispositifs non essentiels lorsqu'on est arrêté à un passage à niveau.

On peut trouver à l'annexe D3 la marche à suivre pour les passages à niveau énoncée dans le Code de la route.

RAPPEL . . .

Le système d'avertissement à huit feux n'est utilisé que pour l'embarquement ou le débarquement des passagers.

S'arrêter à un passage à niveau

1. Commencez à ralentir à 90 mètres (300 pieds) du passage à niveau, activez le clignotant droit et appuyez momentanément sur la pédale de frein pour faire fonctionner les feux de freinage avertissant l'automobiliste que vous vous arrêtez.
2. Vérifiez la circulation devant vous et derrière vous. Quand vous vous approchez du passage à niveau, si les conditions le permettent, rangez-vous tout à fait à droite de la chaussée, hors de la voie de circulation, et freinez en douceur pour vous arrêter.
3. Arrêtez l'autobus à au moins 5 mètres (16 pieds) du rail le plus proche si le passage à niveau est situé dans une zone à vitesse limitée, ou à au moins 15 mètres (50 pieds) du rail le plus proche dans tous les autres cas.
4. Allumez les feux de détresse.
5. Demandez le silence complet de la part des passagers, éteignez tous les ventilateurs, les chaufferettes, etc. ou servez-vous du bouton de suppression du bruit si l'autobus en est équipé.
6. Mettez la boîte de vitesses au point mort, appuyez sur la pédale des freins de service ou utilisez le frein de stationnement et ouvrez la porte de service.
7. Regardez dans les deux directions le long de la voie ferrée et écoutez si vous entendez un signal indiquant qu'un train s'approche.
8. Si aucun train ne s'approche, fermez la porte de service et vérifiez la circulation à l'avant et à l'arrière. Éteignez les feux de détresse et mettez le clignotant gauche pour indiquer que vous revenez dans la circulation. Traversez les rails rapidement. (Si vous conduisez un autobus scolaire équipé d'une boîte de vitesses manuelle, ne changez pas de rapport jusqu'à ce que vous soyez complètement sorti du passage à niveau.)

Si un train approche

- ♦ Immobilisez l'autobus; servez-vous du frein de stationnement.
- ♦ Une fois le train passé, traversez les passages à niveau de la façon indiquée ci-dessus.

Passages à niveau multiples

- ♦ Lorsqu'un train est passé, vérifiez s'il y en a un autre sur une autre voie ferrée avant de démarrer. Il pourrait y avoir un autre train qui vient dans la direction opposée.

Dispositifs de signalisation des passages à niveau

Quand un dispositif électrique ou mécanique clairement visible indique l'arrivée d'un train, le conducteur de l'autobus scolaire doit arrêter son véhicule de la façon indiquée ci-dessus et rester à l'arrêt tant que le dispositif en question continue à être activé, à moins qu'un policier ou un signaleur ne fasse signe de passer et que ce soit possible de le faire sans danger.

On trouvera l'exception ci-dessous dans le Code de la route :

***Le Code de la route
Train arrêté***

134(7) Malgré l'alinéa (6)a), le conducteur qui s'arrête à un passage à niveau parce qu'un dispositif de signalisation électrique ou mécanique indique la proximité d'un train peut poursuivre son chemin et traverser le passage à niveau si le train est arrêté ou s'il n'est pas à proximité du passage à niveau, et s'il peut le faire de façon sécuritaire et sans s'arrêter.

COMMENT S'ENGAGER DANS LA CIRCULATION

Vous aurez souvent à quitter un flot de circulation ou à vous engager dans un autre, ou encore à traverser un deuxième flot de circulation. Dans de nombreux cas, le mouvement du véhicule est déterminé par de multiples facteurs : feux de circulation synchronisés, fusionnement des voies, panneaux réglementaires, marquages de voie, etc. Il faut aussi faire preuve de jugement pendant la conduite d'un véhicule sur la route. Les carrefours présentent les plus gros risques d'accident pour les conducteurs d'autobus scolaires. En respectant la procédure établie, on peut réduire considérablement ces risques.

Conseils importants

- Lorsque vous avez l'intention de tourner, activez le clignotant approprié bien avant le point d'entrée. Les clignotants sont activés en milieu urbain à moins de 30 m et sur la route à moins de 150 m du virage.
- Arrêtez-vous à la ligne d'arrêt, avant le trottoir ou juste avant le point d'entrée de l'autre route. À moins que vous entriez dans une voie d'accélération ou ayez à céder le passage, ne vous arrêtez que si cela est nécessaire.
- Regardez à droite et à gauche pour déterminer s'il y a des véhicules qui se déplacent sur la route où vous arrivez.
- Cédez le passage aux véhicules et aux piétons et, quand vous pouvez le faire sans danger, accélérez régulièrement et engagez-vous sur la route, en éteignant le clignotant une fois que vous êtes dans la bonne voie.

Bretelles d'accès et de sortie

Vérifiez plusieurs fois la circulation devant vous lorsque vous vous engagez sur une bretelle d'accès. Plus précisément, recherchez les véhicules qui ralentissent ou qui se sont complètement arrêtés.

Lorsque vous êtes sur une longue bretelle d'accès suivie d'une voie d'accélération avec un panneau indiquant de céder le passage, vérifiez la circulation devant vous et, dans la mesure du possible, laissez les véhicules qui vous précèdent quitter la voie d'accélération avant de vous engager dans la circulation. Utilisez la voie d'accélération pour atteindre une vitesse qui vous permettra de vous engager dans la circulation.

Si vous arrivez par une bretelle d'accès qui ne comporte pas de voie d'accélération, il est possible que vous deviez vous arrêter si vous ne pouvez pas vous engager sans risque. Quand vous ralentissez, regardez par la fenêtre latérale, observez la circulation sur la route et n'avancez que lorsqu'il y a un espace suffisant pour vous permettre d'accélérer et de vous engager dans la circulation sans problème.

Lorsque vous quitterez une route par une bretelle de sortie, observez la vitesse des autres automobiles et ajustez la vôtre en conséquence. Surveillez les autres véhicules qui s'arrêtent à la fin de la bretelle de sortie.

Carrefours

Le conducteur doit être particulièrement prudent en s'approchant d'un carrefour ou en y arrivant. Un dispositif de signalisation, un arrêt à quatre sens ou un signal « Cédez » peut contrôler le carrefour, ou celui-ci pourrait ne pas être contrôlé. Soyez toujours sur le qui-vive aux carrefours, car un autre automobiliste pourrait essayer de passer au feu rouge ou alors que ce n'est pas son tour à un arrêt à quatre sens. Voici quelques suggestions pour vous aider à traverser les carrefours sans problème :

- ◆ Observez la circulation devant, à votre gauche et à votre droite quand vous approchez d'un carrefour ou que vous le traversez.
- ◆ Depuis votre siège de conducteur, les rétroviseurs extérieurs peuvent vous empêcher de voir les véhicules qui approchent. Pour mieux voir, déplacez votre corps vers l'avant ou vers l'arrière pour vous assurer que les rétroviseurs ne cachent aucun danger (méthode rock and roll).
- ◆ Surveillez les véhicules qui s'approchent trop vite d'un carrefour, car ils pourraient avoir du mal à s'arrêter ou ne pas avoir l'intention de s'arrêter.
- ◆ Si votre vue est obstruée (par des bâtiments, des arbres ou des véhicules stationnés) alors que vous démarrez à un feu rouge ou à un panneau d'arrêt, avancez lentement jusqu'à ce que la vue soit dégagée.
- ◆ Lorsque vous êtes arrêté à un carrefour où il y a un panneau d'arrêt à quatre sens, respectez la priorité de passage.

UTILISATION DES VOIES ET POSITION SUR LA CHAUSSÉE

Généralités

- ◆ En temps normal, vous devez rester dans une voie. Ne bloquez pas plus d'une voie en chevauchant les lignes qui délimitent les voies.
- ◆ Utilisez la voie de stationnement uniquement pour vous arrêter et vous stationner.
- ◆ Lorsque la route comporte plusieurs voies allant dans le même sens, circulez toujours dans la voie la plus à droite (à l'exclusion de la voie de stationnement), à moins de vouloir dépasser ou tourner à gauche.
- ◆ Conduisez à une distance de sécurité en suivant les autres véhicules (voir les *distances d'arrêt* dans le Guide du conducteur d'autobus scolaire). À des vitesses supérieures à 70 km/h, utilisez la règle des six secondes. Pour mesurer la distance

entre votre véhicule et celui qui vous précède, utilisez un repère sur la chaussée. Une fois que le véhicule devant passe, commencez à compter « 1001 », « 1002 » jusqu'à ce que vous atteigniez « 1006 »; si vous n'avez pas atteint le point de repère, vous suivez maintenant à une distance sûre. (Cette règle fonctionne à n'importe quelle vitesse et le compte devrait être augmenté lorsque les conditions ne sont pas idéales.)

- ◆ Respectez les lignes peintes au centre de la chaussée.

Changement de voie

- ◆ Si vous devez changer de voie, mettez votre clignotant, regardez dans vos rétroviseurs et vérifiez si quelqu'un vient par-derrière, dans la voie où vous voulez vous mettre.
- ◆ Vérifiez s'il y a des véhicules dans l'angle mort.
- ◆ Sur les routes à plusieurs voies, vérifiez si d'autres véhicules derrière vous ou dans les voies adjacentes s'apprêtent à se mettre dans la voie où vous voulez aller. Évaluez leur vitesse pour vous assurer que vous avez le temps de changer de voie.

Quand un véhicule vous dépasse

- ◆ Si on vous dépasse et qu'il n'y a aucun risque, maintenez votre vitesse et demeurez dans la voie de droite.
- ◆ Si par hasard vous avez toute une file de véhicules derrière vous et qu'aucun arrêt n'est prévu, rangez-vous complètement à droite, dans la mesure du possible, après avoir mis votre clignotant. Laissez passer les autres véhicules, mais sans les inviter à le faire. Mettez ensuite votre clignotant gauche et reprenez la route. N'oubliez pas que la sécurité de vos passagers est votre priorité.

Dépasser un véhicule

Vous aurez rarement à dépasser d'autres véhicules sur une route à double sens; cependant, lorsque cela est absolument nécessaire, respectez cette marche à suivre :

- ◆ Vérifiez la circulation devant vous et évitez de dépasser si un véhicule s'apprête à tourner à gauche, à changer de voie ou est sur le point de dépasser un autre véhicule ou de contourner des piétons, des cyclistes ou des animaux. Attendez d'avoir une vue entièrement dégagée devant et derrière et un espace suffisant pour dépasser.
- ◆ Sur une route à deux voies, assurez-vous qu'aucun véhicule ne vient vers vous et que la signalisation routière et les marques sur la chaussée vous autorisent à dépasser.
- ◆ Vérifiez vos rétroviseurs; activez le clignotant gauche et regardez par-dessus votre épaule. Lorsque la voie est libre, engagez-vous en douceur dans la voie de gauche et éteignez votre clignotant.
- ◆ Après avoir dépassé le véhicule, mettez votre clignotant droit, puis revenez dans la voie de droite lorsque vous vous trouvez à au moins une longueur et demie d'autobus du véhicule dépassé. N'allez jamais plus vite que la limite de vitesse affichée.

FAIRE DEMI-TOUR

Conduire un véhicule en marche arrière augmente les risques d'accident.

Il est plus courant d'avoir à faire demi-tour en région rurale qu'en région urbaine. En

région rurale, le parcours prévu peut obliger l'autobus à repartir dans la direction d'où il vient. En région urbaine, la plupart du temps, l'autobus peut faire le tour du pâté de maisons ou prendre une autre rue plutôt que de faire demi-tour.

Vous avez le devoir de signaler à votre superviseur tout demi-tour dangereux sur votre itinéraire. Dans de nombreux cas, l'endroit où vous faites demi-tour pourrait être plus étroit que la route sur laquelle vous vous trouvez. C'est pourquoi il est plus efficace de reculer sur la route ou dans l'allée ou la voie d'accès plus étroite. Votre autobus doit être clairement visible à 150 mètres (500 pi) pour les véhicules venant dans les deux sens. La sécurité des enfants qui doivent monter dans l'autobus ou en descendre à l'endroit où vous faites demi-tour est primordiale. Les élèves doivent toujours être dans l'autobus durant l'exécution d'un demi-tour. Voir l'annexe D4 pour prendre connaissance des différentes manœuvres permettant de faire demi-tour.

Voici comment exécuter correctement les manœuvres de demi-tour :

Embarquement

- ◆ Pour la sécurité des élèves, il est impératif que ceux-ci soient dans l'autobus avant que vous fassiez demi-tour.
- ◆ Suivez les *procédures d'embarquement*.
- ◆ Fermez la porte de service, en éteignant les feux d'avertissement rouges et en repliant le bras d'arrêt et la barrière de protection. Laissez passer la circulation.
- ◆ Avancez à une longueur d'autobus au-delà de la route, de l'allée ou de la voie d'accès où vous ferez marche arrière pour exécuter un demi-tour.
- ◆ Regardez devant et derrière s'il vient des véhicules. Avant de commencer à faire marche arrière, vous devez être sûr d'avoir assez de temps pour exécuter la manœuvre.
- ◆ Faites marche arrière en vous guidant au moyen des rétroviseurs.
- ◆ Lorsque vous avez terminé votre marche arrière et que vous vous apprêtez à repartir en avant, mettez votre clignotant pour indiquer que vous allez vous engager dans la circulation quand il sera sécuritaire de le faire.

Débarquement

- ◆ Pour la sécurité des élèves, il est impératif que ceux-ci soient dans l'autobus lorsque vous faites demi-tour. Ainsi, ils sont moins exposés à des dangers possibles.
- ◆ Faites demi-tour après vous être assuré de disposer de suffisamment de temps pour exécuter la manœuvre en toute sécurité.
- ◆ Suivez les *procédures de débarquement* décrites.
- ◆ Laissez aux autres automobilistes le temps de réagir aux feux d'avertissement rouges.

REMARQUE. . .

Dans certaines situations, il pourrait être prudent de faire demi-tour avant l'embarquement ou après le débarquement des élèves. Si vous n'êtes pas sûr des conditions dans lesquelles vous devez faire demi-tour à un certain endroit et du degré de sécurité, discutez-en avec votre superviseur afin de déterminer comment procéder.

MODULE

E

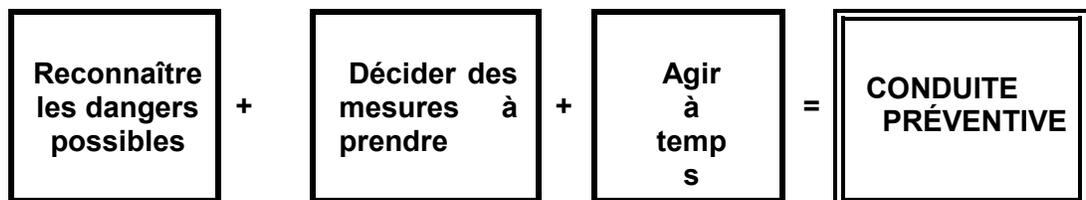
CONDUITE PRÉVENTIVE

CONDUITE PRÉVENTIVE

Au cours des années, les recherches menées sur les accidents ont conclu que les accidents de la circulation étaient principalement dus à des défaillances mécaniques, à l'état des routes et aux erreurs humaines et, dans 15 % des cas, à des circonstances auxquelles le conducteur ne pouvait rien.

Cependant, des études plus récentes indiquent que ces chiffres ne correspondent pas vraiment à la réalité. Un gros pourcentage des accidents attribués à l'état des routes sont causés par le fait que les conducteurs n'adaptent pas leur conduite aux conditions dangereuses. De même, bien des accidents attribués à des défaillances mécaniques viennent du fait que les conducteurs n'ont pas signalé un problème mécanique ou ont omis de vérifier si les réparations ont été faites après avoir découvert le problème. Ainsi, de nombreux enquêteurs affirment aujourd'hui que de 95 à 99 pour cent de tous les accidents de la circulation sont attribuables à une erreur humaine.

Le nombre d'accidents attribuables à l'erreur humaine serait grandement réduit si les conducteurs connaissaient et mettaient en pratique les principes de la « conduite préventive », un ensemble de mesures et de techniques conçues pour aider le conducteur à éviter les situations dangereuses. Le concept de la conduite préventive n'est ni nouveau ni magique. La formule est simple :



Ce module explique comment appliquer cette formule aux diverses conditions dont le conducteur d'autobus scolaire doit tenir compte :

- ◆ État du conducteur
- ◆ État du véhicule
- ◆ Mauvaises conditions météorologiques
- ◆ Situations créées par une ou plusieurs personnes

Il faut souligner que la marche à suivre et les techniques à adopter dans une situation d'urgence ou en cas d'accident (lorsque le conducteur n'a pas su ou pu éviter un danger potentiel) sont abordées dans le *module F – Prévention des accidents et urgences*.

ÉTAT DU CONDUCTEUR

Êtes-vous mentalement et physiquement prêt à prendre le volant? Le conducteur qui adopte les principes de conduite préventive connaît bien ses propres lacunes et s'efforce constamment d'y remédier.

- ♦ **Connaissances** – Connaissez-vous les règles et les règlements de la province et de la division scolaire qui régissent la conduite automobile, les principes de base de la conduite, les procédures d'urgence et les techniques de conduite préventive? Si vous avez des questions, demandez des éclaircissements avant qu'il ne soit trop tard.
- ♦ **Compétences** – Si vous avez besoin de vous entraîner pour accomplir des manœuvres ou utiliser certaines pièces d'équipement de sécurité, etc., demandez de l'aide à votre superviseur et exercez-vous (dans un autobus vide plutôt que dans un autobus rempli de passagers).
- ♦ **Santé** – Si vous vous sentez fatigué, si vous êtes malade ou si vous avez des troubles de la vision ou de l'audition, il serait peut-être préférable que vous ne conduisiez pas. Par exemple, votre perception de la profondeur est-elle mauvaise? S'il vous est difficile de juger les distances, c'est peut-être dû à votre vue. Si vous avez des doutes, demandez l'avis d'un médecin. N'oubliez pas d'informer votre superviseur de tout problème médical que vous avez.
- ♦ **Les médicaments d'ordonnance** et en vente libre peuvent causer une déficience et affecter votre vision et votre jugement. Sachez clairement quels sont les effets secondaires possibles en lisant les étiquettes sur les médicaments en vente libre. Posez des questions à votre médecin sur tous les médicaments sur ordonnance que vous prenez. Auront-ils un effet sur votre capacité de faire votre travail sans danger?
- ♦ **Attitude** – Les problèmes personnels influent sur votre capacité de vous concentrer sur la conduite de votre autobus scolaire. La tension ou la fatigue psychologique peut influencer votre aptitude à contrôler vos passagers. C'est pendant ces périodes que vous pourriez omettre de vous arrêter à un signal d'arrêt, brûler un feu rouge ou oublier de céder le passage à un autre véhicule, alors que vous ne feriez pas ces erreurs habituellement.

Vous devez vous observer vous-même. Si vous subissez un stress émotionnel intense et que vous êtes incapable de vous concentrer sur la conduite de votre véhicule, ou si vous craignez de perdre la maîtrise de vous-même sous l'effet du stress, ne prenez pas le volant! Le simple stress quotidien peut nuire à votre jugement au volant. Vous devez donc toujours être conscient de votre état d'esprit afin de demeurer vigilant. Soyez positif! Maîtrisez-vous et concentrez-vous sur votre travail.

ÉTAT DU VÉHICULE

***Loi sur les écoles publiques
Règlement du Manitoba 465/88 R***

15 Les conducteurs d'autobus scolaire doivent satisfaire aux exigences suivantes :
c) inspecter chaque jour l'autobus scolaire afin de s'assurer qu'il peut rouler en toute sécurité et signaler sans délai toute défectuosité à la commission scolaire;

État du véhicule avant les déplacements

L'autobus scolaire que vous conduisez est-il en bon état de marche? Réagit-il immédiatement aux commandes? L'avez-vous examiné entièrement? Avez-vous signalé les problèmes et demandé à votre superviseur ou au personnel chargé de l'entretien que les réparations nécessaires soient effectuées? Votre responsabilité en tant que conducteur d'autobus scolaire est de vous assurer que l'autobus scolaire est mécaniquement en bon état. Une liste de vérification est le meilleur moyen de vous assurer que vous avez fait une inspection complète. Une Liste d'inspection préalable est disponible à l'annexe C1 du présent guide.

RAPPEL. . .

Comme vous êtes la personne responsable de fournir un transport sécuritaire aux élèves et d'assurer la sécurité des autres automobilistes sur la route, il est impératif que tous les composants mécaniques de l'autobus scolaire soient inspectés à fond pour en assurer le fonctionnement sécuritaire. Corrigez les défauts majeurs avant votre départ. Si vous soupçonnez un possible problème mécanique, faites-le vérifier. La vie de vos passagers repose sur votre capacité d'inspecter votre véhicule et de vérifier s'il est sécuritaire.

État du véhicule en cours de route

Des problèmes mécaniques pouvant survenir en cours de route peuvent créer des situations dangereuses. Le conducteur qui adopte les principes de conduite préventive fait appel à tous ses sens pour surveiller le fonctionnement mécanique de l'autobus.

- ♦ **Vue** – Vérifiez constamment tous les indicateurs afin de vous assurer que tout est normal; vérifiez les témoins lumineux et soyez attentif à toute possibilité d'incendie.
- ♦ **Odorat** – Sachez reconnaître les odeurs de fumée, d'essence ou de carburant diesel, d'huile et de caoutchouc brûlé.
- ♦ **Ouïe** – Prêtez constamment l'oreille aux bruits inhabituels ou anormaux.
- ♦ **Sensation** – Souvent, vous sentirez les premiers signes qui annoncent un problème. Sachez déceler les problèmes du système de direction, des freins ou de la boîte de vitesses, les pertes de puissance, l'éclatement d'un pneu, etc.

Si vous détectez un problème mécanique en cours de route, vous devez être prêt à intervenir. Si vous ne savez pas si le problème constitue un danger pour la sécurité des passagers, arrêtez l'autobus et demandez de l'aide. Avez-vous à portée de la main les numéros de téléphone nécessaires? Gardez une liste de ces numéros dans l'autobus.

MAUVAISES CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES

Au cours de l'année scolaire, vous aurez à faire face à toutes sortes de conditions atmosphériques difficiles (la glace, la neige, la boue, le brouillard, la lumière du soleil, les vents violents, par exemple) qui exigeront de la vigilance et de la compétence. Ces conditions sont rarement la cause d'accidents. Elles ne font qu'accroître les risques habituels de la conduite. Les conducteurs qui n'adaptent pas leur conduite aux conditions provoquent de nombreux accidents. La plupart des accidents imputés à de mauvaises conditions météorologiques peuvent être évités.

Le parcours du même itinéraire deux fois par jour pendant environ 200 jours de l'année scolaire vous permettra de bien le connaître. Cependant, après un court laps de temps, vous pourriez devenir complaisant. N'oubliez pas que les conditions de la route peuvent changer rapidement : des nids-de-poule peuvent se former du jour au lendemain, la surface de la chaussée peut être entraînée par l'eau, l'accotement peut devenir mou, l'accès aux passages à niveau peut changer, il peut y avoir du gravier ou des cailloux sur la route et une accumulation de neige, de glace ou d'huile peut rendre la chaussée glissante. Chaque jour, l'état de la route change et vous devez en avoir conscience afin de détecter ces changements avant qu'il ne soit trop tard. Il est inutile de dire que la chaussée était glissante pour expliquer un accident survenu à un carrefour. Un tel accident s'est produit parce que le conducteur ne s'est pas adapté aux conditions routières.

Lorsque la chaussée est très glissante, les conducteurs expérimentés font preuve de prudence en partant à l'heure et en adaptant leur conduite en fonction de cette situation. S'il vous faut absolument choisir entre un retard et une vitesse excessive compte tenu des conditions, ralentissez et modifiez votre horaire.

Voici quelques conseils pratiques pour la conduite sur une chaussée glissante :

- ◆ Désactivez le frein moteur ou le frein sur échappement (s'il y en a un).
- ◆ Servez-vous de vos essuie-glaces au besoin.
- ◆ Lorsque vous conduisez dans des conditions routières défavorables, augmentez la distance de suivi pour permettre une plus grande distance d'arrêt.
- ◆ Pour éviter d'être bloqué ou de faire patiner les roues, essayez d'avancer lentement et régulièrement. Si les roues commencent à patiner, relâchez légèrement l'accélérateur afin qu'elles arrêtent de glisser. Si l'autobus s'arrête, ne continuez pas à faire patiner les roues pour vous dégager. Ceci ne ferait que creuser davantage l'ornière.
- ◆ Conduisez plus lentement que la limite de vitesse fixée pour les routes sèches, surtout sur les ponts et les passages supérieurs.
- ◆ À l'approche d'un carrefour ou lorsque vous désirez immobiliser l'autobus sur la chaussée verglacée, pompez les freins une fois ou deux de manière à éviter le blocage des roues.*
- ◆ Pour éviter de dérapier, ne freinez pas brusquement.*
- ◆ Quand vous tournez, faites-le en douceur, en évitant de freiner.*
- ◆ Prenez garde aux feuilles mouillées, aux flaques d'eau et à la glace noire sur la chaussée. Ceci peut rendre la chaussée extrêmement glissante et dangereuse.
- ◆ Vérifiez le fonctionnement des freins immédiatement après avoir roulé dans une flaque

d'eau profonde ou un banc de neige. S'ils ne fonctionnent pas convenablement, appuyez légèrement sur la pédale des freins pendant que le véhicule avance afin de les faire sécher.

- ◆ Prévoyez les endroits susceptibles d'être dangereux, selon votre expérience : ponts verglacés, secteurs de la route qui sont souvent glissants, arrêts au sommet d'une pente, carrefours, etc.
- ◆ N'utilisez pas le régulateur de vitesse dans des conditions de conduite défavorables.

* Pour les véhicules équipés de freins ABS, voir le module D.

Visibilité réduite due à la pluie, à la neige ou au brouillard

En matière de conditions météorologiques défavorables, il ne faut pas oublier que la pluie, la neige et le brouillard réduisent la visibilité. Même avec une très bonne vue, dans de telles conditions vous ne pouvez pas voir aussi bien que lorsqu'il fait beau. Adaptez votre conduite en conséquence et prenez les précautions suivantes :

- ♦ Gardez le pare-brise dégagé. Si la neige ou la glace s'accumule sur le pare-brise ou sur la lunette arrière, arrêtez-vous et nettoyez la vitre.
- ♦ Gardez vos feux de croisement allumés plutôt que vos feux de route afin d'éviter l'éblouissement en cas de brouillard épais, de pluie forte ou de neige.
- ♦ Vérifiez si le feu stroboscopique est bien allumé sur le toit de l'autobus.
- ♦ N'hésitez pas à sortir de la route et à immobiliser l'autobus dans un endroit sûr afin d'attendre la fin d'une averse violente, d'une bourrasque de neige ou du brouillard.
- ♦ Si vous ralentissez beaucoup, allumez les feux de détresse pour que les autres automobilistes voient bien votre véhicule.

