

SOUTENIR LE TRANSPORT EFFICACE PAR CAMION AU CANADA:

APPROCHES SUGGÉRÉES PAR LE GROUPE DE TRAVAIL SUR
L'HARMONISATION DU CAMIONNAGE



MEMBRES DU GROUPE DE TRAVAIL SUR L'HARMONISATION DU CAMIONNAGE

COPRÉSIDENTS : **Heather Carrière**, Transports Canada

Andrew Cipywnyk, Gouvernement de Saskatchewan

MEMBRES :

Shaun Hammond, Gouvernement de l'Alberta

Kim Durdle, Gouvernement de l'Alberta

Caitlin Berg, Gouvernement de l'Alberta

Trudy Nastiuk, Gouvernement de l'Alberta

Steve Haywood, Gouvernement de la Colombie-Britannique

Scott Kemp, Gouvernement du Manitoba

Janice Miller, Gouvernement du Manitoba

Alan Hill, Gouvernement de Saskatchewan

Derek Deazeley, Gouvernement de l'Ontario

Jeremy Fortier, Gouvernement de l'Ontario

Joe Lynch, Gouvernement de l'Ontario

Saba Khan, Gouvernement de l'Ontario

Maude Dussault-Leclerc, Gouvernement du Québec

Dave Henry, Gouvernement du Québec

Jean-Éric Fiorito, Gouvernement du Québec

Jim Doyle, Gouvernement du Nouveau-Brunswick

Corey White, Gouvernement du Nouveau-Brunswick

Matt Illsley, Gouvernement du Nouveau-Brunswick

Doug MacEwen, Gouvernement de l'Île-du-Prince Édouard

Mike Balsom, Gouvernement de la Nouvelle-Écosse

Raymond Beaton, Gouvernement de la Nouvelle-Écosse

Alan Doody, Gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador

Krista Cull, Gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador

Ryan Parry, Gouvernement du Yukon

Vern Janz, Gouvernement du Yukon

Meagan Birch, Gouvernement des Territoires du Nord-Ouest

Donald Hendrick, Gouvernement des Territoires du Nord-Ouest

Keith Bonnetrouge, Gouvernement des Territoires du Nord-Ouest

This publication is also available in English under the following title *Supporting the Efficient Movement of Trucks across Canada: Suggested approaches by the task force on trucking harmonization*

N° de TP 15407F

N° de catalogue de la version imprimée : T46-59/2018F-PDF

ISBN 978-0-660-29119-2

Table des matières

INTRODUCTION

REMERCIEMENTS	II
AVANT-PROPOS DES COPRÉSIDENTS	1
RÉSUMÉ	2
OBJECTIF	5
STRUCTURE DU RAPPORT	5
OPÉRATIONS DES TRANSPORTEURS ROUTIERS : RÔLES ET RESPONSABILITÉS DES DIFFÉRENTS ORDRES DE GOUVERNEMENT	5
INITIATIVES ACTUELLES VISANT À AMÉLIORER LE DÉPLACEMENT DES MARCHANDISES ENTRE LES ADMINISTRATIONS	8

PARTIE 1, LIST D'ENJEUS

ENJEU UN - MANQUE D'HARMONISATION ENTRE LES ADMINISTRATIONS QUANT AUX DIMENSIONS ET AUX POIDS LÉGAUX DES VÉHICULES	9
ENJEU DEUX - ÉCARTS AU NIVEAU DE L'IMMATRICULATION DE L'ÉQUIPEMENT À BORD DES VÉHICULES ET DES EXIGENCES/DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES CONNEXES.	23
ENJEU TROIS - LENTEUR DE L'ADOPTION PAR LES ADMINISTRATIONS DU RÉCENT PROTOCOLE D'ENTENTE SUR LES MODIFICATIONS AUX POIDS ET DIMENSIONS DES VÉHICULES	28
ENJEU QUATRE – L'ADOPTION DE NORMES DU CODE NATIONAL DE SÉCURITÉ VARIE PAR PROVINCES ET TERRITOIRES CE QUI ENTRAÎNE LA CONFORMITÉ DES TRANSPORTEURS.	33
ENJEU CINQ – HARMONISATION DES INTERDICTIONS/RESTRICTIONS ROUTIÈRES AU PRINTEMPS : ÉCARTS ENTRE LES ADMINISTRATIONS DANS L'ADOPTION ET L'APPLICATION DES RESTRICTIONS DE POIDS AU PRINTEMPS/DES PÉRIODES AVEC CHARGE RÉDUITE.	44
ENJEU SIX – MANQUE D'HARMONISATION DES PROCESSUS DE DÉLIVRANCE DES PERMIS DE CHARGE SURDIMENSIONNÉE/EN SURPOIDS DES ADMINISTRATIONS	49
ENJEU SEPT – ABSENCE DE CORRIDOR NATIONAL DÉSIGNÉ POUR LES CHARGES SURDIMENSIONNÉES/EN SURPOIDS	51
ENJEU HUIT – DIFFÉRENTES EXIGENCES S'APPLIQUANT AUX VÉHICULES, LIMITES DE POIDS, CONDITIONS DE DÉLIVRANCE DES PERMIS, QUALIFICATIONS ET FORMATIONS DU CONDUCTEUR POUR LES GRANDS TRAINS ROUTIERS AUTORISÉS SUR LES AUTOROUTES.	52
ENJEU NEUF – ÉCARTS ENTRE LES TOLÉRANCES POIDS EN FONCTION DE LA TAILLE DES PNEUS	54
ENJEU DIX – ABSENCE DE RECONNAISSANCE MUTUELLE ET DE L'IMPACT SUR LES COÛTS DES DIFFÉRENTES TAXES SUR LE CARBURANT ET LES VENTES PARMIS LES ADMINISTRATIONS	59
ENJEU ONZE – APPLICATION ET SURVEILLANCE NON UNIFORMES DES RÈGLEMENTS SUR LE CAMIONNAGE	60
ENJEU DOUZE – L'EXPLOITATION DES VÉHICULES D'ESCORTE (C.-À-D. APPLICATION DE LA LOI ET FORMATION) DIFFÈRE D'UNE ADMINISTRATION À L'AUTRE.	63
ENJEU TREIZE – ABSENCE DE DÉPISTAGE OBLIGATOIRE DE L'ALCOOL ET DES DROGUES CHEZ LES CAMIONNEURS PROFESSIONNELS	65
ENJEU QUATORZE —ABSENCE DE FORMATION INITIALE OBLIGATOIRE NORMALISÉE À L'ÉCHELLE DU CANADA POUR LES CAMIONNEURS PROFESSIONNELS	67
ENJEU QUINZE – ABSENCE DE STRATÉGIE NATIONALE AU NIVEAU DES AIRES DE REPOS SÉCURITAIRES	68

ANNEXES	70
-------------------	----

Remerciements

Le Groupe de travail sur l'harmonisation du camionnage tient à exprimer sa sincère reconnaissance et ses remerciements aux personnes suivantes pour leur contribution :

Phyllis Evinger	Gouvernement du Manitoba
Jim Doyle	Gouvernement du Nouveau-Brunswick
James Demcheson	Gouvernement du Nunavut
Jeremy Fortier	Gouvernement de l'Ontario
Maude Dussault-Leclerc	Gouvernement du Québec
Tom Oommen	Transports Canada
Mayank Rastogi	Transports Canada
Mary Johnson	Transports Canada
Idzva Tsatsa Kotwas	Transports Canada
Mark Bencze	Transports Canada
Nicola Bianco	Transports Canada
Luke Coombs	Transports Canada
Arif Husain	Transports Canada
Paul Boase	Transports Canada
Mark Schauferte	Transports Canada
Jeff Patten	Transports Canada
Chris Blackman	Transports Canada



Avant-propos des coprésidents

Les ministres fédéraux, provinciaux et territoriaux responsables des transports et de la sécurité routière reconnaissent le rôle essentiel du transport dans le soutien de la croissance économique. Il est donc essentiel que le secteur du camionnage soit efficace pour assurer la compétitivité du Canada.

Au cours des dernières années, des travaux ont été réalisés pour réduire les obstacles au mouvement interprovincial-territorial des marchandises transportées par camion. Mais il y a encore beaucoup de travail à faire. À l'automne 2016, les ministres ont accepté d'établir le Groupe de travail sur l'harmonisation du camionnage afin d'étudier les normes et les règlements interprovinciaux et territoriaux visant les camions à l'échelle du pays.

Le Groupe de travail a cerné les éléments qui sont perçus comme des obstacles à la circulation efficace du commerce interprovincial-territorial et a entrepris de mener des enquêtes approfondies à leur sujet en vue d'éliminer les obstacles et de réduire les irritants au mouvement des biens à l'échelle du Canada. Le Groupe de travail a examiné et documenté les raisons pour lesquelles des différences existent et a exploré les mesures qui peuvent être prises pour y remédier.

Puisque les défis sont différents dans l'ensemble des provinces et des territoires, le présent rapport tient compte du fait que chaque administration est la mieux positionnée pour répondre et satisfaire aux besoins locaux à la lumière de leur contexte particulier. Ceci a été également exploré en parallèle pour appuyer l'approche pancanadienne selon laquelle il est logique d'assurer une harmonisation nationale ou régionale. Les approches suggérées dans le présent rapport pour chaque problème reflètent le besoin continu d'explorer la façon dont nous pouvons travailler ensemble pour faire en sorte que le réseau de transport partagé du Canada continue de soutenir le transport efficace et fiable des marchandises dans l'ensemble du Canada.

Nous nous attendons à ce que le présent rapport génère des discussions continues et de nouvelles idées à mesure que nous collaborons et saisissons les occasions qui permettront de réaliser des progrès pour garantir un réseau de transport sécuritaire, compétitif, intégré et durable au Canada.

Heather Carrière/Andrew Cipywnyk

Résumé

Au Canada, la circulation efficace des véhicules commerciaux est essentielle pour de nombreuses industries ainsi que pour l'économie. Cependant, malgré les progrès importants réalisés pour harmoniser les normes de camionnage, il est possible que des différences demeurent sur le plan de l'infrastructure, des politiques, des règlements et des lois, et qu'elles entraînent des inefficacités au sein du secteur du camionnage. À la demande du *Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière*, un groupe de travail sur l'harmonisation du camionnage fédéral, provincial et territorial a été formé afin d'examiner les différences entre les politiques et les règlements intergouvernementaux sur le camionnage et de rédiger un rapport qui résume les constatations de l'étude.

Ce rapport offre un aperçu des enjeux soulevés par les intervenants, les principales considérations notées par les administrations et les approches suggérées pour corriger les écarts dans les règlements sur le camionnage.

Bon nombre d'enjeux examinés relèvent du mandat des organismes fédéraux-provinciaux-territoriaux de gouvernance du camionnage actuels. Ces enjeux sont transmis à ces organismes pour un examen plus approfondi alors que d'autres sont transmis aux administrations particulières.

Certains enjeux examinés par le Groupe de travail sur l'harmonisation du camionnage traitent du fait que les administrations adoptent, appliquent et exécutent les normes du Code canadien de sécurité (CCS) différemment, ce qui entraîne des problèmes de conformité. D'autres enjeux portent sur les variations des exigences relatives à l'immatriculation des véhicules et de l'équipement. Tous ces enjeux relèvent du mandat du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) et, à ce titre, seront transmis à ses comités et groupes de travail.

ENJEUX TRANSMIS AU CONSEIL CANADIEN DES ADMINISTRATEURS EN TRANSPORT MOTORISÉ

Code canadien de sécurité (les normes)

- Exigences médicales pour les conducteurs
- Cotes de sécurité et profils des transporteurs
- Dispositifs de consignation électronique
- Arrimage des marchandises
- Rondes de sécurité

Immatriculation des véhicules et de l'équipement

- Règles sur l'immatriculation et l'équipement des véhicules
- Règles sur les plaques agricoles

Besoin d'une formation de base obligatoire normalisée pour les conducteurs de véhicules commerciaux canadiens

D'autres enjeux recensés par le Groupe de travail sur l'harmonisation du camionnage relèvent du mandat du Groupe de travail sur la politique concernant les poids et les dimensions des véhicules, qui est responsable de la gestion des limites de poids et de dimensions des camions lourds dans le cadre d'opérations interprovinciales-territoriales au Canada conformément au protocole d'entente (PE) fédéral-provincial-territorial sur la réglementation des poids et dimensions entre les provinces.

Ces enjeux, qui sont présentés dans le tableau ci-dessous, sont transmis au Groupe de travail sur la politique concernant les poids et les dimensions des véhicules :

ENJEUX TRANSMIS AU GROUPE DE TRAVAIL SUR LA POLITIQUE CONCERNANT LES POIDS ET LES DIMENSIONS DES VÉHICULES

Le manque d'harmonisation entre les administrations quant aux dimensions et aux poids légaux des véhicules

- Limites de poids pour les semi-remorques autovireur à quatre essieux selon la taille des pneus.
- Limites de poids pour les véhicules alimentés au gaz naturel liquéfié
- Limites de poids sur l'essieu directeur d'un tracteur.
- Semi-remorques de 18,44 m (60 pi, 6 po)
- Déplacement de la charge par des configurations munies d'une transmission 6x2

Lente adoption des récentes modifications apportées au PE sur la réglementation des poids et des dimensions des véhicules dans l'ensemble des administrations

Les limites de poids diffèrent selon la taille des pneus

- Pneus larges
- Norme nationale sur la taille des pneus

Finalement, plusieurs enjeux évoqués par les intervenants ne relèvent pas du mandat des organismes actuels et seront transmis aux provinces et aux territoires ou au gouvernement fédéral en vue d'un examen plus approfondi. Les enjeux qui dépassent la portée des ministères des Transports seront transmis aux ministères concernés.

ENJEUX TRANSMIS AUX GOUVERNEMENTS PROVINCIAUX ET TERRITORIAUX

Écarts au niveau de l'adoption du Code canadien de sécurité (les normes)

- Heures de service

Écarts au chapitre de l'immatriculation de l'équipement des véhicules et des exigences

- Immatriculation proportionnelle des véhicules
- Limiteurs de vitesse

Manque d'harmonisation au chapitre des restrictions et des interdictions routières au printemps

Manque d'harmonisation au chapitre des processus de délivrance de permis pour les charges et de dimensions excédentaires dans l'ensemble des administrations

- Processus de délivrance de permis pour les véhicules et les charges surdimensionnées et en surpoids
- Différents coûts

Absence de reconnaissance mutuelle et répercussions financières des différents des taux de taxe sur les carburants et les différents taux de taxe sur les ventes d'une administration à l'autre

- Permis de carburant pour un trajet simple et taux de taxe sur les carburants
- Taux de taxe sur les entrants (ventes)

Les connaissances ne sont pas adoptés et utilisés de manière uniforme

Écarts au niveau des opérations des véhicules d'escorte

Écarts au niveau des exigences relatives aux véhicules, aux limites de poids, aux conditions de délivrance des permis, ainsi qu'aux qualifications et à la formation des conducteurs de grands trains routiers

Absence de stratégie nationale au niveau des aires de repos sécuritaires

Absence d'un corridor désigné pour les véhicules de dimensions ou de poids excédentaires

ENJEUX TRANSMIS AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL

Meilleurs contrôle sur l'altération des systèmes antipollution

Absence de dépistage obligatoire de l'alcool et des drogues chez les conducteurs professionnels



Contexte

Au Canada, le camionnage est responsable du transport de 35 % des marchandises entre les provinces et les territoires et est un facteur clé de la stimulation de la croissance économique.

Les gouvernements provinciaux et territoriaux ont compétence sur les routes, les ponts et les personnes et véhicules qui les utilisent à l'intérieur de leur territoire. Les entreprises interprovinciales et territoriales du transport par autocar et par camion, soient celles qui assurent le mouvement des véhicules au-delà des frontières provinciales et territoriales, sont de compétence fédérale. En vertu de la *Loi sur les transports routiers*, le gouvernement fédéral a autorisé les provinces et les territoires à faire appliquer la réglementation fédérale.

Lors de la réunion de septembre 2016 du Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière, les ministres ont convenu d'établir un nouveau groupe de travail fédéral-provincial-territorial pour recenser les domaines qui bénéficieraient d'une harmonisation accrue dans le secteur du camionnage. Le Groupe de travail a reçu comme mandat d'étudier les lois, les politiques et les règlements visant le camionnage interprovincial-territorial en vue d'améliorer l'efficacité des activités de camionnage entre les provinces et les territoires, en procédant à une harmonisation au besoin.

Le Groupe de travail, qui est coprésidé par Transports Canada et la province de la Saskatchewan, et a effectué son travail en deux phases :

La **phase I** était axée sur la détermination des principales problématiques perçues par les intervenants comme étant des obstacles commerciaux au camionnage provincial et territorial au Canada. Le Groupe de travail a communiqué avec les intervenants clés de l'industrie du camionnage en novembre 2017 pour leur demander de contribuer au processus de détermination. Le Groupe de travail a demandé aux intervenants de remplir un sondage en ligne pour obtenir de l'aide afin de cerner les obstacles auxquels est confrontée l'industrie du camionnage provincial et territorial au Canada. Le Groupe de travail a aussi effectué un examen exhaustif de la documentation des sources actuelles. La phase I a permis de recenser 15 enjeux globaux, lesquels ont été compilés dans le *Rapport « Ce que nous avons entendu »* et communiqués aux intervenants de l'industrie.

La **phase II** était axée sur l'examen de la source et de la cause de chaque enjeu et de la mesure dans laquelle il était souhaitable d'assurer une harmonisation, ainsi que sur le recensement des prochaines étapes possibles pour chaque enjeu. Afin de mieux comprendre les enjeux, des experts en la matière de chaque province et territoire ont été consultés afin de déterminer si les enjeux représentaient un obstacle au commerce ou un irritant pour l'industrie; la source de l'obstacle ou de l'irritant; et le succès potentiel d'une harmonisation. Le Groupe de travail a ensuite exploré les solutions possibles et a examiné s'il était possible de retirer l'obstacle au commerce ou l'irritant pour l'industrie. Finalement, les membres du groupe se sont posé la question à savoir si des solutions étaient possibles à court terme (c'est-à-dire moins de cinq ans) ou si une stratégie à long terme ou des investissements importants étaient requis pour résoudre les enjeux.

Objectif

Le présent rapport représente le produit livrable définitif du Groupe de travail. Le premier objectif est de déterminer où se trouvent les obstacles au commerce ou les irritants pour l'industrie en matière de camionnage, qui pourraient toucher le secteur du camionnage interprovincial-territorial alors que le deuxième objectif consiste à suggérer des approches futures pour résoudre ces enjeux.

Structure du rapport

Le présent rapport explore chacun des 15 enjeux et des sous-enjeux applicables qui ont été recensés pendant la phase I. Chaque section commence par une définition de l'enjeu et détermine où l'enjeu a été soulevé (au niveau des intervenants ou dans le cadre de l'examen de la documentation). Cette partie est suivie d'un aperçu, de considérations et des recommandations qui ont été formulées en tant qu'approche suggérée pour l'avenir. Les recommandations ont été élaborées par le Groupe de travail, en consultation avec le Groupe de travail sur la politique concernant les poids et les dimensions des véhicules et le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM).

Opérations des transporteurs routiers : rôles et responsabilités des différents ordres de gouvernement

GOVERNEMENTS PROVINCIAUX ET TERRITORIAUX

Alors que les provinces et les territoires sont les premiers responsables des activités liées à la prestation et à l'exploitation du réseau routier dans l'ensemble du Canada et des activités à l'intérieur de leur propre administration, ils sont responsables des lois et des règlements qui :

- veillent à l'exploitation sécuritaire du réseau routier public;
- protègent et gèrent l'utilisation de l'infrastructure routière;
- améliorent la productivité et l'efficacité du réseau routier;
- veillent à ce que le transport des personnes et des biens soit effectué de la façon la plus sécuritaire et la plus efficace possible.

ADMINISTRATIONS MUNICIPALES

Les municipalités sont responsables du bon fonctionnement des routes et des ponts sur leur territoire. Bien que les règlements provinciaux ou territoriaux qui régissent les limites de poids et de taille des véhicules s'appliquent aussi dans les municipalités, ces dernières peuvent toutefois avoir leurs propres politiques et règlements pour régir les activités de camionnage sur leur réseau routier, en émettant par exemple des restrictions à l'égard des routes et des ponts, en octroyant des permis pour les convois surdimensionnés et en surpoids et en fixant des limites de bruit. Les municipalités se partagent également la responsabilité de veiller à la sécurité routière.

GOVERNEMENT FÉDÉRAL

Le gouvernement fédéral est responsable de la réglementation liée au camionnage interprovincial-territorial (c'est-à-dire les activités de camionnage effectuées au-delà des frontières provinciales ou territoriales). Depuis 1954, la responsabilité en matière d'application de la loi pour les déplacements interprovinciaux a été déléguée aux provinces et aux territoires dans le contexte de la *Loi sur les transports routiers*. Le gouvernement fédéral est aussi responsable de la réglementation sur :

- les normes de sécurité pour la fabrication de nouveaux véhicules;
- le transport de marchandises dangereuses;
- les passages frontaliers internationaux;
- la qualité de l'air, y compris les normes sur les émissions des moteurs et l'essence.



ORGANISMES EXISTANTS DE GOUVERNANCE SUR LE CAMIONNAGE

Le Groupe de travail sur la politique concernant les poids et les dimensions des véhicules et le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) sont des groupes fédéraux-provinciaux-territoriaux de longue date qui facilitent la discussion sur l'harmonisation nationale des poids et des dimensions des véhicules, ainsi que l'administration, la réglementation et le contrôle du transport des véhicules et de la sécurité routière afin d'assurer la circulation sécuritaire et efficace des personnes et des biens par voie routière. Ces groupes relèvent du Conseil des sous-ministres responsables des transports et de la sécurité routière (voir annexe A pour un organigramme). Le Groupe de travail sur l'harmonisation du camionnage a engagé ces deux comités tout au long de son travail afin d'utiliser leur expertise. Le Groupe de travail a aussi fait un effort afin d'éviter ou de réduire au minimum le chevauchement des efforts dans les secteurs où ces groupes sont déjà actifs.

GROUPE DE TRAVAIL SUR LA POLITIQUE CONCERNANT LES POIDS ET LES DIMENSIONS DES VÉHICULES

En février 1988, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière a approuvé le PE fédéral-provinciale-territorial sur la réglementation des poids et dimensions des véhicules à l'échelle interprovinciale en vue d'améliorer l'uniformité des dispositions réglementaires sur les poids et les dimensions des différents types de véhicules commerciaux exploités entre les provinces et les territoires sur le réseau routier national.

Le PE a pour but d'améliorer l'uniformité des limites de poids et dimensions en fixant des seuils minimums et maximums acceptables pour toutes les administrations à propos des huit configurations de véhicules couramment utilisées dans les transports interprovinciaux/territoriaux. Les modifications au PE sont suggérées par le Groupe de travail sur la politique concernant les poids et les dimensions des véhicules et approuvées par le Conseil des sous-ministres responsables des transports et de la sécurité routière et le Conseil des ministres responsable des transports et de la sécurité routière. La version originale du PE comprenait quatre configurations de véhicules, mais depuis, neuf modifications ont été préparées et approuvées par le Conseil des ministres responsable des transports et de la sécurité routière, les deux modifications les plus récentes ayant été apportées en 2014 et en 2016. Ces modifications ont ajouté un nombre de critères au PE, y compris quatre configurations de véhicules commerciaux additionnelles, pour un total de huit configurations.