Visibilité réduite due à la lumière du soleil (éblouissement)

Même si un soleil éclatant n'est pas vraiment une condition défavorable, il présente toutefois certains dangers. Préparez-vous. Prenez les précautions suivantes afin de conduire en toute sécurité sous un soleil éclatant :

- ♦ Gardez sur vous vos lunettes de soleil et portez-les au besoin.
- ♦ Portez une casquette; la visière vous protégera contre l'éblouissement.
- ♦ Réglez les pare-soleil de manière à bloquer les rayons directs du soleil.
- ♦ Évitez de regarder directement le soleil ou un reflet brillant ou éblouissant, car votre vision en souffrira pendant plusieurs secondes.

Visibilité réduite la nuit

Le taux de décès par kilomètre parcouru est trois fois supérieur la nuit comparé au jour. Malgré le fait qu'il y a moins de circulation la nuit, une forte proportion des accidents surviennent à ce moment-là. Les accidents de conduite de nuit sont plus fréquents et généralement plus graves.

Pourquoi est-il si dangereux de conduire la nuit? Bien sûr, c'est surtout à cause de la visibilité réduite. La nuit, une vue normale perd 75 pour cent de son efficacité et peut-être même plus si le conducteur a de légers troubles de la vue.

Même si votre vue était aussi bonne la nuit que le jour, la conduite nocturne demeurerait dangereuse à cause de l'éclairage. L'efficacité de la lumière artificielle n'est pas comparable à celle de la lumière naturelle et le faisceau étroit des phares vous donne automatiquement une vision en tunnel. Les choses qui aident le conducteur le jour (par exemple, les couleurs des objets) sont pratiquement inutiles la nuit.

Il est possible de conduire en toute sécurité la nuit si vous suivez les consignes d'inspection préalable du véhicule énoncées précédemment et si vous prenez les précautions qui suivent :

- ◆ Changez vos habitudes de conduite la nuit. Ne conduisez pas trop vite par rapport à la distance d'éclairage de vos phares. Si vous roulez à 80 km/h, il vous faudra, selon votre temps de réaction, 95 mètres (309 pieds) pour immobiliser votre véhicule. Les phares ordinaires ont une portée de 110 mètres (358 pieds). Un simple calcul vous indique donc que, si quelque chose ou quelqu'un surgit devant votre véhicule, vous devriez pouvoir vous arrêter à temps. À 100 km/h, vous n'y arriverez pas, car il vous faudrait plus de 110 mètres (358 pieds) pour le faire. (Voir *Distances d'arrêt* dans le module D.)
- ◆ N'oubliez pas que la perception des distances est influencée par l'obscurité.
- ◆ Il faut du temps à l'œil moyen pour s'adapter à la vision de nuit. Redoublez de prudence pendant cette période d'adaptation essentielle.
- ◆ Ne regardez pas directement les phares des véhicules en sens inverse, car ils affectent considérablement la visibilité. Si vous fixez ces sources de lumière, votre vision sera perturbée pendant un moment pouvant durer jusqu'à sept secondes. À 90 km/h, vous aurez parcouru plus de 188 mètres (611 pieds). Concentrez-vous sur le bord droit de la route.
- ◆ Ne fixez pas l'obscurité, car vos yeux éprouveront de la difficulté à se réadapter aux lumières de la route.
- ◆ Regardez les lignes blanches sur la chaussée et les poteaux équipés de réflecteurs. Ils forment un corridor de lumière réfléchi contre lequel un véhicule immobilisé, un piéton ou un animal sera visible.
- ◆ À moins que vous ne portiez des lunettes de soleil, essayez de ne pas conduire en plein soleil pendant de longues périodes durant la journée lorsque vous savez que vous devez conduire le même soir. Lorsque vous le faites, le temps qu'il faut à vos yeux pour s'adapter à l'éclairage nocturne augmente considérablement et votre vision nocturne sera grandement réduite.
- ◆ Servez-vous de vos feux de croisement lorsque les conditions sont mauvaises.
- ◆ Lorsque vous suivez un autre véhicule ou que vous vous apprêtez à le dépasser, réduisez l'intensité de vos phares à une distance minimale de 60 mètres (200 pi) du véhicule.
- ◆ Gardez l'éclairage du tableau de bord à faible intensité. Si l'intensité est trop forte, cet éclairage produit des reflets qui peuvent vous distraire.
- ◆ Si un conducteur venant en sens inverse ne diminue pas l'intensité de ses phares, n'aveuglez pas cette personne en allumant vos phares de route. Cela ne fait que créer un danger pour vous et vos passagers.
- ◆ Ne suivez jamais un véhicule de trop près. Rappelez-vous la règle des 6 secondes (voir le module D).
- ◆ Souvenez-vous que l'alcool est un facteur contribuant à beaucoup d'accidents mortels. Soyez particulièrement prudent si vous croisez un véhicule conduit de manière erratique. Abstenez-vous de consommer de l'alcool au moins huit heures avant de prendre le volant d'un autobus scolaire.
- ◆ Si vous devez immobiliser l'autobus sur l'accotement d'une route la nuit, choisissez un endroit d'où vous pouvez être vu à au moins 150 mètres (500 pi) par les véhicules qui circulent dans les deux sens. Éteignez vos phares, mais laissez le feu stroboscopique et les feux de gabarit allumés, et activez les feux de détresse.

Vents violents

Si la perte de traction et la visibilité réduite représentent les conditions atmosphériques défavorables les plus fréquentes, le conducteur doit aussi se méfier des dangers provoqués par les vents violents. Les parois de l'autobus donnent prise au vent et de forts vents latéraux au sommet d'une côte, ou une bourrasque de vent sur une section droite et dégagée de la route, peuvent entraîner la perte de maîtrise du véhicule si le conducteur n'est pas prêt.

CONDITIONS DANGEREUSES

De tous les dangers qui guettent le conducteur d'un autobus scolaire, les situations créées par des personnes (débris sur la route ou problèmes de circulation) sont celles contre lesquelles il est le plus difficile de se défendre. La plupart des indices qui vous permettront de déceler les dangers sont visuels. Ainsi, avant de chercher **CE QUE** vous devez voir (les indices), il est important de savoir **COMMENT** regarder.

Voici quelques conseils sur la surveillance visuelle que vous devez exercer :

- ◆ Votre pare-brise doit être propre et vos rétroviseurs, bien réglés.
- ◆ Regardez toujours autour de l'autobus – à l'avant, sur les côtés et à l'arrière.
- ◆ Ne fixez jamais un objet particulier, car vous perdrez de vue ce qui se passe dans votre champ de vision indirect.
- ◆ Concentrez-vous sur le chemin à parcourir dans les 12 à 15 prochaines secondes à mesure que votre vitesse augmente. Si une courbe ou une côte limite temporairement votre champ de vision, ralentissez.
- ◆ Faites de votre mieux pour voir la circulation qui vient des deux côtés aux carrefours, même si vous devez pour cela ralentir ou vous arrêter lorsque votre champ de vision est obstrué.

Le reste du présent module porte sur la manière de reconnaître les dangers potentiels attribuables à l'environnement et à des situations créées par des personnes et les signaux visuels qui vous permettront de les détecter et de les éviter.

Dangers sur la route

Vous devez prêter une attention particulière au terrain et à la possibilité que des dangers que vous n'aviez pas vus surgissent devant vous à la sortie d'une courbe, au sommet d'une côte ou dans un creux. En regardant loin devant, en tenant compte de la signalisation routière et en observant la configuration du terrain, les bons conducteurs peuvent détecter ces changements et se préparer en ralentissant pour mieux voir ou suivre le contour d'une courbe, et en se tenant à droite en arrivant au sommet des côtes.

La surface de la chaussée constitue une deuxième catégorie de dangers possibles. Le changement soudain de l'état du revêtement peut exiger des manœuvres d'évitement afin que le conducteur puisse garder la maîtrise du véhicule et la capacité de freinage. C'est pourquoi le conducteur doit faire preuve de vigilance. Les trois problèmes les plus fréquents sont les suivants :

- ◆ **Chaussées abîmées** Surveillez les irrégularités de l'asphalte ou du béton, comme les fissures ou les nids-de-poule, ou encore la « tôle ondulée » sur les routes en gravier. Sur une surface en bois, soyez à l'affût des trous, des bosses, des fissures, des planches mal fixées et des endroits glissants.

- ♦ **Chaussées glissantes** Soyez prêt au cas où l'asphalte ou un autre revêtement soit lisse aux carrefours ou aux endroits où vous devez vous arrêter. Sachez reconnaître les zones où la chaussée est couverte d'huile ou de graisse. Souvenez-vous que le début d'une averse est le moment le plus dangereux. Estimez la profondeur et l'étendue de l'eau qui recouvre partiellement ou totalement la chaussée. Si vous circulez sur une route verglacée ou enneigée, observez l'effet de la circulation et de la température sur la chaussée en observant si d'autres véhicules dérapent. Par temps froid, approchez des ponts avec prudence, car ils ont tendance à geler plus rapidement que les surfaces de la route et à réduire la maîtrise de la direction. Si la glace est en train de fondre sur la route, méfiez-vous des plaques de glace dans les endroits à l'ombre (p. ex., sous les passages supérieurs ou près des immeubles). Prenez note des endroits où les rayons du soleil ont accéléré la fonte et attendez-vous à d'autres plaques de glace plus loin sur la route.
- ♦ **Chaussées non revêtues** Repérez les endroits où la chaussée est recouverte de gravier ou de sable, les accotements mous et les feuilles mouillées et ralentissez.
- ♦ D'autres dangers routiers potentiels pourraient être causés par les conditions le long de la route telles que la largeur et l'état de surface des accotements, les panneaux de signalisation, les glissières de sécurité, les ponceaux ou les fils électriques. Bien qu'en temps normal, ces facteurs ne posent aucun problème, il faut les inclure aux éléments à surveiller en conduisant afin de pouvoir évaluer le danger si jamais vous deviez soudainement quitter la route.

Dangers dus aux piétons

La présence de piétons, de cyclistes et d'enfants sur des planches à roulettes ou des trottinettes accroît la nécessité d'exercer une bonne surveillance.

Les arrêts d'autobus scolaire sont des endroits particulièrement dangereux; il faut donc s'en approcher avec beaucoup de précautions. À proximité des terrains de jeux, des zones résidentielles et des écoles, soyez vigilant afin de repérer les enfants qui jouent ou qui pourraient surgir devant votre autobus depuis l'arrière d'un véhicule, d'une structure ou de la végétation. Méfiez-vous des enfants qui jouent dans la neige ou sur la glace.

Lorsque vous conduisez dans des zones hors rue, soyez attentif à la circulation piétonnière qui pourrait entrer dans la voie de circulation ou la traverser de n'importe quelle direction. Lorsque vous amorcez un virage à droite ou à gauche à un carrefour (mais particulièrement dans le cas des virages à droite), vérifiez soigneusement si des piétons se trouvent sur le trajet de l'autobus.

Dangers dus à la faune

Peu importe l'heure de la journée, vous pouvez croiser des animaux sauvages ou domestiques sur le trajet de l'autobus. Le comportement des animaux est imprévisible; soyez vigilant. Faites preuve de prudence extrême en particulier dans les endroits où la signalisation routière indique la présence d'animaux sauvages. Dans la mesure du possible, ralentissez plutôt que de heurter un animal ou de donner un coup de volant soudain afin de l'éviter, car ces manœuvres sont susceptibles de vous faire perdre la maîtrise de votre véhicule.

Dangers dus aux autres véhicules

De manière générale, lorsque vous partagez la route avec d'autres véhicules, observez le comportement des autres automobilistes. Examinez la zone entourant votre autobus afin de déceler immédiatement tout indice de l'une des situations dangereuses qui suivent :

- ◆ Perte de maîtrise. Sachez reconnaître les signes qui indiquent qu'un autre conducteur est en train de perdre la maîtrise de son véhicule. L'état de la chaussée peut nuire à la maîtrise des véhicules qui viennent en sens contraire (p. ex., chaussée glissante, ornières, neige profonde). Observez la manière dont les autres véhicules se déplacent sur la route et repérez ceux qui tournent trop rapidement, par exemple.

Exemple : Lorsque le conducteur d'un véhicule effectue un virage trop brusque après avoir évité de justesse une sortie de route ou arrive d'un côté à une vitesse trop grande pour lui permettre de s'arrêter ou de tourner.

- ◆ Les mouvements de votre autobus ou d'un autre véhicule peuvent influencer sur les autres conducteurs.

Exemple : Si vous vous arrêtez trop brusquement pour permettre au véhicule qui vous suit de s'arrêter à temps.

- ◆ Manque de communication de la part des autres conducteurs. Observez les signes ou les situations qui permettent de prévoir qu'un autre véhicule s'apprête à effectuer une manœuvre sans l'avoir signalée. Ainsi, un véhicule qui ralentit est peut-être sur le point de tourner. Une automobile stationnée dont le conducteur est assis à sa place et dont le moteur tourne (gaz d'échappement) ou dont les roues sont tournées est peut-être sur le point de s'engager dans la circulation. Lorsqu'un autre conducteur signale qu'il s'apprête à effectuer une manœuvre, vérifiez s'il s'agit bien du bon signalement. Un clignotant est peut-être resté allumé après une manœuvre antérieure. Souvenez-vous qu'il peut vous arriver à vous aussi de mal signaler vos intentions.

- ◆ Un autre conducteur n'a pas repéré votre autobus. Certains signes peuvent vous permettre de déceler qu'un autre conducteur n'a pas aperçu votre autobus et qu'il ne s'apprête donc pas à vous céder le passage :

- ◆ Les autres conducteurs ne réagissent pas :

Exemple : Le conducteur s'approche d'un carrefour sans ralentir. Le conducteur n'a pas vu votre signal et n'a pas réagi. Les rétroviseurs, les montants ou les vitres sales peuvent masquer la vue du conducteur.

- ◆ Le champ de vision du conducteur est restreint :

Exemple : Le véhicule peut être partiellement caché par des arbres et il est possible que vous ne voyiez qu'un reflet ou la poussière qu'il soulève.

- ◆ Votre autobus pourrait être difficile à voir :

Exemple : Si l'autre conducteur a le soleil dans les yeux.

- ◆ Mauvaise adaptation d'un autre conducteur à une situation précise. L'autre conducteur pourrait faire quelque chose qui vous met en danger. Il pourrait ne pas réagir correctement à :

Exemple : – une obstruction, comme un nid-de-poule ou un obstacle;
- des conditions particulières touchant la chaussée, comme la neige ou la glace;
- un autre véhicule qui tourne dans une rue où se trouvent des piétons;
- un pont étroit, un virage, un creux dans la route, etc.

- ◆ Véhicules roulant lentement ou en train d'arrêter. Surveillez les signes indiquant qu'un

autre véhicule ralentit ou pourrait s'arrêter soudainement. Entre autres véhicules lents, mentionnons les véhicules de ferme, les véhicules de faible puissance et les camions dans une montée. Les véhicules qui effectuent des arrêts fréquents comprennent les autobus, les camions transportant des matières inflammables aux passages à niveau et les autres véhicules de livraison. Parmi les autres signes de ralentissement ou d'arrêt, mentionnons les véhicules effectuant un virage ou une sortie, entrant sur la route, se joignant à d'autres véhicules ou approchant de carrefours contrôlés ou de passages à niveau.

- ◆ Dangers dus à la multitude de véhicules. Repérez les indices dans le flot de la circulation qui pourraient indiquer un conflit potentiel. Les véhicules s'engageant sur la route depuis des voies de circulation secondaires, des entrées, des bretelles d'accès ou des places de stationnement pourraient amener un autre conducteur à changer de voie, à ralentir subitement ou à s'arrêter. Un véhicule qui ralentit ou s'arrête pourrait en obliger un autre qui le suivait à le contourner. Un véhicule pourrait obstruer la vue du conducteur d'un autre véhicule et placer ce dernier dans une situation pouvant être dangereuse.

Exemple : Un véhicule circulant en sens inverse qui tourne à gauche.

- ◆ Combinaison de dangers dus aux véhicules et à la route. Vous devriez être en mesure de déceler les dangers potentiels découlant de l'interaction des véhicules et des routes. Tout point de la route où les conducteurs doivent prendre une décision constitue un point de conflit possible.

Exemple : Un véhicule qui sort d'une route pourrait soudainement se réengager sur cette route ou un conducteur qui connaît mal son trajet pourrait se trouver dans la mauvaise voie et soudainement changer de voie lorsque la route se sépare.

Chaque étranglement de la route représente aussi un point de conflit possible.

Exemple : Un véhicule qui approche d'un endroit où une route à quatre voies devient une route à deux voies pourrait soudainement changer de voie.

- ◆ Un conducteur parle ou texte au téléphone en conduisant.

Exemple : Le conducteur du véhicule qui vous précède ne conduit pas comme il faut. Vous avez remarqué plusieurs erreurs de conduite : le conducteur ne reste pas dans sa voie et ne met pas son clignotant, le véhicule ralentit, puis prend de la vitesse de façon brusque, le véhicule ne s'arrête pas aux passages piétons, les feux de freinage s'allument de façon désordonnée.

Le conducteur ne se concentre pas sur sa conduite.

MODULE

F

**PRÉVENTION DES ACCIDENTS
ET URGENCES**

PRÉVENTION DES ACCIDENTS ET URGENCES

En faisant preuve de jugement, on peut prévenir bien des accidents et des situations d'urgence. Cependant, en cas d'accident ou d'une autre situation d'urgence, vous pourriez devoir administrer les premiers soins, éteindre un incendie, réparer l'autobus ou prendre d'autres mesures d'urgence nécessaires.

Le présent module est divisé en deux parties : la première décrit les techniques de conduite pouvant être utilisées en dernier ressort pour éviter un accident; la deuxième porte sur les mesures à prendre en cas d'accident et en situation d'urgence.

TECHNIQUES DE CONDUITE EN SITUATION D'URGENCE

En cas d'urgence, la meilleure chose à faire est de vous assurer de maîtriser votre véhicule. Pour ce faire, il est nécessaire de boucler votre ceinture de sécurité chaque fois que l'autobus est en marche. De cette façon, vous ne serez pas projeté hors de votre siège. En conduisant de façon préventive, un conducteur peut éviter les éventuelles situations d'urgence, car il a acquis de bonnes habitudes de conduite, il utilise un véhicule bien entretenu et il se sert de son sens de l'observation. Cependant, la connaissance des techniques de conduite en situation d'urgence peut permettre d'éviter une catastrophe dans les sept cas ci-dessous.

- ◆ Dérapage
- ◆ Défaillance des freins
- ◆ Perte soudaine de visibilité
- ◆ Obstacle sur le trajet de l'autobus
- ◆ Pulsation de la pédale des freins antiblocage (ABS)
- ◆ Éclatement d'un pneu
- ◆ Contact avec des lignes électriques

La bonne réaction doit devenir automatique, compte tenu du peu de temps que vous avez pour agir. Les techniques présentées ci-dessous sont conçues pour prévenir les accidents.

Dérapage

Divers facteurs peuvent entraîner le dérapage d'un autobus scolaire. Pendant le dérapage, les pneus n'adhèrent plus à la chaussée. Les manœuvres qui permettent normalement de maîtriser un véhicule (tourner le volant, freiner et accélérer) sont touchées par le dérapage. Vous devez pouvoir détecter la perte d'adhérence à temps pour garder ou regagner la maîtrise de l'autobus. La perte d'adhérence peut inclure ce qui suit :

- ◆ dérapage causé par la défaillance d'un pneu mal gonflé ou qui éclate;
- ◆ dérapage des roues avant causé par des freins défectueux;
- ◆ dérapage des roues arrière causé par des freins défectueux, une trop brusque accélération ou une trop grande vitesse dans une courbe, ou sur une chaussée inégale ou glissante. N'oubliez pas que le frein moteur ou le frein sur échappement peut entraîner un dérapage des roues arrière si vous l'utilisez sur une surface glissante;

- ♦ blocage des quatre roues déclenché par un freinage trop appuyé (ou dû à une défaillance des freins ABS, le cas échéant);
- ♦ aquaplanage qui résulte d'une vitesse trop élevée sur une chaussée recouverte d'eau. (Le risque augmente en cas de mauvais état ou d'un gonflage incorrect des pneus.)

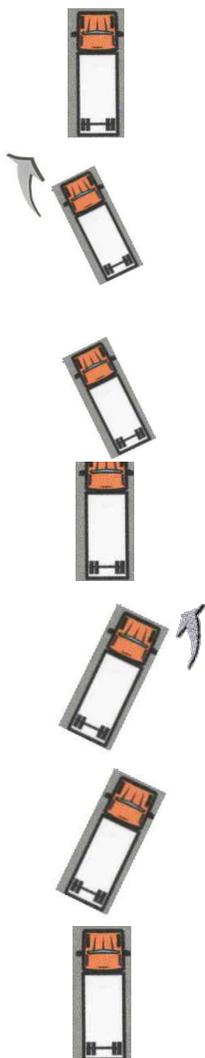
Avant de pouvoir regagner la maîtrise du véhicule, il faut corriger la cause du dérapage.

Par exemple :

- ♦ Si le dérapage est dû à un freinage trop appuyé, relâchez la pédale de frein pour que les roues recommencent à tourner et que les pneus recommencent à adhérer à la chaussée.
- ♦ Si le dérapage est dû à une accélération ou un maniement du volant trop brusque, relâchez l'accélérateur doucement (ne le faites pas brusquement) et ne recommencez à accélérer que quand vous avez de nouveau la maîtrise de la direction.

Quelle que soit la raison du dérapage, l'arrière du véhicule peut glisser vers la gauche ou la droite (zigzaguer). Tournez immédiatement le volant de façon contrôlée dans un sens, puis dans l'autre jusqu'à ce que vous ayez repris la maîtrise du véhicule. Vous devez tout d'abord tourner les roues dans la direction du dérapage, c'est-à-dire de façon à ce qu'elles soient dirigées dans la direction où vous alliez avant le dérapage. Voir l'illustration à la page suivante.

(Examinez l'illustration de bas en haut.)



La maîtrise de la direction est rétablie.

Pour contrôler le dérapage dans l'autre direction, vous devez tourner le volant vers la droite afin de remettre le véhicule dans la bonne direction.

L'arrière dérape vers la droite.

L'autobus a repris la direction voulue.

Tournez le volant vers la gauche, dans la direction dans laquelle vous voulez que l'autobus se dirige.

L'arrière de l'autobus dérape vers la gauche (l'autobus se déplace encore vers l'avant en diagonale).

L'autobus va tout droit.

Défaillance des freins

Vous circulez sur la route et, en appuyant sur la pédale de frein pour ralentir ou vous arrêter, vous vous rendez compte que celle-ci s'enfoncé lentement jusqu'au plancher. Comment devez-vous réagir?

1. Pompez la pédale de frein. Si les freins répondent encore un peu, en pompant, vous pourrez peut-être obtenir une force de freinage suffisante.
2. Choisissez un trajet sans obstacle pour quitter la circulation et rangez-vous sur l'accotement. Si votre autobus est équipé d'un frein de stationnement manuel, serrez-le peu à peu pour immobiliser complètement l'autobus. Il faut savoir que dans certains nouveaux modèles d'autobus, on ne peut pas actionner le frein de stationnement quand l'autobus est en mouvement. Vérifiez ceci avec le personnel du service d'entretien.
3. Si vous êtes forcé de quitter la route pour éviter une collision, choisissez un trajet où vous risquez de causer le moins de dommages et de blessures. Recherchez quelque chose ayant une grande surface que vous pouvez heurter latéralement, comme un buisson en bordure de route, un banc de neige, une glissière de sécurité ou des voitures garées. Si vous devez entrer dans un fossé escarpé, faites-le à un angle afin que l'autobus ne se renverse pas.

(Remarque : Consultez l'annexe F1 pour voir la marche à suivre en cas de défaillance des freins d'un autobus équipé d'une boîte de vitesses manuelle.)

Perte soudaine de visibilité

Plusieurs causes peuvent entraîner une perte soudaine de visibilité : un éclaboussement sur le pare-brise, une panne de phares, l'ouverture du capot, une nappe de brouillard, etc.

- ♦ Si vous n'arrivez plus à voir par le pare-brise à cause d'une forte pluie, d'une chute de neige, ou d'une panne d'essuie-glace, regardez par les vitres de gauche et de droite pour continuer à vous diriger. Freinez doucement. Mettez votre clignotant droit pour vous ranger sur le côté. Quand l'autobus est arrêté, allumez les feux de détresse.
- ♦ Si les phares font défaut, appuyez tout de suite sur le contacteur de mise en veilleuse et allumez les feux de détresse. Servez-vous de l'éclairage qu'il y a pour ne pas perdre la route. Freinez doucement, rangez-vous sur le côté et arrêtez-vous.
- ♦ Si une nappe de brouillard nuit à la visibilité, allumez les phares de croisement et les feux de détresse, et ralentissez en vous guidant sur la ligne du centre ou la ligne de bordure. Si le brouillard est très dense, quittez la route et arrêtez-vous aussi loin que possible de la chaussée. Dans des conditions brumeuses, il est particulièrement important de surveiller les autres véhicules et de s'assurer qu'ils peuvent voir votre autobus. Assurez-vous toujours que le feu stroboscopique sur le toit de l'autobus clignote dans le brouillard ou par mauvais temps.

Obstacle sur le trajet de l'autobus

- ♦ Une mesure d'évitement est nécessaire pour éviter de heurter un obstacle sur le trajet direct de l'autobus ou de s'en approcher (p. ex., un piéton, une balle, un autre véhicule, une barrière de construction). La mesure d'évitement est tout simplement l'exercice de manœuvres de conduite fondamentales dans des conditions de stress (p. ex., un délai, un espace et une distance limités). Voici ce qu'il faut faire notamment :

- ♦ Exercer une pression modulée sur les freins.
- ♦ Manœuvrer rapidement, en freinant ou non.
- ♦ Quitter la chaussée, qu'il y ait un danger ou non aux abords de la route.
- ♦ Accélérer s'il y a un risque de collision latérale ou par l'arrière.

- ♦ Freinage – Pour réussir la manœuvre d'évitement, il faut s'abstenir de céder au réflexe d'appuyer très fort sur la pédale de frein. En règle générale, au premier signe de difficulté, les conducteurs freinent. Dans bien des cas, c'est une réaction efficace, mais en freinant ainsi, on risque de bloquer les roues et de perdre la maîtrise du véhicule, ce qui fait qu'il n'y a plus moyen alors d'éviter l'accident (sauf dans un autobus équipé de freins ABS. Voir ci-dessous). Par ailleurs, le freinage jusqu'à l'arrêt complet peut être le meilleur moyen d'éviter un obstacle. Cela dépendra de la vitesse à laquelle on roule, de la distance qui sépare l'autobus de l'obstacle, de l'état des pneus et de celui de la chaussée.

- ♦ Coup de volant pour éviter une collision – Lorsqu'il est impossible de s'arrêter à temps pour éviter un obstacle, il faut le contourner. Le conducteur doit savoir trouver une voie d'évitement qui ne comporte pas d'obstacles plus dangereux que celui qu'il cherche à éviter. En raison du poids et des dimensions d'un autobus scolaire, il est difficile de faire une embardée ou de quitter brusquement la chaussée tout en gardant la maîtrise du véhicule. Il y a toujours un risque de renversement du véhicule. Vous devez tenir le volant fermement et le tourner aussi régulièrement que possible pour contourner l'obstacle. Freinez uniquement de façon modulée si vous n'avez pas de freins ABS. Dans la mesure du possible, évitez de vous diriger vers la gauche en direction des véhicules circulant en sens inverse.

- ♦ Collision – Lorsqu'il est impossible d'empêcher un accident, ralentissez le plus possible avant l'impact. Essayez d'éviter une collision frontale en allant à droite sur l'accotement ou dans le fossé au besoin. Une collision à un angle réduit la force d'impact.

Pulsation de la pédale des freins antiblocage (ABS)

Lorsque vous freinez, vous pouvez remarquer que la pédale de frein pulse. Ceci indique que le système ABS fonctionne et peut se produire lorsque le système en question détecte un blocage des roues. Pour contrôler les freins, continuez à appuyer sur la pédale de façon constante. Un freinage modulé, ou régulier, fera ralentir l'autobus de manière contrôlée.

Les autobus scolaires fabriqués après septembre 1999 sont équipés de freins ABS conformément aux Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada.

Un système de freinage antiblocage est un système électronique qui surveille et contrôle la vitesse des roues pendant le freinage. Le système surveille la vitesse des roues en tout temps. S'il détecte le blocage d'une roue pendant un freinage, le système limite la pression de freinage à cette roue uniquement. Cela empêche la roue de déraper et augmente la stabilité et la maîtrise du véhicule, même dans les situations les plus défavorables telles que le freinage sur des routes mouillées ou verglacées, dans les courbes ou lors de changements de voie. Lorsque vous conduisez un véhicule équipé de freins antiblocage, freinez normalement pour vous arrêter à temps. Quand le système antiblocage se met en marche, ne relâchez pas la pédale de frein. Ne pompez pas la pédale de frein. Le système applique et relâche automatiquement les freins jusqu'à quarante fois par seconde – beaucoup plus rapidement que vous ne pouvez pomper la pédale de frein.

Il faut noter que les véhicules équipés de freins antiblocage peuvent avoir des distances d'arrêt différentes de celles qui figurent dans le tableau des distances d'arrêt de la page 40. Il faut aussi savoir que, si le voyant lumineux du système de freinage antiblocage s'allume et que les freins antiblocage ne fonctionnent pas, les freins ordinaires fonctionneront normalement. Il faut alors signaler immédiatement au personnel d'entretien de l'autobus scolaire que le voyant du système s'est allumé.

La marche à suivre pour faire la vérification de sécurité du système ABS se trouve dans le manuel d'utilisation.

Éclatement d'un pneu

Si un pneu éclate pendant que vous roulez, tenez fermement le volant et maintenez votre véhicule au centre de la voie. Freinez doucement pour ne pas bloquer les roues. Si l'autobus commence à dérapier, servez-vous de la technique décrite ci-dessus pour contrôler les dérapages. Mettez votre clignotant droit, puis rangez-vous lentement à droite et arrêtez-vous en dehors de la circulation. Allumez les feux de détresse. Si vous n'êtes pas dans un endroit sûr, évacuez les élèves de l'autobus. Disposez les réflecteurs triangulaires selon les instructions.

Contact avec des lignes électriques

Si l'autobus scolaire entre en contact avec des lignes électriques sous tension (si un poteau électrique est tombé, par exemple, vous devez examiner la situation soigneusement. S'il n'y a pas de danger apparent (danger d'incendie, par exemple), il vaut mieux que les élèves restent dans l'autobus jusqu'à ce que les secours arrivent.

Si vous devez évacuer l'autobus, rappelez aux élèves qu'il est essentiel qu'ils NE SOIENT PAS EN CONTACT AVEC L'AUTOBUS ET LE SOL EN MÊME TEMPS, car ils pourraient recevoir une décharge électrique. Dites-leur de garder les bras et les mains serrés le long du corps ou croisés sur la poitrine. Ouvrez la porte de service s'il n'y a pas de danger et dites aux élèves de sauter loin de l'autobus à partir de la marche la plus basse, en évitant d'être en contact avec l'autobus et le sol en même temps. Dites-leur de sauter à pieds joints pour s'éloigner de l'autobus, puis de trainer les pieds jusqu'à ce qu'ils soient à une distance sûre, afin de ne pas retomber en arrière contre l'autobus.

Comme pour toute procédure d'évacuation, demandez aux élèves de se rassembler dans un endroit sûr à au moins 30 mètres (100 pieds) de l'autobus scolaire. Voir la brochure *Sécurité dans l'autobus scolaire – Électricité* de Manitoba Hydro à l'annexe F2.

Défaillance mécanique ou panne

En cas de panne ou de défaillance mécanique, prenez les mesures suivantes :

- ◆ Immobilisez le véhicule le plus à droite possible sur la chaussée ou sur l'accotement.
- ◆ Gardez les élèves à bord à moins que l'autobus soit dans un endroit peu sûr. Dans ce cas, emmenez les élèves dans un endroit sûr (voir *Procédures d'évacuation des autobus scolaires* à la page 72 du Guide du conducteur d'autobus scolaire).
- ◆ Placez des réflecteurs triangulaires sur la chaussée (voir *Utilisation de l'équipement d'urgence* à la page 74 du Guide du conducteur d'autobus scolaire et du Manuel du conducteur professionnel SAPM).
- ◆ Informez les autorités scolaires, en indiquant l'endroit où se trouve le véhicule ainsi que la nature de la panne.
- ◆ Attendez de recevoir d'autres instructions.

Préparez votre autobus pour la conduite en hiver

L'hiver, pour conduire en toute sécurité, vous devez vous préparer à affronter toutes les conditions routières et météorologiques en étant bien équipé et en sachant quoi faire en cas d'urgence.

- ♦ Si le véhicule est équipé d'un moteur diesel, suivez les recommandations du fabricant en matière d'additifs.
- ♦ Maintenez le réservoir de carburant le plus plein possible lorsque la température descend sous le point de congélation.
- ♦ Maintenez le pare-brise propre et assurez-vous que les bras et les balais des essuie-glaces sont en bon état.
- ♦ Veillez à ce que le réservoir de lave-glace soit plein.
- ♦ Assurez-vous que les fenêtres thermiques latérales sont exemptes de condensation et de givre entre les vitres.

Transportez une pelle (attachez-la solidement), un balai à neige, un grattoir et des vêtements chauds.

Blizzards

Les blizzards peuvent se produire à n'importe quel moment de la journée. Préparez-vous pour cela et familiarisez-vous avec la procédure d'urgence de la division scolaire.

- ♦ Si un blizzard rend la conduite dangereuse, arrêtez-vous aussi à droite que possible en bordure de la route. Laissez vos phares et vos feux de gabarit allumés et allumez les feux de détresse. Assurez-vous que le feu stroboscopique est allumé. Prévenez le bureau du transport de l'endroit où vous êtes et restez en communication constante par radio bidirectionnelle ou téléphone cellulaire.
- ♦ Demeurez au sec, à l'intérieur de l'autobus.
- ♦ Faites tourner le moteur pour réchauffer l'autobus. Ouvrez légèrement les fenêtres pour maintenir la circulation de l'air.
- ♦ Si le moteur cale ou doit être arrêté à cause des gaz d'échappement qui entrent dans l'autobus, fermez toutes les fenêtres et scellez les courants d'air avec les matériaux dont vous disposez pour maintenir la chaleur.
- ♦ Ne laissez pas les élèves s'endormir; faites-les bouger pour qu'ils se réchauffent.
- ♦ Les premiers symptômes d'empoisonnement au monoxyde de carbone sont une sensation de serrement au front, des maux de tête, la nausée et des vertiges.
- ♦ L'hypothermie se manifeste d'abord par des frissons, des crampes et un ralentissement des mouvements.

RAPPEL . . .

PRÉVOYEZ TOUJOURS L'IMPRÉVISIBLE.

MARCHE À SUIVRE EN CAS D'ACCIDENT ET D'URGENCE

Exercices d'évacuation des autobus scolaires

***Loi sur les écoles publiques
Règlement du Manitoba 465/88 R
Enseignement des mesures de sécurité***

17 *La commission scolaire veille à ce que les mesures de sécurité applicables aux déplacements en autobus scolaire soient enseignées aux élèves à au moins deux reprises durant l'année scolaire et à ce que les élèves participent au moins une fois pendant la session d'automne et une fois pendant la session du printemps au cours de chaque année scolaire à des exercices d'évacuation d'urgence des autobus scolaires.*

- ♦ On doit enseigner aux élèves les principes de sécurité relatifs au transport scolaire avant de les faire participer à un exercice d'évacuation.
- ♦ Les exercices doivent avoir lieu une fois à l'automne et au printemps. Tous les élèves doivent y participer.
- ♦ Les exercices d'évacuation doivent être tenus dans des endroits où la circulation est limitée, comme la boucle utilisée par l'autobus ou un parc de stationnement où la circulation est limitée.
- ♦ Les exercices d'évacuation d'urgence doivent inclure l'utilisation de la porte de service avant, de la porte de sortie de secours arrière et des deux portes en même temps.
- ♦ Il est essentiel pour la sécurité des élèves qu'ils quittent l'autobus de façon disciplinée.
- ♦ Les chaperons, les parents, les enseignants et les directeurs et directrices d'école devraient participer aux exercices d'évacuation des autobus scolaires afin d'apprendre la marche à suivre.

Raisons justifiant l'évacuation d'urgence d'un autobus

- ♦ Tout d'abord, déterminez si une évacuation est nécessaire. Les élèves sont toujours plus en sécurité dans l'autobus.
- ♦ Incendie ou risque d'incendie – Si une partie quelconque de l'autobus scolaire est en feu, arrêtez l'autobus et procédez immédiatement à l'évacuation. Les passagers doivent

se rendre à 30 mètres (100 pi) au moins de l'autobus et y rester jusqu'à ce que le conducteur décide qu'il n'y a pas de danger. Si l'autobus ne peut pas s'éloigner d'un incendie ou de matières combustibles, le risque est suffisamment grand pour évacuer tous les passagers.

- ◆ Arrêt à un endroit dangereux – Si l'autobus est arrêté à un endroit dangereux et qu'on ne peut pas le déplacer, le conducteur doit déterminer tout de suite s'il est plus sécuritaire d'évacuer les passagers ou de les garder à bord.
- ◆ Le conducteur **DOIT** évacuer l'autobus lorsqu'il est immobilisé :
 - ◆ sur le trajet d'un train, sur une voie ferrée ou trop près d'une voie ferrée;
 - ◆ à un endroit où le véhicule peut bouger et se trouver dans une situation encore plus dangereuse, comme au bord d'un cours d'eau ou d'un ravin où il pourrait s'enfoncer dans l'eau ou basculer dans le vide;
 - ◆ sur un terrain glissant ou dans un endroit où une collision pourrait se produire (en cas de brouillard, par exemple). Dans des conditions normales, un autobus scolaire doit être visible à 150 mètres (500 pi) ou plus (p. ex., s'il est arrêté au sommet d'une colline ou dans un virage où il n'y a pas de visibilité).

Directives générales à suivre en cas d'accident

Vous trouverez ci-dessous des directives générales à suivre en cas d'accident. Elles vous seront utiles en cas d'accident de n'importe quelle nature. Cependant, chaque accident se produira dans des circonstances uniques auxquelles vous devrez réagir.

- ◆ Pour vous défendre au mieux contre le bouleversement causé par un accident, vous devrez vous maîtriser autant que possible. N'oubliez pas que vos passagers imiteront probablement votre réaction à la situation.
- ◆ La sécurité des élèves est capitale et doit constituer votre principale préoccupation.
- ◆ Gardez les élèves à bord de l'autobus à moins que les circonstances (possibilité d'incendie, par exemple, ou position dangereuse de l'autobus) ne vous obligent à les évacuer.
- ◆ Vérifiez s'il y a des élèves blessés et administrez les premiers soins, s'il y a lieu.
- ◆ Après un accident, serrez le frein de stationnement, mettez la boîte de vitesses au point mort et arrêtez le moteur.
- ◆ Gardez dans l'autobus une liste à jour des noms et des numéros de téléphone des personnes à joindre.
- ◆ Communiquez avec le bureau du transport de votre division scolaire au moyen de la radio bidirectionnelle. Si cet appareil ne fonctionne pas, il est très probable que l'un de vos passagers ait un téléphone cellulaire. Décrivez très précisément la situation dans laquelle vous vous trouvez, et précisez si vous avez besoin de la police ou de personnel médical. En aucun cas le conducteur ne doit laisser l'autobus sans surveillance pour aller chercher de l'aide. Respectez la politique de la division scolaire.
- ◆ Protégez la scène. En plaçant des réflecteurs triangulaires autour de l'autobus ou en évacuant celui-ci, vous éviterez à vos passagers un autre accident ou des blessures.

Protégez la scène pour veiller à ce qu'aucune preuve ne soit détruite. Il ne faut pas déplacer les véhicules impliqués dans l'accident.

- ♦ Sur la scène de l'accident, ne laissez pas aller les élèves avec qui que ce soit, à moins d'en avoir reçu l'ordre des administrateurs de l'école, ou à moins qu'un élève ait besoin de soins médicaux.

Procédure d'évacuation d'un autobus scolaire

- ♦ Le conducteur doit demeurer à bord de l'autobus pour superviser l'évacuation et être le dernier à quitter l'autobus après avoir vérifié si tous les élèves sont descendus.
- ♦ Les évacuations doivent se faire à une « vitesse délibérée ». Un intervalle de 2 à 2 ½ secondes par passager s'est avéré le plus efficace.
- ♦ Pour que la descente du véhicule s'effectue en toute sécurité, les passagers doivent avoir les mains libres. Tous les effets personnels doivent demeurer à bord.
- ♦ Quelques passagers spécialement formés et désignés à l'avance peuvent servir :
 - ♦ de **guides** pour conduire les autres passagers en lieu sûr, depuis chaque porte utilisée pour l'évacuation, à au moins 30 mètres (100 pi) de l'autobus;
 - ♦ d'**aides** – deux élèves doivent être postés à l'extérieur de la porte de secours arrière peuvent aider leurs compagnons à sortir de l'autobus.

Il existe trois principaux types de procédures d'évacuation d'urgence :

Évacuation par la porte de service avant :

Faites-le en respectant la procédure de débarquement habituelle, mais de façon plus urgente.

Évacuation par la porte de sortie de secours arrière :

- ♦ Le conducteur demande aux guides et aux aides choisis de se mettre en position et demande aux passagers d'évacuer l'autobus. Il doit rappeler aux élèves de garder les mains libres, de boutonner leurs manteaux, s'il y a lieu, et leur rappeler que la porte de secours arrière est basse.
- ♦ Les passagers doivent rester assis jusqu'à ce que le conducteur leur dise de sortir. Selon la nature de l'urgence, le conducteur décidera d'évacuer l'autobus en commençant par l'avant ou par l'arrière et peut choisir d'évacuer un côté à la fois ou d'alterner.
- ♦ Le guide ouvre la porte de secours arrière, descend et se tient debout à côté de la porte, prêt à emmener les passagers à un endroit sûr indiqué par le conducteur.
- ♦ Les élèves qui aident prennent position chacun d'un côté de la porte pour aider les passagers à sortir de l'autobus sans danger et de façon disciplinée. Ils présentent leur main, paume vers le haut et évitent d'attraper les passagers qui sortent.
- ♦ Chaque passager doit s'éloigner de deux pas de l'arrière de l'autobus avant que la prochaine personne ne sorte.
- ♦ Le conducteur est la dernière personne à sortir de l'autobus après avoir vérifié si tous les passagers sont sortis. Il emporte la trousse de premiers soins et rejoint les élèves.

Évacuation à la fois par la porte de service avant et la porte de sortie de secours arrière :

- ♦ Le but de l'évacuation par les deux portes est d'évacuer les élèves le plus rapidement possible en raison d'un danger immédiat. Par exemple, l'autobus scolaire se trouve sur un passage à niveau.
- ♦ Le conducteur se place au milieu de l'autobus et fait sortir les élèves de l'avant par la porte de service et ceux de l'arrière par la porte de secours.

Quelle que soit la méthode d'évacuation utilisée, le conducteur est la dernière personne à sortir de l'autobus après avoir vérifié si tous les passagers sont sortis. Il emporte la trousse de premiers soins et rejoint les élèves. **Pour obtenir plus de détails sur l'évacuation, voir l'annexe F4.**

Pour avoir des renseignements détaillés sur les urgences routières et les collisions, nous vous recommandons de consulter le Guide de l'automobiliste publié par la Société d'assurance publique du Manitoba.

Capitaines d'autobus scolaire

- ♦ Bien que la responsabilité d'assurer la sécurité des élèves incombe au conducteur, il peut arriver qu'en situation d'urgence, celui-ci soit incapable de diriger l'évacuation. C'est pour cette raison qu'il faut désigner des capitaines, les former et les préparer en vue d'une évacuation possible.
- ♦ Les capitaines d'autobus scolaires doivent :
 - ♦ faire preuve de maturité;
 - ♦ démontrer des qualités de leader;
 - ♦ être à bord pendant tout le trajet;
 - ♦ avoir l'autorisation écrite de leurs parents.
- ♦ Le programme de formation enseigne aux capitaines à :
 - ♦ arrêter le moteur;
 - ♦ serrer le frein de stationnement;
 - ♦ appeler à l'aide (les instructions et les numéros de téléphone d'urgence devraient se trouver dans l'autobus);
 - ♦ utiliser les fenêtres de secours et les trappes situées sur le toit;
 - ♦ placer les réflecteurs triangulaires;
 - ♦ ouvrir et refermer la porte de service et la porte de secours;
 - ♦ diriger l'évacuation de l'autobus scolaire;
 - ♦ vérifier si tous les passagers sont présents.

Utilisation de l'équipement de secours

Il est important que vous appreniez comment utiliser l'équipement d'urgence avant une urgence ou un accident. Vous devez savoir où se trouvent les choses suivantes et comment vous en servir :

- ◆ réflecteurs triangulaires,
 - ◆ hachette d'incendie ou pied-de-biche,
 - ◆ extincteurs,
 - ◆ trousse de premiers soins.
- ◆ Les **réflecteurs triangulaires**, qui servent de dispositifs avertisseurs, se trouvent dans une boîte située dans le compartiment du conducteur ou près de la porte de secours arrière. Sur une route non divisée, placez le premier triangle à 3 mètres en face de l'autobus. Placez le deuxième triangle à 30 mètres à l'avant de l'autobus. Le troisième triangle doit être placé à 30 mètres derrière l'autobus. Sur une route divisée, placez des triangles aux distances suivantes derrière l'autobus. Première position à 3 mètres, deuxième position à 30 mètres et troisième position à 60 mètres. Le côté réfléchissant des triangles doit être placé vers la circulation en sens inverse pour les avertir du danger. (Voir le Manuel du conducteur professionnel de la SAPM pour obtenir plus de détails.)
 - ◆ **La hachette ou le pied-de-biche** se trouve à proximité du compartiment du conducteur. Vous pouvez vous en servir pour forcer l'ouverture des portes, des fenêtres et des autres issues, ou pour les briser lorsqu'il est impossible d'évacuer facilement le véhicule par les voies normales.
 - ◆ **Un extincteur portatif** est installé dans l'habitacle du conducteur de chaque autobus scolaire. Les extincteurs fonctionnent en refroidissant la substance en combustion ou en coupant son alimentation en oxygène. Les autobus scolaires sont actuellement équipés d'extincteurs à poudre chimique 3A:40B: C, qui sont remplis d'une fine poudre sèche. L'extincteur comporte un manomètre qui indique la pression de charge. Normalement, ce manomètre est divisé en deux zones, l'une verte et l'autre rouge, qui indiquent une pression interne basse ou haute. L'extincteur est correctement chargé lorsque l'aiguille est dans la zone verte. Du personnel d'entretien qualifié doit inspecter l'extincteur chaque année. Pour vous servir de l'extincteur, retirez-le de son support et enlevez la goupille de sécurité, ce qui brisera le sceau. Tenez l'extincteur en position verticale et appuyez sur la manette pour projeter la poudre. Appuyez par à-coups au besoin pour maîtriser l'incendie.

Dans la mesure du possible, tenez-vous dos au vent pour vous protéger de la fumée et de la chaleur qui se dégagent. Évitez aussi de marcher dans des matériaux non brûlés qui pourraient s'enflammer spontanément en cas de refoulement d'air et vous blesser. Ne soulevez pas complètement le capot en cas d'incendie sous le capot. Cela permettra à l'oxygène d'atteindre le feu. Entrouvrez-le plutôt juste assez pour projeter le jet de l'extincteur vers l'intérieur ou, si cela n'est pas possible, aspergez les flammes par le dessous du véhicule ou à travers le radiateur. Ne videz pas complètement l'extincteur au cas où les flammes se rallumeraient. Peu importe l'usage que vous en avez fait, il faut recharger l'extincteur ou le remplacer par un neuf avant le prochain trajet.

- ♦ **Trousse de premiers soins** : Chaque autobus doit être équipé d'une trousse de premiers soins divisée en unités et placée dans une boîte solide, qui ne laisse pas entrer la poussière et que l'on peut emporter. Conformément à la norme CSA D250, la trousse doit à tout le moins comprendre les éléments suivants : Lisez toujours l'étiquette à l'intérieur de la boîte pour vérifier le contenu requis, car les exigences changent de temps en temps.
 - (a) un guide des premiers soins format poche
 - (b) un registre
 - (c) deux masques faciaux de réanimation artificielle avec un clapet antiretour
 - (d) quatre paires de gants sans latex
 - (e) quatre couvertures de secours
 - (f) 150 pansements adhésifs de 25 x 75 mm (1 x 3 po) emballés individuellement
 - (g) huit compresses de 50 mm (2 po)
 - (h) six compresses de 100 mm (4 po)
 - (i) deux tampons de gaze oculaires
 - (j) un couvre-œil
 - (k) trois pansements de gaze à quatre épaisseurs faisant au moins 914 sur 914 mm (36 x 36 po)
 - (l) deux bandes de gaze de 50 mm sur 5,5 m (2 po x 6 vg)
 - (m) un paquet de ruban adhésif de 25 mm sur 4,6 m (1 po x 15 pi)
 - (n) six bandages triangulaires
 - (o) une attelle en métal enroulée de 70 sur 610 mm (2 ¾ x 24 po)
 - (p) des coussinets pour attelle
 - (q) une paire de pinces à cil pour extraire les échardes
 - (r) une paire de ciseaux de 15 cm (6 po)
 - (s) douze épingles de sûreté de 50 mm (2 po)

La trousse de premiers soins doit être installée à un endroit auquel le conducteur pourra accéder facilement. Si la trousse n'est pas placée bien en vue (p. ex., si elle est dans un compartiment fermé), l'endroit où elle se trouve doit être bien indiqué.

Comment signaler les incidents

Compte tenu des risques de poursuite, le conducteur d'un autobus scolaire a la responsabilité de signaler tout incident ou toute situation sortant de l'ordinaire s'étant produits sur le trajet pendant la journée (p. ex., un passager qui se cogne la tête sans qu'il y ait de blessure apparente, une collision entre deux véhicules, même si l'autobus n'y a pas participé, des conditions routières inhabituelles).

Tous les accidents, quelle que soit leur gravité, doivent être signalés à la Section du transport des élèves d'Éducation Manitoba. Vous trouverez un rapport d'accident d'autobus scolaire à l'annexe F3. On peut aussi obtenir le formulaire sur le site Web de la Section du transport des élèves : <http://www.edu.gov.mb.ca/m12/ste/>



CONCLUSION

CONCLUSION

L'avenir du conducteur d'autobus scolaire est brillant. La formation et le perfectionnement en cours d'emploi continuent d'être des aspects importants du transport en autobus scolaire. L'autobus scolaire, dont on peut dire qu'il est le véhicule le plus sûr qui circule de nos jours, s'améliore constamment. Nous ne perdons jamais de vue notre but, qui est d'emmener les enfants à l'école et de les ramener à la maison en toute sécurité.

Vous faites maintenant partie d'une équipe constituée de plus de 3 000 conducteurs d'autobus scolaires au Manitoba, qui transportent plus de 68 000 élèves tous les jours. Le parc d'autobus scolaire contient environ 2 300 véhicules qui parcourent plus de 33 000 000 de kilomètres chaque année sur les routes du Manitoba. Chaque conducteur a fait le même cheminement et acquis les mêmes compétences que vous. Il y a peu d'accidents d'autobus scolaires et ceux qui se produisent sont rarement graves. Cette équipe a bien appris sa leçon.

Félicitations pour votre réussite. Vous faites maintenant partie d'une équipe très importante et vous vous engagez dans une carrière satisfaisante et agréable.

ANNEXES

Module A

A1 Règlement sur les autobus scolaires 465-88 R

Module B

B1 Exemples de plan de répartition des places dans l'autobus scolaire

B2 Règles pour la sécurité à bord de l'autobus scolaire

B3 Rapport d'inconduite à bord de l'autobus scolaire

B4 Loi sur les écoles publiques – Règlement sur le code de conduite

- Paragraphe 47.1(2)
- Paragraphe 47.1(2.1)
- Article 58.10

Module C

C1 Liste d'inspection préalable

C2 Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada –
NSVAC 111 Protocole d'essai des rétroviseurs

C3 Démarrage et préchauffage des moteurs diesel

C4 Boîtes de vitesses manuelles –
Vérifications d'entretien préventif

C5 Exemple de politique sur la marche au ralenti des autobus scolaires

Module D

D1 Boîtes de vitesses manuelles – Principes de base de la conduite

D2 Rapport sur les infractions à la loi interdisant le dépassement

D3 *Code de la route* – Passages à niveau

D4 Embarquement et débarquement dans les zones de manœuvre

Module F

F1 Boîtes de vitesses manuelles – Défaillance des freins

F2 Sécurité dans l'autobus scolaire – Électricité

F3 Formulaire de rapport d'accident impliquant un autobus scolaire

F4 Procédure d'évacuation d'un autobus scolaire

As of 14 Sep 2022, this is the most current version available. It is current for the period set out in the footer below.