Le PE n'entrave pas le pouvoir des gouvernements provinciaux et territoriaux de réglementer et de mettre en application les exigences relatives aux poids et aux dimensions qui visent les routes à l'intérieur de leurs frontières ou qui sont harmonisées à l'échelle locale avec les normes d'autres administrations (c'est-à-dire, les États-Unis d'Amérique). Le PE est un accord non contraignant et ne mentionne pas que ces mesures doivent être mises en œuvre par le biais d'une réglementation (c'est-à-dire, offrir aux administrations la possibilité d'adopter des mesures par l'entremise de permis). Chaque administration conserve le pouvoir d'appliquer des exigences plus souples concernant le poids et les dimensions ou différents types de configurations de véhicules pour les opérations de camionnage au sein de leur administration.

CCATM

Le CCATM est une organisation nationale qui coordonne les questions concernant l'administration, la réglementation et le contrôle du transport par véhicule automobile et de sécurité routière, par l'entremise de comités composés de représentants des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux. Le CCATM doit rendre des comptes au Conseil des sous-ministres responsable des transports et de la sécurité routière, lequel lui confère son mandat. La vision du CCATM est de garantir le déplacement par voie routière de personnes et de biens le plus sécuritaire et le plus efficace au monde. Sa mission est d'offrir un forum national pour l'élaboration de politiques et de programmes publics relatifs à la sécurité routière, à la délivrance de permis et à l'immatriculation.

Le CCATM comprend trois comités permanents qui participent à des processus consultatifs collectifs et qui prennent des décisions sur les aspects administratifs et opérationnels liés à la délivrance de permis, à l'immatriculation et au contrôle du transport par véhicule automobile et de la sécurité routière. Les comités comprennent aussi des membres associés de l'industrie, des intervenants et des représentants des ministères du gouvernement dont l'expertise et les opinions font partie intégrante de l'élaboration des stratégies et des programmes.

Les trois comités permanents qui partagent les responsabilités du CCATM sont les suivants :

- le Comité permanent des administrateurs de conducteurs et de véhicules, qui est responsable de tous les aspects liés à l'immatriculation et au contrôle des véhicules, aux normes et aux inspections des véhicules légers, et au contrôle et à la délivrance de permis;
- le Comité permanent sur la conformité et la réglementation, qui examine les enjeux de sécurité, y compris les normes de rendement minimales nationales pour les conducteurs et les véhicules commerciaux et pour le transport de marchandises dangereuses;
- le Comité permanent sur la sécurité routière – recherche et politiques, qui coordonne les efforts au niveau fédéral, provincial et territorial pour la sécurité routière, formule des recommandations à l'appui des programmes de sécurité routière et met sur pied une expertise globale et des stratégies pour prévenir les collisions routières et atténuer leurs conséquences.

Le CCATM est responsable de veiller à l'application du Code canadien de sécurité (CCS), un ensemble de 16 normes établissant les normes minimales pour tous les aspects de la sécurité des conducteurs et des transporteurs routiers. Le CCS à l'intention des transporteurs routiers a été élaboré par les représentants provinciaux et territoriaux du CCATM en collaboration avec l'industrie du transport routier. Les normes du CCS sont sujettes à des examens périodiques par les membres du CCATM afin d'améliorer leur efficacité ou de régler de nouveaux enjeux liés à la réglementation.

Le CCS, qui a été initialement élaboré en 1987-1988, a pour objet d'améliorer la sécurité des camions et des autocars, de favoriser l'efficacité au sein de l'industrie du transport routier et de faciliter la mise en œuvre de normes de sécurité uniformes dans l'ensemble du Canada.

Depuis leur introduction, les normes ont évolué et ont été modifiées de manière à garantir une meilleure intervention lorsque de nouveaux enjeux liés à la réglementation surviennent dans l'industrie du transport par camion et par autocar. Voir l'annexe B pour les normes du CCS.

Initiatives actuelles visant à améliorer le déplacement des marchandises entre les administrations

Il y a plusieurs efforts d'harmonisation régionaux en cours. À titre d'exemple, les quatre provinces de l'Ouest (Colombie-Britannique, Alberta, Saskatchewan et Manitoba) ont signé le New West Partnership Trade Agreement (NWPTA) et collaborent pour assurer l'harmonisation des normes de camionnage au niveau régional. L'Ontario, le Québec, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse ont signé le PE – Harmonisation des conditions de permis spéciaux de circulation des grands trains routiers dans l'Est du Canada. La Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick, l'Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve-et-Labrador ont signé la Convention sur la réglementation uniforme des poids et dimensions des véhicules lourds dans les provinces canadiennes de l'Atlantique et le PE concernant un accord d'harmonisation des conditions des permis des véhicules et des charges indivisibles de dimensions excédentaires au Canada Atlantique. L'Ontario et le Québec ont plusieurs ententes en place en ce qui concerne les poids et les dimensions des véhicules, dont la plus récente entente qui est entrée en vigueur en 2016.

TABLE DE CONCILIATION ET DE COOPÉRATION EN MATIÈRE DE RÉGLEMENTATION

La Table de conciliation et de coopération en matière de réglementation (TCCR) a été établie en vertu de l'Accord de libre-échange canadien (ALEC) afin d'élaborer un processus de conciliation réglementaire qui aidera à trouver des solutions pour contrer les obstacles au commerce auxquels font face les entreprises dans le cadre de leurs activités au-delà des frontières provinciales et territoriales. La TCCR a examiné le rapport du Sénat fédéral intitulé *Des murs à démolir*, qui a aussi été passé en revue lors de l'analyse documentaire de ce groupe de travail. Ce dernier a coordonné ses efforts avec ceux de la TCCR afin de réduire au minimum les chevauchements entre les deux initiatives.

ENJEU UN - Manque d'harmonisation entre les administrations quant aux dimensions et aux poids légaux des véhicules

A. LES LIMITES DE POIDS VISANT LES DÉPANNEUSES NE SONT PAS LES MÊMES D'UNE ADMINISTRATION À L'AUTRE.

Les dépanneuses sont des véhicules configurées pour transporter d'autres véhicules. Ces camions sont munis d'équipement, comme des chaînes, des treuils, des poulies, des crochets ou des grues, et sont utilisés pour récupérer d'autres véhicules.

ENJEU SOULEVÉ

Dans le cadre d'un sondage réalisé à l'automne 2017, des intervenants de l'industrie ont indiqué que les dépanneuses ne peuvent généralement pas respecter les exigences concernant le poids par essieu dans les différentes provinces en raison de leur conception unique. Il existe peu d'exemptions pour les dépanneuses, ce qui entraîne souvent leur arrêt pour un non-respect de la réglementation dans certaines administrations. Les intervenants ont donc demandé aux administrations d'élaborer des exemptions pour les dépanneuses, similaires à celles qui existent aux États-Unis d'Amérique pour les configurations de poids par essieu.

APERÇU

Au Canada, l'industrie des dépanneuses se livre à des activités de remorquage de véhicules légers et lourds pour le grand public et le secteur commercial. La plupart des lois provinciales et territoriales prescrivent les limites maximales de charges et dimensions des véhicules et leurs essieux afin d'assurer la sécurité des usagers et réduire au minimum les dommages à l'infrastructure routière. De plus, le poids nominal brut du véhicule (PNBV) et le poids nominal brut sur l'essieu (PNBE) du fabricant (limite de la capacité de conception) ne doivent jamais être dépassés. Les limites de poids maximales admissibles varient d'une administration à l'autre, alors que les spécifications du fabricant sont normalisées pour l'équipement à bord du camion (imposant les spécifications de conception pour le châssis et les autres composantes).

La plupart des dépanneuses respectent les limites légales de poids lors du remorquage d'un véhicule. Cependant, alors que les véhicules commerciaux deviennent de plus en plus lourds, quelques grosses dépanneuses pourraient dépasser les limites légales de charges axiales et de la masse totale en charge. Si le véhicule commercial remorqué est particulièrement lourd, la limite de charge sur l'essieu arrière de la dépanneuse peut être dépassée, ce qui peut poser des problèmes de sécurité et endommager l'infrastructure. Le remorquage est avant tout un enjeu local, bien qu'il y ait des situations où les dépanneuses de camions lourds vont au-delà d'une frontière provinciale ou territoriale (en particulier dans le cadre d'ententes entre les compagnies d'assurance et le lieu précis de la remorqueuse).

CONSIDÉRATIONS

La plupart des administrations considèrent cet enjeu comme un irritant pour l'industrie puisque les déplacements des dépanneuses se font principalement dans les limites d'une localité. À l'intérieur d'une administration donnée, les dépanneuses peuvent dépasser les limites de charges axiales et de la masse totale en charge par un moyen administratif. Par conséquent, des permis spéciaux peuvent être délivrés afin de satisfaire aux nouvelles réalités de l'industrie du remorquage. Le manque d'harmonisation dans l'ensemble des administrations peut devenir un problème plus fréquent s'il y a une augmentation du nombre d'entreprises de remorquage de camions lourds qui transportent des véhicules commerciaux d'une administration à l'autre au moyen d'une dépanneuse, bien qu'il existe d'autres moyens de déplacer ce type de véhicules.

Les sources de cet irritant incluent les limites de l'infrastructure dans quelques administrations, des règlements, des lois, le manque d'harmonisation en matière de délivrance de permis spéciaux, et des politiques. L'infrastructure routière pourrait ne pas supporter l'augmentation des charges et certaines administrations pourraient ne pas avoir des dispositions particulières pour les dépanneuses.

Dans l'ensemble, les administrations ont convenu qu'il est peu probable qu'elles harmonisent leurs limites de poids visant les dépanneuses parce que celles-ci sont habituellement exploitées à l'intérieur d'une localité et se déplacent rarement d'une administration à l'autre. Par conséquent, il ne s'agit pas d'un problème pressant pour la plupart des provinces et des territoires. À l'échelle locale, les exploitants de dépanneuses peuvent présenter une demande pour obtenir un permis spécial dans la plupart des administrations s'ils dépassent la limite de poids légale. S'ils prévoient des déplacements entre des provinces et des territoires, ils devront demander un permis spécial dans chaque administration où ils se rendent.

APPROCHE SUGGÉRÉE

Toutes les administrations autorisent la délivrance de permis pour les dépanneuses si celles-ci respectent la limite de poids appropriée et sont exploitées sur l'infrastructure routière locale. L'industrie doit continuer à s'assurer qu'elle utilise le véhicule approprié pour le travail et qu'elle respecte les directives du fabricant pour tout l'équipement. À plus long terme, les administrations trouveront des occasions de s'assurer que les conditions régissant la délivrance de permis sont claires et communiquées aux intervenants de l'industrie.

B. LE MANQUE D'HARMONISATION CONCERNANT LES LIMITES DE POIDS POUR LES VÉHICULES ALIMENTÉS AU GAZ NATUREL LIQUÉFIÉ (GNL)

Le GNL est un carburant de remplacement respectueux de l'environnement. Les véhicules de transport alimentés au GNL émettent 75 % moins d'émissions d'oxyde d'azote (NOx) que ceux alimentés au diesel. Les transporteurs doivent souvent demander des exemptions liées au poids pour les camions alimentés au GNL parce que les réservoirs de GNL lourds réduisent la charge utile du véhicule. Une seule administration traite les véhicules alimentés au GNL différemment en ce qui concerne les limites de poids, en autorisant un poids additionnel pour compenser leur utilisation.

ENJEU SOULEVÉ

Les intervenants de l'industrie ont indiqué que l'absence de traitement uniforme des camions qui fonctionnent par l'utilisation de GNL est problématique (Parlement du Canada, Comité sénatorial permanent des banques et du commerce, *Des murs à démolir* [2016], p. 29).

APERÇU

Les véhicules alimentés au GNL sont relativement nouveaux au sein de l'industrie du camionnage (huit dernières années). Ces véhicules sont plus écoénergétiques que les camions alimentés au diesel, mais malgré le fait que le GNL coûte moins cher que le diesel, les véhicules alimentés au GNL nécessitent plus d'essence que les véhicules alimentés au diesel pour parcourir la même distance. Cela entraîne la nécessité d'avoir des réservoirs de carburant de plus grandes capacités et plus lourds, ce qui signifie que les transporteurs doivent transporter des charges plus légères pour compenser la différence de poids du carburant et de l'équipement. La Colombie-Britannique est la seule administration qui prévoit des exemptions de poids pour les véhicules alimentés au GNL. Les intervenants de l'industrie ont noté ce manque d'uniformité dans le traitement des camions qui fonctionnent au GNL, ce qui constitue une problématique.

Bien que de nombreuses administrations offrent des permis spéciaux aux exploitants de véhicules alimentés au GNL, les intervenants ont noté qu'il y a souvent de longs délais dans le processus de délivrance de permis autorisant une surcharge. Cela s'explique par la lenteur du processus d'octroi de permis dans certaines administrations et par le fait qu'il ne soit pas accessible en ligne.

CONSIDÉRATIONS

De nombreuses administrations voient les limites de poids pour les véhicules alimentés au GNL comme un irritant pour l'industrie plutôt qu'un obstacle au commerce. Les principales sources de cet irritant sont :

- les politiques et les règlements sur les limites de poids pour les véhicules alimentés au GNL ;
- les exigences relatives à l'infrastructure ;
- les exigences de sécurité (c'est-à-dire, le rendement dynamique peut être compromis par des limites de poids supplémentaires par essieu);
- les différents régimes de délivrance de permis dans l'ensemble des administrations.

De plus, en raison de l'arrivée de différentes plates-formes de carburant de remplacement sur le marché, il serait difficile de commencer à tenir compte des différents types de carburant en fonction des exemptions de charge requises. Cela rendrait les règlements encore plus complexes et n'offrirait pas des normes équitables pour tous les transporteurs et pour tous les types de carburant. Dans six administrations, les véhicules alimentés au GNL ne sont actuellement pas autorisés sur les routes. Une administration a fait remarquer que tous les véhicules ont une limite de poids par essieu de 5 500 kg et qu'aucune exemption n'est accordée en fonction du type de véhicule ou de l'équipement utilisé pour faire fonctionner le véhicule.

Le Groupe de travail sur la politique concernant les poids et les dimensions des véhicules ne considère pas qu'il s'agit d'un enjeu puisqu'il a reçu peu de demandes de l'industrie à ce jour concernant cette technologie et que de nombreuses administrations facilitent l'exploitation des véhicules alimentés au GNL en fixant des seuils de poids encore plus élevés grâce à la délivrance de permis spéciaux. Le Groupe de travail sur la politique concernant les poids et les dimensions des véhicules a conclu que la gravité d'une pénalité associée à un camion surchargé alimenté au GNL diminue à mesure que la technologie d'économie de carburant s'améliore et que l'équipement s'allège.

Certaines administrations ont fait remarquer que le fait de permettre des véhicules ou un chargement en surdimension et en surcharge sur les routes peut entraîner des préoccupations en matière de sécurité et des dommages à l'infrastructure. Une hausse de poids augmente les dommages à l'infrastructure de la chaussée de manière exponentielle à la puissance 4. Par conséquent, de nombreuses administrations hésitent à modifier leurs politiques et règlements puisque cela pourrait réduire le total de leurs gains environnementaux nets.

Il existe également d'importantes différences dans la géomorphologie et les normes en matière d'infrastructure au Canada, ce qui a une incidence sur les limites de charge axiale et de la masse totale. À titre d'exemple, une grande partie de l'Ontario est située sur le Bouclier canadien, ce qui signifie que leurs routes peuvent accueillir véhicules plus lourds.

Quelques administrations ont noté que d'autres technologies respectueuses de l'environnement (comme les véhicules au gaz naturel comprimé, les véhicules hybrides électriques/à pile à hydrogène et les véhicules électriques) devancent la technologie utilisant du GNL.

L'harmonisation dans ce domaine nécessiterait des investissements dans la construction et la modernisation de l'infrastructure. Cela pourrait mener à une plus grande parité et une plus grande accessibilité, ce qui permettrait de répondre à la demande accrue de l'industrie, ainsi que le désir d'entreprendre plus de recherches et d'essais. Les chances de succès de l'harmonisation dépendront de plusieurs facteurs qui sont différents d'une administration à l'autre. Ces facteurs comprennent l'accès à un financement adéquat, le volume de circulation ou d'activités dans les administrations et de la géomorphologie des administrations. De nombreuses provinces et territoires indiquent qu'une harmonisation régionale est possible même si une harmonisation nationale est peu probable.

APPROCHE SUGGÉRÉE

Cet enjeu relève du mandat du Groupe de travail sur la politique concernant les poids et les dimensions des véhicules. Il sera transmis à ce groupe afin aux fins de surveillance de l'évolution de la situation et de déterminer si une exemption ou d'autres mesures d'adaptation pourraient être mises en place dans l'ensemble des administrations pour autoriser l'utilisation de carburants de remplacement.

TERRITOIRE DE COMPÉTENCE	EXEMPTION DE POIDS PERMISE	LIMITE DE POIDS BRUT DU VÉHICULE
T.-N.-L.	Aucune exemption puisqu'il n'y a aucune demande de la part de l'industrie	Aucune limite additionnelle
Î.-P.-É.	La tolérance de poids par essieu actuelle couvrira cet aspect	La tolérance par essieu actuelle s'applique au poids nominal brut du véhicule
N.-É	Aucune exemption puisqu'il n'y a aucune demande de la part de l'industrie	Aucune limite additionnelle
N.-B.	Aucune exemption puisqu'il n'y a aucune demande de la part de l'industrie	Aucune limite additionnelle
Qc	Aucune allocation	Seulement une demande jusqu'à présent
Ont.	Aucune exemption puisqu'il n'y a aucune demande de la part de l'industrie	Aucune limite additionnelle
Man.	Aucune exemption puisqu'il n'y a aucune demande de la part de l'industrie	Aucune limite additionnelle
Sask.	Aucune exemption puisqu'il n'y a aucune demande de la part de l'industrie	Aucune limite additionnelle
Alb.	Oui, excès de poids sur l'essieu	Aucune
C.-B.	1 500 kg de surcharge sur l'essieu	Oui, jusqu'à un maximum de 65 000 kg
Yn	Aucune exemption puisqu'il n'y a aucune demande de la part de l'industrie	Aucune limite additionnelle
T.N.-O	Aucune puisqu'il n'y a aucune demande de l'industrie	Pas en ce moment

C. LES SEMI-REMORQUES DE 18,44 M (60 PI 6 PO) NE SONT PAS ACCEPTÉS DE MANIÈRE UNIFORME DANS L'ENSEMBLE DES ADMINISTRATIONS.

Les semi-remorques de 18,44 m (60 pi 6 po) ne sont pas acceptées sur la plupart des administrations. En vertu du PE sur la réglementation des poids et dimensions des véhicules à l'échelle interprovinciale, la longueur maximale des semi-remorques est de 16,2 m (53 pi). Bien que l'industrie ait mentionné les avantages économiques et environnementaux de cette semi-remorque plus longue, il y a des préoccupations au chapitre de la sécurité (c'est-à-dire, le comportement dynamique et les débordements de la remorque dans les voies adjacentes ou opposées) et les limites liées à l'infrastructure sur certaines chaussées (par exemple, les débordements d'une plus grande remorque pourraient entrer en conflit avec la conception de l'infrastructure actuelle). Quelques administrations effectuent des essais opérationnels grâce à la délivrance de permis, tandis que d'autres n'autorisent leur utilisation que dans des corridors réservés aux grands trains routiers.

ENJEU SOULEVÉ

Les intervenants de l'industrie ont indiqué qu'ils souhaiteraient que les administrations autorisent l'exploitation de semi-remorques d'une longueur supérieure à 53 pi [16,2 m] et d'au plus 60 pi 6 po [18,44 m]. Une plus grande semi-remorque permet de transporter un plus grand nombre de marchandises volumineuses et légères, ce qui réduit les coûts d'exploitation puisqu'il faut moins de déplacements pour transporter la même quantité de marchandises.

APERÇU

L'Ontario réalise actuellement un essai avec un nombre limité de semi-remorques de 18,44 m (60 pi 6 po) afin de recueillir les données sur leurs déplacements. L'Ontario réalise aussi un autre essai visant les semi-remorques élargies afin d'évaluer la faisabilité d'exploiter des semi-remorques d'au plus 18,44 m (60 pi 6 po) de longueur. En raison de préoccupations opérationnelles, l'Ontario restreint l'empattement du tracteur afin de diminuer l'importance du débordement à l'avant de la semi-remorque qui est plus longue. L'essai est limité à 40 permis, mais prévoit une exploitation sur toutes les routes de l'Ontario (similairement aux configurations de véhicules réglementés). Plusieurs administrations indiquent que la demande pour cette configuration est faible, car elle tend à être limitée à quelques grandes sociétés qui aimeraient avoir la possibilité de transporter un plus grand nombre de marchandises volumineuses et légères par voyage.

Quelques administrations délivrent des permis spéciaux pour les semi-remorques de 18,44 m (60 pi 6 po) sous condition qu'ils empruntent seulement les routes prédéterminées qui peuvent accueillir ce type de véhicules en toute sécurité, comme l'Alberta, qui autorise l'exploitation de ces véhicules dans les corridors réservés aux grands trains routiers avec un permis pour exploiter de tels véhicules. D'autres administrations notent qu'ils n'ont pas reçu de demande de l'industrie pour autoriser l'exploitation de semi-remorques de 18,44 m (60 pi 6 po) sur leurs routes. Si plus de transporteurs adoptent cette configuration, il pourrait y avoir une incidence importante sur les opérations puisque les quais de chargement et de réception, l'infrastructure aux ports et autres infrastructures pourraient avoir besoin d'être modifiés pour tenir compte de ces nouvelles dimensions. L'exploitation de conteneurs de 60 pieds sur châssis de 18,44 m a été couronnée de succès et a également été acceptée dans les modes de transport ferroviaire et maritime, ce qui a permis de renforcer la productivité au sein du transport intermodal des marchandises volumineuses et légères.

CONSIDÉRATIONS

Les administrations ont identifié cet enjeu comme un irritant pour l'industrie, qui provient des écarts dans les politiques, les régimes de délivrance de permis et les règlements en place pour protéger l'infrastructure et maintenir la sécurité.

Les irritants comprennent notamment le fait de devoir demander un permis pour opérer ce type de véhicules et le nombre limité d'infrastructures pouvant accueillir ces véhicules à l'échelle nationale.

Une harmonisation pourrait être réalisée si les administrations collaborent pour réduire au minimum les différences dans la mesure du possible. Cela pourrait se faire notamment par l'introduction de changements progressifs dans les politiques actuelles, par la reconnaissance mutuelle ainsi que par la recherche et l'équivalence. Bien qu'il y ait eu un consensus sur le fait que l'harmonisation exigerait un effort national par l'entremise du Groupe de travail sur la politique concernant les poids et les dimensions des véhicules, il n'était pas certain que l'on accepte, à l'échelle nationale, que les véhicules ayant ce type de configurations aient accès à toutes les routes sans être assujettis à des restrictions.