Last amendment included: M.R. 83/2020

Le texte figurant ci-dessous constitue la codification la plus récente en date du 14 sept. 2022. Son contenu était à jour pendant la période indiquée en bas de page.

Dernière modification intégrée : R.M. 83/2020

THE PUBLIC SCHOOLS ACT
(C.C.S.M. c. P250)

School Buses Regulation

Regulation 465/88 R
Registered November 7, 1988

TABLE OF CONTENTS

Section

1	"School bus" defined
2	Repealed
3	Alteration or modification prohibited
4	Standards and specifications
4.1	Exclusion for 2020-2021 school year
5	Inspection of operation
6	Inspection certificate
7-8	Repealed
9	Examination of operator
10	Use of school bus for other purposes
11-12	Authorized uses
13	Passenger behaviour
14	Loading and unloading
15	Requirements of driver
16	Prohibitions
17	Pupil instruction
18	Driver instruction
19	Log book

LOI SUR LES ÉCOLES PUBLIQUES
(c. P250 de la C.P.L.M.)

Règlement sur les autobus scolaires

Règlement 465/88 R
Date d'enregistrement : le 7 novembre 1988

TABLE DES MATIÈRES

Article

1	Définition
2	Abrogé
3	Transformation ou modification interdite
4	Normes et spécifications
4.1	Exclusion pour l'année scolaire 2020-2021
5	Inspection des autobus scolaires
6	Certificat d'inspection
7-8	Abrogés
9	Examens
10	Utilisation à d'autres fins
11-12	Utilisations autorisées
13	Comportement des passagers
14	Embarquement et débarquement des passagers
15	Exigences que doivent remplir les conducteurs
16	Interdictions
17	Enseignement des mesures de sécurité
18	Formation des conducteurs
19	Journal de bord

"School bus" defined

1 In this regulation, "**school bus**" means a vehicle that is designed and classified by the manufacturer as a school bus and used to transport pupils and other authorized persons to or from school or to or from approved school related activities.

M.R. 139/95

2 [Repealed]

M.R. 139/95

Alteration or modification prohibited

3 Unless authorized under *The Highway Traffic Act* or a regulation made thereunder, no person shall alter or modify or cause to be altered or modified any school bus vehicle or equipment thereof unless that specific alteration or modification has been approved by the minister or by an official designated by the minister.

Standards and specifications

4 Each school bus registered under *The Highway Traffic Act* in the name of a school board, and each school bus that is under contract with a school board, shall conform to standards and specifications as follows:

(a) Canadian Standards Association--Standards for School Buses, as amended from time to time, are hereby adopted and constituted as part of this regulation;

(b) each school bus shall comply with the Canadian Standards Association School Bus Standards in effect for the model year of the school bus and, in addition, shall be equipped with

(i) a stop arm installed on the left side of the bus, and the stop arm and installation shall meet or exceed the requirements of SAE Standard J1133a Stop Arm,

Définition

1 Pour l'application du présent règlement, « **autobus scolaire** » s'entend d'un véhicule que le fabricant conçoit et classe à titre d'autobus scolaire et qui est utilisé pour le transport d'élèves et d'autres personnes autorisées à partir de l'école ou jusqu'à celle-ci ou à partir du lieu d'une activité scolaire autorisée ou jusqu'à celui-ci.

R.M. 139/95

2 [Abrogé]

R.M. 139/95

Transformation ou modification interdite

3 Nul ne peut, à moins d'y être autorisé en vertu du *Code de la route* ou d'un règlement pris sous son régime, transformer ou modifier, ou faire transformer ou modifier un autobus scolaire ou son équipement, sauf si la transformation ou la modification en cause a été approuvée par le ministre ou par un fonctionnaire désigné par le ministre.

Normes et spécifications

4 Les autobus scolaires immatriculés au nom d'une commission scolaire en application du *Code de la route* ainsi que les autobus scolaires faisant l'objet d'un contrat avec une commission scolaire doivent satisfaire aux normes et aux spécifications techniques suivantes :

a) la norme Autobus scolaires de l'Association canadienne de normalisation ainsi que ses modifications, sont par les présentes adoptées et intégrées au présent règlement;

b) les autobus scolaires sont conformes à la norme Autobus scolaires de l'Association canadienne de normalisation en vigueur à l'égard de l'année de modèle de l'autobus scolaire et sont équipés :

(i) d'un signal d'arrêt escamotable fixé sur le côté gauche de l'autobus, le signal escamotable et son mode de fixation devant être conformes aux exigences de la norme SAE J1133a intitulée « Stop Arm » ou les excéder,

- (ii) two alternately flashing red lamps and two alternately flashing yellow lamps on the front and on the rear, and the lamps shall be controlled by a manually activated switch and shall meet or exceed the specific and general requirements of SAE Standard J887 May 82 School Bus Warning Lamps,
- (iii) a pedestrian-student safety crossing arm, located at the right front corner of the chassis, that conforms with the CSA standards for such crossing arms, and
- (iv) a sign indicating "This School Bus (Vehicle) Stops At All Railway Crossings" that is installed at an approved location on the rear of the school bus;
- (c) [repealed] M.R. 139/95;
- (d) [repealed] M.R. 101/99;
- (e) no school bus shall have exposed sharp edges that may cause injury to passengers;
- (f) no school bus built in model year 2001 or afterwards shall contain, or have affixed to any part of it, glass that does not meet existing Canadian Motor Vehicle Safety Standards for laminated vehicle glass;
- (f.1) no school bus shall be equipped with overhead luggage racks;
- (g) no school bus shall be equipped with retread tires on the front axle;
- (h) no school bus shall be equipped with jump seats or portable seats;
- (i) each school bus, and all school bus equipment, shall be maintained in accordance with original equipment manufacturer's recommended procedures as set out in published repair and maintenance manuals and shall be kept clean and sanitary at all times, and is at all times subject to inspection as hereinafter provided;
- (ii) de deux feux d'avertissement rouges à clignotement alterné et de deux feux d'avertissement jaunes du même genre à l'avant et à l'arrière du véhicule qui sont mis en circuit et hors circuit par un commutateur à commande manuelle et qui sont conformes aux exigences précises et générales de la norme SAE J887 (mai 1982) intitulée « School Bus Warning Lamps » ou les excèdent,
- (iii) d'un bras de sécurité pour autobus scolaire fixé sur le coin avant droit du châssis de l'autobus et respectant les normes applicables de l'Association canadienne de normalisation,
- (iv) d'un panneau portant la mention « This School Bus (Vehicle) Stops At All Railway Crossings » et fixé, à l'arrière, à un endroit approuvé;
- c) [abrogé] R.M. 139/95;
- d) [abrogé] R.M. 101/99;
- e) les autobus scolaires ne doivent comporter aucun rebord tranchant exposé susceptible de causer des blessures aux passagers;
- f) il est interdit d'installer sur un autobus scolaire d'un modèle 2001 ou subséquent, ou de fixer à une partie de celui-ci, un élément de verre non conforme aux Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada en vigueur applicables au verre feuilleté utilisé dans les véhicules;
- f.1) il est interdit d'installer des compartiments de rangement supérieurs dans un autobus scolaire;
- g) il est interdit d'installer des pneus rechapés sur l'essieu avant d'un autobus scolaire;
- h) il est interdit de munir un autobus scolaire de strapontins ou de sièges portatifs;
- i) les autobus scolaires et leur équipement doivent être entretenus conformément aux méthodes recommandées par le fabricant d'équipement d'origine dans les guides de réparation et d'entretien, ils doivent être maintenus en tout temps en bon état de propreté et de salubrité et ils peuvent être inspectés à tout moment, de la manière prévue ci-après;

(j) each school bus used to transport pupils in wheelchairs shall be equipped with a securely fastened wheelchair retaining device for each wheelchair, and

(i) in the case of a school bus manufactured before 1985, the retaining device shall be equivalent to the Collins pin lock system, and

(ii) in the case of a school bus manufactured in 1985 or any subsequent year, the retaining device shall be equivalent to the requirements of CSA Standard D409-M84 (forward facing wheelchairs, 4 point tie-down system);

(k) no school bus, while transporting pupils, shall be used to carry any animal, firearm, explosive, flammable liquid, or anything of a dangerous or objectionable nature, or any article likely to endanger the safety of the passengers.

M.R. 256/90; 88/92; 21/94; 139/95; 101/99; 109/2000; 175/2006

Exclusion for 2020-2021 school year

4.1 Clause 4(f) does not apply during the 2020-2021 school year.

M.R. 83/2020

Inspection of operation

5 A person designated by a school board may, at any time, inspect any school bus being operated under the authority of that school board, and any person designated by the minister, or any police officer, may inspect any school bus at any time, and if upon inspection that person considers

(a) that the school bus is not in accordance with *The Highway Traffic Act* and this regulation;

(b) that the school bus is being operated in a manner which is not in accordance with *The Highway Traffic Act* and this regulation, or which is careless or negligent; or

(c) that the driver is unfit or incapable of operating the school bus;

that inspector may require the driver to stop and discontinue the operation of the school bus for such period, and subject to such conditions as to further operation, as that inspector may impose.

j) les autobus scolaires utilisés pour le transport des élèves en fauteuil roulant doivent être munis, pour chaque fauteuil, d'un dispositif d'immobilisation de fauteuil roulant bien arrimé :

(i) qui, pour les autobus scolaires manufacturés avant 1985, est l'équivalent du système Collins d'immobilisation à verrouillage de la roue,

(ii) qui, pour les autobus scolaires manufacturés à partir de 1985, est conforme aux exigences de la norme CSA D409-M84 (ceinture de sécurité à quatre points d'appui pour les fauteuils roulants placés de front dans le véhicule);

k) pendant le transport d'élèves, les autobus ne peuvent servir au transport d'animaux, d'armes à feu, d'explosifs, de liquides inflammables ou de quelque chose de dangereux ou d'inacceptable, ou de quelque article susceptible de mettre en danger la sécurité des passagers.

R.M. 256/90; 88/92; 21/94; 139/95; 101/99; 109/2000; 175/2006

Exclusion pour l'année scolaire 2020-2021

4.1 L'alinéa 4f) ne s'applique pas pendant l'année scolaire 2020-2021.

R.M. 83/2020

Inspection des autobus scolaires

5 Les personnes désignées par une commission scolaire peuvent, en tout temps, inspecter les autobus scolaires utilisés sous l'autorité de cette commission scolaire et les personnes désignées par le ministre, ainsi que les agents de police, peuvent, en tout temps, inspecter les autobus scolaires. Ces personnes peuvent ordonner au conducteur d'arrêter l'autobus scolaire et de cesser de le conduire pendant la période qu'elles déterminent, et elles peuvent assujettir à certaines conditions toute utilisation ultérieure, si, après leur inspection, elles estiment, selon le cas :

a) que l'autobus scolaire n'est pas conforme au *Code de la route* et au présent règlement;

b) que l'autobus scolaire est conduit d'une manière non conforme au *Code de la route* et au présent règlement, ou de manière imprudente ou négligente;

c) que le conducteur est inapte à conduire l'autobus ou incapable de le faire.

Inspection certificate

6(1) A person who is under contract with a school board and who is registered as owner of a school bus under *The Highway Traffic Act* shall,

(a) immediately on receipt, file with the school board a copy of the subsisting inspection certificate for the school bus that is required by the *Periodic Mandatory Vehicle Inspection Regulation*, Manitoba Regulation 76/94; and

(b) keep a copy of the inspection certificate in the driver's compartment of the school bus.

6(2) An inspection certificate referred to in subsection (1) must be signed by a qualified repair mechanic who holds a certificate under *The Apprenticeship and Trades Qualification Act* or by a qualified repair mechanic approved by the school board.

6(3) No mechanic shall issue an inspection certificate referred to in subsection (1) for a school bus unless

(a) the mechanic has inspected the bus; and

(b) the brakes, steering mechanism, wheel alignment, lights and other mechanisms and equipment of the bus are in a safe and proper condition and comply with *The Highway Traffic Act*.

M.R. 139/95

7 and 8 [Repealed]

M.R. 139/95

Examination of operator

9 A school board, or the minister, or a person designated by the minister, may require any person who operates a school bus to pass an examination as provided under subsection 31(6) of *The Highway Traffic Act*, and may require that the person pass other examinations within such period as the minister may prescribe.

Certificat d'inspection

6(1) Les personnes liées par contrat à une commission scolaire et inscrites à titre de propriétaires d'un autobus scolaire en application du *Code de la route* :

a) dès qu'elles reçoivent le certificat d'inspection valide pour l'autobus en question exigé en application du *Règlement sur l'inspection périodique et obligatoire des véhicules, règlement du Manitoba 76/94*, en déposent une copie auprès de la commission scolaire;

b) gardent une copie du certificat d'inspection dans la cabine du conducteur de l'autobus scolaire.

6(2) Les certificats d'inspection visés au paragraphe (1) doivent être signés par un mécanicien en réparation qualifié qui est titulaire d'un certificat délivré en application de la *Loi sur l'apprentissage et la qualification professionnelle* ou qui est approuvé par la commission scolaire.

6(3) Il est interdit aux mécaniciens de délivrer le certificat d'inspection visé au paragraphe (1) pour un autobus scolaire, à moins :

a) qu'ils aient inspecté l'autobus;

b) que les mécanismes et l'équipement, notamment les freins, la direction, le parallélisme des roues et les phares soient en bon état et soient conformes aux exigences du *Code de la route*.

R.M. 139/95

7 et 8 [Abrogés]

R.M. 139/95

Examens

9 Les commissions scolaires, le ministre ou une personne désignée par le ministre peuvent exiger des personnes qui conduisent un autobus scolaire qu'elles subissent avec succès l'examen prévu au paragraphe 31(6) du *Code de la route* et qu'elles réussissent d'autres examens au cours de la période prescrite par le ministre.

Use of school bus for other purposes

10 A vehicle that is registered as a school bus and for other purposes under *The Highway Traffic Act*, shall not be used for those other purposes during any period in which the vehicle is used as a school bus, and unless all marks showing or indicating that it is a school bus are concealed, no person shall operate a school bus for purposes other than those set out in section 11.

Authorized uses

11 Notwithstanding section 10, a school board may authorize the use of a school bus

(a) to transport pupils for the purpose of participating in or attending extracurricular activities;

(b) to transport trustees, administrative officers and teachers employed by the school division or district while carrying out their regular duties or attending professional development sessions; and

(c) as may be required for the purpose of repairing or servicing it.

M.R. 175/2006

12 A school bus shall not be used for any of the purposes stated in clauses 11(a) and (b) unless

(a) the use has been approved by the school board or a person designated by the school board;

(b) there is at all times, in full force and effect, insurance coverage in an amount satisfactory to the minister providing for the payment of damages for the injury to, or the death of, one or more persons, including any passengers, and those persons referred to in section 11, and for the payment of damages arising from loss or damage to property;

(c) it is driven by a qualified driver in accordance with *The Highway Traffic Act* and this regulation; and

(d) where pupils are to be transported, they are accompanied in the school bus by a person designated by the school board.

Utilisation à d'autres fins

10 Les véhicules immatriculés en application du *Code de la route* à titre d'autobus scolaire et à d'autres fins ne peuvent être utilisés à ces autres fins pendant la période au cours de laquelle ils sont utilisés à titre d'autobus scolaire. Nul ne peut exploiter un autobus scolaire à des fins autres que celles mentionnées à l'article 11 à moins de dissimuler les inscriptions montrant ou indiquant qu'il s'agit d'un autobus scolaire.

Utilisations autorisées

11 Par dérogation à l'article 10, une commission scolaire peut autoriser l'utilisation d'un autobus scolaire aux fins suivantes :

a) le transport d'élèves qui vont participer ou assister à des activités hors programme;

b) le transport des commissaires, des agents d'administration et des enseignants qui sont employés par la division ou le district scolaire et qui exercent leurs fonctions habituelles ou qui assistent à des séances de perfectionnement professionnel;

c) le déplacement de l'autobus scolaire à des fins de réparations ou d'entretien.

R.M. 175/2006

12 Il est interdit d'utiliser un autobus scolaire aux fins énoncées aux alinéas 11a) et b) sauf dans les cas suivants :

a) l'utilisation a été approuvée par la commission scolaire ou par une personne désignée par celle-ci;

b) une police d'assurance dont le montant de couverture est jugé satisfaisant par le ministre est en vigueur, à tout moment, garantissant le paiement des dommages-intérêts découlant de blessures subies par une ou plusieurs personnes ou de leur décès, y compris les passagers et les personnes mentionnées à l'article 11, ainsi que le paiement des dommages-intérêts découlant de la perte de biens ou de dommages causés à ceux-ci;

c) l'autobus est conduit par un conducteur compétent, conformément au *Code de la route* et au présent règlement;

d) pendant le transport d'élèves, ceux-ci sont accompagnés d'une personne désignée par la commission scolaire.

Passenger behaviour

13(1) The principal of a school whose pupils are being transported in the school bus has the same disciplinary authority over the conduct of the pupils during the period in which they are in, entering upon, or alighting from the school bus, as is provided by the regulations under *The Education Administration Act*.

13(2) Where a pupil in a school bus persists in conduct likely to be detrimental or hazardous to the welfare of the passengers, the principal has the same authority as is provided by the regulations under *The Education Administration Act*.

13(3) The driver of a school bus shall report to the principal any misconduct of pupils while entering, leaving, or being conveyed in a school bus under that driver's charge.

13(4) Except with the permission, and under the supervision, of the principal of the school or another person assigned by the principal for the purpose, no driver of a school bus shall back the school bus on school grounds.

Loading and unloading

14(1) Subject to the approval of the school board, the principal of the school shall

- (a) prepare a plan for loading and unloading the school bus;
- (b) designate a loading and unloading zone on or adjacent to the school grounds; and
- (c) supervise or assign a responsible person to supervise the loading and unloading of the school bus.

14(2) When pupils are entering or leaving a school bus, the driver of the school bus shall park the school bus in such a position that the side of the bus on which the exit doors are located is closest to the school.

Comportement des passagers

13(1) Le directeur d'une école dont les élèves sont transportés dans un autobus scolaire dispose à l'égard du comportement des élèves pendant les périodes où ils se trouvent dans l'autobus scolaire, ou qu'ils y montent ou en descendent, du même pouvoir disciplinaire que celui prévu aux règlements d'application de la *Loi sur l'administration scolaire*.

13(2) Dans les cas où un élève qui se trouve dans un autobus scolaire persiste à se comporter d'une manière susceptible d'être préjudiciable ou dangereuse pour l'intérêt des passagers, le directeur dispose du même pouvoir que celui prévu aux règlements d'application de la *Loi sur l'administration scolaire*.

13(3) Les conducteurs d'un autobus scolaire signalent au directeur tout écart de conduite des élèves lorsqu'ils montent dans un autobus scolaire dont ils ont la charge ou en descendent, ou encore pendant le trajet.

13(4) Il est interdit aux conducteurs d'autobus scolaire de faire marche arrière avec un autobus scolaire sur les terrains d'une école sauf avec l'autorisation et sous la supervision du directeur de l'école ou d'une autre personne désignée à cette fin par ce dernier.

Embarquement et débarquement des passagers

14(1) Sous réserve de l'approbation de la commission scolaire, le directeur d'école :

- a) élabore un plan d'embarquement et de débarquement des passagers des autobus scolaires;
- b) désigne une zone d'embarquement et de débarquement des passagers sur les terrains de l'école ou à un endroit adjacent à ceux-ci;
- c) supervise l'embarquement et le débarquement des passagers des autobus scolaires ou désigne un responsable à cette fin.

14(2) Lorsque des élèves montent dans un autobus scolaire ou en descendent, le conducteur stationne l'autobus de façon à ce que le côté de celui-ci où sont situées les portes de sortie soit le plus près de l'école.

14(3) Except as provided in subsection (4), no driver of a school bus shall stop the school bus, for the purpose of picking up or discharging pupils, in such a position as to require pupils to cross a highway in order to enter, or to reach a place of safety after leaving, a school bus.

14(4) Notwithstanding subsection (3), where it is not practicable for pupils to enter a school bus, or to reach the school grounds or a place of safety after leaving a school bus, without crossing a highway, the driver shall

(a) stop the bus and keep it stopped; and

(b) continually display flashing signal lights as provided in *The Highway Traffic Act*;

until the pupils have entered the school bus or have reached the school grounds or a place of safety after leaving the school bus; and

(c) supervise the crossing of the highway by the pupils.

14(5) Except in the case of emergency, the driver shall use only the front door of the school bus for the purpose of picking up and discharging pupils.

14(6) Where a school bus is stopped and pupils are getting on to the bus, or are about to get on to the bus, or are getting off the bus, or are about to get off the bus, the driver

(a) shall put into operation all of the lamps with which the school bus is equipped in accordance with *The Highway Traffic Act*; and

(b) shall cause to be put into operation such other warning devices authorized in *The Highway Traffic Act*.

M.R. 109/2000

Requirements of driver

15 The driver of a school bus shall

(a) have a valid driver's licence to operate a school bus vehicle;

(b) be competent to operate the vehicle under his or her charge;

14(3) Sous réserve des dispositions du paragraphe (4), les conducteurs d'autobus scolaire qui s'appêtent à laisser monter ou descendre des élèves ne peuvent immobiliser leur autobus à un endroit tel que les élèves aient à traverser une route afin de pouvoir y monter ou atteindre un lieu sûr après en être descendu.

14(4) Par dérogation au paragraphe (3), dans les cas où des élèves doivent traverser une route afin de pouvoir monter dans un autobus scolaire ou atteindre les terrains de l'école ou un lieu sûr après être descendus de l'autobus, le conducteur :

a) immobilise l'autobus;

b) fait fonctionner les feux clignotants de façon continue conformément aux dispositions du *Code de la route*;

jusqu'à ce que les élèves soient montés dans l'autobus ou aient atteint les terrains de l'école ou un lieu sûr après être descendus de l'autobus;

c) surveille les élèves qui traversent la route.

14(5) Sauf en cas d'urgence, les conducteurs ne peuvent utiliser que la porte avant de l'autobus scolaire pour faire monter et descendre les élèves.

14(6) Lorsqu'un autobus scolaire est arrêté et que des élèves y montent ou en descendent, ou s'appêtent à le faire, le conducteur :

a) allume tous les feux dont l'autobus scolaire est muni, conformément au *Code de la route*;

b) actionne tout autre dispositif d'avertissement autorisé par le *Code de la route*.

R.M. 109/2000

Exigences que doivent remplir les conducteurs

15 Les conducteurs d'autobus scolaire doivent satisfaire aux exigences suivantes :

a) être titulaire d'un permis de conduire valide les autorisant à conduire un autobus scolaire;

b) posséder la compétence nécessaire pour conduire le véhicule dont ils ont la responsabilité;

(c) determine the safe condition of the school bus by daily inspection and immediately report any defect to the school board;

(d) comply with all the requirements in *The Highway Traffic Act* and these regulations;

(e) make such reports, and complete such records and forms as are required by the school board;

(f) operate the school bus over such routes, and on the days and times as required by the school board;

(g) immediately report any accident arising out of the operation of the school bus, as required by *The Highway Traffic Act*, and to the school board;

(h) not operate the school bus after an accident arising out of the operation of the school bus, until he or she has instructions from the school board to do so, and the school bus is in a safe mechanical condition;

(i) obtain a school bus operator's certificate from the office of the Pupil Transportation Unit of the Department of Education and Training before operating a school bus carrying passengers; and

(j) whether carrying passengers or not, before crossing any track or tracks of a railway, bring the school bus to a full stop not less than 5 metres or more than 15 metres from the rail nearest the front of the school bus, and fully open the service door, listen and look in both directions along the track or tracks for approaching trains not proceed unless the action can be completed in safety, and close the service door when motion is resumed.

M.R. 139/95; 101/99

Prohibitions

16 No driver of a school bus shall

(a) operate a school bus contrary to *The Highway Traffic Act* and this regulation;

(b) leave a school bus unattended while pupils are in the bus, except when required to assist other pupils to cross the highway;

c) inspecter chaque jour l'autobus scolaire afin de s'assurer qu'il peut rouler en toute sécurité et signaler sans délai toute défectuosité à la commission scolaire;

d) se conformer aux exigences du *Code de la route* et des présents règlements;

e) préparer les rapports et remplir les registres et les formules exigés par la commission scolaire;

f) emprunter le parcours et suivre l'horaire établis par la commission scolaire;

g) signaler sans délai tout accident découlant de l'utilisation de l'autobus scolaire de la manière prévue au *Code de la route*, ainsi qu'à la commission scolaire;

h) attendre, avant de conduire un autobus scolaire qui vient d'être impliqué dans un accident pendant son utilisation, d'avoir reçu les directives en ce sens de la commission scolaire, et que l'autobus soit en bon état de marche;

i) obtenir un brevet de chauffeur d'autobus scolaire de la Section de transport des élèves du ministère de l'Éducation et de la Formation professionnelle avant de conduire un autobus scolaire transportant des passagers;

j) avant de traverser les voies ferrées d'un chemin de fer, arrêter complètement leur autobus, qu'il y ait des passagers ou non, à au moins cinq et au plus quinze mètres de la voie ferrée la plus près de l'avant du véhicule, ouvrir complètement la porte avant, écouter et regarder dans les deux directions des voies ferrées, ne pas repartir à moins de pouvoir traverser en toute sécurité et ne refermer la porte qu'après la remise en marche du véhicule.

R.M. 139/95; 101/99

Interdictions

16 Il est interdit aux conducteurs d'autobus scolaire :

a) d'utiliser un autobus scolaire contrairement aux dispositions du *Code de la route* ou du présent règlement;

b) de laisser un autobus scolaire sans surveillance pendant que des élèves s'y trouvent, sauf lorsqu'ils doivent aider d'autres élèves à traverser une route;

(c) tow another vehicle, or permit the school bus to be towed, while pupils are on board;

(d) smoke, or allow any person to smoke, on the school bus while pupils are on board;

(e) refuel the school bus while pupils are on board;

(f) leave the school bus without setting the emergency brake;

(g) stop the school bus to receive or discharge pupils on a roadway where vehicle speed limits are 60 kilometres per hour or greater, when the school bus is not, under normal atmospheric conditions, clearly visible in its stopped position from the front or rear for a distance of at least 150 metres;

(h) allow pupils to stand while the vehicle is in motion;

(i) operate a school bus containing more pupils than the manufacturer's specified seating capacity;

(j) operate a school bus in which the aisle, entrance door or emergency door is obstructed in any manner; or

(k) operate a school bus in which wheelchairs are not secured with a device equivalent to the description in clause 4(j).

M.R. 139/95

Pupil instruction

17 The school board shall ensure that at least twice in each school year each pupil is instructed in safe school bus riding practices and participates in emergency school bus evacuation drills which shall be conducted at least once during the fall term and at least once during the spring term of each school year.

c) de remorquer un autre véhicule ou de permettre que l'autobus scolaire soit remorqué, pendant que des élèves s'y trouvent;

d) de fumer ou de permettre à quiconque de fumer dans un autobus scolaire pendant que des élèves s'y trouvent;

e) de faire le plein de carburant pendant que des élèves se trouvent dans l'autobus scolaire;

f) de quitter l'autobus scolaire sans avoir engagé le frein à main;

g) d'arrêter leur autobus scolaire sur une route où la limite de vitesse est d'au moins 60 kilomètres à l'heure afin d'y laisser monter ou descendre des élèves, si à l'endroit où l'autobus est arrêté l'avant et l'arrière du véhicule ne sont pas clairement visibles à une distance d'au moins 150 mètres, dans des conditions atmosphériques normales;

h) de permettre à des élèves de se tenir debout pendant que le véhicule est en mouvement;

i) de conduire un autobus scolaire dans lequel se trouvent plus d'élèves que le nombre de places assises spécifié par le fabricant;

j) de conduire un autobus scolaire si l'allée, la porte d'entrée ou la porte de secours sont obstruées de quelque façon que ce soit;

k) de conduire un autobus scolaire dans lequel les fauteuils roulants ne sont pas fixés au moyen d'un dispositif équivalent à celui mentionné à l'alinéa 4j).

R.M. 139/95

Enseignement des mesures de sécurité

17 La commission scolaire veille à ce que les mesures de sécurité applicables aux déplacements en autobus scolaire soient enseignées aux élèves à au moins deux reprises durant l'année scolaire et à ce que les élèves participent au moins une fois pendant la session d'automne et une fois pendant la session du printemps au cours de chaque année scolaire à des exercices d'évacuation d'urgence des autobus scolaires.

Driver instruction

18(1) The school board shall ensure that

- (a) each new school bus driver receives a minimum of 24 hours of instruction in school bus driver training prior to operating a school bus carrying passengers; and
- (b) each school bus driver receives a minimum of eight hours inservice training during each school year.

18(2) The instruction referred to in clause (1)(a) must:

- (a) include instruction about the role and responsibility of the school bus driver, passenger control, accidents and emergencies, bus maintenance and inspection, and driving fundamentals; and
- (b) be provided by a person who is certified as a School Bus Driver Instructor by the Pupil Transportation Unit of the Department of Education and Training.

M.R. 109/2000

Log book

19 The school board shall ensure that each school bus is equipped with a vehicle log book, maintained in the form and manner prescribed by the minister.

Formation des conducteurs

18(1) La commission scolaire veille à ce que :

- a) les nouveaux conducteurs d'autobus scolaire reçoivent une formation d'au moins 24 heures sur la conduite des autobus scolaires avant de conduire un autobus scolaire transportant des passagers;
- b) les conducteurs d'autobus scolaire reçoivent au moins huit heures de formation en cours d'emploi durant chaque année scolaire.

18(2) La formation que vise l'alinéa (1)a) :

- a) porte notamment sur le rôle et les responsabilités du conducteur d'autobus scolaire, le contrôle des passagers, les accidents et les situations d'urgence, l'entretien et l'inspection des autobus ainsi que les techniques de conduite de base;
- b) est fournie par un instructeur titulaire d'un brevet de chauffeur d'autobus scolaire de la Section de transport des élèves du ministère de l'Éducation et de la Formation professionnelle.

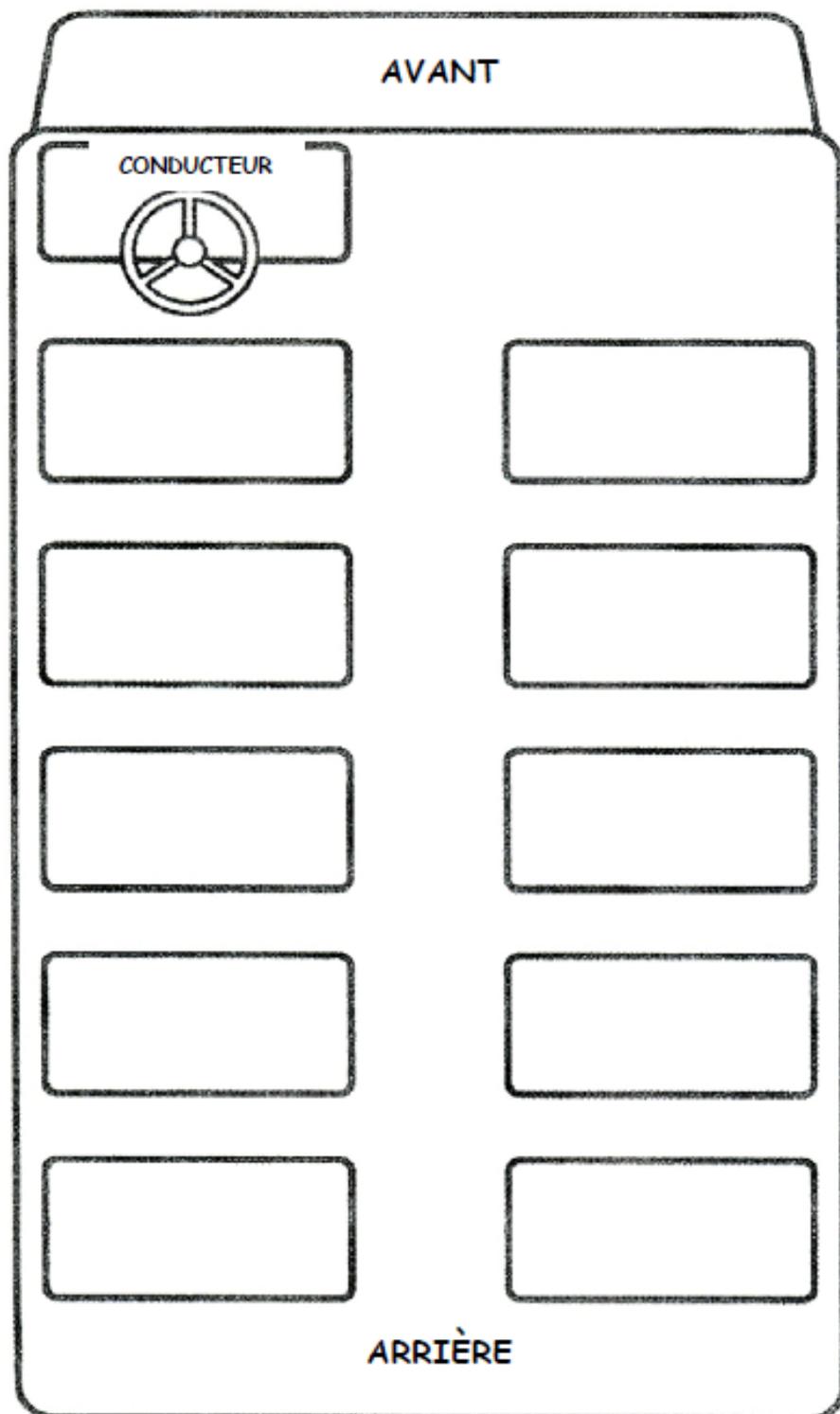
R.M. 109/2000

Journal de bord

19 La commission scolaire veille à ce que chaque autobus scolaire soit muni d'un journal de bord tenu en la forme et de la manière prescrites par le ministre.

ANNEXE B1

**EXEMPLES DE PLAN DE RÉPARTITION DES PLACES DANS L'AUTOBUS SCOLAIRE –
MODÈLE 1**



Date : _____

N°
de route : _____

N°
d'autobus : _____

ANNEXE B1

EXEMPLES DE PLAN DE RÉPARTITION DES PLACES DANS L'AUTOBUS SCOLAIRE – MODÈLE 2

N° de route _____	N° d'autobus _____	Date _____
-------------------	--------------------	------------

Siège du conducteur			Porte d'entrée →		
Rangées de sièges du côté gauche			Rangées de sièges du côté droit		
2W Name: _____	2M Name: _____	2A Name: _____	1A Name: _____	1M Name: _____	1W Name: _____
4W Name: _____	4M Name: _____	4A Name: _____	3A Name: _____	3M Name: _____	3W Name: _____
6W Name: _____	6M Name: _____	6A Name: _____	5A Name: _____	5M Name: _____	5W Name: _____
8W Name: _____	8M Name: _____	8A Name: _____	7A Name: _____	7M Name: _____	7W Name: _____
10W Name: _____	10M Name: _____	10A Name: _____	9A Name: _____	9M Name: _____	9W Name: _____
12W Name: _____	12M Name: _____	12A Name: _____	11A Name: _____	11M Name: _____	11W Name: _____
14W Name: _____	14M Name: _____	14A Name: _____	13A Name: _____	13M Name: _____	13W Name: _____
16W Name: _____	16M Name: _____	16A Name: _____	15A Name: _____	15M Name: _____	15W Name: _____
18W Name: _____	18M Name: _____	18A Name: _____	17A Name: _____	17M Name: _____	17W Name: _____
20W Name: _____	20M Name: _____	20A Name: _____	19A Name: _____	19M Name: _____	19W Name: _____
22W Name: _____	22M Name: _____	22A Name: _____	21A Name: _____	21M Name: _____	21W Name: _____
24W Name: _____	24M Name: _____	24A Name: _____	23A Name: _____	23M Name: _____	23W Name: _____
26W Name: _____	26M Name: _____	26A Name: _____	25A Name: _____	25M Name: _____	25W Name: _____
28W Name: _____	28M Name: _____	28A Name: _____	27A Name: _____	27M Name: _____	27W Name: _____

Porte de secours à l'arrière de l'autobus

RÈGLES DE SÉCURITÉ POUR LES ÉLÈVES QUI PRENNENT L'AUTOBUS SCOLAIRE

Arrivée au point de ramassage

1. Soyez à l'heure. Quittez la maison à temps pour vous rendre à l'arrêt d'autobus avant l'arrivée de l'autobus scolaire.
2. Si d'autres élèves attendent à l'arrêt d'autobus, faites la queue sans vous entasser ni pousser et restez à l'écart de la route.

Traverser une route pour vous rendre à votre arrêt d'autobus

1. Si vous devez traverser la route pour atteindre votre arrêt d'autobus, tenez-vous sur le côté opposé de la route et attendez que l'autobus arrive.
2. Surveillez le signal du conducteur de l'autobus indiquant que vous pouvez traverser en toute sécurité, vérifiez la circulation, puis traversez la route au moins 3 mètres (10 pieds) devant l'autobus et devant la barrière de protection déployée.
3. Regardez à gauche et à droite lorsque vous traversez la route. À un carrefour, regardez dans toutes les directions.
4. Traversez toujours la route à angle droit; ne le faites pas en diagonale.
5. Marchez rapidement sur la route, mais ne courez pas.
6. Ne traversez JAMAIS la route DERRIÈRE l'autobus scolaire.

Monter dans l'autobus

1. Alignez-vous en file indienne en plaçant les plus jeunes élèves à l'avant afin qu'ils puissent monter à bord en premier.
2. Attendez dans la file d'attente jusqu'à ce que l'autobus se soit arrêté et que la porte d'entrée soit complètement ouverte.
3. Montez dans l'autobus rapidement, mais ne vous entassez pas et ne poussez pas les autres élèves.
4. Ne montez jamais à la course dans l'autobus, car les marches pourraient être glissantes, surtout en hiver. Placez votre pied carrément sur les marches, pas sur les bords. Utilisez la main courante.
5. Soyez prudent en montant dans l'autobus si vous transportez des livres ou d'autres articles, car il est plus difficile de voir les marches et de tenir la main courante.
6. Allez directement à votre place, face vers l'avant, et calez-vous bien dans votre siège.

Conduite à bord de l'autobus

1. Restez assis pendant tout le trajet.
2. Gardez l'allée dégagée en plaçant les livres et les autres articles sur vos genoux ou sous le siège.
3. Évitez les discussions inutiles avec le conducteur.
4. Évitez de faire quoi que ce soit qui pourrait distraire le conducteur ou gêner sa conduite.
5. Ne criez pas ou ne parlez pas fort.
6. N'ouvrez pas les fenêtres sans l'autorisation du conducteur.
7. Ne sortez jamais la tête, les bras, les mains ou les pieds par les fenêtres.
8. Ne jetez rien à l'intérieur de l'autobus ou par la fenêtre. Vous pourriez blesser un autre passager ou un piéton, ou créer une situation dangereuse pour un autre conducteur.
9. Sauf en cas d'urgence, ne touchez pas la porte ou les sorties de secours ou toute partie de l'équipement de l'autobus.
10. Ne mangez pas dans l'autobus.

11. Obéissez rapidement aux instructions du conducteur de l'autobus. Rappel : Votre coopération aidera tout le monde à rester en sécurité.
12. S'il y a des capitaines d'autobus scolaires dans votre autobus, obéissez à leurs instructions. Ils sont là pour aider le conducteur et assurer votre sécurité.

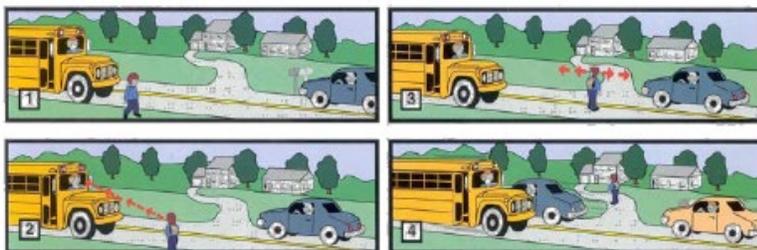
Descendre de l'autobus

1. Restez assis jusqu'à ce que l'autobus s'arrête et que la porte d'entrée soit complètement ouverte.
2. Utilisez la main courante lorsque vous sortez de l'autobus.
3. Soyez très prudent autour des zones dangereuses de l'autobus.
4. Éloignez-vous rapidement de l'autobus pour vous rendre en lieu sûr.

Traverser une route après être descendu de l'autobus

1. Les élèves qui doivent traverser la route après être sortis de l'autobus doivent marcher sur le bord de cette route jusqu'à ce qu'ils soient à au moins 3 mètres (10 pieds) devant l'autobus, au-delà de la barrière de protection déployée. Ensuite, marchez jusqu'au côté gauche avant de l'autobus, arrêtez-vous, regardez des deux côtés pour vérifier si les voitures sont arrêtées et que vous pouvez traverser sans danger. Surveillez le signal du conducteur de l'autobus indiquant que vous pouvez traverser en toute sécurité, vérifiez à nouveau la circulation et traversez la route.
2. Regardez à gauche et à droite lorsque vous traversez. À un carrefour, regardez dans toutes les directions.
3. Traversez toujours la route à angle droit; ne le faites pas en diagonale.
4. Marchez rapidement sur la route, mais ne courez pas.
5. Ne traversez JAMAIS la route DERRIÈRE l'autobus scolaire.

COMMENT TRAVERSER LA RUE EN TOUTE SÉCURITÉ



RAPPORT D'INCONDUITE À BORD DE L'AUTOBUS SCOLAIRE

Date de l'inconduite

École/Année

Élève

Directeur ou directrice

La conduite de l'élève indiqué ci-dessus est signalée comme étant inférieure aux normes requises pour assurer la sécurité et le bien-être des élèves qui prennent l'autobus scolaire. La ou les principales infractions ont été cochées ci-dessous :

___ Vol

___ Bataille

___ Tabagisme

___ Jurons

___ Ouverture de la porte de secours

___ Violence

___ Bruit

___ A allumé des allumettes

___ Intimidation

___ Lancement d'objets

___ Ne reste pas assis

___ Autre

___ Destruction des biens de l'école

___ A jeté des débris/mangé dans l'autobus

Explication : _____

Directeur des transports

Conducteur d'autobus/Numéro d'autobus

ENQUÊTE ET DÉCISION DU DIRECTEUR OU DE LA DIRECTRICE DE L'ÉCOLE

Nom du parent

Adresse

Téléphone

Contact établi par : _____ Date : _____

Disposition de la conférence : _____

Retour au bureau du transport le : _____

Signature du directeur des transports

Signature du directeur ou de la directrice de l'école

LOI SUR LES ÉCOLES PUBLIQUES – RÈGLEMENT SUR LE CODE DE CONDUITE

**Loi sur les écoles publiques
Contenu du code de conduite**

Le code de conduite d'une école indique notamment :

- a) que les élèves et le personnel doivent se comporter de façon respectueuse et l'observer;
 - b) qu'il est inacceptable :
 - (i) d'infliger à une personne de mauvais traitements de nature physique, sexuelle ou psychologique, verbalement, par écrit ou de toute autre manière,
 - (i.1) de faire de l'intimidation,
 - (ii) de faire de la discrimination induite contre une personne en raison d'une caractéristique visée au paragraphe 9(2) du Code des droits de la personne,
 - (iii) de consommer ou d'avoir en sa possession à l'école de l'alcool, du cannabis (marijuana) ou des drogues illicites ou de s'y trouver sous l'effet de ces substances;
 - c) que la fréquentation de bandes et la possession d'une arme — selon le sens que l'article 2 du Code criminel (Canada) attribue à ce terme — ne sont pas tolérées dans les emplacements scolaires;
 - d) que les élèves et le personnel doivent se conformer aux lignes directrices de la commission scolaire et aux dispositions du code de conduite ayant trait à l'utilisation appropriée :
 - (i) d'Internet, y compris les médias sociaux, la messagerie texte, la messagerie instantanée, les sites Web et le courrier électronique,
 - (ii) des appareils photo numériques, des téléphones cellulaires et des autres dispositifs électroniques et dispositifs de communications personnelles qui sont énumérés dans les lignes directrices en cause ou dans le code de conduite;
 - e) les conséquences disciplinaires — de façon aussi détaillée que possible — découlant de la violation du code de conduite et la procédure d'appel ayant trait aux décisions disciplinaires. Le code de conduite est également conforme aux autres exigences prévues par règlement pris en vertu de la Loi sur l'administration scolaire.
-

Loi sur les écoles publiques

Rapport au directeur d'école

47.1.1(1)

Les personnes indiquées ci-dessous qui apprennent qu'un élève d'une école peut avoir eu une conduite inacceptable pendant qu'il est à l'école, lors d'une activité approuvée par l'école que prévoient les règlements ou dans d'autres circonstances réglementaires en font rapport au directeur de l'école dès qu'il est raisonnablement possible de le faire :

- a) tout employé d'une commission scolaire ou d'une division ou d'un district scolaire;
- b) toute personne qui s'occupe d'au moins un élève au cours de l'activité en question.

Obligation complémentaire de signalement — cyberintimidation

47.1.2(1)

Si elle apprend qu'un élève pourrait s'être livré à de la cyberintimidation ou avoir subi du tort en raison de cyberintimidation, la personne assujettie à des obligations en vertu du paragraphe 47.1.1(1) doit par surcroît signaler la situation au directeur de l'école dès que cela est raisonnablement possible.

Loi sur les écoles publiques

Obligations des élèves

58.10

Chaque élève a la responsabilité :

- a) de se présenter assidûment et ponctuellement à l'école et aux cours;
- b) de se conformer à la politique de l'école, de la division ou du district scolaire en matière de discipline et de gestion du comportement et au code de conduite de l'école;
- c) de faire les travaux scolaires et d'accomplir les autres tâches connexes qu'exigent les enseignants et les autres employés de la division ou du district scolaire;
- d) de traiter avec respect les biens de l'école et ceux des employés et des autres personnes qui fréquentent l'école.

Liste d'inspection préalable

Vérifications extérieures

☐ Légende de la méthode utilisée : V = visuelle M = manuelle A = audible S.O. = sans objet

Élément	Méthode	État normal	Défectuosités mineures	Défectuosité justifiant la mise hors service
Autocollant d'inspection de sécurité du Manitoba	V	Lisible; valide	S.O.	Manquant; illisible; expiré
Pare-brise	V	Aucun dommage; vision claire	Étoiles ou éclats de moins de 13 mm (1/2 po) ou fissures de moins de 50 mm (2 po) dans la zone balayée par les essuie-glaces	Endommagé ou détérioré de telle sorte que la vision normale du conducteur est notablement altérée dans la zone balayée par les essuie-glaces
Rétroviseurs	V	Aucun dommage; bien fixés	Mal fixés	Obstrués; ne permettent pas une vue claire
Fenêtres latérales	V	Aucun dommage; vision claire	Fuite; fissurées	Obstruction de la vision; brisées
Pare-chocs –Avant et arrière	V; M	Aucun dommage; bien fixés	Mal fixés; boulon manquant	Manquant; endommagés; à l'extérieur des lignes de la carrosserie
Porte de secours arrière	M	S'ouvre/se ferme	Le vibreur sonore ne fonctionne pas; les charnières rendent l'ouverture de la porte difficile	La porte ne s'ouvre pas/ne se ferme pas correctement
Pneus	V; M	Semblent appropriés	Bande de roulement ou flanc endommagé; pneu qui se dégonfle	Pneu crevé; profondeur de la bande de roulement inférieure à la limite d'usure; pneu en contact avec un autre pneu ou un composant du véhicule autre que la bavette garde-boue; pneu marqué « non destiné à la route »; pneu ayant des câbles exposés dans la zone de la bande de roulement/du flanc extérieur
Moyeu de roue et fixations	V; M	Semblent appropriés	Huile de moyeu en dessous du niveau minimum (avec regard vitré); fuite du joint de roue	La roue a une fixation desserrée/manquante/inefficace; roue/jante ou pièce de fixation endommagée/fissurée/cassée; indice d'une défaillance imminente de la roue/du moyeu ou du roulement
Suspension	V	Aucun affaissement/aucun e inclinaison notable	Fuite d'amortisseur; fuite d'air dans le système de suspension pneumatique; fixation de suspension desserrée/manquante/cassée	Amortisseur manquant/endommagé; coussin gonflable dégonflé; lame de ressort principale fissurée/cassée ou plus d'une lame de ressort cassée; partie de la lame de ressort/suspension manquante/déplacée ou en contact avec un autre composant du véhicule; boulon en U desserré
Circuit pneumatique	V; A	Aucun dommage; bien fixés	Fuite d'air dans le circuit pneumatique	Avertissement sonore en fonctionnement; partie(s) endommagée(s) du circuit pneumatique causant des problèmes d'accumulation d'air
Carrosserie et châssis de l'autobus	V; M	Aucun dommage; bien fixés	Pièces de carrosserie mal fixées/manquantes; portes de compartiment mal fixées/manquantes; châssis/carrosserie endommagé	Longeron(s) de châssis visiblement déplacé(s)/fissuré(s)/effondré(s)/affaissé(s); panneau extérieur de carrosserie endommagé/détérioré de sorte qu'il présente un danger pour les autres
Niveau du réservoir de liquide de frein	V; M	Entre le repère minimal et le repère maximal	Liquide de frein au niveau minimum sur le réservoir	En dessous du niveau minimum sur le réservoir
Niveau de liquide de refroidissement et courroies de radiateur	V; M	Niveau adéquat; courroie(s) d'entraînement en place	Niveau de liquide de refroidissement en dessous du repère d'ajout; liquide de refroidissement visible dans le réservoir; fissures mineures dans la ou les courroies d'entraînement	Fuites; aucun liquide de refroidissement visible dans le réservoir; courroie(s) d'entraînement manquante(s)
Niveau d'huile moteur	V; M	Niveau de fonctionnement	Niveau d'huile au repère « Ajouter » sur la jauge	Niveau d'huile en dessous du repère « Ajouter » sur la jauge
Système d'alimentation en carburant	V	Aucun dommage/fuites	S.O.	Capuchon de réservoir de carburant manquant; réservoir de carburant mal fixé; fuite de carburant dégonflante
Plaque d'immatriculation	V; M	Valide; bien fixée	Lâche	Non valide; manquante

Système de freins hydrauliques

Élément	Méthode	État normal	Défectuosités mineures	Défectuosité justifiant la mise hors service
Système de freins hydrauliques	V; M; A	Fonctionne	S.O.	Servofrein non fonctionnel; fuite de liquide de frein; pédale de frein spongieuse/garde insuffisante de la pédale de frein

Depuis le siège du conducteur avec le contact coupé (appuyez sur la pédale de frein)

Élément	Méthode	État normal	Défectuosités mineures	Défectuosité justifiant la mise hors service
Système auxiliaire de freinage hydraulique	V; M; A	Fonctionne	S.O.	Ne fonctionne pas

Mise en marche du moteur

Élément	Méthode	État normal	Défectuosités mineures	Défectuosité justifiant la mise hors service
Voyant d'avertissement de freins ABS	V	Aucun voyant	Voyant allumé (pas de freins ABS)	S.O.

Avertissement de freinage	V; A	Pas de voyant ni de vibreur sonore	S.O.	Dispositif d'avertissement activé
Compartiment du conducteur	V; M; A	Pédales/jauges fonctionnant correctement	Instruments inexacts/pas de jeu libre de l'embrayage (le cas échéant)	L'accélérateur reste coincé et le moteur ne revient pas au ralenti; le dispositif d'avertissement du châssis de l'autobus est activé; l'embrayage ne se relâche pas
Contacteur de sécurité de démarrage (le cas échéant)	V; M	Le moteur démarre	Le moteur démarre avec un rapport enclenché	S.O.
Réglage des rétroviseurs	V; M	Réglés correctement	Ne fournit pas la vue requise au conducteur en raison de dommages ou d'un mauvais réglage	Les rétroviseurs à grand angle ou les autres rétroviseurs ne fournissent pas une vue appropriée
Direction	V; M	Fonctionne	Jeu du volant de direction supérieur à la normale	Volant de direction mal fixé/ne réagit pas normalement; le jeu du volant de direction dépasse la limite prescrite

Avec le moteur en marche, vérifiez depuis le siège du conducteur **Légende de la méthode :** **V = visuelle** **M = manuelle** **A = audible** **S.O. = sans objet**

Élément	Méthode	Etat normal	Défectuosités mineures	Défectuosité justifiant la mise hors service
Klaxon	M; A	Fonctionne	Pas de klaxon opérationnel	S.O.
Fonctionnement du dégivreur/de la chaufferette	M; A	Fonctionne	Panne des commandes/du système	Le moteur du dégivreur ne fonctionne pas dans toutes les positions sélectionnées; aucun flux d'air sur la zone prévue
Essuie-glace/lave-glace	V; M; A	Fonctionnent	Le système ou les commandes ne fonctionnent pas correctement; la lame d'essuie-glace est endommagée/manquante; l'essuie-glace ou le lave-glace ne fonctionne pas correctement	L'essuie-glace ou le lave-glace ne dégage pas adéquatement le champ de vision du conducteur dans la zone balayée par l'essuie-glace du côté du conducteur lorsque les conditions météorologiques exigent leur utilisation
Frein de stationnement	V; M	Fonctionne	Se relâche, mais le voyant reste allumé	Le frein de stationnement ne se relâche pas
Commande de la porte de service	V; M	Fonctionne correctement	Fonctionne de manière inégale	La porte ne s'ouvre pas ou ne se ferme pas correctement
Éclairage intérieur et des marches	V; M	Fonctionne correctement	Une seule ampoule ne fonctionne pas	S.O.