APPROCHE SUGGÉRÉE

À l'achèvement des essais de l'Ontario, cet enjeu devrait être transmis au Groupe de travail sur la politique concernant les poids et les dimensions des véhicules pour surveiller les risques possibles pour la sécurité et définir une approche nationale pour l'avenir, le cas échéant.

ADMINISTRATION	AUTORISÉ PAR LA RÉGLEMENTATION	AUTORISÉ PAR UN PERMIS	N'EST ACTUELLEMENT PAS AUTORISÉ
T.-N.-L.	S. O.	S. O.	Aucune demande de l'industrie.
Î.-P.-É.	Non	S. O.	Aucune demande de l'industrie.
N.-É	Disposé à examiner, mais à ce jour, aucune demande officielle de l'industrie.	Aucune demande de l'industrie.	Aucune demande de l'industrie.
N.-B.	Aucune demande de l'industrie	Aucune demande de l'industrie.	Aucune demande de l'industrie.
Qc	Non	Non	Aucune demande de l'industrie.
Ont.	Non	Oui, permis de configuration de véhicule spécial dans le cadre d'une opération d'essai.	S. O.
Man.	S. O.	Oui, mais peu de demandes de l'industrie.	S. O.
Sask.	S. O.	S. O.	Aucune demande de l'industrie.
Alb.	Non	Oui, pour des routes particulières.	S. O.
C.-B.	Non	Oui, pour des routes particulières. Aucun permis émis jusqu'à présent.	
Yn	Non	Oui, pour des routes particulières.	S. O.
T.N.-O	Non	Par permis spécial après l'approbation.	Aucune demande de l'industrie.

D. LIMITES DE POIDS DIFFÉRENTES POUR LES SEMI-REMORQUES AUTOVIREUR À QUATRE ESSIEUX SELON LA TAILLE DES PNEUS

Une semi-remorque autovireur à quatre essieux est un type de configuration de véhicule selon laquelle la semi-remorque à deux groupes d'essieux : un essieu autovireur relevable à l'avant et un essieu tridem à l'arrière. L'essieu autovireur relevable s'articule en réponse aux forces générées entre le pneu et la surface de la route. Cela permet au véhicule de mieux manœuvrer lors de virages serrés en ce qui concerne les essieux fixes, alors que les essieux autovireurs relevables ne doivent pas être soulevés, comme les essieux rigides.

ENJEU SOULEVÉ

Les intervenants de l'industrie ont indiqué que certaines administrations ont une marge de tolérance différente pour la charge d'un groupe de quatre essieux muni d'un essieu autovireur selon la taille des pneus. Cela signifie que ces véhicules peuvent transporter des marchandises dont la charge maximale dans certaines administrations, alors qu'ils ont besoin d'un permis spécial dans ce cas.

APERÇU

Bien qu'il y ait de plus en plus de semi-remorques autovireurs à quatre essieux sur les routes du Canada, la circulation de telles semi-remorques entre certaines provinces et certains territoires est encore limitée en raison des différentes limites de poids appliquées par les provinces et les territoires. Par conséquent, les transporteurs ne peuvent pas transporter les mêmes charges maximales dans certaines régions du pays.

CONSIDÉRATIONS

Les administrations situées dans le Nord, dans la région de l'Atlantique et dans l'Ouest ont indiqué qu'il y a une faible demande de la part de l'industrie pour augmenter la charge axiale ou la masse totale en charge pour les semi-remorques autovireurs à quatre essieux. Les limites de poids pour les semi-remorques autovireurs à quatre essieux sont gérées sur une base ponctuelle, généralement au moyen de permis spéciaux. L'Ontario et le Québec autorisent les semi-remorques autovireurs à quatre essieux à circuler sur ses routes en leur imposant des règles. Par conséquent, elles n'exigent pas de permis. Les configurations exploitées entre l'Ontario et les Québec sont harmonisées avec celles d'autres administrations, comme l'État de New York et l'État du Michigan.

La majorité des administrations classifie cet enjeu comme un irritant pour l'industrie puisque les exploitants doivent demander un permis dans la plupart des cas.

Dans l'ensemble, les administrations sont disposées à prendre des mesures d'adaptation à l'égard de ce type de semi-remorque. Les essieux autovireurs relevables contribuent à réduire l'usure normale sur les routes comparativement aux essieux rigides. L'Ontario ne permet pas de commandes au conducteur sur ces véhicules et exige que la charge de l'essieu autovireur s'égalise avec le groupe de trois essieux automatiquement. L'avantage est que les essieux autovireurs facilitent les virages et n'ont pas besoin d'être soulevés. Lorsque les essieux rigides sont soulevés, le poids du véhicule est redistribué sur les essieux restants, ce qui surcharge généralement les essieux porteurs de charges et cause des dommages accrus à l'infrastructure, dépassant parfois les limites de poids nominal brut sous l'essieu. De plus, un essieu soulevé ne génère aucune force de freinage et, par conséquent, réduit la puissance du freinage du véhicule. Le fait qu'un essieu autovireur relevable reste un essieu relevable peut être une source de préoccupation pour quelques administrations. Cependant, puisqu'ils se déploient et se rétractent automatiquement et égalisent la charge, ils génèrent des avantages en ce qui concerne la traînée réduite lors de l'opération sans charge.

APPROCHE SUGGÉRÉE

Cet enjeu relève du mandat du Groupe de travail sur la politique concernant les poids et les dimensions des véhicules, puisque les limites de poids pour les semi-remorques autovireurs à quatre essieux sont directement liées aux dommages à l'infrastructure. Cet enjeu sera transmis à ce groupe pour discuter de manière plus approfondie.

TERRITOIRE DE COMPÉTENCE	LIMITES DE POIDS POUR LES SEMI-REMORQUES AUTOVIREURS À QUATRE ESSIEUX	LIMITES DE POIDS PAR ESSIEU POUR LES SEMI-REMORQUES AUTOVIREURS À QUATRE ESSIEUX
T.-N.-L.	Autorisé au moyen d'un permis spécial.	Autorisé au moyen d'un permis spécial.
Î.-P.-É.	Autorisé au moyen d'un permis spécial à 55 500 kg	32 000 kg
N.-É.	55 500 kg	32 000 kg
N.-B.	55 500 kg	Dans le règlement : 26 000 kg cargaison générale, 28 000 kg à 32 000 kg pour les produits forestiers bruts – dépend de l'espacement des essieux.
Qc	57 500 kg	34 000 kg
Ont.	60 800 kg	34 000 kg
Man.	Par permis seulement	Dépend de l'espacement des essieux, jusqu'à 23 000 kg sur le groupe de trois essieux et 9 100 kg sur un essieu simple
Sask.	N'est pas appuyé par la réglementation	N'est pas appuyé par la réglementation
Alb.	Oui, seulement le transport de rondin	Oui, seulement le transport de rondin
C.-B.	Aucune demande jusqu'à présent	Aucune demande jusqu'à présent
Yn	N'est pas appuyé par la réglementation	N'est pas appuyé par la réglementation
T.N.-O	N'est pas appuyé par la réglementation. Permis spécial possible s'il y a demande.	N'est pas appuyé par la réglementation.

E. MANQUE D'HARMONISATION CONCERNANT LES LIMITES DE POIDS SUR L'ESSIEU DIRECTEUR D'UN TRACTEUR.

Un essieu directeur est l'essieu avant d'un véhicule qui gouverne la direction du mouvement du véhicule (c'est-à-dire, les essieux qui dirigent le véhicule). Le PE sur la réglementation des poids et dimensions des véhicules à l'échelle interprovinciale a établi que le poids maximal autorisé pour les essieux directeurs est de 5500 kg pour les tracteurs qui tirent une semi-remorque. Quelques administrations autorisent des limites de poids plus élevées sur l'essieu directeur des tracteurs.

ENJEU SOULEVÉ

Les intervenants de l'industrie ont indiqué qu'ils souhaiteraient que les limites de poids sur l'essieu directeur soient harmonisées à l'échelle nationale.

APERÇU

Le PE sur les poids et dimensions des véhicules à l'échelle interprovinciale indique que la limite de poids maximale admissible sur un essieu directeur est de 5500 kg, ce qui respecte le poids le plus faible admissible dans l'ensemble des administrations. Quelques administrations autorisent des limites de poids plus élevées sur les essieux directeurs, ce qui a créé des écarts entre les administrations. Ce manque d'uniformité réduit non seulement l'efficacité des transporteurs, mais complique également les processus de chargement et les exigences de conformité lors des déplacements au Canada.

CONSIDÉRATIONS

Généralement, les limites de poids admissibles par essieu sont établies de façon à protéger l'infrastructure vulnérable et à répondre aux besoins de transport de certains secteurs économiques de provinciaux et territoriaux. Quelques administrations atténuent l'impact de cet irritant pour l'industrie en autorisant des poids plus élevés sur certaines autoroutes ou en augmentant les limites de poids sur les essieux de direction. Ces limites accrues ont été introduites afin de répondre aux besoins de certaines industries, comme l'industrie agricole et l'industrie de l'exploitation forestière.

Quelques administrations notent que l'augmentation de la limite de poids pour les essieux directeurs est une préoccupation d'un point de vue de l'infrastructure. Un autre facteur est la différence de géomorphologie entre les administrations, puisque certains d'entre eux ont des sous-structures qui peuvent tolérer des poids plus élevés alors que d'autres ne le peuvent pas. À titre d'exemple, l'Ontario autorise un poids maximal de 7700 kg par essieu directeur pour accorder une certaine souplesse aux transporteurs et pour favoriser une plus grande productivité au sein de l'industrie du camionnage. Le fait de placer plus de poids sur un essieu directeur, si l'infrastructure le permet, permet d'augmenter la capacité de direction et de maîtrise du véhicule. Le poids par essieu directeur est lié aux limites de poids brut admissibles pour cette raison; un poids plus léger sur l'essieu directeur signifie un poids brut admissible moins élevé sur l'ensemble de la configuration.

APPROCHE SUGGÉRÉE

Compte tenu de la complexité de cet enjeu et des mises à niveau de l'infrastructure qui seraient nécessaires dans de nombreuses administrations pour atteindre une harmonisation au niveau national, cet enjeu devrait être transmis au Groupe de travail sur la politique concernant les poids et les dimensions des véhicules pour discuter de manière plus approfondie et pour effectuer un examen avant de déterminer si une approche nationale est réalisable.

ADMINISTRATION	LIMITES DE POIDS SUR L'ESSIEU DIRECTEUR POUR LES TRACTEURS.
T.-N.-L.	5 500 kg autorisés dans la réglementation. Les charges par essieu directeur peuvent être aussi élevées que 9 100 kg à condition que la capacité de charge des essieux, des pneus et de toutes les autres composantes ne soit pas dépassée et que la charge des pneus ne dépasse pas 10 kg par millimètre de largeur de pneu. Cependant, aucune augmentation du poids brut du véhicule spécifié pour la configuration n'est permise avec des charges par essieu plus élevées.
Î.-P.-É.	5 500 kg autorisés dans la réglementation par essieu, par contre les charges peuvent aller jusqu'à 9 100 kg à condition que les composantes de l'essieu soient homologuées pour ce poids et que la charge des pneus ne dépasse pas 10 kg par millimètre.
N.-É.	5 500 kg autorisés dans la réglementation. 8 500 kg autorisés avec un permis à condition que la capacité de charge des essieux, des pneus et de toutes les autres composantes ne soit pas dépassée. La charge du pneu ne peut pas dépasser 10 kg par millimètre de la largeur du pneu.
N.-B.	5 500 kg autorisés dans la réglementation. 8 500 kg autorisés avec un permis à condition que la capacité de charge des essieux, des pneus et de toutes les autres composantes ne soit pas dépassée. La charge du pneu ne pas dépasser 10 kg par millimètre de la largeur du pneu.
Qc	9 000 kg autorisés dans la réglementation, mais cette limite n'est pas utilisée pour calculer la limite de la masse totale en charge.
Ont.	Poids autorisé de 7 700 kg pour les tracteurs, par contre les limites de poids brut du véhicule autorisées basées sur le poids « actuel » sur l'essieu avant.
Man.	6 000 kg autorisés dans la réglementation. 9 100 kg autorisés avec un permis. La capacité de charge des essieux, des pneus et de toutes les autres composantes ne doit pas être dépassée et la charge des pneus ne doit pas dépasser 10 kg par millimètre de largeur de pneu.
Sask.	6 000 kg autorisés dans la réglementation.
Alb.	5 500 kg autorisés dans la réglementation, mais 6 000 kg par la politique d'application.
C.-B.	6 000 kg autorisés dans la réglementation. 9 100 kg autorisés si équipés avec de l'équipement installé de manière permanente.
Yn	6 000 kg autorisés dans la réglementation. Jusqu'à 7 300 kg avec un devant lourd (treuil tracteur, etc.). Jusqu'à 9 125 kg avec un permis spécial de charge sur l'essieu avant.
T.N.-O	Jusqu'à 7 300 kg – limites calculées dans la limite de poids brut du véhicule.

F. LES CONFIGURATIONS MUNIES D'UNE TRANSMISSION 6X2 POUR LE DÉPLACEMENT DE LA CHARGE NE SONT PAS ACCEPTÉES DE MANIÈRE UNIFORME DANS TOUTES LES ADMINISTRATIONS.

Les transmissions 6X2 sur les tracteurs à trois essieux correspondent à la puissance transmise à seulement l'un des essieux arrière tandem alors qu'une transmission 6X4 alimente les deux essieux tandem. Les transmissions 6X2 sont exploitées depuis plus de 50 ans en Amérique du Nord. Cette nouvelle transmission 6X2 comprend une technologie qui peut altérer la répartition de la charge entre les essieux du tandem, ce qui signifie qu'elle transfère le poids de l'essieu non moteur à l'essieu moteur lorsqu'elle recherche un effort de traction. Cette opération peut être effectuée dans n'importe quelle condition et indépendamment de l'effort de traction.

En général, les principaux arguments de vente des transmissions 6X2 sont la promesse d'une légère réduction de la masse à vide du véhicule (ce qui permet d'augmenter la charge utile qu'il peut transporter) et la réduction de la consommation de carburant. D'un point de vue réglementaire, les transmissions 6X2 sont autorisées dans la plupart des provinces, mais leur utilisation potentielle est limitée par les règlements des charges axiales pour prévenir les dommages exponentiels à la chaussée qui en découleraient, tout en prenant en considération le bilan de sécurité non établi des systèmes d'altération de la charge entre les essieux du tandem.

ENJEU SOULEVÉ

La transmission 6X2 sur tracteurs à essieux tandem comporte seulement un essieu moteur comparativement à la transmission 6X4 la plus commune où les deux essieux moteurs. La technologie de transmission 6X2 n'a pas été uniformément adoptée dans toutes les administrations, car certaines acceptent seulement les transmissions 6X2 qui n'ont pas de système d'altération de la charge entre les essieux du tandem. L'industrie souhaiterait uniformiser l'adoption des transmissions 6X2 puisqu'elles peuvent réduire la consommation de carburant et sont plus légères qu'un vrai groupe d'essieux directeurs tandem. Les autres plates-formes 6x2 ne comprennent pas un « essieu relevable » et quelques-unes comprennent un essieu relevable rigide contrôlé par le conducteur (pour exercer une traction lorsque cela est nécessaire).

APERÇU

Certaines administrations ont exprimé des préoccupations au sujet des transmissions 6X2 relativement aux répercussions sur la sécurité de l'essieu relevable, en particulier dans des conditions météorologiques glissantes. Cela s'explique du fait que cette technologie pourrait donner lieu à des situations où seul un des essieux tandem fournit tout le couple de la transmission, ce qui signifie que le couple est concentré sur seulement deux roues au lieu de quatre roues. Un territoire a fait remarquer que le problème pourrait découler exclusivement de l'acceptation, par les administrations, des essieux relevables et non des configurations 6X2. La préoccupation avec les essieux relevables est que trop de poids peut se retrouver sur un seul essieu alors que sur l'essieu tandem le poids ne peut pas varier entre les essieux de plus de 1 000 kg, en vertu du PE. Les composantes des systèmes 6X2 sont généralement conçues pour les normes de poids américaines plutôt que pour les normes de poids canadiennes. Ce manque d'uniformité dans la conception systémique soulève certaines préoccupations. Bien que l'environnement réglementaire dans certaines administrations assure la gestion des problèmes liés aux configurations 6X2 de manière assez raisonnable, il pourrait être difficile d'apporter une modification au PE national puisque le principe d'égalisation de la charge sera compromis pour fournir une certaine marge de tolérance vis-à-vis les configurations 6X2.

Récemment, les fabricants ont discuté d'un croisement entre les transmissions 6X2 et 6X4, qui ne comprend pas le déplacement de la charge (essieux relevables), mais qui permet plutôt de passer à une transmission tandem lorsqu'il est nécessaire d'exercer une traction. Cette technologie touche la distribution de poids du véhicule puisqu'elle modifie la puissance livrée aux deux essieux avant en fonction de la traction et l'efficacité énergétique.

CONSIDÉRATIONS

Certaines administrations considèrent cet enjeu comme un irritant puisque les configurations d'allocation de poids s'appliquent à tous les véhicules sans exception. Le Comité de soutien à l'ingénierie et à la recherche qui relève du Conseil des sous-ministres responsables des transports et de la sécurité routière analyse actuellement cet enjeu. Le Manitoba a noté qu'elle ignore si la configuration est utilisée de manière légale ou en vertu d'un permis, puisqu'il y a un écart dans les données à cet égard. Il a été noté qu'il est difficile de mesurer les fréquences de l'altération de la charge entre les essieux du tandem parce que cela peut parfois se produire pendant le transport, bien qu'il y ait quelques types de transmission qui permettent d'altérer la charge à tout moment. La source de cet irritant comprend l'historique et la réglementation, ainsi que les politiques et les règlements en place pour protéger l'infrastructure et maintenir la sécurité.

L'Ontario et le Québec autorisent l'utilisation des transmissions 6X2 qui permettent l'altération de la charge, mais avec des charges réduites puisque les avantages pour la sécurité n'ont pas été établis et qu'elles causent des dommages accrus aux infrastructures. Le Groupe écotechnologie de Transports Canada met au point les essais et prévoit présenter un rapport définitif à l'hiver 2019. L'Ontario et le Québec attendent les résultats de ce rapport.

L'harmonisation sur cet enjeu nécessiterait une analyse technique, de la recherche et des mises à l'essai ainsi que des investissements dans l'infrastructure afin que le réseau routier dans l'ensemble du pays soit au même niveau. La possibilité de réussite de l'harmonisation dépend de divers facteurs qui diffèrent d'une administration à l'autre, y compris :

- l'accès à un financement adéquat;
- le volume de circulation et d'activités dans les administrations;
- la géomorphologie des administrations.

De nombreuses administrations indiquent qu'une harmonisation régionale est possible même si une harmonisation à l'échelle nationale est peu probable.

APPROCHE SUGGÉRÉE

Transports Canada étudie actuellement ces dispositifs et présentera ses résultats préliminaires au Groupe de travail sur la politique concernant les poids et les dimensions des véhicules en décembre 2018, et les résultats définitifs en décembre 2019. Lorsque les résultats définitifs seront présentés, cet enjeu sera transmis au Groupe de travail sur la politique concernant les poids et les dimensions des véhicules afin d'établir une approche nationale pour l'avenir, le cas échéant.

TERRITOIRE DE COMPÉTENCE	AUTORISÉ PAR LA RÉGLEMENTATION	AUTORISÉ PAR UN PERMIS	N'EST ACTUELLEMENT PAS AUTORISÉ
T.-N.-L.	S. O.	S. O.	Aucune demande de l'industrie
Î.-P.-É.	Non	Non	Les règlements ne mentionnent rien en ce qui concerne la transmission 6X2, par contre l'égalisation de la charge doit être de moins de 1 000 kg entre les deux essieux pour le poids statique.
N.-É.	Non	Non	Nos règlements ne mentionnent rien en ce qui concerne l'application de la loi à condition que le poids 1 000 kg pour l'égalisation de la charge entre les essieux reste statique.
N.-B.	Non	Non	Nos règlements ne mentionnent rien en ce qui concerne l'application de la loi à condition que le poids 1 000 kg pour l'égalisation de la charge entre les essieux reste statique.
Qc	Oui, mais la limite de poids est inférieure.	Non	Modification proposée de la loi pour le prochain examen de la réglementation.
Ont.	Oui, mais la limite de poids admissible est réduite.	Non	L'Ontario permet l'utilisation du contrôle de la traction pour le déplacement de la charge, mais à des poids réduits puisqu'il n'y a aucun avantage prouvé en matière de sécurité et qu'elle ne causera pas de dommages à l'infrastructure.
Man.	Ne mentionne rien actuellement, mais les essieux relevables ne seront pas admis sur les camions prochainement.	S. O.	S. O.
Sask.	La réglementation permet un seul essieu directeur dans un groupe directeur tandem.	Non	S. O.
Alb.	Ne mentionne rien, mais aucun essieu relevable sur les camions. Le poids maximum sur un seul essieu est 9100 kg.	S. O.	S. O.
C.-B.	N'est pas autorisé.	N'est pas autorisé.	N'est pas autorisé.
Yn	N'est pas autorisé.	N'est pas autorisé.	N'est pas autorisé.
T.N.-O	N'est pas autorisé.	N'est pas autorisé.	N'est pas autorisé.

G. MANQUE D'UNIFORMITÉ DES TRACTEURS À ESSIEU TANDEM AVEC LES RÈGLEMENTS SUR LA DIMENSION DES REMORQUES DE TYPE PLATE-FORME ET LES OPÉRATIONS AVEC D'AUTRES DIMENSIONS DU VÉHICULE.

L'industrie souhaiterait que les configurations des tracteurs à essieu tandem avec les remorques de type plate-forme soient abordées dans le PE sur la réglementation des poids et dimensions des véhicules à l'échelle interprovinciale.

ENJEU SOULEVÉ

Un intervenant au Manitoba indique que le Manitoba a un règlement en vertu duquel les grands trains routiers d'une longueur égale à 41 m peuvent être utilisés le jour et la nuit, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. D'autres configurations comme les trains de type « B », les tracteurs, les jeeps et les combinaisons surbaissées et surélevées peuvent être utilisés à 27,5 mètres, le jour et la nuit, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Cependant, les tracteurs à essieu tandem avec des remorques de type plate-forme ne peuvent pas dépasser la longueur totale de 26 m le dimanche.

APERÇU

Le Manitoba autorise l'exploitation de grands trains routiers en vertu d'un permis spécial. Les restrictions de déplacement énoncées dans les conditions des permis délivrés aux conducteurs de grands trains routiers leur permettent de circuler sur des routes qui leur sont désignées au Manitoba, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Les routes consacrées aux grands trains routiers sont aussi désignées comme des routes où la circulation est réduite pendant les vacances et où les temps de déplacements sont limités (c'est-à-dire que ce n'est pas 24 heures sur 24, 7 jours sur 7) lors des journées qui précèdent les jours fériés ainsi que les vendredis et les dimanches pendant l'été.

D'autres permis délivrés par le Manitoba aux convois surdimensionnés limitent également le nombre de déplacements sur les routes désignées comme des routes où la circulation est réduite pendant les vacances au cours de la saison estivale. Le Manitoba limite actuellement le nombre de déplacements de véhicules surdimensionnés autorisés le dimanche, s'ils dépassent 26 m de longueur.

Il y a actuellement un manque d'uniformité dans la façon dont les restrictions de déplacement s'appliquent à l'ensemble de grands trains routiers et aux autres véhicules surdimensionnés qui sont exploités en vertu d'un permis. Il est possible que les tracteurs à essieu tandem surdimensionnés munis d'une remorque de type plate-forme, dont la longueur totale dépasse 26 m, ne soient pas autorisés à voyager les dimanches. Cependant, toutes les autres administrations autoriseraient l'exploitation de ce type de véhicule sept jours par semaine.

CONSIDÉRATIONS

Puisque cet enjeu a été identifié comme un enjeu seulement pour le Manitoba, les administrations n'ont fait aucun commentaire sur son potentiel d'harmonisation.

APPROCHE SUGGÉRÉE

Le Manitoba réalise actuellement un examen stratégique sur la façon dont les restrictions de déplacement sont appliquées aux véhicules autorisés. De nouvelles politiques, qui s'harmonisent plus étroitement avec les restrictions de déplacement entre les diverses combinaisons de véhicules sont actuellement assujetties à un processus d'examen et seront mises en œuvre en 2019.

ENJEU DEUX - Écarts au niveau de l'immatriculation de l'équipement à bord des véhicules et des exigences/dispositions réglementaires connexes.

A. LES EXIGENCES RELATIVES À L'IMMATRICULATION DE L'ÉQUIPEMENT À BORD DES VÉHICULES ET À LA DURÉE DES PERMIS VARIENT D'UNE ADMINISTRATION À L'AUTRE

L'immatriculation des véhicules est réglementée par les gouvernements provinciaux et territoriaux. Les écarts au niveau de de l'immatriculation des véhicules et de la durée des permis dans l'ensemble des administrations entraînent un manque d'harmonie au sein de l'industrie du camionnage.

ENJEU SOULEVÉ

Dans le rapport de *Trade Barriers in Atlantic Canada : Opportunities for Regulatory Reform* (2016) du Conseil économique des provinces de l'Atlantique, il est mentionné que les exigences en matière d'immatriculation varient d'une administration à l'autre. À titre d'exemple, il est requis d'immatriculer l'équipement chaque année au Nouveau-Brunswick, tous les cinq ans en Nouvelle-Écosse et une seule fois pendant la durée de vie de la remorque en Ontario. Par conséquent, une entreprise de camionnage située au Nouveau-Brunswick a indiqué qu'elle immatricule tous ses véhicules en Ontario et non au Nouveau-Brunswick, mais n'a pas mentionné si le processus d'immatriculation est plus dispendieux en Ontario que dans sa province d'origine.

APERÇU

Étant donné que l'immatriculation des véhicules est réglementée par les gouvernements provinciaux et territoriaux, chaque administration établit ses propres exigences, ce qui explique les écarts. Généralement, ces exigences sont basées sur les besoins individuels et la taille de la population du transporteur résident. Il arrive souvent que les exigences provinciales/territoriales en matière d'immatriculation des véhicules ne tiennent pas compte des besoins de déplacement spéciaux à l'extérieur de la province. Dans certaines administrations, il est possible d'obtenir un permis de véhicule commercial non-résident pour se déplacer à l'extérieur de la province (c'est-à-dire, tous les besoins de déplacement commercial qui ne sont pas déjà pris en compte par l'entremise du Plan international d'immatriculation [PII]).

Au Canada, une des sources de discordance dans les exigences liées à l'immatriculation est la variation des périodes de validité des immatriculations de remorque. Bien que la date d'expiration de l'immatriculation soit d'un an dans de nombreuses administrations, d'autres administrations ont prolongé la date d'expiration de cinq ans alors que d'autres prévoient une immatriculation permanente à l'égard de certaines remorques.

Selon les provinces et les territoires, le manque d'uniformité des exigences en matière d'immatriculation des véhicules et de durée des permis, qui découle des différents systèmes d'imposition et des différentes exigences stratégiques d'une administration à l'autre, est un irritant pour l'industrie.

CONSIDÉRATIONS

Certaines administrations qui accordent un délai plus long pour l'immatriculation des remorques, comme l'immatriculation d'un véhicule à vie, affirment que ces délais plus longs permettent à la province et aux propriétaires de remorques d'économiser du temps et de l'argent. D'autres provinces et territoires qui accordent un délai plus court pour le renouvellement d'une immatriculation font valoir que les frais d'immatriculation génèrent des revenus. Les administrations qui prévoient une immatriculation permanente

hésitent à mettre en place un délai pour l'immatriculation des remorques, car cela alourdirait le fardeau administratif de l'industrie et occasionnerait d'autres coûts administratifs, alors qu'elles ne récupéreraient que quelques revenus.

L'harmonisation nécessiterait un changement des politiques administratives, la reconnaissance des exigences en matière d'immatriculation d'une autre administration ou une entente selon laquelle toutes les provinces et tous les territoires adopteraient un système d'immatriculation pour les remorques. Étant donné les raisons contradictoires qui sous-tendent les diverses approches, il serait difficile d'harmoniser avec succès la fréquence des renouvellements de l'immatriculation.

Bien qu'il semble qu'un degré d'harmonisation de l'immatriculation pourrait être atteint par l'adhésion au PII, les différences dans les exigences et les processus en matière d'immatriculation d'une administration à l'autre peuvent encore entraîner une disparité. À titre d'exemple, lorsqu'un propriétaire ou un exploitant transfère un véhicule qui est immatriculé dans une province à une autre province, le transporteur sera sujet à un processus administratif différent pour immatriculer le véhicule et adhérer au PII dans la nouvelle administration d'attache. Il est suggéré d'adopter un processus d'immatriculation du PII uniforme dans l'ensemble des administrations canadiens puisque cela contribuerait à favoriser la normalisation, la simplicité et l'efficacité pour les transporteurs.

APPROCHE SUGGÉRÉE

Cet enjeu relève du mandat du CCATM et devrait être transmis au Comité des administrateurs de conducteurs et de véhicules du CCATM aux fins de discussion et d'examen pour définir une future approche, le cas échéant.

B. MANQUE D'UNIFORMITÉ EN CE QUI CONCERNE LES RÈGLES SUR LES PLAQUES AGRICOLES DANS LES PROVINCES.

Les camions et les remorques ayant une plaque agricole peuvent être utilisés pour le transport de produits agricoles, de marchandises, de fourniture et des pièces d'équipement appartenant à des agriculteurs. Dans de nombreuses administrations, les plaques agricoles sont assujetties à des frais réduits et à certaines restrictions. Les intervenants ont noté un manque d'uniformité des règles sur les plaques agricoles dans l'ensemble des administrations.

ENJEU SOULEVÉ

Cet enjeu a été soulevé par un intervenant du Nouveau-Brunswick qui a indiqué qu'il y a un manque d'uniformité des règles sur les plaques agricoles dans l'ensemble des provinces. Il a mentionné que les producteurs qui se déplacent d'une province à l'autre avec des véhicules agricoles immatriculés doivent déboursier des frais de permis de déplacement spécial lorsqu'ils mènent des activités en lien avec l'agriculture.

APERÇU

Les plaques agricoles sont des plaques commerciales assujetties à des frais réduits pour les camions agricoles dont le poids brut enregistré est de plus de 6613 lb. Les camions munis d'une plaque agricole sont utilisés pour le transport personnel ou pour le transport des produits, de l'équipement ou des fournitures agricoles. De nombreuses administrations offrent un certain nombre d'exemptions aux agriculteurs, comme des frais d'immatriculation réduits ou des exemptions complètes des frais de permis. D'autres administrations traitent les véhicules agricoles non-résidents comme tout autre véhicule commercial.

Il est possible que les variations dans les règles sur les plaques agricoles soient en grande partie attribuables aux différences législatives ainsi qu'aux besoins locaux et à l'histoire de l'industrie agricole. Des exemptions spéciales sont parfois accordées aux agriculteurs puisqu'ils n'exercent généralement pas leurs activités sur les routes et les voies principales.

Les administrations ont noté que cet enjeu représente seulement un irritant lorsque le véhicule agricole se déplace à l'extérieur de l'administration où des règles différentes s'appliquent.

CONSIDÉRATIONS

Cet enjeu touche seulement une minorité des agriculteurs puisque la majorité d'entre eux exercent leurs activités dans les limites de leur administration. Étant donné que l'incidence est relativement faible, d'harmonisation peut ne pas être une utilisation efficace des ressources. Les intervenants ont demandé que toutes les provinces utilisent les mêmes exigences et exemptions pour permettre à tous les producteurs d'être au même niveau concurrentiel. Cela a déjà été fait avec quelques produits agricoles dans les Maritimes.

APPROCHE SUGGÉRÉE

Cet enjeu relève du mandat du CCATM. Il sera transmis au Comité permanent des administrateurs de conducteurs et véhicules du CCATM aux fins de discussions plus approfondies et d'un examen pour définir une future approche nationale qui permettrait d'harmoniser les exigences et les exemptions visant les plaques agricoles, le cas échéant.

C. LES PROVINCES ET TERRITOIRES N'INTERPRÈTENT PAS ET NE METTENT PAS EN ŒUVRE LES PLAQUES SIGNALANT LA RÉPARTITION PROPORTIONNELLE DES DROITS D'IMMATRICULATION TOUS DE LA MÊME MANIÈRE.

Les plaques signalant la répartition proportionnelle des droits d'immatriculation sont utilisées pour les véhicules commerciaux qui voyagent régulièrement entre deux administrations ou plus au Canada et aux États-Unis. Les plaques permettent aux transporteurs de ne pas avoir à acheter de permis de voyageant lorsqu'ils entrent dans une administration.

ENJEU SOULEVÉ

Cet enjeu a été soulevé dans le rapport du Sénat fédéral intitulé *Des murs à démolir* et par un intervenant. Ce rapport indique que les provinces et les territoires n'interprètent pas et ne mettent pas en œuvre les plaques signal tous de la même manière. Cette opinion est partagée par l'intervenant.

APERÇU

Les transporteurs commerciaux sont requis d'acheter une plaque signalant la répartition proportionnelle des droits d'immatriculation au moment où :

- ils voyagent dans deux administrations du PII ou plus au Canada et aux États-Unis et sont embauchés pour transporter des passagers;
- leurs véhicules sont conçus, utilisés ou maintenus pour le transport de biens.

Ces exigences en matière d'immatriculation sont énoncées dans le PII. Le PII prévoit le partage des revenus générés par l'imposition de frais d'immatriculation entre les administrations d'attache des transporteurs et les administrations situées le long de l'itinéraire du transporteur. Le programme d'examen par les pairs du PII vérifie toutes les administrations qui en sont membre une fois tous les cinq ans afin de s'assurer de la mise en œuvre adéquate des règles du programme.

En raison de la taille et de la complexité du programme du PII, il peut y avoir des interprétations différentes des définitions au sein du programme. Cela peut mener à des incohérences dans les exigences d'immatriculation parmi les membres du PII. Notons particulièrement une différence concernant les processus et les coûts requis pour présenter une demande. Cependant, ce sont les prérogatives de chaque administration.

CONSIDÉRATIONS

L'harmonisation nécessiterait que tous les administrations s'entendent sur une manière uniforme d'immatriculer les véhicules, ce qui poserait des défis puisque les différences proviennent de divers facteurs, dont :

- des différences dans les politiques et les règlements d'une administration à l'autre;
- le fait que certaines administrations ne sont pas immatriculées sous le PII;
- le nombre de fois qu'un transporteur est autorisé à immatriculer son véhicule chaque année en vertu du PII.

Dans de nombreux cas, cet irritant est atténué par le fait que les transporteurs qui voyagent fréquemment d'une administration à l'autre ont habituellement immatriculé leurs véhicules dans l'administration dans laquelle ils prévoient se rendre et que ceux qui ne voyagent pas souvent d'un territoire à l'autre sont autorisés à acheter jusqu'à quatre permis de voyage spéciaux par année.

APPROCHE SUGGÉRÉE

Les frais d'utilisation liés à l'immatriculation des véhicules relèvent de la compétence provinciale et territoriale. Il y a un certain nombre de considérations économiques et de politiques internes qui sont prises en compte lorsque les frais d'utilisation sont établis au sein d'une administration et, par conséquent, ils ne peuvent pas être harmonisés dans l'ensemble du pays.

D. MANQUE D'ADOPTION UNIFORME DES LIMITEURS DE VITESSE DANS L'ENSEMBLE DU PAYS.

Un limiteur de vitesse est un dispositif utilisé pour fixer la vitesse maximale des véhicules commerciaux les empêchant ainsi de rouler à des vitesses supérieures à la limite maximale autorisée. Seules les provinces de l'Ontario et du Québec ont adopté des lois sur les limiteurs de vitesse.

ENJEU SOULEVÉ

Les intervenants ont exprimé le désir d'avoir des limiteurs de vitesse obligatoires à l'échelle nationale, semblables à ceux du Québec et de l'Ontario, dont la limite de vitesse obligatoire est de 105 km/h.

APERÇU

Les limiteurs de vitesse sont des dispositifs électroniques installés sur de camions lourds qui limitent leur vitesse à une limite préprogrammée. Tous les camions qui ont été fabriqués après 1994 sont équipés de cette technologie, mais la raison d'être de cette mesure législative est que la limitation de la vitesse des véhicules lourds commerciaux permet d'économiser du carburant et de réduire les gaz à effet de serre (GES) connexes, faisant ainsi faire des économies aux consommateurs tout en réduisant les risques pour la sécurité associés aux camions roulant à grande vitesse.

La majorité des administrations ont indiqué qu'il s'agit d'un irritant pour l'industrie puisque les véhicules à vitesse limitée qui voyagent à l'intérieur d'autres provinces qui ne rendent pas obligatoire l'utilisation d'un limiteur de vitesse sont désavantagés comparativement aux véhicules qui n'ont pas de limiteur de vitesse.

CONSIDÉRATIONS

Certaines administrations ont soulevé des préoccupations sur le plan de la sécurité concernant les répercussions des limiteurs de vitesse sur les autoroutes à une seule voie, notamment sur les véhicules qui tentent de dépasser des véhicules plus gros qu'eux. Quelques administrations ont aussi noté qu'il y a une lacune dans les données, ce qui entraîne une mauvaise compréhension des répercussions des limiteurs de vitesse sur les routes à deux voies non divisées. Bon nombre d'entre eux ont noté que si plus d'administrations rendent obligatoire les limiteurs de vitesse, il serait possible pour les autres d'empoîter le pas puisque l'adoption uniforme réduirait les obstacles possibles.

Lors de la collecte de données, il a été noté que si les limiteurs de vitesse étaient déployés à l'échelle du pays, il faudrait prévoir un volet d'application de la loi pour assurer l'uniformité dans l'ensemble des administrations. Actuellement, l'application de la loi se fait de deux façons : les agents peuvent brancher des limiteurs de vitesse à un ordinateur pour lire la valeur du réglage ou à un outil de contrôle de la vitesse appelé LIDAR (détection et télémétrie par ondes lumineuses) qui peut détecter à distance la limite par les agents chargés du contrôle routier (police ou organismes d'application de la loi provinciaux).

Il faudra conclure une entente à l'échelle du Canada pour mettre en œuvre les limiteurs de vitesse afin d'assurer une harmonisation. Il faudra mener des évaluations exhaustives de la sécurité pour atténuer tout risque associé à cette technologie. De plus, une adoption nationale des limiteurs de vitesse nécessitera des investissements dans la formation de professionnel pour utiliser et comprendre l'équipement.

APPROCHE SUGGÉRÉE

Les administrations devraient consulter l'Ontario et le Québec au sujet de leurs recherches sur les limiteurs de vitesse et des répercussions associés aux textes législatifs sur ce sujet. Si une lacune dans les données est constatée en ce qui concerne les réseaux routiers à deux voies, d'autres recherches pourraient être entreprises pour appuyer une décision stratégique dans ces administrations.

ENJEU TROIS - Lenteur de l'adoption par les administrations du récent protocole d'entente sur les modifications aux poids et dimensions des véhicules

En 2016, le Groupe de travail sur la politique concernant les poids et les dimensions des véhicules a adopté une série de modifications qui n'ont pas encore été complètement mises en œuvre dans les règlements par toutes les administrations. Il convient de noter que le PE n'exige pas que de telles modifications figurent dans les règlements.

ENJEU SOULEVÉ

Cet enjeu a été soulevé par les intervenants dans le cadre du sondage réalisé à l'automne 2017 et dans le cadre d'une analyse de la documentation. D'après le rapport du Sénat fédéral intitulé *Des murs à démolir, la Loi sur les transports routiers* délègue aux provinces l'administration des règlements interprovinciaux sur le camionnage. Cela donne lieu à l'élaboration d'un méli-mélo sous-optimal de règlements régissant l'industrie du camionnage au Canada et un système de réglementation qui est lent et lourd et qui ne tient pas compte des changements dans la technologie et les pratiques de logistique.

APERÇU

Les intervenants ont indiqué que les éléments suivants, approuvés par le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière en 2016 en vue de leur inclusion dans le PE, n'ont pas encore été adoptés dans la réglementation par toutes les provinces :

- les dispositifs aérodynamiques montés à l'arrière (déflecteurs d'air);
- la longueur limite est passée de 25 m à 27,5 m pour les trains doubles de type B;
- l'empattement plus grand des tracteurs dans la configuration tracteur / semi-remorques ;
- l'empattement plus grand des tracteurs dans la configuration train double de type B.

Les intervenants exhortent toutes les administrations à adopter le plus tôt possible dans la réglementation les modifications mises à jour des poids et dimensions de 2016 précisées dans le PE et de s'engager à mettre en œuvre les changements futurs par voie réglementaire en temps opportun.

Les gouvernements provinciaux et territoriaux au Canada ont pleine autorité sur les limites de poids et de dimensions des véhicules qui s'appliquent aux autoroutes à l'intérieur de leurs frontières. En 1988, le Conseil des ministres responsable des transports et de la sécurité routière a endossé un PE visant à améliorer l'uniformité des règlements régissant les poids et dimensions de quatre types de véhicules commerciaux utilisés d'une administration à l'autre sur le réseau routier national. Le PE fixe les marges de tolérance minimales ou maximales que doit adopter chaque administration.

Les modifications apportées au PE en 2014 comprennent les éléments suivants :

- l'ajout de la nouvelle catégorie des véhicules « tracteur tridem moteur /semi-remorque»;
- l'augmentation de la taille admissible des dispositifs aérodynamiques à l'arrière des camions et des remorques (déflecteurs d'air);
- l'augmentation de la limite de longueur totale pour les trains doubles de type B de 25 m à 27,5 m (voir les tableaux ci-dessous).

Les modifications apportées au PE en 2016 comprennent des dispositions pour permettre :

- un plus grand empattement des tracteurs de la catégorie 1 : configurations de tracteur semi-remorque (jusqu'à 7,2 m);
- un plus grand empattement des tracteurs de la catégorie 3 : configurations de trains doubles de type B (jusqu'à 6,8 m) (voir les tableaux ci-dessous).

Bien que toutes les administrations aient accepté les modifications apportées au PE en 2014 et en 2016, des différences existent au chapitre des processus et de la rapidité à laquelle les réformes sont adoptées dans la réglementation dans l'ensemble du pays. Certaines administrations ont rapidement inscrit dans la réglementation les modifications au PE alors que pour d'autres, l'adoption de ces modifications a été retardée en raison d'autres priorités législatives. En raison du temps qu'il peut falloir pour modifier les règlements, certaines administrations ont mis en œuvre des processus de délivrance de permis provisoires pour tenir compte des besoins des exploitants de véhicules alors que les changements législatifs se poursuivent.

La lente adoption des modifications apportées au PE est considérée comme un irritant pour l'industrie, car toutes les modifications ne sont pas adoptées par toutes les administrations à la même vitesse et de la même façon. Certaines administrations ont noté que la mise en œuvre de ces modifications doit correspondre avec les mises à niveau requises à l'infrastructure routière.

CONSIDÉRATIONS

Il est important de noter que les modifications apportées au PE en 2014 et en 2016 ont été adoptées par toutes les administrations par l'entremise de changements à la réglementation ou de processus de délivrance de permis.

Le rythme de l'harmonisation dépend des programmes législatifs individuels des provinces et des territoires. Bien que les modifications puissent être lentes à adopter dans quelques administrations, il est probable qu'avec le temps, elles seront complètement adoptées et qu'il y aura une meilleure harmonisation entre les règlements. Dans l'intervalle, le fardeau sur l'industrie reste minime si les exploitants peuvent obtenir des permis.

APPROCHE SUGGÉRÉE

Les futures modifications au PE pourraient prévoir des échéanciers qui respecteraient les politiques internes de chaque administration, le cas échéant. Le Groupe de travail sur la politique concernant les poids et les dimensions des véhicules devrait examiner la façon dont il communique ses modifications à l'industrie et saisir les occasions d'avoir une communication plus opportune et transparente.