Regardez à l'intérieur de l'autobus

Élément	Méthode	Etat normal	Défectuosités mineures	Défectuosité justifiant la mise hors service
Siège du conducteur et ceinture de sécurité	M	Fonctionnent correctement	Siège endommagé/déchiré	Ceinture de sécurité/sangle d'attache mal fixées/manquantes ou non opérationnelles; ne parviennent pas à maintenir le réglage sélectionné
Sièges des passagers	V; M	Aucun dommage; bien fixés	Siège(s) endommagé(s)/déchiré(s) (déplacez les passagers au besoin)	Un siège ou un accessoire de fixation présente un défaut pouvant constituer un danger pour toute personne
Compartment des passagers	V; M	Aucun dommage	Rembourrage du montant endommagé; marches endommagées/risque de glissade; compartiment supérieur mal fixé/endommagé	Panneaux intérieurs de carrosserie endommagés/présentant un danger pour toute personne; siège de passager mal fixé
Sorties de secours (c.-à-d. porte arrière; vitres latérales; toit)	V; M; A	Fonctionnent correctement	Avertisseur sonore non fonctionnel	Les issues de secours ne fonctionnent pas comme prévu
Extincteur d'incendie	V; M	Bien fixé; chargé	Mal fixés	Manquant/déchargé (lecture de la jauge)
Trousse de premiers soins	V; M	Bien fixée; scellée	Mal fixée; sceau brisé	Manquante
Hachette d'incendie ou pied-de-biche	V; M	Bien fixés	Mal fixés	Manquants
Réflecteurs triangulaires	V; M	Bien fixés	Mal fixés	Manquants/cassés
Porte/loquets pour fauteuil roulant	V; M; A	S'ouvre/se ferme	Le vibreur sonore ne fonctionne pas; les charnières rendent l'ouverture de la porte difficile	La porte ne s'ouvre pas/ne se ferme pas correctement
Plateforme élévatrice pour fauteuils roulants	V; M; A	Fonctionne correctement	La plateforme élévatrice pour fauteuil roulant a un mouvement irrégulier; fonctionne lentement	Les dispositifs de sécurité de la plateforme élévatrice ne fonctionnent pas comme prévu; la plateforme élévatrice ne termine pas le cycle; le système de verrouillage ne s'active pas/ne se relâche pas comme prévu
Dispositifs de blocage de fauteuil roulant	V; M	Fonctionnent correctement	S.O.	Ne fonctionnent pas bien; absence de dispositifs de retenue requis pour les passagers ou les dispositifs de mobilité
Arrimage du chargement	V; M	Bien fixé	Mal fixé	Défaillance/mauvais fonctionnement/détérioration des éléments à sécuriser

Vérifications extérieures

Élément	Méthode	Etat normal	Défectuosités mineures	Défectuosité justifiant la mise hors service
Barrière de protection	V	Fonctionne	Brisée; arêtes vives; ne parvient pas à se déployer (priorité : réparation dès que possible)	S.O.
Bras d'arrêt	V	Fonctionne	Un feu clignote	Les feux n'alternent pas; les feux ne fonctionnent pas; le bras d'arrêt est manquant/endommagé; le bras d'arrêt ne se déploie pas complètement ou ne reste pas complètement déployé
Feux d'avertissement	V	Fonctionnent	L'un des huit feux ne fonctionne pas; lentille fissurée/embuée	Au moins deux feux ne fonctionnent pas; les feux n'alternent pas
Clignotants	V	Fonctionnent	Les feux extérieurs avant ne fonctionnent pas; lentille fissurée/embuée	Il manque au moins un clignotant arrière gauche et un clignotant arrière droit
Phares de jour	V	Fonctionnent	Ne fonctionnent pas de la manière conçue par le fabricant d'équipement d'origine	S.O.
Phares	V	Fonctionnent	Un phare de croisement ne fonctionne pas; lentille fissurée/embuée	Défaillance des deux phares de croisement
Feux d'arrêt	V	Fonctionnent	L'un des quatre feux ne fonctionne pas; lentille fissurée/embuée	Au moins deux feux ne fonctionnent pas
Feux arrière	V	Fonctionnent	L'un des quatre feux ne fonctionne pas; lentille fissurée/embuée	Au moins deux feux ne fonctionnent pas
Feux de gabarit	V	Fonctionnent	Jusqu'à trois feux ne fonctionnent pas; lentille fissurée/embuée	Plus de trois feux ne fonctionnent pas
Feux de recul	V	Fonctionnent	Un feu ne fonctionne pas; lentille fissurée/embuée	Plus d'un feu ne fonctionne pas

Feux de détresse	V	Fonctionnent	Les deux feux de détresse avant ne fonctionnent pas; lentille fissurée/embuée	Les deux feux de détresse arrière ne fonctionnent pas
Système d'échappement	V (moteur en marche)	Fonctionne	Fuite de l'échappement, sous réserve de ce qui est décrit dans la colonne <i>État justifiant la mise hors service</i> ; composants desserrés	La fuite fait en sorte que des gaz d'échappement entrent dans l'habitacle
Feu stroboscopique	V	Fonctionne	Permis du feu stroboscopique manquant/illisible; le feu stroboscopique ne fonctionne pas	S.O.

ANNEXE C2

**NORMES DE SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES DU
CANADA – NSVAC 111
PROTOCOLE D'ESSAI DES RÉTROVISEURS**

Annexe A (normative)

Protocole d'essai des rétroviseurs

Note : Cette annexe constitue une partie obligatoire de cette norme.

A.1 Conditions d'essai

Afin de respecter les articles A.2 et A.3, l'autobus doit être mis à l'essai comme suit :

- a) La couleur des cylindres doit présenter un contraste marqué avec celle du revêtement de la surface sur laquelle l'autobus est stationné.
- b) Les cylindres A, D et E doivent mesurer 0,305 m (1 pi) de hauteur et 0,305 m (1 pi) de diamètre, et les cylindres B et C doivent mesurer 0,915 m de hauteur (3 pi) et 0,305 m (1 pi) de diamètre.
- c) Les cylindres doivent être placés aux endroits indiqués ci-après et conformément à la figure A.1. Les mesures doivent être prises à partir du centre des cylindres vus d'en haut :
 - i) Le cylindre A doit être placé devant l'autobus de façon que son centre traverse l'axe longitudinal de l'autobus et que le dessus du cylindre soit directement visible dans la partie balayée du pare-brise, à la hauteur des yeux du conducteur
 - ii) Le cylindre B doit être placé du côté opposé au conducteur, à un point où le cylindre est entièrement visible dans les rétroviseurs convexes des ensembles A et B et de façon que le centre du cylindre soit dans un plan vertical situé à 2 m (6,5 pi) à la droite d'un plan vertical tangent à la surface la plus à l'extérieur de l'autobus, et perpendiculaire à ce plan.
 - iii) Le cylindre C doit être placé du côté du conducteur, à un point où le cylindre est entièrement visible dans les rétroviseurs convexes des ensembles A et B et de façon que le centre du cylindre soit dans un plan vertical situé à 2 m (6,5 pi) à la gauche d'un plan vertical tangent à la surface la plus à l'extérieur de l'autobus et perpendiculaire à ce plan.
 - iv) Les cylindres D et E doivent être placés de façon que leur centre soit dans le plan vertical qui traverse l'axe de l'essieu arrière de l'autobus. Le cylindre D doit être placé du côté opposé au côté du conducteur de façon que son centre soit dans un plan vertical à 2 m (6,5 pi) à la droite de la surface la plus à l'extérieur de l'autobus. Le cylindre E doit être placé du côté du conducteur, de façon que son centre soit dans un plan vertical à 2 m (6,5 pi) à la gauche de la surface la plus à l'extérieur de l'autobus.
- d) Aux fins des articles A.2 et A.3, la position des yeux du conducteur doit être représentée par les points droit et gauche définis dans SAE J1050 et se situer dans une zone définie par une ellipse des yeux du 95^e percentile, conformément à SAE J941 avec les modifications suivantes :
 - i) un rapport homme/femme de 50/50 doit être utilisé;
 - ii) l'expression « heel point » utilisée dans SAE J941 et d'autres documents cités dans SAE J941 désigne l'appui du talon sur l'accélérateur « accelerator heel point » défini dans SAE J1100 (l'appui du talon sur l'accélérateur doit être déterminé par le fabricant); et
- e) l'expression « seating reference point (SgRp) », soit la position assise de référence, doit avoir la même signification que dans SAE J1100. Les systèmes de rétroviseurs A et B, réglés selon les instructions du fabricant, doivent être conformes aux articles A.2 et A.3,

- quelle que soit la position des yeux du conducteur.
- f) Les rétroviseurs doivent être réglés à la position des yeux du conducteur, selon les instructions du fabricant et ne doivent pas être déplacés ni réglés de nouveau au cours de l'essai pour cette position des yeux. Ils peuvent être déplacés pour d'autres positions des yeux.
 - g) Un appareil-photo ou une caméra vidéo doit être installé de façon que son plan image soit au centre de la position des yeux du conducteur et que la surface réfléchissante soit visible pour l'appareil par les fenêtres de l'autobus.
 - h) Pour une position des yeux du conducteur donnée, les articles A.2 et A.3 doivent être respectés, l'appareil-photo ou la caméra vidéo étant placé à la gauche ou à la droite de l'œil.
 - i) L'appareil-photo ou la caméra vidéo doit être fixé sur un support de manière à pouvoir pivoter :
 - i) dans les plans vertical ou horizontal de son plan image jusqu'à la limite maximale admise du mouvement de l'œil prescrit dans SAE J1050;
 - ii) dans le plan horizontal de son plan image jusqu'à la limite maximale admise de la rotation du cou prescrite dans SAE J1050 à un point correspondant au point de pivot du cou conformément à SAE J1050, après que la limite maximale du mouvement des yeux est atteinte.
 - j) Les observations au moyen de l'appareil-photo ou de la caméra vidéo doivent être réalisées pendant que la porte de service est fermée et que le bras d'arrêt est complètement rétracté.
 - k) Pour les fins de l'article A.3.1, le pare-chocs avant doit être l'élément le plus avant du pare-chocs (compte non tenu des attaches, des butoirs et de tout accessoire tel que des barrières de protection pour les écoliers, lesquels doivent être retirés avant les essais).
 - l) Sauf dans le cas d'un ensemble de rétroviseurs B sur un autobus scolaire à châssis à conduite avancée, les rétroviseurs doivent être installés de façon que le champ de vision du conducteur par les rétroviseurs ne soit pas réduit par la partie du pare-brise non balayée par les essuie-glaces ni par une partie opaque de la structure du véhicule.
 - m) Aux fins de l'article A.3.3, un graphique de comparaison, du type montré à la figure A.2, peut être utilisé comme suit pour mesurer la largeur et la longueur de l'angle de l'image d'un cylindre :
 - i) le graphique de comparaison est placé dans un plan vertical qui comprend l'image évaluée;
 - ii) le plan du graphique de comparaison est perpendiculaire à la ligne de vision;
 - iii) les images du cylindre et le graphique de comparaison sont visibles par le viseur de la caméra;
 - iv) une photographie est prise à la position des yeux du conducteur; et
 - v) les dimensions sur l'image du cylindre sont plus grandes que celles indiquées sur le graphique de comparaison.
 - n) Les observations au moyen de la caméra doivent être réalisées pendant que la porte de service est fermée et que le bras d'arrêt est complètement rétracté.

A.2 Rétroviseurs latéraux

L'ensemble A doit comprendre deux jeux de rétroviseurs conformes à ce qui suit, de chaque côté de l'autobus :

- a) un jeu de rétroviseurs d'une unité de grossissement dont la surface réfléchissante est d'au moins 322,60 cm² (50 po²) qui assure, à la position des yeux du conducteur, un champ de vision continu vers l'arrière, du côté de l'autobus et du revêtement de la route. Le champ de vision doit débiter à au plus 60,93 m (200 pi) en arrière de la surface du rétroviseur et s'étendre jusqu'à l'horizon s'il est mesuré sur une route de niveau, conformément à la figure A.1; et
- b) un jeu de rétroviseurs convexes qui assure un champ de vision, conformément à la figure A.1, complet et continu à la position des yeux du conducteur, comme suit :
 - i) vers l'arrière;
 - ii) du sol;
Note : Ce plan chevauche celui du champ de vision assuré par le miroir grossissant indiqué à l'alinéa a).
 - iii) du côté de l'autobus;
 - iv) des cylindres B et D placés selon l'article A.1, dans le rétroviseur installé du côté opposé au côté du conducteur; et
 - v) des cylindres C et E placés conformément à l'article A.1, dans le rétroviseur installé du côté du conducteur.

Le rayon de courbure moyen des rétroviseurs convexes indiqués à l'alinéa b) ne doit pas être inférieur à 482 mm (19 po). Le rayon de courbure ne doit en aucun point s'écarter de plus de 12,5 % de la valeur moyenne de cinq mesures du rayon de courbure relevées à au moins 6 mm (0,25 po) du bord de la surface réfléchissante.

A.3 Rétroviseurs à grand angle

A.3.1

Le système de rétroviseurs B doit comprendre un jeu de rétroviseurs convexes (un rétroviseur de chaque côté de l'autobus) qui assure un champ de vision continu et complet à la position des yeux du conducteur, conformément à la figure A.1, les rétroviseurs doivent permettre une bonne vue :

- a) du sol à partir du pare-chocs avant vers l'avant jusqu'au point où l'observation directe est possible;
- b) du sol et des côtés de l'autobus à l'arrière du pare-chocs avant dans un plan qui se prolonge et chevauche le champ de vision assuré par les rétroviseurs convexes de l'ensemble A;
- c) des cylindres A et B placés conformément à l'article A.1, dans les rétroviseurs qui se trouvent du côté opposé au côté du conducteur; et
- d) des cylindres A et C placés conformément à l'article A.1, dans les rétroviseurs qui se trouvent du côté du conducteur.

A.3.2

Chaque rétroviseur de l'ensemble B doit être installé de façon que :

- a) la distance entre la position des yeux du conducteur et le centre du rétroviseur soit d'au moins 95,25 cm (37,5 po);
- b) l'angle de la surface du rétroviseur ne présente aucune discontinuité; et
- c) les rétroviseurs doivent être sous un plan horizontal qui traverse toute position des yeux du conducteur

A.3.3

En plus d'assurer le champ de vision décrit à l'article A.3.1, les rétroviseurs de l'ensemble B doivent aussi être conformes aux exigences suivantes visant les dimensions de l'angle des images réfléchies des cylindres A, B et C :

- a) La largeur minimale de l'angle calculée selon l'équation suivante ne doit pas être inférieure à 3 minutes d'arc :

$$X/D \geq 0,000\ 873$$

où

X = largeur de l'image du cylindre sur la surface réfléchissante
D = distance entre le point central à la position des yeux du conducteur et le centre de la surface réfléchissante

0,000 873 = tangente de 3 minutes d'arc

- La longueur minimale de l'angle calculée selon l'équation suivante ne doit pas être inférieure à 9 minutes d'arc :

$$Y/D \geq 0,002\ 618$$

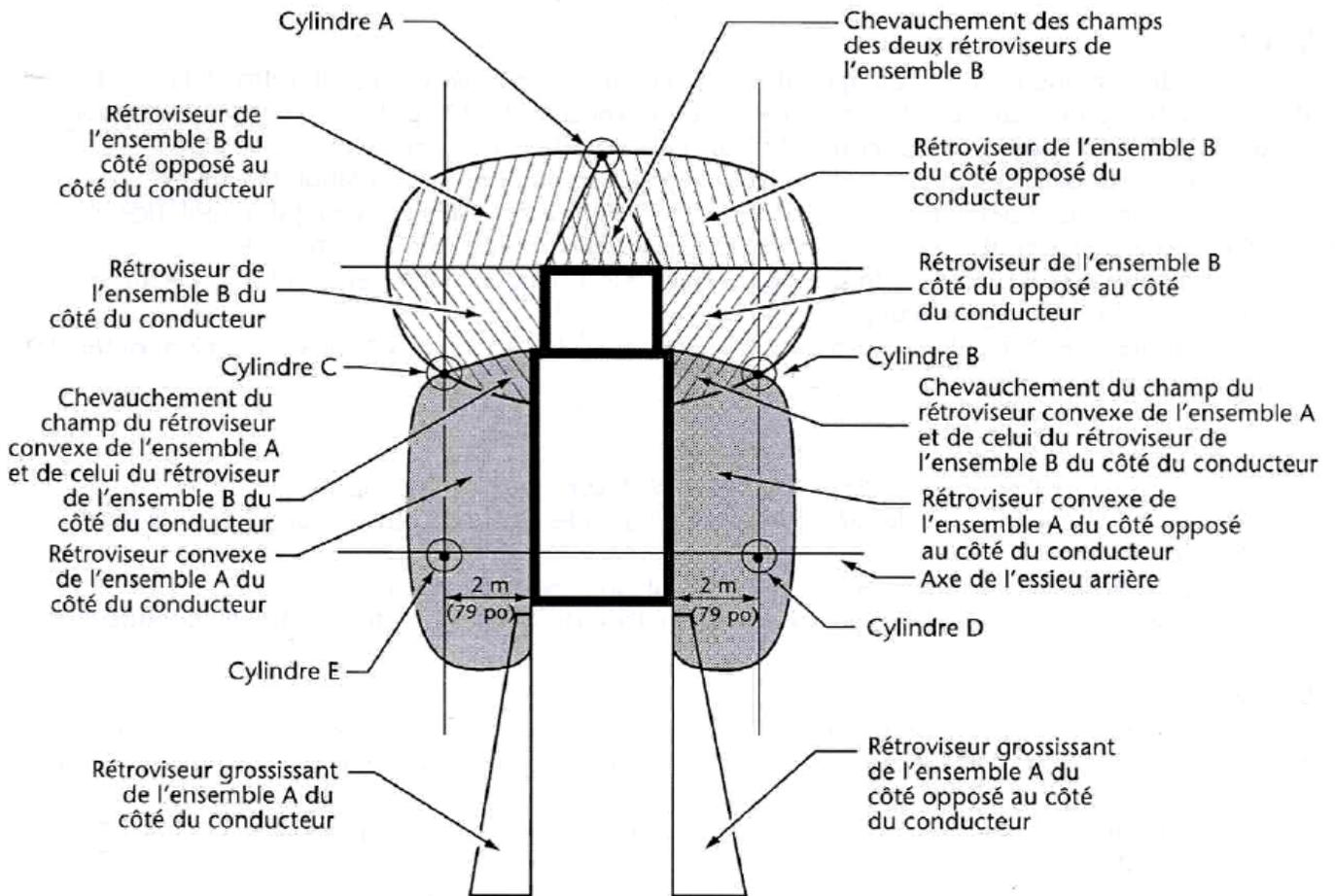
où

Y = longueur de l'image du cylindre sur la surface réfléchissante
D = distance entre le point central à la position des yeux du conducteur et le centre de la surface réfléchissante

0,002 618 = tangente de 9 minutes d'arc

A.3.4

Les réflexions dans chaque rétroviseur de l'ensemble B mesurées à la position des yeux du conducteur doivent être à au moins 3 minutes d'arc de l'extrémité de la surface réfléchissante.



Note : Dimensions non réelles.

Figure A.1
Champ de vision des rétroviseurs des ensembles A et B
 (Voir les articles A.1, A.2 et A.3.1.)

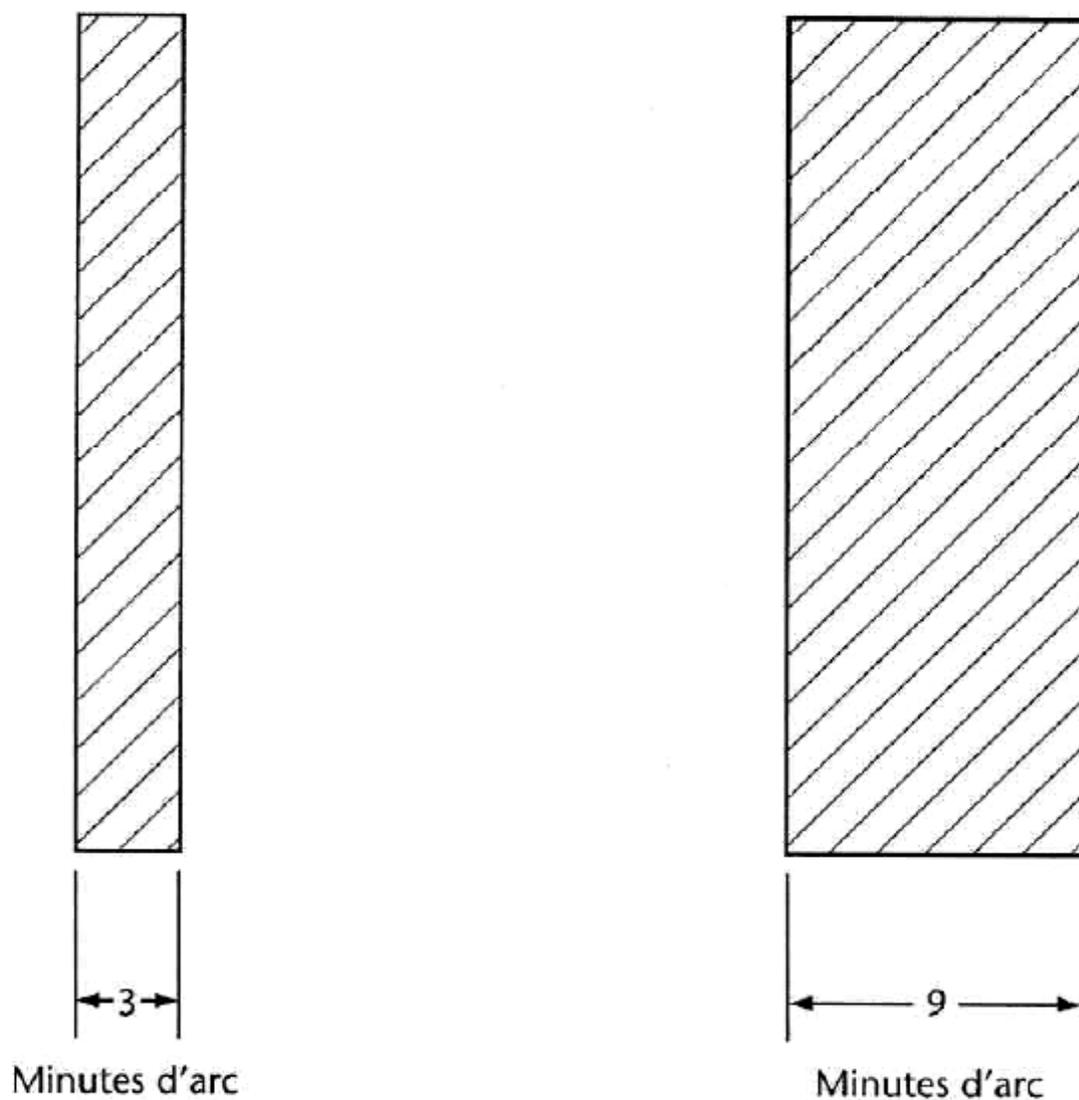


Figure A.2 Graphique de comparaison

(Voir l'article A.1.)

ANNEXE C3

DÉMARRAGE ET PRÉCHAUFFAGE DES MOTEURS DIESEL

1. Serrez le frein de stationnement, placez le levier de vitesses au point mort et appuyez sur la pédale d'embrayage, le cas échéant.
2. Placez la clé de contact en position de marche.
3. Remarquez le voyant « **wait to start** ». Ne démarrez pas le moteur jusqu'à ce que le voyant s'éteigne. Si le moteur est chaud, le voyant pourrait ne pas s'allumer. Par temps extrêmement froid, il pourrait être nécessaire d'activer plusieurs fois le cycle des bougies de préchauffage ou du réchauffeur d'air d'admission.
4. Lorsque le voyant s'éteint, tournez la clé en position de démarrage. Relâchez la clé une fois que le moteur a démarré. Lorsque les bougies de préchauffage ou le réchauffeur d'air d'admission sont chauds, le moteur est prêt à démarrer.
5. Si un faux démarrage se produit ou que le moteur tourne pendant une courte période et s'arrête, tournez la clé de contact en position d'arrêt, puis remettez-la en position de marche. Attendez que le voyant « **wait to start** » s'éteigne et essayez de redémarrer le moteur.
6. Vérifiez toutes les jauges pendant la période de préchauffage. Ne laissez pas le véhicule sans surveillance pendant la période de préchauffage. (Reportez-vous à la politique relative à la marche au ralenti des autobus scolaires de votre division scolaire concernant le temps de ralenti autorisé.)

Remarques importantes. . .

- * **Si le moteur ne démarre pas dans les 30 secondes, relâchez l'interrupteur de démarrage et attendez deux ou trois minutes pour permettre au moteur du démarreur de refroidir. Si, après trois tentatives, le moteur ne démarre pas, demandez l'aide du personnel d'entretien.**
- * **N'augmentez pas le régime du moteur tant que le manomètre de pression d'huile n'indique pas une pression normale. Arrêtez le moteur si le manomètre n'indique aucune pression d'huile dans les 20 secondes.**
- * **AVERTISSEMENT DE RISQUE D'EXPLOSION : N'utilisez pas d'aides au démarrage volatils telles que l'éther, le propane ou l'essence dans le système d'admission d'air. Les bougies de préchauffage ou le réchauffeur d'air d'admission enflammeront les vapeurs et causeront de graves dommages au moteur ou des blessures.**
- * **Suivez la procédure de préchauffage décrite par votre division scolaire.**

Remarque : Il s'agit de lignes directrices de base. Les conducteurs doivent se reporter au manuel d'utilisation pour obtenir plus d'information ou contacter le personnel d'entretien.

BOÎTES DE VITESSES MANUELLES – VÉRIFICATIONS D'ENTRETIEN PRÉVENTIF

Vérifiez si tous les rapports de marche avant et arrière s'engagent en douceur sans bruits métalliques inhabituels (chocs), odeurs (surchauffe de l'embrayage) ou difficultés de changement de rapport.

L'embrayage assure la liaison entre le moteur et la boîte de vitesses de l'autobus. L'embrayage relie le moteur à la boîte de vitesses lorsqu'il est engagé et déconnecte le moteur lorsque la pédale d'embrayage est enfoncée. L'embrayage est largement utilisé durant le passage aux rapports supérieurs d'une boîte de vitesses manuelle. Dans certains cas, il est utilisé comme frein plutôt que comme embrayage. Par exemple, les conducteurs qui s'arrêtent dans une pente mettront partiellement l'embrayage en prise pour empêcher l'autobus de reculer. Ce faisant, tout le poids de l'autobus et de ses passagers est retenu par le glissement de l'embrayage. Ce glissement important génère beaucoup de chaleur et provoque l'usure excessive du plateau de friction de l'embrayage.