MODIFICATIONS APPORTÉES AU PE EN 2014
APPAREIL AÉRODYNAMIQUE – DÉFLECTEURS D’AIR PLUS LARGES [INSÉRER IMAGE DE LA CONFIGURATION]

ADMINISTRATION	AUTORISÉ PAR LA RÉGLEMENTATION	AUTORISÉ PAR UN PERMIS	AUTORISÉ PAR UNE POLITIQUE D’ADMINISTRATION
T.-N.-L.	Oui	Non	Non
N.-É.	Oui	Non	Non
Î.-P.-É.	Non	Non	Oui
N.-B.	Non	Non	Oui
Qc	Non	Non	Oui
Ont.	Oui	Non	Non
Man.	Oui	Non	Non
Sask.	Oui	Non	Non
Alb.	Non	Oui	Non
C.-B.	Oui	Non	Non
T.N.-O.	Oui	Non	Non
Yn	Non	Non	Oui

MODIFICATIONS APPORTÉES AU PE EN 2014
LIMITE DE LONGUEUR AUGMENTÉE POUR LES TRAINS DOUBLES DE TYPE B (27,5 M)

ADMINISTRATION	AUTORISÉ PAR LA RÉGLEMENTATION	AUTORISÉ PAR UN PERMIS	AUTORISÉ PAR UNE POLITIQUE D’ADMINISTRATION
T.-N.-L.	Oui	Non	Non
N.-É.	Oui	Non	Non
Î.-P.-É.	Non	Non	Oui
N.-B.	Non	Oui	Non
Qc	Non	Oui	Non
Ont.	Oui	Non	Non
Man.	Oui	Non	Non
Sask.	Oui	Non	Non
Alb.	Non	Oui	Non
C.-B.	Oui	Non	Non
T.N.-O.	Oui	Non	Non
Yn	Non	Oui	Non

**MODIFICATIONS APPORTÉES AU PE EN 2016
PLUS GRAND EMPATTEMENT DES TRACTEURS – TRACTEURS SEMI-REMORQUES**

L'empattement du tracteur peut aller jusqu'à 7,2 m dans une configuration de tracteur semi-remorque, à condition que l'empattement de la semi-remorque soit réduit conformément au tableau suivant :

EMPATTEMENT DU TRACTEUR	EMPATTEMENT MAXIMAL DES SEMI-REMORQUES
6,2 m ou moins	< 12,50 m
> 6,2 m à 6,3 m	< 12,47 m
> 6,3 m à 6,4 m	<12,40 m
> 6,4 m à 6,5 m	< 12,33 m
> 6,5 m à 6,6 m	< 12,27 m
> 6,6 m à 6,7 m	< 12,20 m
> 6,7 m à 6,8 m	< 12,13 m
> 6,8 m à 6,9 m	< 12,07 m
> 6,9 m à 7,0 m	< 12,00 m
> 7,0 m à 7,1 m	< 11,93 m
> 7,1 m à 7,2 m	< 11,87 m

ADMINISTRATION	AUTORISÉ PAR LA RÉGLEMENTATION	AUTORISÉ PAR UN PERMIS	AUTORISÉ PAR UNE POLITIQUE D'ADMINISTRATION
T.-N.-L.	Oui	Non	Non
N.-É.	Oui	Non	Non
Î.-P.-É.	Oui	Non	Non
N.-B.	Oui	Non	Non
Qc	Non	Oui	Non
Ont.	Oui	Non	Non
Man.	Non	Oui	Non
Sask.	Oui	Non	Non
Alb.	Non	Oui	Non
C.-B.	Non	Non	Oui
T.N.-O.	Oui	Non	Non
Yn	Oui	Non	Non

MODIFICATIONS APPORTÉES AU PE EN 2016
PLUS GRAND EMPATTEMENT POUR LES TRACTEURS D'UN TRAIN DOUBLE DE TYPE B

L'empattement du tracteur peut aller jusqu'à 6,8 m dans une configuration train double de type B, à condition que le total des empattements des semi-remorques soit réduit conformément au tableau suivant :

EMPATTEMENT DU TRACTEUR	EMPATTEMENT MAXIMAL DES SEMI-REMORQUES
6,2 m ou moins	< 17,00 m
> 6,2 m à 6,3 m	< 16,53 m
> 6,3 m à 6,4 m	< 16,44 m
> 6,4 m à 6,5 m	< 16,36 m
> 6,5 m à 6,6 m	< 16,27 m
> 6,6 m à 6,7 m	< 16,19 m
> 6,7 m à 6,8 m	< 16,10 m

ADMINISTRATION	AUTORISÉ PAR LA RÉGLEMENTATION	AUTORISÉ PAR UN PERMIS	AUTORISÉ PAR UNE POLITIQUE D'ADMINISTRATION
T.-N.-L.	Oui	Non	Non
N.-É.	Oui	Non	Non
Î.-P.-É.	Non	Non	Oui
N.-B.	Non	Oui	Non
Qc	Non	Oui	Non
Ont.	Oui	Non	Non
Man.	Non	Oui	Non
Sask.	Oui	Non	Non
Alb.	Non	Oui	Non
C.-B.	Non	Non	Oui
T.N.-O.	Oui	Non	Non
Yn	Non	Oui	Non

ENJEU QUATRE – L'adoption de normes du Code national de sécurité varie par provinces et territoires ce qui entrave la conformité des transporteurs.

A. LES PROVINCES ET TERRITOIRES VARIENT DANS LA FAÇON DONT ILS INTERPRÈTENT ET METTENT EN ŒUVRE LES NORMES MÉDICALES DES CONDUCTEURS (NORME 6 DU CCS).

Les normes médicales pour les conducteurs du CCATM établissent les critères médicaux utilisés afin de déterminer si les conducteurs commerciaux et privés sont en mesure de conduire. Les administrations diffèrent dans la façon dont ils appliquent les règles en ce qui concerne les normes médicales des conducteurs (Norme 6 du CCS).

PROBLÈME SOULEVÉ

Le rapport *Des murs à démolir* indique que les provinces et territoires varient dans la façon dont ils interprètent et mettent en œuvre les normes médicales des conducteurs (p. 27-28).

APERÇU

Sous les responsabilités du CCATM, les administrations collaborent afin d'établir des normes médicales nationales pour les conducteurs. Cela facilite une approche uniforme pour la condition physique des conducteurs dans l'ensemble du pays. Bien qu'aucune administration ne soit légalement obligée d'adopter les normes du CCATM, la plupart des administrations choisissent de le faire.

Bien que toutes les administrations utilisent la norme 6 du CCS comme ligne directrice pour formuler leurs propres politiques et processus administratifs pour déterminer la condition physique des conducteurs, chaque administration les administre différemment. L'industrie a noté que ces variations dans les processus et les politiques peuvent causer des difficultés pour quelques conducteurs commerciaux. À titre d'exemple, les politiques administratives en ce qui concerne les examens de suivi basé sur l'âge du conducteur diffèrent dans les administrations. Cette différence peut avoir des répercussions négatives sur certaines classes de conducteurs commerciaux ce qui pourrait ensuite avoir une incidence sur la compétitivité du transporteur. C'est un irritant particulier pour quelques transporteurs qui voyagent de manière constante entre les administrations qui possèdent des règles différentes.

CONSIDÉRATIONS

Dans l'ensemble, les administrations ont convenu que les politiques et les processus administratifs qui diffèrent sont liés aux normes médicales sont des irritants pour quelques conducteurs commerciaux. Quelques administrations croient qu'une partie de la raison de ces différences est que ce ne sont pas toutes les provinces et les territoires qui ont adopté la norme 6 du CCS dans son entièreté. Une administration a mentionné que l'industrie souhaiterait avoir une politique « un conducteur, un permis et une immatriculation » dans l'ensemble du Canada.

D'autres facteurs suggérés comprennent le manque de collaboration entre les administrations, les différents protocoles de mise en œuvre, les interprétations et les applications légales et les règlements. Alors que quelques administrations offrent des exemples recueillis de leurs interactions avec l'industrie, la plupart ont indiqué qu'un manque de clarté sur les domaines exacts de préoccupations auxquels l'industrie faisait

référence. Quelques administrations ont proposé de réaliser des recherches qui identifieraient des problèmes spécifiques qui interfèrent avec le déplacement entre les administrations. De possibles facteurs qui pourraient produire une irritation à l'industrie comprennent :

- Les dossiers médicaux qui contiennent les renseignements qui n'ont pas été pris en compte dans les algorithmes associés;
- Un conseil médical d'une administration peut influencer les conseils ou la recommandation d'un médecin-conseil (chaque administration a un examen médical ou une unité similaire qui conseille leurs organismes de réglementation sur les problèmes médicaux qui pourraient voir un impact sur la condition physique du conducteur);
- Différents niveaux d'expérience et d'avis médicaux entre les médecins-conseils;
- Traitement incorrect de dossiers médicaux complexes par un personnel non médical inexpérimenté;
- Quelques administrations ont intégré la norme 6 du CCS dans la loi alors que d'autres non;
- Des petites différences existent entre les administrations concernant la condition médicale particulière.

Notamment, la CCATM a réalisé un examen des normes en 2000 qui a entraîné l'adoption d'une approche médicale axée sur les données probantes afin de déterminer la condition physique d'un conducteur plutôt qu'une approche fondée sur les normes. En 2008, le Groupe de travail sur la capacité à conduire a été formé afin de s'assurer que les normes médicales reflètent les pratiques médicales actuelles. Le Groupe de travail sur la capacité à conduire rend compte au Comité permanent des administrateurs de conducteurs et véhicules du CCATM et est composé de divers experts sur la condition physique des conducteurs, d'administrateurs et de professionnels de la santé qui représentent les autorités chargées de délivrer les licences. Le mandat du Groupe de travail sur la capacité à conduire est de maintenir un ensemble de politiques sur la condition physique des conducteurs pour une utilisation par les administrations. Les politiques du groupe de travail sur la capacité à conduire maintiennent leurs compétences par un examen périodique qui intègre les meilleures idées et principes compris dans la documentation actuelle. C'est aussi un forum pour régler les différences dans la mise en œuvre avec une perspective pour faciliter l'harmonisation entre les administrations.

Toutes les administrations ont souligné que le CCATM est l'organisation la mieux placée pour régler tous les problèmes associés avec la mise en œuvre et l'interprétation variable de la norme 6 du CCS. Pour atteindre l'harmonisation, la plupart des provinces et des territoires ont mentionné que l'adoption de l'entière de la norme 6 du CCS exactement comme elle est mentionnée serait la meilleure solution.

APPROCHE SUGGÉRÉE

Ce problème relève du mandat du groupe de travail sur la capacité à conduire du CCATM et par conséquent il devrait être renvoyé au groupe afin de déterminer une future approche qui est appropriée.

B. LES PROVINCES ET TERRITOIRES VARIENT DANS LA FAÇON DONT ILS INTERPRÈTENT ET METTENT EN ŒUVRE LES COTES DE SÉCURITÉ, LES PROFILS DES TRANSPORTEURS ET LES VÉRIFICATIONS EN ENTREPRISE (NORMES 7, 14 ET 15 DU CCS). LES ADMINISTRATIONS DEVRAIENT ENTREPRENDRE UN EXAMEN DE LA NORME 15 DU CCS POUR LES VÉRIFICATIONS EN ENTREPRISE.

Norme 7 du CCS : Profil des conducteurs et des transporteurs - Le système de profil des transporteurs routiers et des conducteurs contient des renseignements qui assistent l'examen de la sécurité d'un transporteur ou d'un conducteur. Le système contient des registres du rendement passé du transporteur et du conducteur, y compris des renseignements sur les données démographiques, les convictions, les données déclarables sur les accidents, les inspections sur la route et les résultats de vérification du conducteur.

Norme 14 du CCS : Cote de sécurité - La norme sur la cote de sécurité établit le cadre de la cote de sécurité du transporteur routier que les administrations utilisent afin d'évaluer le rendement de sécurité des transporteurs routiers. Il offre aussi la délivrance d'un certificat d'aptitude en matière de sécurité et d'une cote pour l'aptitude en matière de sécurité.

Norme 15 du CCS : Vérification en entreprise - Les vérifications en entreprise soulignent le processus de vérification utilisé par les administrations afin de déterminer le niveau de conformité d'un opérateur aux normes de sécurité liées aux conducteurs, aux heures de services, aux véhicules et aux autres exigences en matière de sécurité. Elle mentionne aussi que les transporteurs doivent maintenir des registres à leur établissement principal à des fins d'examen et d'évaluation de la vérification.

PROBLÈMES SOULEVÉS

Le rapport *Des murs à démolir* indique que des administrations peuvent parfois avoir différents profils des conducteurs et des transporteurs et cotes de sécurité (Normes 7 et 14 du CCS) en raison de l'utilisation de différents algorithmes. Il y a aussi une préoccupation en ce qui concerne les numéros d'opération du CCS pour les transporteurs domiciliés aux États-Unis qui voyagent au Canada. En outre, les intervenants ont noté que le CCATM et la Federal Motor Carrier Safety Administration pourraient faire du travail en double en ce qui concerne les profils des transporteurs.

Les intervenants recommandent un examen de ces deux normes et une meilleure harmonisation des profils de transporteurs entre les provinces. De plus, un intervenant a demandé pour un examen de la norme 15 du CCS qui traite des vérifications en entreprise, afin d'indiquer que la compatibilité de la sécurité et les systèmes de surveillance entre les administrations sont essentiels pour l'équité.

APERÇU

Les cotes de sécurité (certificat d'aptitude en matière de sécurité), les profils des transporteurs et les vérifications en entreprise relèvent de la compétence partagée entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux et territoriaux. Les normes 7, 14 et 15 forment conjointement le cadre d'aptitude en matière de sécurité. De plus, il y a un processus de vérification qui détermine la conformité d'un opérateur dans la tenue de registres à leur établissement principal, les examens sur place et la conformité globale avec les normes du CCS. Ces données sont combinées pour établir une cote de sécurité d'un opérateur avec pour objectif de produire des évaluations de la sécurité uniforme. Ces évaluations déterminent si le transporteur ou le conducteur satisfait le seuil pour l'opération. Les renseignements à propos du système de profil du conducteur et du transporteur sont échangés par un réseau qui s'étend dans l'ensemble du Canada et des États-Unis.

Quelques intervenants indiquent que les algorithmes et les méthodes de modélisation utilisées pour créer des profils de sécurité n'offrent pas des cotes de sécurité uniforme dans l'ensemble du Canada. Actuellement, il n'y a aucune définition uniforme pour les cotes. À titre d'exemple, certaines administrations émettront des cotes jusqu'au niveau « excellent » et d'autres s'élèvent jusqu'à un niveau de « satisfaisant ». Les administrations pèsent les facteurs de risque différemment fondé sur une combinaison de facteurs comme une géographie unique et des considérations environnementales. Quelques provinces et territoires considèrent aussi les besoins distincts de leurs industries locales et leurs secteurs économiques lors de la détermination des seuils de risque. Bien que les administrations reconnaissent le problème d'avoir des côtes et des processus administratifs différents, ils mentionnent de manière répétitive que la principale priorité est la sécurité du public et la réduction des blessures et des décès routiers. Dans quelques cas, il en résulte une sécurité qui l'emporte sur l'harmonisation.

Un autre facteur de complication se soulève lorsque des transporteurs plus larges sont enregistrés dans de multiples provinces et territoires puisque cela peut entraîner différentes cotes de sécurité pour le même triporteur. Toutes les provinces cotent les transporteurs selon leur perte de point accumulé dans trois domaines : les collisions, les convictions et les inspections. Quelques administrations ont noté que des totaux de points différents peuvent être attribués aux transporteurs qui ont différents numéros de camion dans de multiples administrations et différentes interactions avec les organismes d'application de la loi et les administrateurs du système des profils dans chaque administration.

Les raisons pour ce manque d'harmonisation varient. Certains croient que les normes 7, 14 et 15 du CCS établissent des exigences minimales et non normatives qui entraînent une mosaïque de différentes politiques et approches. Les normes sont généralement vues comme des bases de référence qui peuvent être interprétées selon les besoins et le contexte particulier des administrations individuelles. Cela peut avoir des effets néfastes puisqu'ils peuvent produire des renseignements trompeurs qui à son tour peuvent créer des règles du jeu inégales dans les provinces et territoires. Même si la plupart des administrations considèrent ces problèmes comme des irritants, ils reconnaissent qu'il y a des situations où ils constituent des obstacles. La plupart citent des politiques, des règlements, des algorithmes et des systèmes, de points différents. Il y a aussi des différences dans la façon dont les données dans les systèmes de profil des transporteurs sont gérées et partagées dans l'ensemble des administrations. Quelques provinces et territoires notent qu'une communication claire avec le transporteur ou le conducteur est essentielle et peut être améliorée. Quelques régions ont considéré travailler ensemble afin d'harmoniser leurs systèmes pour produire des évaluations uniformes.

CONSIDÉRATIONS

Pour régler les différences entre les administrations dans les profils de sécurité et les systèmes de pointage, le CCATM a chargé le Comité permanent sur la conformité et la réglementation de réaliser une comparaison à l'échelle du Canada sur la façon dont chaque administration met en œuvre les normes 7, 14 et 15 du CCS. L'objectif de l'examen est d'identifier les différences entre les administrations et déterminer si les différences sont importantes. Si l'évaluation révèle clairement des disparités, un examen et des recherches plus approfondis seront probablement amorcés.

Un nombre de problèmes en ce qui concerne les transporteurs établis aux États-Unis ou qui les traversent a été soulevé par quelques administrations. Quelques provinces ne surveillent pas les données de profil des transporteurs et des conducteurs sur les opérations de transporteurs aux États-Unis dont certains considèrent comme une lacune en matière de sécurité. Un autre problème est la différence dans les données recueillies ou la séparation des profils entre le Canada et les États-Unis ce qui produit des cotes différentes. La question de savoir si les transporteurs des États-Unis requièrent les numéros d'opération du CCS lorsqu'ils voyagent dans des administrations canadiennes a aussi été soulevée par les intervenants qui soulignent le besoin de clarté légale sur cette question. En vertu de la *Loi sur le transport par véhicule à moteur*, les transporteurs motorisés réglementés au niveau fédéral, y compris les transporteurs des États-Unis qui opèrent au Canada, doit posséder un certificat d'aptitude à la sécurité. Bien que cette exigence soit en place depuis 1987, quelques administrations ne l'appliquent pas aux transporteurs des États-Unis étant donné la surveillance rigoureuse auxquels ils sont assujettis en vertu de la législation américaine. Quelques administrations requièrent que les transporteurs des États-Unis possèdent des certificats en aptitude à la sécurité, puisqu'ils croient que cela aide à assurer des règles du jeu d'un niveau plus sûres et plus compétitives pour tous les transporteurs.

Même si le principal objectif de toutes les administrations est le maintien de la sécurité routière et du public dans ce domaine, le ressourcement peut être un problème puisque certains gouvernements ne peuvent pas satisfaire toutes leurs exigences en matière de vérification. Pour régler ce problème, quelques provinces et territoires considèrent des options d'externalisation avec des vérificateurs tiers.

Il y a aussi des limites opérationnelles et techniques qui compliqueront les efforts de l'harmonisation. Quelques administrations opèrent leurs systèmes de profil de sécurité et leurs systèmes d'immatriculation sur de vieilles plates-formes désuètes qui requièrent un remplacement. C'est un obstacle pour les administrations qui ont essayé d'appliquer des solutions d'harmonisation régionale. Aussi, toutes discussions sur l'harmonisation nécessiteraient un consensus sur l'élaboration d'algorithmes et sur le système de modélisation qui produira les profils. Quelques administrations soutiennent l'adoption d'une méthodologie de modélisation prédictive.

D'autres sujets qui requièrent un accord comprendraient la décision sur un nouveau système de points et de la façon qu'il serait pondéré et rendu opérationnel. Notamment, quelques administrations ont investi des montants importants en application personnalisée et peuvent avoir de la difficulté à justifier le coût pour un autre système. Quelques administrations ont noté que, même si cette solution demande un investissement initial, il existe un potentiel important pour de futures économies.

APPROCHE SUGGÉRÉE

Le Comité sur la conformité et la réglementation en vertu du CCATM continuera d'examiner les normes 7, 14 et 15 du CCS. Si l'examen identifie des différences importantes et des possibilités d'harmonisation, le CCATM décidera des prochaines étapes.

C. LES PROVINCES ET LES TERRITOIRES VARIENT DANS LA FAÇON DONT ILS INTERPRÈTENT, METTENT EN ŒUVRE ET APPLIQUENT LES HEURES DE SERVICE (NORME 9 DU CCS)

Les administrations varient dans la façon dont ils interprètent, mettent en œuvre et appliquent la norme 9 du CCS. Cette norme mentionne le nombre d'heures qu'un conducteur commercial peut être de service et opérer un véhicule commercial. Elle souligne l'exigence de remplir un journal de bord quotidien, décrit les divers cycles d'opération et établit les exigences en matière de tenue des registres pour les conducteurs et les transporteurs.

PROBLÈME SOULEVÉ

Il existe le besoin d'une plus grande flexibilité dans l'application de cette norme du CCS dans l'adoption et l'application des heures de services fédérales pour les opérations de camionnage interprovinciales/territoriales et intra-provinciales/territoriale à travers le pays.

APERÇU

Les heures de services sont :

- réglementées par les gouvernements provinciaux et territoriaux pour les transporteurs intra-provinciaux/territoriaux;
- réglementés par le gouvernement fédéral pour les transporteurs interprovinciaux;
- appliqués par les provinces et les territoires.

Les heures de services des conducteurs commerciaux ont été réglementées pendant des décennies pour réduire la fatigue du conducteur. En 1988, les heures de services sont devenues la première norme à être établie en vertu du Code canadien de sécurité (CCS). Au cours des années qui ont suivi, des recherches, des examens et des consultations ont été entrepris à plusieurs reprises. L'objectif de ces actions était d'améliorer

les règlements et réduire le risque de fatigue liée au véhicule commercial. En réponse à ces actions et d'autres constatations, le gouvernement du Canada a introduit les *Règlements sur les heures de service des conducteurs de véhicules utilitaires* le 1^{er} janvier 2007.

Bien que la majorité des administrations considère que ce problème est un irritant, la plupart comprennent que c'est un enjeu complexe qui peut dans certaines situations devenir un obstacle. Chaque province et territoire reflète les règlements fédéraux dans une certaine mesure, mais il y a quelques différences dans chaque administration. Bien que toutes les administrations cherchent à atteindre l'uniformité de la réglementation, des considérations économiques, des questions techniques et d'autres facteurs peuvent mener à des différences dans l'interprétation légale de la norme, sa mise en œuvre et son application. Quelques administrations ont adopté les règlements fédéraux dans leur intégralité, alors que d'autres maintiennent des règlements provinciaux/territoriaux distincts pour les transporteurs intra-juridictionnels.

Les considérations économiques qui stimulent ces différences peuvent provenir d'industries clés comme le carburant, l'exploitation forestière et la construction routière. Les exigences en matière d'heures de services entrent en vigueur selon le poids brut d'un véhicule commercial. Ces poids peuvent être différents pour les véhicules réglementés au niveau fédéral et ceux réglementés au niveau provincial selon les administrations. Quelques provinces permettent à des camions plus lourds d'opérer au sein de leur administration sans les exigences en matière d'heures de service. Par conséquent, l'harmonisation entraînerait vraisemblablement des transporteurs qui ont besoin d'adhérer à des conditions en matière d'heures de service à un seuil de poids plus bas. Dans l'intérêt de l'harmonisation, les administrations ont sollicité des solutions régionales à ces différences. Il y a des cas où des obstacles émergent malgré ces efforts. À titre d'exemple, les transporteurs non-résidents qui souhaitent obtenir des contrats dans les administrations qui permettent des heures de services accrus peuvent trouver difficile d'opérer et de faire compétition sur le marché avec des transporteurs résidents qui sont assujettis à de différents règlements provinciaux et territoriaux.

CONSIDÉRATIONS

Quasiment toutes les administrations mentionnent que l'harmonisation pourrait seulement vraiment être atteinte s'ils cherchent tous à suivre la norme 9 du CCS aussi étroitement que possible. Un consensus sur la mise en œuvre, ainsi que l'utilisation d'une technologie similaire dans l'ensemble du pays, a été suggéré comme une option qui encouragerait une application uniforme dans l'ensemble du Canada. D'autres ont noté qu'améliorer l'éducation et la communication entre les agents d'application de la loi, l'industrie et les transporteurs appuierait les efforts d'harmonisation. Certains transporteurs opèrent avec l'impression qu'ils sont exempts des règlements fédéraux. Pour atténuer ce problème, la création d'une base de données pour fournir des renseignements sur la façon dont les différentes provinces interprètent les règlements sur les heures de services a été proposée. Ces discussions se dérouleraient toutes sous les auspices du Comité sur la conformité et les règlements du CCATM.

Les lois à venir sur les dispositifs de consignation électronique ont aussi été identifiées comme un facteur qui amorcerait probablement des changements à la réglementation qui auront une incidence sur la mise en œuvre des heures de service. Quelques administrations ont commencé à réaliser ou planifier des consultations exhaustives en ce qui concerne les règles sur les dispositifs de consignation électronique et les heures de service. Quelques administrations ont aussi suggéré que solliciter des stratégies d'harmonisation régionales pourrait être plus efficace étant donné la prévalence des groupes de travail régionaux et la similarité des pressions économiques régionales. Bien que la plupart des administrations croient que l'harmonisation pourrait être possible, il a été noté que la sécurité resterait primordiale dans toutes les discussions et aura priorité sur les objectifs d'harmonisation.

APPROCHE SUGGÉRÉE

L'approche à long terme serait que toutes les administrations adoptent complètement la norme 9 du CCS. Ce ne sera pas réalisable avant que le mandat sur les dispositifs de consignation électronique soit imposé par la loi pour le voyage inter-juridictionnel et probablement mis en œuvre par les administrations pour le voyage intra-juridictionnel.

D. LES DISPOSITIFS DE CONSIGNATION ÉLECTRONIQUE DEVRAIENT ÊTRE UNIFORMÉMENT MANDATÉS DANS L'ENSEMBLE DES ADMINISTRATIONS UNE FOIS MANDATÉE PAR TRANSPORT CANADA.

Un journal de bord électronique enregistre les heures de travail d'un véhicule motorisé opéré commercialement. Actuellement, les règlements sur les heures de service requièrent aux conducteurs de véhicules commerciaux d'enregistrer leur temps en service, le temps hors service et le temps de conduite sur une fiche journalière en format papier ou électronique. Le gouvernement du Canada a modifié les règlements existants sur les heures de service pour obliger tous les véhicules commerciaux réglementés au niveau fédéral d'être équipé d'un journal de bord électronique d'ici 2020. Pour être approuvés à l'installation, tous les dispositifs de consignation électronique auront besoin de satisfaire à une nouvelle norme technique du Code canadien de sécurité. Les organisations de camionnage canadien croient que les dispositifs de consignation électronique devraient être obligatoires pour tous les véhicules commerciaux dans l'ensemble du Canada.

PROBLÈME SOULEVÉ

Pour mieux s'harmoniser avec les pratiques exemplaires en matière de gestion de la fatigue et l'augmentation des règlements fédéraux sur les heures de service, les intervenants ont encouragé Transports Canada à mandater les dispositifs de consignation électronique et afin que toutes les provinces les adoptent aussi pour le voyage intra-provincial de manière harmonisée. Ils notent que sans ce mandat, des règles du jeu inégales sont créées entre les transporteurs ce qui réduit leur capacité à contribuer à l'économie canadienne.

APERÇU

Les principaux objectifs du remplacement des fiche journalière en format papier par des dispositifs de consignation électronique sont :

- d'améliorer la sécurité des véhicules commerciaux motorisés;
- d'améliorer le respect des règlements fédéraux sur les heures de service;
- de faciliter des règles du jeu plus équitables pour les transporteurs.

Les avantages des dispositifs de consignation électronique comprennent un fardeau administratif réduit pour les employés de bureau des conducteurs et des transporteurs puisque les données de la fiche journalières seraient transmises et maintenues électroniquement. Les agents d'application de la loi provinciaux et territoriaux et les vérificateurs en bénéficieront aussi en étant capables de détecter plus facilement les violations des heures de service pendant les vérifications de la conformité et les inspections en bordure de route. Les dispositifs de consignation électronique rendront aussi plus difficile la soumission de renseignements incorrects ou incomplets et des données falsifiées. Aussi, il est prévu que l'introduction de dispositifs de consignation électronique entraînera moins de violations des heures de services ce qui peut mener à une réduction des collisions liées à la fatigue causant des blessures et des décès.

Étant donné que la législation qui oblige les dispositifs de consignation électronique pour les transporteurs fédéraux n'a pas encore été terminée, la plupart des administrations la classifient comme un irritant potentiel. Les sources de ce possible irritant comprennent l'adoption inégale des dispositifs de consignation électronique dans la législation sur le camionnage intra-provincial/territorial. Quelques administrations croient que des obstacles cachés au mouvement des véhicules commerciaux dans l'ensemble du Canada émergeront si quelques provinces et territoires obligent les dispositifs de consignation électronique pour les voyages à l'intérieur d'une administration et que d'autres choisissent de maintenir leurs systèmes internes.

Alors que les provinces et les territoires attendent la législation et l'orientation fédérales, quelques administrations ont commencé de manière préventive des consultations avec des intervenants et ont amorcé le processus d'intégration de la législation pour les dispositifs de consignation électronique pour les transporteurs réglementés au niveau provincial. D'autres commenceront de sérieuses consultations après la mise en vigueur de la législation.

En raison des différences d'opinions sur la façon d'aller de l'avant après le mandat sur les dispositifs de consignation électronique entre en vigueur, la plupart des administrations ne sont pas très optimistes à propos d'une adoption uniforme des dispositifs de consignation électronique dans l'ensemble du pays. Des préoccupations ont été soulevées à propos des algorithmes utilisés dans le matériel des dispositifs de consignation électronique ainsi que la précision des GPS dans les régions éloignées. Quelques-uns ont aussi noté que les spécifications techniques des dispositifs de consignation électronique pourraient constituer des obstacles techniques à l'harmonisation régionale ou nationale s'ils ne sont pas cohérents dans l'ensemble du pays. Il y a un intérêt exprimé envers la possession d'une norme nationale sur les dispositifs de consignation électronique dans le contexte de l'application de la loi.

CONSIDÉRATIONS

Même s'il était plus simple si les provinces et les territoires adoptaient l'entière du mandat sur les dispositifs de consignation électronique, chaque administration a besoin de considérer les lois actuelles, les consultations avec les intervenants, les secteurs économiques et les types de transporteurs qui opèrent à l'intérieur d'une province ou d'un territoire avant de finaliser leur voie à suivre. Une administration a déclaré que la flexibilité dans les règlements sur les heures de service sera essentielle pour déterminer les stratégies de mise à œuvre à adopter. Pour quelques administrations, établir un système à deux niveaux pour leurs propres transporteurs dans leur administration pourrait être une voie plus productive. Quelques administrations ont exprimé des préoccupations par rapport aux petits opérateurs et à leur capacité à absorber les coûts d'acquisition de dispositifs de consignation électronique. Pour répondre à ce problème, le gouvernement fédéral a appliqué « la perspective des petites entreprises » au mandat et offrira une période de mise en œuvre de deux ans. Cela permettra aux entreprises de distribuer le coût sur une période de temps plus longue et pour installer les dispositifs de consignation électronique lorsque les véhicules commerciaux sont mis hors services pour d'autres réparations. Quelques administrations ont leurs propres stratégies pour répondre aux préoccupations particulières aux petites entreprises.

Les provinces et les territoires ont aussi exprimé leurs potentielles préoccupations sur la cyber sécurité et les mesures contre la manipulation en particulier pendant les transferts de données à partir des clés USB. Des considérations opérationnelles en ce qui concerne la formation des agents d'application de la loi et de les équiper avec les bons outils et les bonnes connaissances ont aussi été soulevées.

À des fins d'harmonisation, la plupart des administrations ont suggéré l'adoption complète de la législation sur les dispositifs de consignation électronique pour tous les voyages comme étant la manière la plus simple pour atteindre l'harmonisation nationale bien que la majorité croie que c'est improbable. Étant la meilleure solution de remplacement, l'harmonisation régionale a été mentionnée comme l'option la plus probable de réussir.

APPROCHE SUGGÉRÉE

Le CCATM travaille sur la finalisation d'une nouvelle norme du CCS qui précise les exigences techniques qui sont nécessaires pour les fournisseurs de dispositifs de consignation électronique. Les administrations considéreront les mandats pour les dispositifs de consignation électronique lorsque Transports Canada terminera la Partie II de la Gazette du Canada pour les dispositifs de consignation électronique.

E. RÈGLEMENTS PROVINCIAUX ET TERRITORIAUX DIFFÉRENTS EN CE QUI CONCERNE L'ARRIMAGE DES CHARGES (NORME 10 DU CCS) AUSSI CONNU COMME L'ARRIMAGE DES CARGAISONS.

Les administrations ont différents règlements fondés sur la norme 10 du CCS, qui mentionne les exigences précises pour l'arrimage des charges sur les véhicules commerciaux d'une manière qui prévient le déplacement, le mouvement ou le déversement sur les chaussées. Cette norme a été créée pour assurer la sécurité des conducteurs, des employés et du public.

PROBLÈME SOULEVÉ

Le rapport *Des murs à démolir* (2016) indique que les différents règlements provinciaux et territoriaux en ce qui concerne l'arrimage de la cargaison (c'est-à-dire l'arrimage des charges), les coûts ajoutés et le ralentissement du transport des biens au secteur des ressources.

APERÇU

La norme de l'arrimage de la cargaison a été rédigée par l'utilisation des résultats des recherches. Les recherches ont évalué les précédents règlements d'arrimage canadiens et américains ainsi que les pratiques exemplaires de l'industrie et les commentaires des experts de l'industrie canadienne et américaine de tous les ordres du gouvernement, les agents d'application de la loi et les intervenants.

La norme 10 du CCS requiert que les transporteurs utilisent des appareils d'arrimage de la cargaison d'une manière qui prévient les articles de se déplacer, de bouger ou de se déverser à partir des véhicules motorisés lorsqu'ils voyagent à travers les administrations en Amérique du Nord et afin de maximiser l'harmonisation entre les règles d'arrimage de la cargaison entre le Canada, les États-Unis et le Mexique.

La majorité des administrations qualifient l'arrimage de la cargaison comme un faux problème ou un irritant et sont généralement ignorants des préoccupations de l'industrie en ce qui concerne la norme. Sans exemple particulier de l'industrie et d'autres intervenants, les administrations ont réfléchi aux possibles causes de ce problème.

Quelques-uns mentionnent que même si toutes les administrations ont adopté partiellement ou complètement la norme 10 du CCS, il y a des différences entre les administrations. À titre d'exemple, des parties de la norme pourraient être appliquées dans quelques administrations avec différent degré de sévérité, alors que d'autres appliqueraient les mêmes sections de manière plus clémente ou sporadique. En générale, les agents d'application de la loi font preuve de discrétion de nombreuses façons ce qui contribue aux différences que les transporteurs peuvent subir.

Bien qu'il soit plus simple si toutes les administrations appliquaient les règles d'arrimage de la cargaison de manière uniforme, il est important de noter que l'objectif premier de ces variations est pour améliorer la sécurité. Ces variations proviennent d'un nombre de sources y compris les leçons apprises, les différentes nuances dans les politiques des administrations par rapport à la sécurité ainsi que les allocations ou les règles plus strictes en raison de caractéristiques géographiques ou du terrain particulières ou pour des secteurs économiques particuliers. Tous sont d'accord que le Comité sur la conformité et la réglementation en vertu du CCATM est bien placé pour faciliter les discussions sur l'harmonisation. Les administrations et l'industrie se rencontrent deux fois par année pour régler les principaux problèmes dans la norme 10 du CCS.

CONSIDÉRATIONS

Les règles d'arrimage de la cargaison sont fondées sur les *règlements types de la norme nord-américaine sur la sécurité des charges*. Pour augmenter la possibilité d'harmonisation, les administrations ont noté à répétition que les organismes de réglementation dans l'ensemble du Canada devraient compter sur la norme 10 du CCS et ces règlements type comme sources pour leurs lois et règlements.

Quelques administrations indiquent que la norme 10 du CCS a actuellement quelques limites et suggèrent qu'un examen exhaustif et une mise à jour sont nécessaires. Des parties de la norme ont été rédigées par des experts en génie qui ont utilisé un langage complexe et spécialisé. Ces sections ont été mentionnées comme particulièrement difficile. Quelques administrations croient que la norme ne répond pas à quelques problèmes clés ce qui explique partiellement certaines des différences dans l'interprétation, la mise en œuvre et l'application. Une révision aiderait les administrations à établir des politiques plus claires et des approches plus uniformes pour l'application. Le CCATM réalise actuellement un examen de la norme 10 du CCS par le Comité sur la conformité et la réglementation du CCATM.

APPROCHE SUGGÉRÉE

La norme 10 du CCS est actuellement examinée par le CCATM.

F. LES PROVINCES ET TERRITOIRES VARIENT DANS LA FAÇON DONT ILS INTERPRÈTENT ET METTENT EN ŒUVRE LES RONDES DE SÉCURITÉ (NORME 13 DU CCS)

La norme 13 du CCS prescrit des exigences en matière de ronde de sécurité pour tous les transporteurs routiers et les conducteurs qui opèrent des véhicules commerciaux, des transporteurs routiers et des autocars. Dans l'ensemble du Canada, les administrations ont codifié la norme 13 du CCS de manière différente dans leurs règlements ce qui mène à certaines difficultés en matière de conformité pour l'industrie.

PROBLÈME SOULEVÉ

Le rapport *Des murs à démolir* (2016) indique que les provinces et territoires varient dans la façon dont ils interprètent et mettent en œuvre les règlements sur les rondes de sécurité et que les périodes d'inspection de véhicule diffèrent en Colombie-Britannique et en Alberta.

APERÇU

Les rondes de sécurité quotidienne avant départ sont un processus continu conçu pour protéger et alerter les transporteurs des problèmes mécaniques. Son objectif général est de promouvoir un niveau de sécurité et de conformité amélioré pour les véhicules commerciaux qui opèrent sur les routes. La norme a pour but d'assurer une identification préliminaire des problèmes et des défauts du véhicule et de prévenir l'opération de véhicules avec des conditions qui causeront ou contribueront probablement à une collision ou un dépannage de véhicule.

La plupart des administrations catégorisent le manque d'harmonisation comme un irritant puisque quelques conducteurs sont ignorants des administrations qui ont adopté la norme nationale et de quelles provinces et quels territoires suivent leurs propres normes. En vertu des exigences nationales, les conducteurs sont obligés d'inspecter leur véhicule toutes les 24 heures. Il existe certains renseignements qui doivent être recueillis dans le rapport de ronde de sécurité. Lorsque des agents d'application de la loi arrêtent un véhicule, les agents d'inspection peuvent s'attendre à des renseignements particuliers qui peuvent être différents de l'administration dans laquelle le journal de ronde de sécurité a été rempli.

Un nombre de raisons a été mentionné pour ces variations, y compris les différences réglementaires, qui ont été largement attribuées aux particularités des administrations et des événements historiques qui ont façonné la façon dont les règlements d'inspection ont été codifiés. À titre d'exemple, une administration, qui a enduré des collisions persistantes sur ses ponts et tunnels dans le passé, aura probablement des exigences en matière de mesures pour les rondes de sécurité avant départ afin d'éviter les collisions entre les véhicules commerciaux et les structures suspendues. D'autres obligent les rondes de sécurité quotidienne avant départ sans égard à la durée de temps que le camion a été sur la route, mais ils ne mettent pas en œuvre la norme dans son entièreté. Quelques-uns ont noté qu'il y a différentes exigences pour les rondes de sécurité dans l'ensemble du Canada, des styles d'application de la loi variable et des approches qui peuvent amplifier ces différences.

Les divers besoins de transport des différents secteurs économiques peuvent aussi alimenter les différences entre les administrations. Quelques administrations cherchent à changer l'inspection du châssis de l'autocar. À titre d'exemple, l'Ontario a adopté la norme 13 du CCS dans ses lois et a introduit des règlements qui mentionnent que les inspections de châssis des autocars soient effectuées tous les 12 000 km ou 30 jours (le premier qui se produit).

D'un autre côté, certaines administrations croient que la norme 13 du CCS est assez harmonisée dans l'ensemble du pays, ils notent plutôt que l'industrie est insatisfaite avec le manque d'harmonisation sur la norme 11 du CCS. La norme 13 du CCS fonctionne conjointement avec la norme 11 du CCS qui mentionne que tous les opérateurs de véhicules commerciaux et d'autobus doivent avoir un programme régulier d'entretien et de service pour tous les véhicules sous leur contrôle.

La norme 11 du CCS aide à établir un programme d'entretien préventif qui identifie de manière systématique les défauts et permet aux opérateurs d'effectuer les réparations requises. En retour, cela aide les opérateurs à respecter les exigences d'inspection semi-annuelle et annuelle en vertu du programme d'inspections périodiques de véhicules qui est adopté dans chaque administration et basée sur la norme 11 du CCS (b). Les inspections périodiques de véhicules aident à réduire les collisions causées par des défauts mécaniques et améliorer la sécurité routière en s'assurant que les véhicules respectent les exigences provinciales et territoriales ou les règlements municipaux.

Dans l'ensemble, un bon nombre d'administration croit que l'harmonisation serait probable si les administrations priorisent la sécurité dans toutes leurs discussions.

CONSIDÉRATIONS

Quelques administrations n'ont pas adopté la norme, ce qui requiert des inspections du châssis séparées puisqu'ils les considèrent comme difficiles à réaliser. Un équipement spécial est nécessaire pour effectuer l'inspection et il mettra le camion hors service pour une bonne partie de la journée ce qui, par conséquent, a un impact sur les recettes de l'entreprise.

Un autre facteur à considérer est la façon dont les normes 13 et 11 interagissent. Quelques administrations sont plus uniformes avec l'adoption et l'application de la norme 11 du CCS, mais n'ont pas adopté ou mentionner d'autres exigences pour les routines de sécurité. En outre, quelques-uns ont noté qu'une bonne stratégie pour progresser vers l'harmonisation de la norme 13 du CCS serait que les administrations adoptent complètement la norme 11 comme point de départ. Certains ont indiqué que l'harmonisation des routines de sécurité aiderait à établir des règles du jeu équitables pour les transporteurs.

Une administration a reçu des pressions de l'industrie pour permettre les normes de routine de sécurité des États-Unis sur des véhicules réglementés au niveau provincial. Les normes des États-Unis ont une liste de vérification plus courte et ne sont pas aussi rigoureuses que les normes du CCS. Les camions immatriculés dans les administrations canadiennes qui ont des inspections réalisées dans les États-Unis aimeraient être exempts des inspections canadiennes dans la même période de temps. Il y a aussi la préoccupation que les transporteurs des États-Unis ont un traitement préférentiel.

En termes de pratiques exemplaires, un nombre d'administrations a souligné l'approche pour étudier le problème de l'Ontario, mener des programmes pilotes fondés sur les constatations de recherche et ensuite modifier leurs lois en conséquence, comme bonne stratégie.

Bien qu'il y ait consensus que toutes les solutions devraient être demandées par le CCATM, quelques ont notés qu'il y a des problèmes de ressources et de temps avec la charge de travail lourde comprise dans la mise à jour des normes. Quelques administrations sont à des étapes diverses de l'examen collectif de cette norme et considèrent une solution régionale.

APPROCHE SUGGÉRÉE

Cet enjeu relève du mandat du CCATM. Il sera référé à ce groupe pour examiner les modifications récentes réalisées en Ontario et pour déterminer une future approche nationale, le cas échéant.

ENJEU CINQ – Harmonisation des interdictions/restrictions routières au printemps : Écarts entre les administrations dans l'adoption et l'application des restrictions de poids au printemps/des périodes avec charge réduite.

Pendant la saison de la fonte au printemps, l'infrastructure routière est plus vulnérable aux dommages causés par les véhicules lourds. Par conséquent, les provinces et les territoires ont mis en place des outils et des politiques pour interdire ou limiter le poids des véhicules lourds qui voyagent sur leurs routes pendant la saison de fonte au printemps afin d'atténuer le dommage fait sur l'infrastructure routière (chaussées et ponts).

PROBLÈME SOULEVÉ

Les intervenants ont indiqué qu'il y a un manque d'uniformité et de clarté dans les limites de poids et les périodes de réduction de la charge au printemps (c'est-à-dire, le moment où ils ont lieu et quelles sont les restrictions) ce qui crée des fardeaux financiers pour l'industrie, principalement pour les transporteurs qui opèrent dans l'industrie agricole. Cette augmentation des coûts pour les consommateurs qui acquièrent des biens agricoles de base, les inégalités entre les transporteurs et la compétition qui est compromise, puisqu'il est moins cher et plus facile d'opérer dans certaines administrations que d'autres. Un intervenant a indiqué qu'il y a des différences sur les poids par essieu directeur pendant les restrictions routières du printemps. Cela crée un obstacle à l'opération efficace des véhicules entre les provinces et des conditions dangereuses lorsque les charges ont besoin d'être transférées à d'autres équipements aux frontières provinciales.

APERÇU

Les interdictions et les restrictions ou les périodes de charge réduite sont mises en place pour protéger l'infrastructure routière vulnérable aux véhicules lourds. Pour protéger cette infrastructure, les administrations réduisent les poids autorisés à voyager sur cette infrastructure. Les dates des interdictions et des restrictions du printemps peuvent être ajustées selon des données en temps réels qui sont recueillies en relation aux tendances climatiques. Dans quelques cas des interdictions routières du printemps générales peuvent être mises en œuvre.

Dépendant du temps et de l'emplacement des interdictions et des restrictions routières du printemps, cela peut être un obstacle en raison du fait que les véhicules lourds pourraient ne pas être en mesure de voyager entre les provinces s'ils excèdent les limites de poids du printemps. Il peut y avoir peu de routes de remplacement à emprunter pour les opérateurs de véhicule lorsque les interdictions routières du printemps sont en vigueur sans avoir à réduire le poids et la charge utile. Une administration a noté que lorsque les interdictions routières du printemps sont en vigueur, cela crée des difficultés importantes pour leur industrie forestière, puisque les conducteurs sont forcés de faire un détour de plus de 300 km pour arriver à leur destination. Cependant, en raison des vastes différences en géographie, topographie, climat et sous-structure routière dans l'ensemble du pays, ce problème ne se règle pas facilement. En raison de ces circonstances environnementales, les administrations sont forcées de mettre en œuvre ces interdictions et restrictions au moment et à l'endroit approprié afin de protéger leur infrastructure. La plupart des administrations mettent en œuvre ces interdictions et ces restrictions par l'utilisation d'une variété d'outils technologiques qui leur permettent de prendre des décisions en temps réel pour minimiser les perturbations à l'économie.

CONSIDÉRATIONS

La majorité des administrations ont indiqué qu'étant donné les vastes différences dans la géographie, le climat, les conditions environnementales et la topographie dans l'ensemble du pays, l'harmonisation nationale pour les interdictions routières du printemps est impossible ou très improbable.

Les administrations ne sont pas prêtes à compromettre leur infrastructure afin d'avoir une harmonisation nationale. Étant donné cette réalité, quelques administrations ont créé un équilibre entre le besoin de protéger l'infrastructure et le besoin de promouvoir l'activité économique. Ils y arrivent en offrant des allocations à certaines industries qui sont importantes à leurs économies.