Un autre composant mal utilisé par certains conducteurs est la butée d'embrayage. La butée d'embrayage ne tourne pas lorsque la pédale d'embrayage est relâchée. Vous avez entendu le terme « chevaucher l'embrayage ». Cela se produit lorsque le poids du pied du conducteur repose sur la pédale d'embrayage avec une force suffisante pour déplacer la butée d'embrayage vers l'avant jusqu'à ce qu'elle entre en contact avec le plateau de pression et qu'elle tourne à la même vitesse que le moteur. Cela ne sert à rien d'autre que d'augmenter l'usure et causer la destruction prématurée de la butée. La butée est conçue de manière à durer toute la vie et est garnie en usine d'une quantité suffisante de graisse pour cet usage. Une utilisation abusive épuise cette graisse et la butée s'abîmera prématurément.

Vérifiez le « jeu libre » de la pédale d'embrayage. Il s'agit de la course de la pédale d'embrayage entre sa position la plus haute et le point où vous pouvez sentir le contact. Ce jeu doit être maintenu pour empêcher la butée d'embrayage de tourner. Sur la plupart des équipements, cette mesure devrait être d'environ 1 ½ pouce. En raison de l'usure normale du disque d'embrayage, ce jeu diminue progressivement et doit être rajusté périodiquement par le mécanicien pour maintenir un jeu libre approprié.

Le dispositif d'embrayage fonctionnera sans problème si l'embrayage est correctement entretenu et si le véhicule est conduit de manière appropriée. Ne laissez pas reposer votre pied sur la pédale d'embrayage; n'utilisez pas l'embrayage comme frein dans les pentes et, lors du changement de rapport, utilisez-le brièvement et en douceur pour maximiser la durée utile des composants de l'embrayage.

Une utilisation appropriée de la boîte de vitesses peut éviter l'usure non seulement des engrenages, mais aussi de l'embrayage, du moteur et des freins. Avec une boîte de vitesses manuelle, démarrez toujours à bas régime et à une faible vitesse. Cela assurera une lubrification appropriée des pièces internes de la boîte de vitesses et de l'essieu arrière et évitera la possibilité d'essouffler le moteur ou de faire glisser l'embrayage. Au fur et à mesure que la vitesse du véhicule augmente, passez progressivement au rapport qui maintiendra la vitesse souhaitée. Les conseils suivants doivent être pris en compte durant la conduite d'un véhicule équipé d'une boîte de vitesses manuelle :

- ♦ Dans des conditions de forte charge, démarrez toujours en première vitesse.
- ♦ Sur un sol plat avec une boîte de vitesses à quatre rapports, passez du premier rapport au quatrième.

- ♦ Avec une boîte de vitesses à cinq rapports dans des conditions de faible charge, passez du deuxième rapport au cinquième.
- ♦ En montée, rétrogradez pour éviter d'essouffler le moteur.
- ♦ En descente, utilisez le même rapport à la même vitesse que celle qu'il faudrait pour monter. Cela réduit la nécessité d'un freinage excessif en descente.
- ♦ Arrêtez complètement avant de passer le premier rapport ou la marche arrière.

EXEMPLE DE POLITIQUE SUR LA MARCHÉ AU RALENTI DES AUTOBUS SCOLAIRES

Applicabilité	La présente politique s'applique à l'exploitation de tout autobus scolaire appartenant à une division ou en location.
Justification	Les gaz d'échappement des autobus scolaires à moteur diesel tournant au ralenti peuvent s'accumuler à l'intérieur et autour de l'autobus et présenter un risque pour la santé des enfants et des conducteurs. L'exposition aux gaz d'échappement de carburant diesel peut causer des dommages pulmonaires et des problèmes respiratoires. Les gaz d'échappement de carburant diesel exacerbent également l'asthme et les allergies existantes, et on pense que l'exposition à long terme augmente le risque de cancer du poumon. Les autobus tournant au ralenti gaspillent également du carburant et des ressources financières.
But	Éliminer toute marche au ralenti inutile des autobus scolaires (de la division) de sorte que le temps de marche ralenti soit réduit au minimum dans tous les aspects de l'exploitation des autobus scolaires.
Directives	<ol style="list-style-type: none">1. Lorsque les conducteurs d'autobus scolaires arrivent aux zones d'embarquement/débarquement pour prendre ou déposer des passagers, ils doivent arrêter le moteur de leurs autobus dès que possible pour éliminer le temps de marche au ralenti et réduire les émissions nocives. L'autobus scolaire ne doit pas être redémarré tant que les élèves ne sont pas prêts à embarquer et qu'il y a un chemin dégagé pour sortir de la zone de ramassage. Les exceptions comprennent des conditions qui compromettraient la sécurité des passagers telles que : a) les conditions météorologiques extrêmes ou b) les exigences des élèves ayant des besoins spéciaux.2. Au parc des autobus scolaires, limitez le temps de ralenti pendant le réchauffement du matin à ce qui est recommandé par le fabricant – généralement de 3 à 5 minutes (par temps très froid – 20 minutes).3. Les autobus ne doivent pas tourner au ralenti en attendant les élèves pendant les excursions, les activités parascolaires ou d'autres événements où les élèves sont transportés hors des terrains de l'école.4. Par temps froid, les écoles sont invitées à fournir un espace à l'intérieur de l'école où les conducteurs d'autobus qui arrivent tôt peuvent attendre.5. Par temps froid, si la chaleur de l'autobus pose un problème, la marche au ralenti doit être réduite au minimum et se produire en dehors de la zone scolaire. L'autobus « réchauffé » doit entrer dans la zone scolaire le plus près possible de l'heure de ramassage pour maintenir la chaleur. On s'attend à ce que les élèves soient prêts à embarquer lorsque l'autobus arrivera.6. Tous les conducteurs doivent recevoir un exemplaire de ce bulletin au début de chaque année scolaire.

BOÎTES DE VITESSES MANUELLES – PRINCIPES DE BASE DE LA CONDUITE

Changement de rapports

Le changement de rapport est un élément de la conduite nécessitant de la dextérité et de la pratique. Vous devez apprendre la meilleure plage de vitesse pour passer aux rapports supérieurs et inférieurs et changer les rapports sans perdre la route de vue. Les lectures du tachymètre peuvent varier en fonction du type de moteur, de la boîte de vitesses, du rapport de transmission et du terrain. Rétrogradez à un rapport qui ne fera pas en sorte que le régime du moteur dépasse la vitesse régulée.

Assurez-vous de connaître la position des rapports de votre autobus scolaire. Vérifiez le diagramme sur le bouton du levier de vitesse ou au tableau de bord, ou demandez à votre superviseur.

Économie de carburant

Pour la plupart des autobus scolaires, l'économie de carburant est à son maximum lorsque la vitesse de roulement fait en sorte que le régime du moteur soit à 75 % de la vitesse régulée maximale. Lorsque vous utilisez n'importe quel rapport pendant un certain temps (1 à 3 minutes), sélectionnez le rapport qui permettra au moteur de tourner à environ 2 700 tr/min (75 % de 3 600 = 2 700 tr/min pour les moteurs à essence). (Voir les recommandations du fabricant pour les moteurs diesel.)

Procédures de démarrage

1. Assurez-vous que le frein de stationnement est actionné.
2. Enfoncez la pédale d'embrayage.
3. Passez le levier de vitesses au rapport de démarrage. Pour un terrain et une charge moyens, il devrait s'agir du deuxième rapport, bien que la charge ou le terrain puissent dicter l'utilisation du premier rapport. Ne démarrez jamais dans un rapport supérieur au deuxième, car cela entraînerait une charge excessive, provoquerait l'usure de l'embrayage et essoufflerait le moteur.
4. Appuyez sur la pédale des freins de service.
5. Desserrez le frein de stationnement. S'il s'agit d'un type de frein à cliquet, tirez légèrement sur le levier de frein pour relâcher la pression.
6. Relâchez l'embrayage progressivement jusqu'au point de friction et maintenez-le dans cette position. En même temps, relâchez les freins de service et appuyez légèrement sur l'accélérateur pour augmenter la puissance et éviter le calage du moteur.
7. Accélérez progressivement tandis que vous diminuez peu à peu la pression sur la pédale d'embrayage jusqu'à ce qu'elle remonte au point haut.
8. Retirez votre pied de la pédale d'embrayage jusqu'à ce que vous soyez prêt à l'enfoncer à nouveau.
9. Accélérez avant de passer à un rapport supérieur.
10. Passez au rapport suivant. Après avoir appuyé sur la pédale d'embrayage et relâché l'accélérateur, effectuez le changement de rapport. Relâchez l'embrayage en douceur, mais plus rapidement qu'au démarrage, et appuyez doucement et rapidement sur l'accélérateur pour éviter toute perte de vitesse du véhicule. Retirez toujours votre pied de la pédale d'embrayage après avoir terminé un changement de rapport.
11. Continuez dans ce rapport jusqu'à ce que vous atteigniez la vitesse appropriée avant de passer au rapport suivant.

Ne sautez jamais un rapport quand vous passez en vitesse supérieure ou inférieure, car cela provoque l'usure du moteur et de l'embrayage. Passez au besoin à un rapport supérieur ou inférieur pour éviter l'essoufflement du moteur ou un régime excessif. Ne laissez jamais le moteur tirer fortement dans une montée, un virage ou une courbe. L'essoufflement du moteur provoquera la surchauffe des soupapes et des pistons, brûlant en fait des parties de soupape et de piston et détruisant le moteur. Ne laissez pas le moteur s'emballer dans une descente. En prévision de la descente, et avant de descendre, passer au rapport qui serait utilisé pour monter la même pente.

Comment tourner à droite

1. Allumez votre clignotant droit à au moins 30 mètres (100 pieds) avant de tourner. Sur une route, mettez votre clignotant au moins 150 mètres (500 pieds) avant de tourner.
2. Réduisez la vitesse et rétrogradez au rapport approprié requis pour prendre le virage.
3. Mettez l'autobus tout à fait à droite dans votre voie.
4. Vérifiez la signalisation routière ou les panneaux, ainsi que les piétons et les véhicules qui pourraient se trouver entre le côté droit de l'autobus et le bord du trottoir.
5. Vérifiez le rétroviseur de droite et exécutez le virage en douceur sans faire forcer le moteur. Engagez-vous dans la voie la plus à droite possible et éteignez votre clignotant. Accélérez et mettez-vous dès que possible dans la voie de droite. N'oubliez jamais de mettre votre clignotant lorsque vous changez de voie.
6. Ne changez jamais de rapport ou n'appuyez jamais sur l'embrayage pendant un virage.

Comment tourner à gauche

1. Allumez votre clignotant gauche à au moins 30 mètres (100 pieds) avant de tourner. Sur une route, mettez votre clignotant au moins 150 mètres (500 pieds) avant de tourner.
2. Réduisez la vitesse et rétrogradez au rapport approprié requis pour prendre le virage.
3. Mettez l'autobus tout à fait à gauche de la voie. Vérifiez si la voie est libre. Les véhicules qui tournent à gauche N'ONT PAS la priorité de passage. Vérifiez la signalisation routière ou les panneaux, et surveillez les piétons et les autres véhicules. Aidez-vous des rétroviseurs extérieurs et soyez très attentif aux véhicules qui pourraient essayer de vous dépasser à gauche. Si vous devez arrêter votre véhicule avant de tourner, gardez les roues avant droites et le pied sur la pédale de frein. De cette façon, si le véhicule est heurté à l'arrière, il ne sera pas poussé dans la circulation qui arrive en face.
4. Vérifiez le rétroviseur de gauche et exécutez le virage en douceur sans faire forcer le moteur. Engagez-vous dans la voie la plus à gauche possible et éteignez votre clignotant.
5. Lorsque vous venez de tourner à gauche pour vous engager sur une route à plusieurs voies, accélérez et mettez-vous dès que possible dans la voie de droite. N'oubliez pas de toujours utiliser le clignotant lors d'un changement de voie.

Arrêt en première vitesse ou à 16 km/h (10 mi/h) ou moins

1. Relâchez l'accélérateur et lorsque la vitesse diminue à 8 ou 5 km/h (5 ou 3 mi/h), appuyez sur la pédale d'embrayage.
2. Appliquez progressivement les freins en augmentant la pression.
3. Pour éviter les secousses, réduisez légèrement la pression de freinage, mais pas complètement, juste avant de vous arrêter.
4. Placez le levier de vitesses au point mort.
5. Enfoncez l'embrayage et retirez le pied de la pédale.

Arrêt en vitesse de croisière

1. Relâchez l'accélérateur et appuyez sur la pédale de frein.
2. Lorsque la vitesse minimale est atteinte à un rapport donné, rétrogradez au rapport inférieur suivant. Le rapport inférieur aura tendance à réduire l'accumulation de chaleur et l'usure excessive des freins. Ne rétrogradez pas de plus de deux rapports.
3. Le rétrogradage peut être très efficace et doux lorsque le troisième rapport est utilisé pour ralentir avec une boîte de vitesses à 5 rapports et le deuxième avec une boîte de vitesses à 4 rapports. Exemple : Lorsque le quatrième rapport d'une boîte de vitesses à 5 rapports est engagé à l'approche d'un arrêt, rétrogradez d'un seul rapport en utilisant le troisième pour ralentir l'autobus.

Départ dans une pente (montée)

Lorsqu'il est nécessaire d'empêcher l'autobus de reculer dans une pente, le freinage ne doit jamais être effectué en « maintenant » l'autobus sur place avec l'embrayage et l'accélérateur.

- ◆ Gardez votre pied droit sur les freins, enfoncez l'embrayage avec votre pied gauche et maintenez le levier de vitesses en prise.
- ◆ Déplacez votre pied droit vers l'accélérateur et démarrez normalement, en synchronisant le débrayage et le desserrage des freins avec précaution pour éviter de caler ou de reculer.
- ◆ Il pourrait être nécessaire de démarrer en première si la pente est raide.

Arrêt dans une pente (montée)

- ◆ Vérifiez les véhicules qui vous suivent.
- ◆ Appliquez légèrement les freins pour un arrêt en douceur.
- ◆ Appuyez sur l'embrayage avec votre pied gauche; passez au point mort.
- ◆ Maintenez l'autobus sur place avec les freins de service.
- ◆ Prévoyez une marge de sécurité supplémentaire entre l'autobus et le véhicule qui le précède dans une montée.

Arrêt dans une pente (descente)

Arrêtez comme vous le feriez dans une montée, mais rétrogradez pour réduire la vitesse lorsque vous devez arrêter. Dans une descente, la boîte de vitesses est dans le même rapport que pour propulser l'autobus dans une montée.

Rapport sur les infractions à la loi interdisant le dépassement

(Écrire lisiblement et remplir toutes les lignes applicables)

Division scolaire : _____

Entrepreneur : _____

**** (les entrepreneurs privés sont priés d'indiquer la division scolaire pour laquelle ils travaillent au moment de l'infraction) ****

Adresse : _____

Téléphone de la division : _____

N° d'autobus : _____

Nom du conducteur de l'autobus scolaire : _____

Téléphone du conducteur : _____ (indiquer le meilleur numéro à composer)

***** Les renseignements ne seront pas divulgués, mais il est impératif de les inclure pour que la police et les procureurs de la Couronne communiquent avec vous *****

Informations sur l'infraction – veuillez être aussi précis que possible

Date / heure du rapport : _____

Rempli par : _____

Vidéo / images de l'autobus : (encercler) OUI NON

Date de l'événement : _____

Heure : _____

Endroit (indiquer la rue transversale la plus proche) : _____

Comment le véhicule a-t-il été identifié? – (veuillez encercler)

Par le conducteur au moment de l'infraction / par le conducteur après avoir visionné la vidéo

Véhicule impliqué : Immatriculation _____ Prov. _____

Type de véhicule : VUS Camion Fourgonnette Véhicule bicorps Semi-remorque

Description : (le cas échéant) 4 portes 2 portes Hayon Autre : _____

Couleur : _____

Marque/Modèle (s'ils sont connus) : _____

Signes distinctifs : _____

Le conducteur a-t-il été observé au moment de l'infraction? Oui Non

Le conducteur a-t-il été observé par vidéo / imagerie? Oui Non

Description du conducteur (si possible) : H ou F Âge : ____ Cheveux : _____ Autre : _____

Vérifié que les feux d'avertissement fonctionnaient pendant l'inspection préalable et

l'inspection suivant un déplacement **Oui** **Non**

Direction du déplacement du véhicule : **N** **S** **E** **O** **Rue :** _____

Direction de l'autobus : **N** **S** **E** **O** **Rue :** _____

Activité de l'autobus : Embarquement ou débarquement **N^{bre} de pers. :** _____ **Âges/gr :** _____

Feux d'avertissement orange activés : **O** **N** **Durée/Distance :** _____

Feux d'avertissement rouges clignotant et panneau d'arrêt déployé : **O** **N**

Activé depuis combien de temps _____

Obstruction du panneau/feu d'arrêt : **O** **N** **(si oui, décrire)** _____

Le contrevenant était-il (veuillez encercler) le seul véhicule dans la file de circulation?

Vitesse approximative _____ **km/h**

Chaussée : **1 sens** **2 sens** **Voies multiples** **Divisée** **Divisée – Route à voies multiples**

Type : **Surface dure** **Gravier**

Conditions : **Sèche** **Humide** **Glacée** **Couverte de neige** **Boueuse** **Autre :** _____

Conditions météo : **Dégagé** **Pluie** **Neige** **Brouillard** **Poussières** **Autre :** _____

Visibilité : **Jour** **Aube** **Crépuscule** **Nuit** **Rue éclairée**

Narratif (décrire l'événement) :

Veuillez joindre toutes les notes qui ont été prises. Si plus d'espace est nécessaire pour le narratif, ajouter une feuille de plus.

Diagramme de l'événement : (joindre une feuille distincte au besoin)



En signant ci-dessous, je déclare que l'information ci-dessus concernant l'infraction au Code de la route est exacte et qu'elle peut être utilisée devant les tribunaux. De plus, je comprends qu'en soumettant ce formulaire, je pourrais être tenu de témoigner devant le tribunal au sujet de cette infraction.

Signature du conducteur : _____ **Date :** _____

ADMINISTRATION :

Vidéo vérifiée **Oui** **Non** **Horodatage exact :** **Oui** **Non**

Rapport revu et approuvé par : _____ **(écrire lisiblement)**

Signature : _____ **Date :** _____

ARRÊTS SPÉCIAUX

Définitions 134(1) Les définitions qui suivent s'appliquent au présent article.

« **signaleur** » Est assimilé à un signaleur tout membre de l'équipage d'un train et tout employé d'une compagnie ferroviaire qui, dans le cadre de l'exploitation d'un train, dirige la circulation sur une route ou donne des avertissements aux usagers de celle-ci.

« **passage à niveau non contrôlé** » Passage à niveau où la circulation n'est pas contrôlée par un signal « arrêt stop » ou « stop », un dispositif de signalisation électrique ou mécanique, une barrière ou un signaleur, à l'exclusion des passages à niveau d'épi industriel à l'intérieur d'une zone de limitation de vitesse.

Arrêt aux passages à niveau 134(2) Le conducteur d'un véhicule qui s'approche d'un passage à niveau est tenu d'arrêter son véhicule avant de le traverser dans les cas suivants :

- a) un signal « arrêt stop » ou « stop » a été érigé au passage à niveau; b) un dispositif de signalisation électrique ou mécanique clairement visible au passage à niveau indique la proximité ou le passage d'un train; c) une barrière baissée, complètement ou en partie, ou un signaleur indique la proximité ou le passage d'un train; d) un train se situe à une distance dangereuse du passage à niveau et donne un signal audible ou est visible.

Arrêt à un passage à niveau non contrôlé

134(3) Sans que soit limitée l'application du paragraphe (2), les conducteurs sont tenus de s'arrêter avant de traverser : a) un passage à niveau contrôlé ou non contrôlé, s'ils conduisent un autobus scolaire, qu'il transporte ou non des passagers; b) un passage à niveau non contrôlé, s'ils conduisent : (i) un autobus qui transporte des passagers à titre onéreux, (ii) un véhicule conçu ou utilisé pour le transport des liquides ou gaz inflammables, que ce véhicule soit vide ou non.

Véhicules particuliers — exigences supplémentaires

134(4) Lorsqu'un véhicule visé au paragraphe (3) est arrêté conformément au paragraphe (2) ou (3), le conducteur : a) vérifie si un train s'approche en regardant des deux côtés de la voie ferrée; b) écoute les signaux indiquant l'approche d'un train; c) ouvre la portière, si le véhicule est un autobus ou un autobus scolaire.

Distances d'arrêt obligatoires — véhicules

134(5) Dans les cas mentionnés au paragraphe (2) ou à l'alinéa (3)b), le conducteur d'un véhicule mentionné aux sous-alinéas (3)b)(i) ou (ii) arrête le véhicule : a) à au moins 5 mètres du rail le plus près de l'avant du véhicule si le passage à niveau est dans une zone de limitation de vitesse; b) à au moins 15 mètres du rail le plus près de l'avant du véhicule dans les autres cas.

Distances d'arrêt obligatoires — autobus scolaires

134(5.1) Dans les cas mentionnés au paragraphe (2) ou à l'alinéa (3)a), le conducteur d'un autobus scolaire s'arrête au passage à niveau à la distance fixée dans les règlements portant sur les autobus scolaires et pris en vertu de la Loi sur les écoles publiques. La

présente disposition s'applique également aux autobus scolaires utilisés relativement aux écoles qui ne sont pas visées par cette loi de même qu'à ceux qui ne seraient pas régis par ces règlements n'eût été le présent paragraphe.

Interdiction de poursuivre son chemin

134(6) Après s'être arrêté, le conducteur ne peut poursuivre son chemin que s'il peut traverser le passage à niveau de façon sécuritaire et sans s'arrêter et si : a) dans le cas mentionné à l'alinéa (2)b) : (i) soit le dispositif de signalisation électrique ou mécanique n'indique plus la proximité ou le passage d'un train, (ii) soit un agent de la paix ou un signaleur lui ordonne de poursuivre son chemin; b) dans le cas mentionné à l'alinéa (2)c) : (i) soit la barrière est complètement relevée ou le signaleur n'indique plus la proximité ou le passage d'un train, (ii) soit un agent de la paix ou un signaleur lui ordonne de poursuivre son chemin; c) dans le cas mentionné à l'alinéa (2)d), le train ne se situe plus à une distance dangereuse du passage à niveau.

Train arrêté

134(7) Malgré l'alinéa (6)a), le conducteur qui s'arrête à un passage à niveau parce qu'un dispositif de signalisation électrique ou mécanique indique la proximité d'un train peut poursuivre son chemin et traverser le passage à niveau si le train est arrêté ou s'il n'est pas à proximité du passage à niveau, et s'il peut le faire de façon sécuritaire et sans s'arrêter.

Changement de vitesse

135 Le conducteur d'un véhicule visé à l'alinéa 134(3)a), b) ou c) ne peut : a) traverser un passage à niveau en utilisant un rapport de la boîte de vitesses qu'il devra changer lorsqu'il traversera la voie ferrée; b) changer le rapport de la boîte de vitesses lorsqu'il traverse la voie ferrée.

Interdiction d'arrêter un véhicule sur un passage à niveau

135.1 Il est interdit d'arrêter un véhicule : a) sur un passage à niveau; b) à un endroit où une voie ferrée d'un passage à niveau se trouve sous une partie du véhicule.

Embarquement et débarquement dans les zones de manœuvre

Plus de décès d'élèves surviennent chaque année en montant dans un autobus scolaire ou en descendant qu'en tant que passagers à l'intérieur d'un tel autobus. Les données démontrent que les élèves sont plus susceptibles d'être mortellement ou accidentellement blessés par leur propre autobus que par les véhicules qui passent. Il est donc essentiel de savoir quoi faire avant, pendant et après l'embarquement ou le débarquement des élèves. Vous devez, en tant que conducteur, comprendre parfaitement la marche à suivre confirmée par votre division.

Arrêts de bus avec demi-tour (le cas échéant dans votre division)

Les demi-tours sont plus répandus dans les zones rurales. Si vous devez faire demi-tour, les élèves doivent être dans l'autobus avant de procéder à toute manœuvre. La raison en est que la visibilité des élèves pour le conducteur ne doit pas être compromise et que les élèves qui ne peuvent pas être vus courent un grand danger. Le conducteur doit confirmer la manœuvre de demi-tour à utiliser auprès de la division scolaire locale.

La nécessité de faire demi-tour à un endroit désigné de ramassage/dépôt (résidence) peut parfois être évitée grâce à une bonne planification de l'itinéraire, ou en prolongeant un itinéraire vers un autre endroit pour faire demi-tour. Dans les situations sans alternative où un demi-tour doit être effectué, il y a plusieurs facteurs déterminants à considérer :

1. L'autobus doit être clairement visible à 150 mètres (500 pi) dans les deux sens.
2. Conditions routières et météorologiques (p. ex., surfaces, largeurs, angles, pentes, obstacles)
3. Débit de circulation
4. Visibilité et capacités du conducteur de l'autobus scolaire
5. Taille de l'autobus scolaire et dommages possibles à l'endroit de la manœuvre

En gardant ces facteurs à l'esprit, il existe diverses façons d'effectuer un demi-tour. Chaque situation est unique; le superviseur des transports de la division scolaire devrait donc être consulté au sujet de chaque manœuvre. Vous avez le devoir, en tant que conducteur, de signaler à votre superviseur tout demi-tour dangereux sur votre itinéraire. Les trois méthodes suivantes fournissent des directives pour effectuer un demi-tour.

Méthode 1 : Entrer en marche avant et sortir en marche arrière

Lorsqu'il est possible de le faire en toute sécurité, faites demi-tour en entrant en marche avant dans une allée ou une voie d'accès. Cette procédure donne au conducteur de l'autobus scolaire le meilleur champ de vision de l'emplacement des élèves lorsqu'ils sont ramassés ou déposés. Cette méthode fait en sorte que les élèves ne se trouvent pas dans les zones dangereuses ni les angles morts du conducteur. De plus, les élèves ne sont pas obligés de traverser la route.

Cette méthode exige que l'allée ou la voie d'accès dans laquelle on tourne soit suffisante pour la taille de l'autobus, qu'elle ne subisse pas de dommages importants

causés par ce gros véhicule et que les lignes de vision permettent au conducteur de l'autobus scolaire de faire marche arrière en toute sécurité. Le débit de circulation doit être tel que le conducteur de l'autobus scolaire a la possibilité de faire demi-tour en toute sécurité.