APPROCHE SUGGÉRÉE

Il n'est pas possible d'atteindre l'harmonisation nationale des interdictions et des restrictions routières du printemps puisqu'elles sont déterminées par des considérations liées à la météo qui ne sont pas uniformes dans l'ensemble du pays en tout temps. Il y a aussi des considérations géographiques uniques à chaque administration qui entrave l'harmonisation nationale.

Fondé sur les lignes directrices techniques du réseau routier national du Conseil des ministres responsable des transports et de la sécurité routière et de la table de conciliation et de coopération en matière de réglementation (Plan de travail 2018-2019), il serait opportun d'analyser et d'examiner la possibilité (opérationnelle et économique) de lever les restrictions dans l'ensemble du réseau routier national; cela afin de réduire les problèmes en ce concerne les irritants inter-juridictionnels à l'industrie. Un financement important pour l'infrastructure serait nécessaire pour rendre les routes entre les administrations plus uniformes et capables de soutenir des poids de véhicules plus élevés pendant la fonte du printemps.

À court terme, les administrations devraient examiner les possibilités additionnelles pour partager des renseignements avec l'industrie en lien aux interdictions et aux restrictions routières du printemps dans leur région.

TERRITOIRE DE COMPÉTENCE	MÉTHODOLOGIE ET TECHNOLOGIE UTILISÉE	PÉRIODE (LE CAS ÉCHÉANT)	ENSEMBLE DU TERRITOIRE DE COMPÉTENCE (OU PAR RÉGION AU SEIN DU TERRITOIRE DE COMPÉTENCE)	MÉTHODE DE COMMUNICATION
AB	68 indicateurs de gel situés dans l'ensemble de la province ainsi que des prévisions météorologiques... le printemps ils sont de 20 à 30 cm de fonte à la surface.	Varie du sud au nord, généralement de février à la fin de mars ou début avril et se termine autour du 16 juin	va du sud au nord et se dirige généralement au long d'un canton ou d'une autoroute, c'est-à-dire des tentatives pour utiliser une autoroute comme diviseuse.	une carte avec des détails publiés sur notre site Web
C.-B.	Indicateurs de gel et données météorologiques utilisés pour commencer. Données d'essai de la poutre Benkelman avant la révocation.	Variable – généralement vers de la fin février à la fin avril dans le sud; de la fin mars au début de mai dans le Nord (au début de juin dans la région de Peace).	Des zones géoclimatiques multiples dans l'ensemble de la Colombie-Britannique, les dates de mises en œuvre et de révocation des restrictions varient grandement selon la location. La côte sud n'a pas de restrictions sur la plupart des routes et des chemins.	Publié sur le site Web du ministère; avis aussi envoyé à tous les intervenants.
MB	Thermistances et données météorologiques	Commence généralement à la mi-mars; la durée est d'environ 6 à 8 semaines	Le Manitoba est divisé en trois zones basées sur la variation du climat	Arrêté ministériel publié sur le site Web de l'infrastructure du Manitoba; avis circulé aux intervenants et aux détenteurs de permis; communiqué sur les médias sociaux
N.-B.	Indicateurs de gel et données météorologiques (pour l'activation). Lectures Dynaflect (pour la désactivation)	Commence généralement la dernière semaine de février et se termine la deuxième semaine de mai dans la zone du sud; commence la première semaine de mars et se termine la troisième semaine de mai pour la zone du nord.	Le Nouveau-Brunswick est divisé en deux zones basées sur le climat et la géographie; la zone nord et sud, la ligne de démarcation est environ au centre de la province.	L'annonce du ministre. Publiée sur le site Web du ministère de Commerce et de l'Industrie du Nouveau-Brunswick, avis envoyé à tous les intervenants et les détenteurs de permis.
T.-N.-L.	Aucune restriction de poids au printemps	Aucune restriction de poids au printemps	Aucune restriction de poids au printemps	Aucune restriction de poids au printemps
N.-É.	Dans les capteurs d'état de la route, les mesures Dynaflect	Généralement au commencement de février à la fin avril (environ une semaine de part et d'autre). La partie nord de la province est généralement une semaine derrière le commencement et la fin.	Séparé en est, ouest, nord et centre, mais généralement regroupé est et nord (Amherst, Truro, Cape Breton) et centre et ouest (Halifax, Annapolis Valley, Digby, etc.).	Journaux, distribution de courriels, médias sociaux, site Web

TERRITOIRE DE COMPÉTENCE	MÉTHODOLOGIE ET TECHNOLOGIE UTILISÉE	PÉRIODE (LE CAS ÉCHÉANT)	ENSEMBLE DU TERRITOIRE DE COMPÉTENCE (OU PAR RÉGION AU SEIN DU TERRITOIRE DE COMPÉTENCE)	MÉTHODE DE COMMUNICATION
T. N.-O.	Les inspections visuelles quotidiennes et hebdomadaires sur les autoroutes par le personnel régional sont la principale méthode; les emplacements des thermistances limités sur quelques autoroutes qui sont téléchargés manuellement environ deux fois par année; une station météo-route située centralement dans le territoire; des données météorologiques.	Variet d'autoroute en autoroute; de région en région; du sud au nord. Commence à la mi-avril et se termine à la mi-juillet sur la plupart des autoroutes avec certaines exceptions.	Varie par autoroute ou section d'autoroute; et peut aussi être par classe d'autoroute (c'est-à-dire routes d'accès communautaires).	Le territoire communiqué par Internet au : https://www.inf.gov.nt.ca/en/services/highways-and-ferries/highway-advisories ou les renseignements sur les autoroutes publiques au : 1-800-661-0750 De plus, le territoire publie des courriels aux intervenants environ 7 jours à l'avance de la mise en œuvre des changements aux charges admissibles sur l'autoroute.
ON	Capteurs d'état de la route et données météorologiques	Dépend de la météo, de la géographie et de la topographie	La province les met en œuvre seulement sur l'infrastructure qui appartient à la province, le cas échéant. La période de charge réduite est seulement mise en œuvre sur des autoroutes particulières (pas dans toute la province). Les administrations routières locales (municipalités, etc.) mettent aussi en œuvre une période de charge réduite conformément au Code de la route par les règlements locaux. Les administrations routières locales ont aussi la capacité de délivrer des permis de surpoids pour contourner leurs propres règlements.	La province communiqué par le site Web du ministère des Transports : http://www.mto.gov.on.ca/french/trucks/load-restrictions.shtml De plus, la province publie des courriels aux intervenants avant la mise en œuvre de la période de charge réduite. La province ne supervise pas les règlements locaux.
Î.-P.-É.	Des tubes pour vérifier le gel et des données météorologiques pour la mise en œuvre. Des tubes pour vérifier le gel et dynaflect pour le retrait.	Variet d'année en année.	L'ensemble de l'administration, mais occasionnellement la province est séparé en deux régions.	Publié dans les journaux locaux, annonces aux médias, renseignement sur le site Web et avis aux organisations.

TERRITOIRE DE COMPÉTENCE	MÉTHODOLOGIE ET TECHNOLOGIE UTILISÉE	PÉRIODE (LE CAS ÉCHÉANT)	ENSEMBLE DU TERRITOIRE DE COMPÉTENCE (OU PAR RÉGION AU SEIN DU TERRITOIRE DE COMPÉTENCE)	MÉTHODE DE COMMUNICATION
QC	Capteurs d'état de la route sur le réseau et données météorologiques	Le territoire est divisé en trois zones de fonte, chacune avec des dates différentes pour les périodes de charge réduite.	Pour ensemble du territoire	Communication par le site Web du ministère des Transports du Québec. Renseignement envoyé aux intervenants, locaux et étrangers, avant la mise en œuvre des restrictions de charge pendant la fonte, chaque année.
SK	Indicateurs de gel et données météorologiques	Durée de 6 semaines. La date de commencement dépend des tendances météorologiques et des renseignements des indicateurs de gel.	Par région au sein de la province. Il y a 16 zones d'entretien différentes qui peuvent décider lorsque les restrictions du printemps commencent à l'intérieur de leur zone, par contre il y a une coordination entre les zones afin de minimiser le nombre de dates de commencement de restriction du printemps. Le sud-ouest a généralement la fonte la plus précoce et le Nord-est a la dernière fonte et il y a généralement une ou deux zones entre ces deux régions.	Site, courriel
YN	Méthodologie axée sur les données. Des thermistances dans la sous-structure de la route utilisées pour déterminer la stabilité.	S.O. Les décisions sont axées sur les données et non sur la date.	Ensemble du territoire	Le public est averti 48 heures avant la restriction. Les avis sont fournis par des annonces à la radio, 511 (téléphone et page Web), et les journaux.

ENJEU SIX – Manque d’harmonisation des processus de délivrance des permis de charge surdimensionnée/en surpoids des administrations

A. LES PROCESSUS DE DÉLIVRANCE DES PERMIS POUR LES CHARGES SURDIMENSIONNÉES ET EN SURPOIDS SONT INCONSISTANTS, COMPLEXES ET LENTS.

Les charges surdimensionnées et en surpoids sont des véhicules qui dépassent les limites de hauteur, de largeur et de poids imposées par la loi. Toutes les administrations au Canada requièrent que les transporteurs achètent un permis pour opérer un véhicule surdimensionné ou en surpoids. Les régimes de délivrance de permis en place sont différents dans l’ensemble du pays selon les exigences liées à l’infrastructure.

PROBLÈME SOULEVÉ

Les intervenants de l’industrie ont indiqué que quelques transporteurs ont besoin de multiple permis pour transporter des charges surdimensionnées et en surpoids à travers de la région de l’Atlantique et l’incapacité à déplacer facilement des charges de grande taille dans l’ensemble du Canada, ce qui limite les possibilités des fabricants de l’Atlantique d’appuyer la construction de grands projets énergétiques en Alberta. Cependant, les transports lourds des États-Unis ont seulement besoin d’un permis interétatique pour déplacer une charge du Texas en Alberta. De plus, chaque province a différentes règles et restrictions liées aux permis pour les dimensions excessives et il y a souvent de longues périodes d’attente dans le processus de délivrance de permis.

APERÇU

Les différentes règles, exigences et restrictions sur les permis pour dimensions excessives dans chaque administration s’appliquent aux permis de voyage spécial et aux permis annuels. Cela signifie que les transporteurs ont besoin d’acheter de multiples permis et de respecter les diverses exigences pour transporter une charge surdimensionnée ou en surpoids à travers de multiples administrations. Au contraire des États-Unis, où le gouvernement fédéral contrôle leur réseau interétatique au niveau national, chaque administration canadienne contrôle leurs propres routes, par conséquent leur propre régime de délivrance de permis et d’accès. Les intervenants ont aussi exprimé leur insatisfaction sur quelques différences réglementaires entre les administrations comme les différences dans ce qui est considéré comme une « charge exceptionnelle » acceptable. L’industrie a aussi indiqué qu’ils sont mécontents avec les temps d’attente importants qui se produisent fréquemment dans le processus de délivrance de permis.

Les administrations ont indiqué que c’est un irritant pour l’industrie. Le manque d’uniformité dans les règles, les exigences et les restrictions pour les permis crée une situation où les transporteurs sont capables d’opérer, mais pas aussi efficacement que possible. À titre d’exemple, dans quelques administrations, cela peut prendre de cinq à dix jours avant d’obtenir un permis approuvé puisque les ingénieurs doivent souvent vérifier les routes à l’avance.

CONSIDÉRATIONS

Les administrations sont d’accord que les exigences en matière de permis sont nécessaires pour protéger l’infrastructure et pour assurer la sécurité routière. Les approches régionales pour harmoniser les conditions de délivrance de permis ont été discutées pour les groupes de travail régionaux et une entente a été atteinte avec certaines conditions.

APPROCHE SUGGÉRÉE

Bien qu'un système national de délivrance de permis en ligne ne soit pas réalisable pour les charges surdimensionnées et en surpoids en raison de la complexité des réseaux routiers et des différentes exigences en matière de collecte de données, les administrations continueront de collaborer alors que des systèmes en ligne sont élaborés et examineront les possibilités pour l'harmonisation dans la mesure du possible.

B. DIFFÉRENTS COÛTS POUR OPÉRER LES CHARGES SURDIMENSIONNÉES ET EN SURPOIDS DANS L'ENSEMBLE DES ADMINISTRATIONS (PAR EXEMPLE, LE COÛT DES PERMIS ET DES AUTRES SERVICES).

Les transporteurs doivent acheter des permis pour dépasser les limites imposées par loi afin d'opérer des véhicules surdimensionnés et en surpoids. Le prix d'achat pour ces permis varie dans l'ensemble des administrations. Les variations sont en partie en raison des décisions politiques basées sur les finances, les différentes capacités de l'infrastructure (la récupération partielle du coût des dommages sur l'infrastructure) et les coûts associés avec les processus de délivrance de permis eux-mêmes.

PROBLÈME SOULEVÉ

Les intervenants de l'industrie ont indiqué que les coûts pour opérer les charges surdimensionnées et en surpoids varient dans l'ensemble du pays.

APERÇU

Chaque administration a élaboré leurs propres programmes de délivrance de permis afin de permettre la circulation de véhicules surdimensionnés et en surpoids. Il y a des industries particulières dans chaque administration qui reçoivent une attention particulière afin que les répercussions néfastes sur l'économie soient atténuées. À titre d'exemple, en Saskatchewan, l'industrie forestière reçoit des autorisations de poids spéciales puisqu'elle est un moteur économique important dans la province et la délivrance de permis à l'intérieur des limites normales pourrait limiter la viabilité de ce secteur.

La majorité des administrations ont indiqué que c'est un irritant pour l'industrie. Cet irritant est attribuable aux variations du coût de fonctionnement dans chaque administration. Les administrations ont noté que les structures de frais sont complexes puisque les permis de surpoids sont liés au dommage causé par ces véhicules sur l'infrastructure routière.

CONSIDÉRATIONS

Les permis pour les charges surdimensionnées et en surpoids sont utilisés afin que les véhicules puissent opérer au-delà des limites imposées par la loi en tenant compte du maintien de la sécurité routière et de la protection de l'infrastructure. Étant donné les géomorphologies et topographiques largement différents et les capacités de l'infrastructure entre les administrations, il a été noté que l'harmonisation nationale peut être difficile à atteindre sans compromettre la sécurité.

Afin d'harmoniser les frais de permis, chaque administration aura besoin de décider qui a besoin de réduire leurs frais et qui a besoin de les élever, dans la mesure du possible. Cela peut être difficile puisque de nombreuses administrations ne sont pas disposées à réduire ou élever leurs taux en raison de la nature sensible de cette source de recettes et de l'impact sur l'économie.

APPROCHE SUGGÉRÉE

Les frais d'utilisation pour les permis de charges surdimensionnées et en surpoids relèvent de la compétence provinciale et territoriale. Il y a un nombre de considérations économiques et de politiques internes qui sont prises en compte lorsque des frais d'utilisation sont déterminés au sein d'une administration et, par conséquent, ils ne peuvent pas être harmonisés dans l'ensemble du pays.

ENJEU SEPT – Absence de corridor national désigné pour les charges surdimensionnées/en surpoids

Un corridor pour les charges surdimensionnées et en surpoids est un réseau d'autoroutes qui est construit afin de permettre les véhicules et les charges surdimensionnées et en surpoids.

PROBLÈME SOULEVÉ

Le rapport 2015 par l'institut Van Horne cite l'incapacité des fabricants canadiens de composantes industrielles lourdes de l'Est et du Centre de livrer leur produit par les routes vers les destinations dans l'Ouest canadien en raison du manque d'une route consacrée aux cargaisons lourdes à travers le pays. L'incapacité à régler ce problème s'accompagnera probablement d'un prix élevé en ce qui concerne la perte d'activités de fabrication canadienne, puisqu'une partie ou tous ces larges composants industriels auront besoin d'être obtenus à l'extérieur du pays.

APERÇU

La création d'un corridor national pour les charges surdimensionnées et en surpoids permettrait faciliter le commerce interprovincial/territorial et créer des économies importantes pour l'industrie puisqu'elle atténuerait le nombre de détours que les véhicules doivent effectuer pour déplacer leurs biens.

En raison des considérations de sécurité en ce qui concerne le mouvement des véhicules surdimensionnés et en surpoids, ces mouvements requièrent souvent que des véhicules d'escorte et des entreprises de services publics jouent un rôle actif. Un corridor pour les charges surdimensionnées et en surpoids permettrait à ces véhicules de voyager sans que des entreprises de services publics soulèvent ou coupent des lignes de services publics ou déplacent d'autres structures pour laisser passer ces véhicules. Il y a peu d'administrations qui possèdent ces corridors notamment l'Alberta, la Saskatchewan, le Nouveau-Brunswick et les Territoires du Nord-Ouest. L'Ontario a examiné la possibilité de créer un corridor pour le déplacement des charges surdimensionnées ou en surpoids dans l'ensemble de la province.

La majorité des administrations ont indiqué que c'est un obstacle au commerce. Dans quelques cas, le manque de transport lourd ou de corridor à charge élevée dans leur administration signifie que quelques charges sont forcées de faire un détour par les États-Unis pour atteindre leur destination ou se voient refuser l'entrée dans leur administration. Dans quelques cas, ce problème est atténué par l'utilisation de transport maritime dans les Grands Lacs, alors que dans d'autres cas, l'industrie doit payer les entreprises de services publics pour lever les lignes de services publics pour chaque charge qui se déplace.

La source de cet obstacle au commerce est principalement centrée sur les limites de l'infrastructure puisque de nombreuses administrations n'ont pas l'infrastructure appropriée au niveau structurel ou une hauteur libre pour permettre le transport des biens et de véhicules surdimensionnés et en surpoids.

CONSIDÉRATIONS

En raison des limites complexes de l'infrastructure, la construction d'un corridor national pourrait être difficile pour quelques administrations. Afin d'avoir un corridor national conçu pour les charges surdimensionnées et en surpoids, toutes les administrations doivent s'accorder sur les mêmes spécifications d'infrastructure et sur une norme pour les poids et les configurations pour les véhicules surdimensionnés et en surpoids.

En plus des coûts de l'infrastructure afin de créer un corridor national pour les charges surdimensionnées et en surpoids, des limites géographiques et environnementales existent comme les conditions du pergélisol dans les régions du Nord, les problèmes liés à l'élargissement des talus rocheux et autres restrictions routières (ponts piétonniers) et les conditions différentes du substrat dans l'ensemble du pays.

Il y aurait aussi le besoin de mettre en place des mécanismes d'application de la loi afin de s'assurer que les véhicules surdimensionnés et en surpoids ne dévient pas du corridor.

APPROCHE SUGGÉRÉE

Les administrations continueront de collaborer et d'examiner des occasions pour la création de réseaux régionaux. Cela peut comprendre un examen pour déterminer certaines normes et pratiques exemplaires pour les corridors pour les charges surdimensionnées et en surpoids et nécessiterait des investissements dans l'infrastructure pour la construction du corridor.

ENJEU HUIT – Différentes exigences s'appliquant aux véhicules, limites de poids, conditions de délivrance des permis, qualifications et formations du conducteur pour les grands trains routiers autorisés sur les autoroutes.

A. LA DÉFINITION DE ROUTES ACCEPTABLES POUR LES GRANDS TRAINS ROUTIERS EST DÉTERMINÉE PAR CHAQUE ADMINISTRATION.

Un grand train routier est formé d'un tracteur qui tire 2 semi-remorques ou plus. Ces véhicules à longueur excessive atteignent une longueur moyenne de 40 m.

PROBLÈME SOULEVÉ

Les intervenants ont indiqué qu'il y a un besoin accru pour l'harmonisation des exigences en ce qui concerne les véhicules, y compris une augmentation des limites de poids et des conditions de permis, des qualifications du conducteur et de la formation pour les opérateurs de trains routiers. Il y a aussi le besoin d'élargir le réseau de grand train routier au Canada afin d'améliorer l'efficacité et réduire l'impact du manque de main-d'œuvre. Les intervenants ont aussi indiqué que les politiques, les régimes de permis et la conformité des administrations varient grandement dans l'ensemble du Canada ce qui augmente les coûts administratifs et créent des obstacles pour les transporteurs qui opèrent d'une administration à une autre.

APERÇU

Les grands trains routiers opèrent dans l'Ouest canadien et le Québec depuis plusieurs décennies. Puisque les grands trains routiers peuvent transporter des biens plus légers et volumineux en un seul voyage, il y a des avantages environnementaux comme la consommation d'essence réduite à comparer de l'utilisation de trains routiers aux 2 tracteurs / semi-remorques qu'ils remplacent. Les transporteurs sont alors capables d'amener ces biens sur le marché à un prix réduit offrant des avantages économiques pour les entreprises et les consommateurs.

Le traitement variable des grands trains routiers entre les administrations a été identifié comme un obstacle au commerce. En ce qui concerne la formation du conducteur, une administration a noté que les qualifications sont différentes dans l'Est et dans l'Ouest, il est parfois requis que les conducteurs soient certifiés afin d'opérer entre les administrations. Il est important de noter que les grands trains routiers ne peuvent pas actuellement opérer entre l'Est et l'Ouest avec aucun passage sécuritaire identifié à travers le nord de

l'Ontario. De nombreuses administrations ont noté qu'ils n'ont pas reçu beaucoup de demande pour des permis de trains routiers, de qualifications du conducteur ou de formation et actuellement, seulement quelques grandes entreprises possèdent et opèrent des grands trains routiers sur les routes nord-américaines.

Les mécanismes régionaux, comme le New West Partnership Trade Agreement, ont permis à quelques administrations d'harmoniser leurs politiques sur les grands trains routiers par l'adoption de protocoles d'entente. Actuellement, il y a des protocoles d'entente régionaux en place dans l'ensemble du pays.

CONSIDÉRATIONS

Il y a des considérations de sécurité en ce qui concerne les grands trains routiers puisque ces véhicules opèrent différemment de leurs équivalents plus courts ou des configurations à une seule remorque. Afin d'atténuer les préoccupations liées à la sécurité, quelques administrations ont limité la vitesse d'opération des grands trains routiers à 100 km/h alors que d'autres limitent la vitesse à 90 km/h. Quelques administrations ont noté que le dossier de sécurité global pour les grands trains routiers reste en règle et dans certains cas est bien mieux que la flotte en générale. Cette situation est, en partie, dû au fait que les conditions du programme pour l'opération d'un grand train routier dépassent celles des véhicules réglementés et des entreprises de camionnage qui laissent souvent leurs meilleurs conducteurs opérer les grands trains routiers. De plus, les conducteurs requièrent un type de formation et de certification dans toutes les administrations afin d'opérer des grands trains routiers.

Il y a aussi une préoccupation au niveau de la quantité de haltes routières qui peuvent répondre aux besoins de ces véhicules plus longs, puisque les dispositions de la norme sur les heures de service exigent que les conducteurs se reposent après une période déterminée de conduite. Les grands trains routiers ne peuvent pas être accueillis dans des espaces de stationnement traditionnel puisqu'ils font 40 m de long en moyenne. Cela peut mener à un problème de capacité dans certaines régions où les espaces consacrés aux grands trains routiers sont occupés. En réponse à ce problème, quelques administrations mettent à niveau leurs haltes routières en gardant les installations pour les grands trains routiers à l'esprit.