Avantages d'entrer en marche avant et de sortir en marche arrière. . .

- Les élèves ne sont pas tenus de traverser une route – ils sont à la vue du conducteur de l'autobus scolaire et n'ont pas à entrer dans la zone de danger.
- Sur la route, la circulation n'est pas obligée de s'arrêter lorsque les feux d'avertissement clignotent et que le bras d'arrêt est déployé.
- Pendant l'embarquement du matin, les élèves sont dans l'autobus scolaire pendant la manœuvre de marche.
- Au cours de la dépose de l'après-midi, les élèves sortent de l'autobus scolaire et se dirigent directement vers leur résidence, en s'éloignant de l'autobus scolaire, à la vue du conducteur.

Méthode 2 : Effectuer le demi-tour ailleurs

Lorsqu'il est possible de le faire en toute sécurité, cette méthode peut être effectuée ailleurs que sur le lieu d'arrêt désigné de l'élève. Cela nécessite une zone de manœuvre sûre et assez grande pas trop loin de l'arrêt désigné. Le débit de circulation et la visibilité doivent être tels que le conducteur d'autobus puisse faire demi-tour en toute sécurité. Grâce à cette méthode, les élèves sont ramassés/déposés comme pour tout ramassage/dépôt régulier en bordure de route. Dans certains cas, il peut être préférable que les élèves soient ramassés avant de faire demi-tour. En tant que conducteur, vous devez consulter votre superviseur concernant la procédure la plus sûre.

Une fois sur le lieu du demi-tour, utilisez la procédure suivante pour exécuter la manœuvre en toute sécurité :

- Avancez à une longueur d'autobus au-delà de l'allée ou de la voie d'accès où vous ferez marche arrière pour exécuter un demi-tour.
- Allumez les feux de détresse.
- Regardez devant et derrière pour voir s'il vient des véhicules. Avant de commencer à faire marche arrière, vous devez être sûr d'avoir assez de temps pour exécuter la manœuvre.
- Faites marche arrière dans l'allée ou la voie d'accès en vous guidant au moyen des rétroviseurs.
- Lorsque vous avez terminé votre marche arrière et que vous vous apprêtez à repartir en marche avant, signalez votre intention de vous engager dans la circulation et faites cela lorsqu'il n'y a pas de risque.

Avantages d'effectuer le demi-tour ailleurs. . .

- Un endroit potentiellement plus accessible ou plus sûr peut être choisi pour faire demi-tour.
- Les élèves ne sont jamais à l'extérieur de l'autobus scolaire lorsque celui-ci fait marche arrière.
- Le conducteur d'autobus scolaire utilise des procédures standard d'embarquement/débarquement.
- Les élèves ne sont pas exposés ou obligés d'entrer dans les zones dangereuses autour de l'autobus scolaire pendant que l'autobus fait marche arrière.

Méthode 3 : Demi-tour en marche arrière à l'emplacement d'arrêt désigné pendant l'embarquement ou le débarquement

La troisième méthode consiste à faire reculer l'autobus scolaire dans une allée ou une voie d'accès à l'arrêt désigné pour ramasser/déposer les élèves, puis à rentrer sur la route d'où il est venu. Si cette méthode doit être utilisée, des procédures peuvent être mises en place pour accroître la sécurité des élèves.

Lorsque l'autobus scolaire doit faire demi-tour en marche arrière en présence d'élèves, il est important que ceux-ci embarquent avant la manœuvre de demi-tour. Lorsque les élèves sortent de l'autobus scolaire, toute la procédure de demi-tour peut être effectuée et une fois que l'autobus est retourné sur la route, les élèves peuvent en descendre vers un endroit sûr. Les élèves peuvent ensuite être invités à attendre que l'autobus parte avant de continuer.

Dans des circonstances particulières, si les élèves montent dans l'autobus ou en descendent au milieu de la manœuvre, ils doivent être invités à attendre dans un endroit sûr (hors de la zone de danger) pendant que l'autobus entreprend la manœuvre de demi-tour. Ensuite, une fois que l'autobus est arrêté et qu'ils reçoivent le signal du conducteur, les élèves peuvent monter dans l'autobus. Il est important de noter qu'avec cette procédure d'embarquement/débarquement, l'autobus scolaire fera marche arrière en présence des élèves, augmentant ainsi le risque pour les élèves qui pourraient entrer dans la zone de danger sur le côté de l'autobus scolaire ou immédiatement derrière celui-ci. Comme le champ de vision du conducteur de l'autobus scolaire est limité dans ces zones, il faut donc faire preuve d'une extrême prudence. Lorsque les élèves sortent de l'autobus, ils doivent être invités à attendre dans l'endroit sûr jusqu'à ce que l'autobus ait quitté l'allée. Pour plus d'information, reportez-vous au module D, Effectuer un demi-tour.

ANNEXE F1

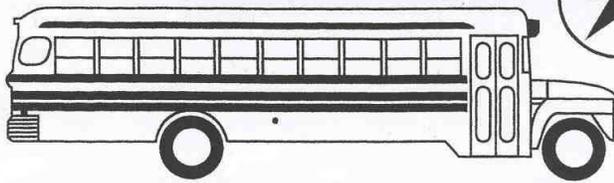
**BOÎTES DE VITESSES MANUELLES –
DÉFAILLANCE DES FREINS**

Vous circulez sur la route et, en appuyant sur la pédale de frein pour ralentir ou vous arrêter, vous vous rendez compte que celle-ci s'enfonce lentement jusqu'au plancher. Comment devez-vous réagir?

1. Pompez la pédale de frein. Si les freins répondent encore un peu, en pompant, vous pourrez peut-être obtenir une force de freinage suffisante.
2. Rétrogradez. Laissez la compression du moteur vous ralentir et restez sur la route. Choisissez un trajet sans obstacle pour quitter la circulation et rangez-vous sur l'accotement. Si votre autobus est équipé d'un frein de stationnement manuel, serrez-le peu à peu pour immobiliser complètement l'autobus. Il faut savoir que dans certains nouveaux modèles d'autobus, on ne peut pas actionner le frein de stationnement quand l'autobus est en mouvement. Vérifiez ceci avec le personnel du service d'entretien.
3. Si vous êtes forcé de quitter la route pour éviter une collision, choisissez un trajet où vous risquez de causer le moins de dommages et de blessures. Recherchez quelque chose à heurter de côté pour ralentir, comme un buisson en bordure de la route, un banc de neige, une glissière de sécurité ou même une file de voitures en stationnement. Si vous devez vous diriger vers un fossé profond, essayez de le faire à un angle de manière à éviter que l'autobus ne se renverse.
4. Si les freins tombent en panne dans une zone urbaine à forte circulation, coupez le contact pour arrêter le moteur. Avec la boîte de vitesses en prise et l'embrayage engagé, serrez le frein de stationnement.

La sécurité dans l'autobus scolaire – Guide du conducteur

QUE FAIRE EN CAS D'ACCIDENT DE NATURE ÉLECTRIQUE



This information is also available in English

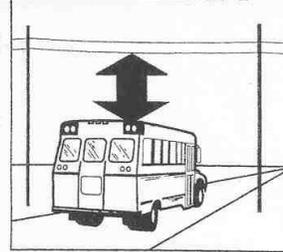
Manitoba Hydro

ANNEXE F2

PRÉVENTION

Le meilleur moyen de prévenir un contact accidentel avec des lignes électriques consiste à vérifier attentivement les risques associés à l'itinéraire de votre autobus scolaire avant le début d'un nouveau semestre. Une telle vérification est particulièrement importante si vous devez emprunter un nouvel itinéraire.

- 1 Assurez-vous de pouvoir tourner en toute sécurité dans une cour de ferme ou dans la cour d'école. Assurez-vous de pouvoir faire marche arrière ou effectuer une boucle sans toucher les haubans ou les poteaux.
- 2 Vérifiez la distance entre les lignes électriques aériennes et le toit de l'autobus. Si un poteau d'électricité est penché, il est possible que les lignes aériennes soient assez basses pour toucher l'autobus scolaire. Signalez dès que possible toute situation du genre à Manitoba Hydro.



CONTACT AVEC UNE LIGNÉ ÉLECTRIQUE SOUS TENSION

Si votre autobus scolaire entre accidentellement en contact avec une ligne électrique sous tension, voici ce que vous devez faire :

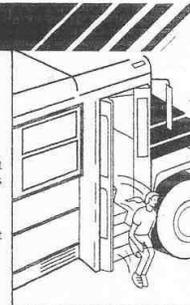
- 1 Utilisez votre radiotéléphone pour lancer un appel à l'aide ou demandez à une personne à l'extérieur de l'autobus d'aller chercher de l'aide.
- 2 S'il est possible de le faire en toute sécurité, faites marche arrière afin d'éloigner l'autobus de tout contact avec les lignes.
- 3 Si vous ne pouvez éloigner l'autobus des lignes électriques, demeurez à l'intérieur. Si vous essayez de quitter l'autobus, vous et vos passagers pouvez être exposés à un risque d'électrocution.
- 4 Demandez aux curieux de s'éloigner de au moins 15 mètres (50 pieds) du lieu de l'accident.
- 5 Ne touchez jamais à un fil électrique. Tous les fils sont sous tension.



CONTACT AVEC LIGNE ÉLECTRIQUE QUI CAUSE UN INCENDIE

Si votre autobus scolaire entre en contact avec une ligne électrique sous tension et que le feu se déclare à bord de l'autobus, voici ce que vous devez faire :

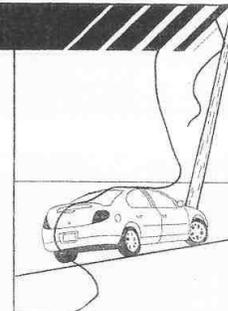
- 1 Essayez d'éloigner l'autobus de tout contact avec les lignes électriques.
- 2 Ensuite, faites évacuer l'autobus en demandant aux élèves de sauter à pieds joints pour descendre nettement à l'écart du véhicule. Assurez-vous qu'ils ont les bras bien collés à leurs côtés. Ils doivent sauter à l'écart de l'autobus sans toucher le sol et l'autobus en même temps. Ils doivent atterrir avec les pieds joints et les garder ainsi en sautant pour s'éloigner de l'autobus.
- 3 Gardez les élèves en groupe, éloignés du lieu de l'accident. Demandez également aux curieux de s'éloigner.
- 4 Veillez à ce qu'on demande l'aide de Manitoba Hydro.



ARRIVÉE SUR LES LIEUX D'UN ACCIDENT

Si vous voyez un véhicule qui est entré en contact avec des lignes électriques et dont les passagers sont encore à l'intérieur, il n'y a qu'une seule chose à faire.

**NE TOUCHEZ NI AUX VICTIMES NI AU VÉHICULE!
ALLEZ RAPIDEMENT CHERCHER DE L'AIDE.**



Les renseignements présentés ici constituent des conseils pratiques qui sont offerts gratuitement aux abonnés de Manitoba Hydro. Manitoba Hydro a fait tout son possible pour vous fournir des renseignements complets et précis. La corporation ne peut cependant pas garantir l'exactitude de ces renseignements ni l'efficacité des mesures préconisées. Manitoba Hydro ne sera pas tenue responsable des pertes, frais, dommages ou blessures de quelque nature que ce soit, dont la consultation de cette documentation serait la cause.

Manitoba Hydro

Rapport d'accident impliquant un autobus scolaire

Les rapports d'accident impliquant un autobus scolaire doivent être remis à la Section du transport des élèves (STE) chaque fois qu'un autobus scolaire est impliqué dans un grave accident.

Le conducteur de l'autobus scolaire impliqué dans l'accident doit remplir le rapport (avec de l'aide au besoin), qui doit être examiné par le superviseur du transport de la division scolaire ou un agent désigné pour en vérifier l'exactitude.

Remettez le rapport dûment rempli à la STE par courriel à l'adresse ptu@gov.mb.ca ou par télécopieur au 204 948-2154.

Rapport présenté par :

Nom et poste

Division scolaire

Date (JJ-MM-AAAA)

INFORMATION GÉNÉRALE SUR L'ACCIDENT

Numéro d'unité de l'autobus scolaire : _____

Date de l'accident : _____ Jour de la semaine : L Ma Me J V S D

Lieu de l'accident (p. ex., rue, numéro de la route, résidence du conducteur) : _____

Ville/village : _____ **OU** Route rurale

Heure de l'accident : _____ matin après-midi N^{bre} d'élèves dans l'autobus (sauf conducteur) : _____

Type d'autobus : Fourgonnette (Type A1) Fourgonnette (Type A2) Handi-Transit (Type A1) Conventionnel (Type C) Cabine avancée (Type D)

Utilisation de l'autobus scolaire au moment de l'accident : Itinéraire habituel Entretien/ravitaillement
 Élèves ayant des besoins particuliers hors service
 Excursion Autre (préciser) _____

INFORMATION SUR LE CONDUCTEUR DE L'AUTOBUS SCOLAIRE

Nom du conducteur : _____

Expérience du conducteur de l'autobus scolaire :

Moins de 1 an De 3 à 5 ans Plus de 10 ans
 De 1 à 2 ans De 6 à 10 ans

Nombre d'accidents d'autobus scolaires au cours des trois dernières années : _____

Le conducteur a-t-il reçu 24 heures de formation sur la conduite des autobus scolaires avant d'être agréé?

Oui Non

Le conducteur a-t-il reçu huit heures de formation en cours d'emploi pendant les 12 derniers mois?

Oui Non

AU MOMENT DE L'ACCIDENT

Vitesse maximale affichée : _____ km/h **OU** Sans objet

Vitesse approximative de l'autobus : _____ km/h **OU** Arrêté

Le conducteur portait-il sa ceinture de sécurité? Oui Non

Le conducteur n'était pas dans l'autobus au moment de l'accident

L'autobus est-il équipé d'un feu stroboscopique? Oui Non

Était-il été activé au moment de l'accident? Oui Non

La police a-t-elle été prévenue? Oui Non

Un rapport de police a-t-il été rédigé? Oui Non

1. Accident impliquant un autobus scolaire et :

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Un autre véhicule motorisé | <input type="checkbox"/> Piéton |
| <input type="checkbox"/> Autobus scolaire uniquement | <input type="checkbox"/> Cycliste |
| <input type="checkbox"/> Objet fixe (préciser) _____ | <input type="checkbox"/> Train |
| <input type="checkbox"/> Animal | <input type="checkbox"/> Autre (préciser) _____ |

2. Montant des dommages causés à tous les biens en cause (c.-à-d. véhicules ou autres objets) :

- Aucun dommage 1 000 \$ ou moins Plus de 1 000 \$

3. L'accident s'est-il produit à un carrefour? Oui Non

4. Type de collision entre les véhicules ou les objets :

- | | |
|---------------------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> À angle | <input type="checkbox"/> Un véhicule faisait marche arrière |
| <input type="checkbox"/> Frontale | <input type="checkbox"/> Renversment |
| <input type="checkbox"/> Par derrière | <input type="checkbox"/> Autre (préciser) _____ |
| <input type="checkbox"/> Latérale | |

5. Direction des véhicules au moment de l'accident :

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> À angle, les deux étant en mouvement | <input type="checkbox"/> Un véhicule était arrêté |
| <input type="checkbox"/> Même direction, les deux étant en mouvement | <input type="checkbox"/> Accident impliquant un seul véhicule |
| <input type="checkbox"/> Direction opposée, les deux étant en mouvement | <input type="checkbox"/> La direction du véhicule n'entre pas
En ligne de compte |

6. Circonstances ayant contribué à l'accident :

Mesures prises par le conducteur de l'autobus

Autres circonstances

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Vitesse inappropriée | <input type="checkbox"/> Mesures prises par l'autre conducteur |
| <input type="checkbox"/> N'a pas cédé le passage | <input type="checkbox"/> Vue obstruée |
| <input type="checkbox"/> N'a pas respecté le panneau d'arrêt | <input type="checkbox"/> Conditions météorologiques/visibilité |
| <input type="checkbox"/> N'a pas respecté les feux de circulation | <input type="checkbox"/> Défaillance du véhicule (préciser) _____ |
| <input type="checkbox"/> A traversé la ligne du centre | |
| <input type="checkbox"/> A dépassée de façon inappropriée | <input type="checkbox"/> Conditions routières (préciser) _____ |
| <input type="checkbox"/> Virage effectué de façon inappropriée | |
| <input type="checkbox"/> Marche arrière inappropriée | <input type="checkbox"/> Autre circonstance (préciser) _____ |
| <input type="checkbox"/> Suivait de trop près | |

7. Conditions météorologiques/Visibilité :

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Dégagé | <input type="checkbox"/> Neige/neige fondue |
| <input type="checkbox"/> Nuages/ciel couvert | <input type="checkbox"/> Brume/fumée |
| <input type="checkbox"/> Pluie | <input type="checkbox"/> Smog |
| <input type="checkbox"/> Brouillard | <input type="checkbox"/> Autre (préciser) _____ |

8. Surface de la chaussée :

- Asphalté Gravier Terre

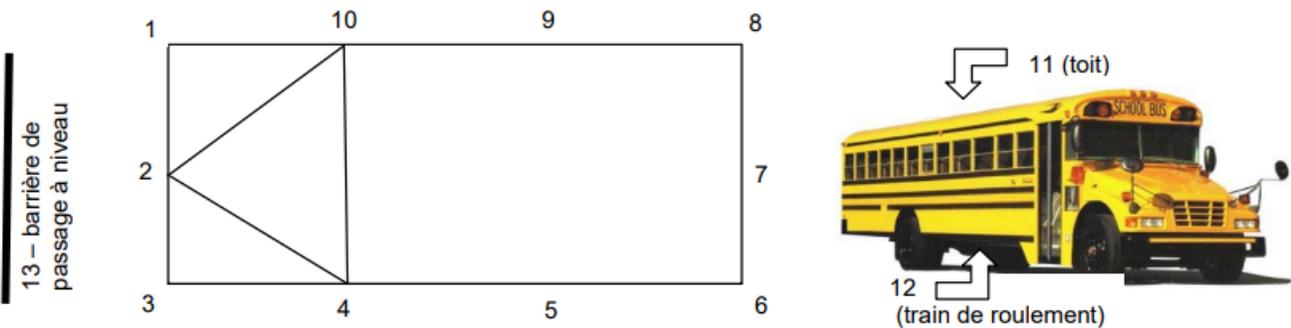
9. État de la route :

- | | |
|----------------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> Sèche | <input type="checkbox"/> Recouverte de neige |
| <input type="checkbox"/> Humide | <input type="checkbox"/> Nids-de-poule/ornières |
| <input type="checkbox"/> Boueuse | <input type="checkbox"/> En réparation |
| <input type="checkbox"/> Glacée | <input type="checkbox"/> Autre (préciser) _____ |

10. Éclairage :

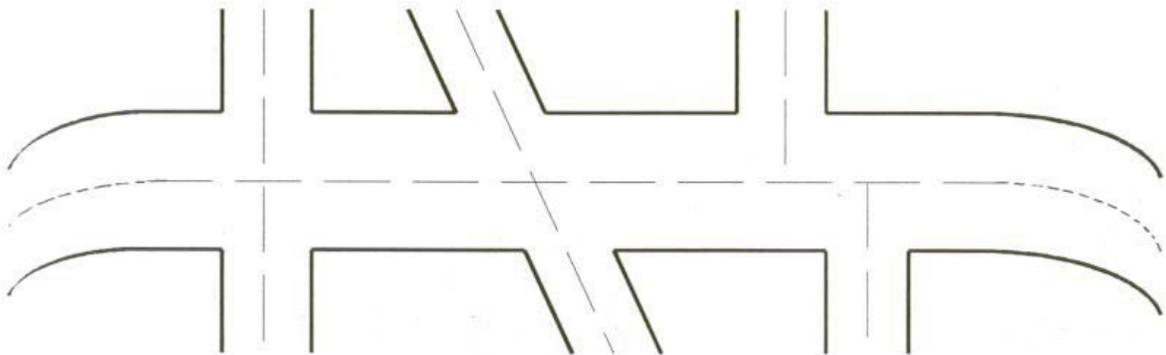
- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Aube | <input type="checkbox"/> Nuit |
| <input type="checkbox"/> Lumière du jour | <input type="checkbox"/> Sombre, éclairage artificiel |
| <input type="checkbox"/> Crépuscule | |

11. Indiquer le point d'impact



14 Aucun impact/autre circonstance. Que s'est-il passé? _____

12. Veuillez fournir une brève description de l'accident et, si cela peut préciser l'explication, remplissez le croquis de l'accident ci-dessous.



REEMPLIR UNIQUEMENT SI L'ACCIDENT S'EST PRODUIT LORS DE L'EMBARQUEMENT OU DU DÉBARQUEMENT

13. Au moment de l'accident, l'autobus :
- Entrait dans la zone d'embarquement Était arrêté dans la zone d'embarquement
- Sortait de la zone d'embarquement

14. Y a-t-il eu une infraction à la loi interdisant le dépassement?

Oui Non

15. Quelqu'un a-t-il été blessé dans cet accident?

Oui Non

L'élève/l'autre personne a-t-il été blessé dans la zone d'embarquement?

Frappé par l'autobus Frappé par un autre véhicule Autre circonstance (préciser) _____

REEMPLIR UNIQUEMENT EN CAS D'ACCIDENT IMPLIQUANT UN PIÉTON/CYCLISTE

16. Direction de l'autobus au moment de l'accident :

Avançait en ligne droite Faisait marche arrière

Tournait à droite Était arrêté

Tournait à gauche Autre (préciser) _____

17. Au moment de l'accident, le piéton/cycliste était :

Sur le bord de la route Dans un passage pour piétons

Sur la chaussée Autre (préciser) _____

REEMPLIR UNIQUEMENT SI L'ACCIDENT A ENTRAÎNÉ DES BLESSURES

Gravité de la blessure	Nombre de blessés DANS l'autobus			Nombre de blessés HORS DE l'autobus		
	Élèves	Conducteur	Autres passagers	Élèves	Conducteur	Autres passagers
Mineure						
Modérée						
Grave						
Mortelle						

Première intervention du conducteur avant d'effectuer une évacuation

- Demeurez calme. Ne paniquez pas.
- Immobilisez l'autobus en serrant le frein de stationnement, en plaçant la boîte de vitesses au point mort et en tournant la clé de contact en position d'accessoire. Si votre radio est constamment allumée, mettez la clé de contact en position d'arrêt et retirez la clé.
- Rappelez aux élèves de rester calmes et assis.
- Évaluez la situation et les mesures à prendre.
- Communiquez par radio avec le service de répartition donnant les détails de l'incident – nature de la situation, emplacement de l'autobus et si une assistance est requise. Police, pompiers ou ambulance.
- Suspendez le microphone de la radio bidirectionnelle par la fenêtre du conducteur. Cela n'est nécessaire que si votre radio bidirectionnelle fonctionne lorsque la clé de contact est retirée et que le cordon est assez long.
- Retirez la clé de contact si ce n'est pas déjà fait.
- Trouvez un endroit sûr où les élèves peuvent se réunir à 30 m (100 pi) de l'autobus. Recherchez un objet tel qu'un arbre, un poteau de clôture, un bâtiment, etc.
- Vérifiez si des élèves ont été blessés, le cas échéant.
- Annoncez clairement la procédure d'évacuation et le point de départ de l'évacuation (à l'avant ou à l'arrière de l'autobus).
- **Le conducteur est le dernier à sortir après s'être assuré que tous les élèves sont descendus de l'autobus.**

Évacuation par la porte de service avant

- Demandez aux élèves d'évacuer en utilisant la porte de service avant.
- Le capitaine/guide doit sortir en premier et confirmer l'emplacement de sécurité vers lequel diriger les autres élèves.
- Les élèves doivent laisser tous leurs effets personnels dans l'autobus.
- Rappelez aux élèves d'utiliser les mains courantes lorsqu'ils sortent.
- Les élèves doivent sortir rapidement de l'avant ou de l'arrière de l'autobus (selon le scénario) en utilisant le motif du zigzag à intervalles de 2 à 2 ½ secondes (un côté, l'autre côté, la rangée suivante).
- Ils doivent aller directement au point de sécurité situé à 30 m et rester en groupe.
- Le conducteur doit marcher dans l'autobus pour vérifier si tous les élèves ont été évacués.
- Prenez la trousse de premiers soins et le manifestez et rejoignez les élèves.
- Si vous avez un téléphone portable, communiquez avec la division pour lui indiquer le statut de l'incident.

Évacuation par la porte de sortie de secours arrière

- Demandez aux élèves d'évacuer en utilisant la porte de service avant.
- Trouvez un endroit sûr où les élèves peuvent se réunir à 30 m (100 pi) de l'autobus. Recherchez un objet tel qu'un arbre, un poteau de clôture, un bâtiment, etc.
- Le capitaine/guide doit confirmer l'endroit sûr où conduire les autres élèves en toute sécurité.
- Le guide ouvre la porte de secours arrière, descend et se tient debout à côté de la porte, prêt à emmener les passagers dans un endroit sûr indiqué par le conducteur.
- Les deux aides prennent position chacun d'un côté de la porte pour aider les passagers à sortir de l'autobus sans danger et de façon disciplinée.
- Les élèves doivent laisser tous leurs effets personnels dans l'autobus.
- Selon le scénario, commencez l'évacuation par l'arrière ou par l'avant – un côté à la fois ou en alternant les côtés à des intervalles de 2 à 2 ½ secondes.
- Les aides présentent leur main, paume vers le haut et évitent d'attraper les passagers qui sortent par la main.
- L'élève doit s'asseoir sur le bord, saisir la main de l'aide et sauter de l'autobus (c'est ce qu'on appelle la méthode assis et saute).
- Chaque passager doit s'éloigner de deux pas de l'arrière de l'autobus avant que la prochaine personne ne sorte.
- Il doit aller directement au point de sécurité situé à 30 m et rester en groupe.
- Le conducteur doit marcher dans l'autobus pour vérifier si tous les élèves ont été évacués.
- Prenez la trousse de premiers soins et le manifeste et rejoignez les élèves.
- Si vous avez un téléphone portable, communiquez avec la division pour lui indiquer le statut de l'incident.

Évacuation par les deux portes

- Suivez les procédures d'évacuation par les portes avant et arrière.
- Le conducteur doit se placer au milieu de l'autobus.
- Demandez aux élèves de la moitié avant de sortir par la porte de service avant.
- Demandez aux élèves de la moitié arrière de sortir par la porte arrière.
- Si vous avez un téléphone portable, communiquez avec la division pour lui indiquer le statut de l'incident.

L'évacuation par les deux portes doit être utilisée lorsque le conducteur détermine que l'autobus doit être évacué rapidement en raison de l'arrêt de l'autobus sur un passage à niveau ou d'un autre danger immédiat pour les élèves.