L'infrastructure routière et l'ingénierie créent quelques limites techniques puisque la plupart des grands trains routiers opèrent actuellement sur des autoroutes à quatre voies.

APPROCHE SUGGÉRÉE

L'harmonisation nationale comprendra la coordination améliorée entre les régions de l'Est et de l'Ouest pour élaborer un cadre pour lier leurs protocoles d'entente respectifs et se mettre d'accord sur des configurations acceptables pour les grands trains routiers autorisés sur les autoroutes. Dans l'intervalle que le réseau primaire de grands trains routiers en Ontario soit élargi vers la frontière du Manitoba, il n'y a aucun besoin de considérer l'harmonisation nationale. De nombreuses conditions établies dans l'Ouest et l'Est s'harmonisent déjà, y compris la réciprocité pour les régimes de formations du conducteur. L'Ouest ne permet pas actuellement la réciprocité avec l'Est, bien que l'Est offre une réciprocité pour l'Ouest.

Les administrations devraient continuer de surveiller et traiter les incohérences à mesure qu'elles se soulèvent.

ENJEU NEUF – Écarts entre les tolérances poids en fonction de la taille des pneus

A.CE NE SONT PAS TOUTES LES ADMINISTRATIONS QUI ACCEPTENT L'UTILISATION DE PNEUS SIMPLES À SEMELLE LARGE AU MÊME POIDS QUE LES PNEUS JUMELÉS QU'ILS REMPLACENT.

Un pneu simple à semelle large est un pneu non directeur qui a une largeur qui se situe entre 385 mm et 455 mm. La majorité des administrations ne permet pas d'avoir le même poids sur ces pneus que les pneus jumelés équivalents en raison du dommage important qu'ils causent à l'infrastructure. L'industrie a élaboré la nouvelle génération de pneu simple à semelle d'une largeur de 455 mm afin de minimiser la quantité de dommage à l'infrastructure routière par rapport aux autres pneus simples à semelle large (de 385 mm à 445 mm). Malgré cette différence, en raison de l'augmentation relative des dommages à l'infrastructure à comparer des pneus jumelés, ce ne sont pas toutes les administrations qui permettent les pneus de 455 mm à des poids égaux aux pneus jumelés qu'ils remplacent. Bien que des administrations les permettent par l'entremise de règlements, d'autres requièrent encore des permis (voir tableau ci-dessous).

PROBLÈME SOULEVÉ

Les intervenants indiquent que l'incohérence dans le poids admissible sur les pneus simples à semelle large entre les administrations réduit la possibilité pour les transporteurs de maximiser les gains en efficacité avec le transport interprovincial et ils ont demandé que le poids maximum admissible pour le pneu simple à semelle large de nouvelle génération soit augmenté pour qu'il soit égal aux pneus jumelés qu'ils remplacent.

APERÇU

Les pneus simples à semelle large de 445 mm sont en utilisation dans l'industrie du camionnage d'Amérique du Nord pour plus de 30 ans en remplacement des pneus jumelés sur les semi-remorques et les remorques doubles des tracteurs. La nouvelle génération des pneus simples à semelle large a été introduite au début des années 2000. Ces pneus offrent moins de résistance au roulement, un meilleur contrôle et ils sont plus légers que les ensembles de pneus jumelés. Ils aident aussi à réduire les émissions de gaz à effet de serre par une économie d'essence améliorée, ont besoin de moins de pétrole pour leur fabrication et produisent moins de déchet de consommation à comparer des pneus jumelés. De plus, ils réduisent le nombre de roues et de pneus qu'une entreprise doit entreposer à des fins d'entretien.

Dans un essai de 2016 effectué par Alberta Transportation, les pneus simples à semelle large ont démontré des économies d'essence d'environ 10 % à comparer des pneus jumelés équivalents. Dans diverses études, les pneus simples à semelle large ont aussi montré qu'ils causent des dommages accrus (usure prématurée) à l'infrastructure routière, en particulier aux chaussées minces à comparer des pneus jumelés.

Les administrations ont identifié l'incohérence dans les poids admissibles pour les pneus simples à semelle large comme un irritant pour l'industrie puisque les transporteurs sont encore capables d'opérer entre les provinces et territoires, mais à un poids réduit. Dans la plupart des administrations, c'est principalement un problème réglementaire et d'infrastructure. Les transporteurs peuvent encore opérer avec des pneus jumelés au poids maximum admissible.

CONSIDÉRATIONS

Il a été noté qu'atteindre l'harmonisation complète sur toutes les autoroutes serait difficile puisqu'il y a des provinces qui ont plus d'une catégorie de poids par autoroute et l'infrastructure de la chaussée varie au sein d'une même catégorie de poids. Lorsque des catégories inférieures d'autoroute ont des routes plus faibles, ces routes sont incapables de gérer des poids plus élevés. En prenant compte du voyage entre les provinces et territoires, il est compris les transporteurs qui veulent utiliser la limite de charge la plus élevée associée à la catégorie de route (par exemple, réseau routier national) pour traverser le pays.

Dans le cadre de la TCCR en vertu de l'ALEC, les premiers ministres ont mandaté leurs gouvernements d'accélérer le processus afin d'enlever les obstacles internes au commerce et afin d'atteindre une résolution afin de réconcilier ces obstacles. Par l'entremise de consultations d'intervenants et d'autres sources, l'incohérence sur le poids admissible pour les pneus simples à semelle large entre les administrations a été identifiée comme un obstacle au commerce.

APPROCHE SUGGÉRÉE

Au Conseil des sous-ministres responsables des transports et de la sécurité routière le 3 octobre 2018, ce problème a été transmis au Groupe de travail sur la politique concernant les poids et dimensions des véhicules pour la résolution. Le Groupe de travail sur la politique concernant les poids et dimensions des véhicules proposera une modification aux lignes directrices techniques approuvées de 2006 du Conseil des ministres pour le réseau routier national, ce qui comprend :

Les charges de conception : *Le minimum basé sur des normes nationales pour les poids et dimensions des véhicules, capable d'opération en tout temps avec aucune restriction de charge saisonnière*

Cette modification sera à approuver par le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière à court terme.

PNEUS SIMPLES À LARGE SEMELLE – CONCESSIONS DE POIDS SUR LES PRINCIPALES AUTOROUTES POUR LA NOUVELLE GÉNÉRATION DE PNEUS SIMPLES À LARGE SEMELLE (455 MM)

TERRITOIRE DE COMPÉTENCE	COLOMBIE-BRITANNIQUE (KG)				ALBERTA (KG)				SASKATCHEWAN (KG)				MANITOBA (KG)			
	Pneus jumelés	Pneus simples à large semelle 455 mm	Pneus simples à large semelle 445 mm	455 mm par permis ou règlement	Pneus jumelés	Pneus simples à large semelle 455 mm	Pneus simples à large semelle 445 mm	455 mm par permis ou règlement	Pneus jumelés	Pneus simples à large semelle 455 mm	Pneus simples à large semelle 445 mm	455 mm par permis ou règlement	Pneus jumelés	Pneus simples à large semelle 455 mm	Pneus simples à large semelle 445 mm	455 mm par permis ou règlement
Ensemble d'essieux																
Essieu simple	9 100	8 500	7 700		9 100	9 100	7 700		9 100	8 500	7 700		9 100	9 100	9 100	455 mm par permis ou règlement
Essieu tandem – Un ensemble de deux essieux (c'est-à-dire, deux essieux rapprochés)	17 000	17 000	15 400		17 000	17 000	15 400		17 000	17 000	15 400		17 000	17 000	17 000	Par règlement sur les principales autoroutes.
Essieu tridem																
– Un ensemble de trois essieux (c'est-à-dire, trois essieux rapprochés)	24 000	24 000	23 100	Politique	24 000	24 000	19 000	Par permis	24 000	24 000	23 100	Permis	24 000	24 000	24 000	

TERRITOIRE DE COMPÉTENCE	ONTARIO (KG)				TERRITOIRES DU NORD-OUEST (KG)				QUÉBEC (KG)				NOVA SCOTIA (KG)			
	Pneus jumelés	Pneus simples à large semelle 455 mm	Pneus simples à large semelle 445 mm	455 mm par permis ou règlement	Pneus jumelés	Pneus simples à large semelle 455 mm	Pneus simples à large semelle 445 mm	455 mm par permis ou règlement	Pneus jumelés	Pneus simples à large semelle 455 mm	Pneus simples à large semelle 445 mm	455 mm par permis ou règlement	Pneus jumelés	Pneus simples à large semelle 455 mm	Pneus simples à large semelle 445 mm	455 mm par permis ou règlement
Ensemble d'essieux																
Essieu simple	10 000	9 000	9 000	Règlement	9 100	6 000	7 700	Projet pilote avec une entreprise sur leur autoroute de visibilité accrue. Sur cette autoroute les poids des pneus simples à large semelle sont égaux à ceux des pneus jumelés.	10 000	10 000	7 700		9 100	9 100*	9 100	455 mm par permis ou règlement
Essieu tandem – Un ensemble de deux essieux (c'est-à-dire, deux essieux rapprochés)	18 000*	18 000*	18 000*	(Note : la largeur des pneus simples à large semelle n'est pas contrôlée; la réglementation mentionne les pneus simples ou jumelés sans définir les pneus simples à large semelle).	17 000	12 000	15 400		18 000	18 000	15 400	Règlement	18 000	18 000*	18 000	Permis par le projet pilote
Essieu tridem																
– Un ensemble de trois essieux (c'est-à-dire, trois essieux rapprochés)	26 000	26 000	26 000		24 000	18 000			26 000	26 000			26 000	26 000*	26 000	

TERRITOIRE DE COMPÉTENCE	TERRE-NEUVE ET LABRADOR (KG)			NOUVEAU-BRUNSWICK (KG)			ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD (KG)			TERRITOIRE DU YUKON (KG)		
Ensemble d'essieux	Pneus jumelés	Pneus simples à large semelle 455 mm	455 mm par permis ou règlement	Pneus jumelés	Pneus simples à large semelle 445 mm	455 mm par permis ou règlement	Pneus jumelés	Pneus simples à large semelle 445 mm	455 mm par permis ou règlement	Pneus jumelés	Pneus simples à large semelle 445 mm	455 mm par permis ou règlement
Essieu simple	9 100	7 700		9 000	9 000	7 700	9 000	7 700	7 700	10 000	7 700	7 700
Essieu tandem – Un ensemble de deux essieux (c'est-à-dire, deux essieux rapprochés)	18 000	15 400	Examiner les pneus simples à large semelle afin de déterminer s'il est réalisable de permettre l'égalité avec les pneus jumelés.	18 000	18 000	15 400	18 000	15 400	15 400	17 900	15 400	15 400
Essieu tridem – Un ensemble de trois essieux (c'est-à-dire, trois essieux rapprochés)	26 000	23 100		26 000	26 000	23 100	26 000	23 100		24 000	21 900	21 900

AB – L'Alberta a récemment permis les pneus simples à large semelle (455 mm et plus) pour obtenir un poids accru afin d'égaliser les pneus jumelés par l'entremise d'un permis d'exemption. L'approbation municipale est requise, les concessions de poids pour les pneus simples à large semelle de 455 mm est d'un maximum de 7700 kg par essieu simple, 15400 kg par essieu tandem et 19000 kg par essieu tridem.

- ON – Les poids des pneus simples à large semelle sont égaux à ceux des pneus jumelés. * Les concessions de poids pour les essieux tandem équipé avec des pneus jumelés avec un empattement de plus de 1,85 m ont droit à 19 100 kg. L'Ontario ne contrôle pas la largeur des pneus; ils sont simples ou jumelés. Ils permettent les pneus simples à large semelle de 385 mm jusqu'à 455 mm
- N.-B. – Le Nouveau-Brunswick réalise actuellement des essais sur l'égalité du poids avec les pneus jumelés sur les principales autoroutes. L'essai est autorisé par un permis jusqu'à un maximum de 300 permis.
- N.-É. – Nouvelle-Écosse réalise actuellement des essais sur l'égalité du poids avec les pneus jumelés sur les principales autoroutes.
- MB – Les limites de poids des pneus simples à large semelle dépendent du type d'autoroute. Pour les autoroutes du Comité consultatif technique régional, c'est 9100 pour les essieux simples, 17000 kg pour les essieux tandem (avec des variations dans l'écartement des essieux) et 21 000 kg pour les unités d'essieux moteurs tridem.

B. CRÉATION D'UNE NORME NATIONALE POUR LA DIMENSION DES PNEUS.

Il y a une norme nationale en ce qui concerne la largeur de la bande de roulement du pneu et les limites de poids acceptables, dans lesquelles les poids maximaux dépendent d'un seuil de 10 kg par millimètre. Quelques administrations permettent jusqu'à 11 kg par millimètre sur certaines positions de l'essieu.

PROBLÈME SOULEVÉ

Créer une norme pour les tailles de pneus, dans laquelle le poids par millimètre de largeur du pneu est augmenté de 10 kg par millimètre à 11 kg par millimètre de largeur de pneu.

APERÇU

Les poids par essieu acceptables sont basés sur la position de l'essieu selon le Poids technique maximal sous essieu ou la largeur de pneu. Pour la plupart, les administrations se sont harmonisés avec la norme du 10 kg par mm sur tous les pneus dans l'ensemble des configurations de véhicule lourd. Cependant, dans les administrations à l'intérieur desquels l'infrastructure soutient des poids plus élevés, la position de certains essieux ont la possibilité d'aller jusqu'à 11 kg par millimètre.

CONSIDÉRATIONS

La norme nationale pour la taille des pneus en vertu du Protocole d'entente fédérale-provinciale territoriale sur les poids et dimensions des véhicules est de 10 kg par millimètre de largeur de pneu avec une largeur de pneu minimale de 150 mm. Quelques administrations permettent 11 kg par millimètre pour les pneus sur leurs autoroutes, puisque l'infrastructure de leurs ponts et chaussées peut le supporter. L'Ontario permet 11 kg par millimètre pour les pneus sur des essieux directeurs et des essieux autovireurs relevables, puisque leur structure de la chaussée est plus solide que plusieurs d'autres administrations et peut permettre des poids plus élevés sur de plus petites largeurs de pneu.

APPROCHE SUGGÉRÉE

L'harmonisation nationale existe pour le 10 kg sur les largeurs de pneu combiné en millimètre. Quelques administrations permettent de plus grandes largeurs à 11 kg par millimètre en raison des différences géographiques et d'infrastructure unique à chaque administration. À long terme, des recherches additionnelles sont nécessaires afin de déterminer les répercussions de permettre 11 kg par millimètre sur les pneus. Le financement de l'infrastructure peut être requis pour les autoroutes de catégories inférieures pour recevoir des charges accrues.

ENJEU DIX – Absence de reconnaissance mutuelle et de l’impact sur les coûts des différentes taxes sur le carburant et les ventes parmi les administrations

A. PERMIS DE CARBURANT POUR TRAJET SIMPLE ET TAUX DE TAXE SUR LES CARBURANTS VARIANT D’UNE ADMINISTRATION À L’AUTRE.

B. TAUX DE TAXE SUR LES ENTRANTS (VENTES) VARIANT D’UNE ADMINISTRATION À L’AUTRE.

L’industrie du camionnage souhaiterait que les coûts associés aux différents taux de taxes sur les carburants, taux de taxes sur les entrants (ventes) et permis de carburant soient harmonisés et plus équitables.

ENJEUX SOULEVÉS

- a. L’enjeu de la variation des taux d’imposition de la taxe sur les carburants d’une administration à l’autre a été soulevé dans le rapport *Trade Barriers in Atlantic Canada : Opportunities for Regulatory Reform* (2016). En général, les expéditeurs peuvent récupérer leurs pertes en refileant ces taxes à leurs consommateurs; certains expéditeurs n’ont pas ce loisir et doivent continuer d’absorber les coûts. En ce qui concerne les permis de carburant pour trajet simple, un intervenant a suggéré qu’il serait plus efficace d’avoir un permis reconnu dans l’ensemble du Canada.
- b. Les entreprises de camionnage exploitées dans plusieurs provinces et territoires doivent composer avec des taux de taxes sur les entrants (ventes) qui varient d’une administration à l’autre. Le rapport *Des murs à démolir* (2016) cite l’exemple de taxes sur les véhicules interterritoriaux; dans le cadre de celles-ci le taux de la taxe de vente provinciale/territoriale pour les achats de véhicule est calculée au prorata en fonction de la distance parcourue dans l’administration. De plus, l’imposition de taxes sur les véhicules interterritoriaux entraîne des inégalités, puisque le taux de remboursement pour la portion inutilisée des taxes sur les véhicules interterritoriaux dépend de l’endroit où l’acheteur est domicilié. Les taxes imposées comprennent des taxes de ventes au détail, des taxes de vente harmonisées et des taxes sur les véhicules interterritoriaux. Les intervenants craignent que les politiques associées aux taxes sur les véhicules interterritoriaux créent un fardeau fiscal inéquitable et nuisent à certains transporteurs.

APERÇU

L’Entente internationale concernant la taxe sur les carburants est une entente de coopération entre les 10 provinces canadiennes et 48 États américains qui simplifient le processus par lequel les transporteurs interterritoriaux déclarent et payent les taxes sur les carburants qu’ils utilisent. Plutôt que de devoir obtenir des permis de taxe sur le carburant pour chaque territoire qu’ils traversent, les transporteurs enregistrés peuvent, grâce à l’entente, obtenir un permis de carburant pour trajet unique émis par leur territoire d’attache. Il permet aussi aux transporteurs interprovinciaux/territoriaux et interétatiques de présenter des demandes de remboursement des taxes sur les carburants de leur territoire d’attache. Les transporteurs déclarent la quantité de carburant consommé et la distance parcourue dans chaque administration. Les administrations membres travaillent ensemble pour suivre, recueillir et partager les taxes payables sur les carburants comme l’essence, le diesel, le propane, le gazohol, le méthanol, l’éthanol, le gaz naturel et le biodiesel. Le ministère des Finances de chaque administration est responsable du traitement de la délivrance des déclarations de revenus de l’Entente internationale concernant la taxe sur les carburants.

D'un autre côté, les transporteurs qui ne voyagent qu'occasionnellement dans d'autres administrations ne sont pas obligés d'acheter un permis dans le cadre de l'Entente internationale concernant la taxe sur les carburants. Ils peuvent obtenir des permis de voyage pour chaque voyage. Les transporteurs interterritoriaux qui ont des permis valides de l'Entente internationale concernant la taxe sur les carburants auront aussi besoin d'acheter les permis de carburant lorsqu'ils voyagent dans des administrations qui ne sont pas membres de l'Entente internationale concernant la taxe sur les carburants.

Les représentants des territoires s'entendent pour dire que ces enjeux sont des irritants et qu'ils sont largement hors de la portée des ministères des Transports. La seule exception est l'enjeu des permis de carburant pour trajet simple. Bien que les processus dans quelques régions soient harmonisés, la pluralité des processus de demande et des systèmes peut occasionner des problèmes. Les temps de traitement varient également; en effet, dans certains territoires les permis sont offerts la journée même, alors que dans d'autres régions, les processus prennent plus de temps.

CONSIDÉRATIONS

En ce qui a trait à l'enjeu de la variation du taux de taxe sur les ventes, il est important de souligner que l'établissement des taux de la taxe sur les carburants, de la taxe de vente et des taxes sur les entrants incombe à chaque territoire; ainsi, le sujet dépasse le cadre de ce groupe de travail.

APPROCHE SUGGÉRÉE

Les frais d'utilisateur, les taux d'imposition et les taxes de vente liés aux permis de carburant pour trajet simple relèvent de la compétence des provinces et des territoires. Il y a un nombre de considérations économiques et de politiques internes qui sont prises en compte lorsque ces types de frais d'utilisation sont établis au sein d'une administration et, par conséquent, ils ne peuvent pas être harmonisés dans l'ensemble du pays.

ENJEU ONZE – Application et surveillance non uniformes des règlements sur le camionnage

A. LES CONNAISSEMENTS NE SONT PAS ADOPTÉS ET UTILISÉS DE MANIÈRE UNIFORME

Un connaissance est une liste détaillée des marchandises expédiées sous la forme d'un relevé donné par le transporteur au destinataire des marchandises. Le connaissance peut aussi être défini comme un document émit par un transporteur décrivant en détail le transport de marchandise. Il permet de garantir que les exportateurs reçoivent un paiement et que les importateurs reçoivent la marchandise. Ce document peut aider à déterminer la responsabilité d'un transporteur en cas de perte ou de dommage de biens et la responsabilité de l'expéditeur et du destinataire si les frais de transport ne sont pas payés.

ENJEU SOULEVÉ

Les intervenants craignent les incohérences entre les administrations dans l'application et le contrôle des règlements sur le camionnage. Ils ont indiqué que l'adoption et l'application de connaissances n'est pas uniforme d'une administration à l'autre.

APERÇU

Le connaissance est principalement une entente juridique contraignante qui facilite le traitement des marchandises du transporteur selon les modalités du marché original établies par le transporteur et l'expéditeur.

La loi canadienne applicable en ce qui concerne l'interprétation du connaissance est celle du territoire dans lequel le connaissance a été émis. Dans la plupart des cas, il s'agit du point d'origine du chargement. Un connaissance bien rédigé est vital pour les transporteurs, car il permet de limiter leurs responsabilités. Il est appliqué différemment selon le territoire d'attache du transporteur et la loi qui gouverne cette administration.

Le gouvernement fédéral a délégué à chaque province et territoire le pouvoir d'établir ses propres lois sur les transporteurs routiers. Cela peut entraîner des incohérences entre les territoires, il est donc important de déterminer quelle loi provinciale ou territoriale s'applique à un chargement. À titre d'exemple, dans certaines provinces, il est obligatoire pour les transporteurs d'émettre un connaissance alors que dans d'autres provinces il n'est pas obligatoire de le faire. Étant donné que cette incohérence n'empêche pas les transporteurs de voyager, les administrations ont caractérisé cet enjeu comme un irritant pour l'industrie.

CONSIDÉRATIONS

Un nombre croissant de transporteurs ont changé pour des connaissances électroniques et quelques administrations ont rédigé des politiques qui permettent aux agents d'application de la loi de les accepter. Cela signifie que le transporteur doit avoir accès à un fournisseur de services de données ce qui peut être difficile dans de nombreuses régions du Canada dans lesquelles l'infrastructure à large bande est clairsemée.

En 1987, le CCATM a élaboré un règlement type pour l'uniformisation des connaissances et des marchés. Les règles ont été harmonisées, le règlement type n'a pas été mis en œuvre de manière uniforme dans toutes les administrations.

APPROCHE SUGGÉRÉE

En vertu de la *Loi sur les connaissances*, la formulation des règlements liés aux connaissances a été déléguée aux autorités provinciales et territoriales. Il y a un nombre de facteurs économiques et de politiques internes qui sont considérés lorsque les administrations réglementent et appliquent les connaissances. Il n'y a aucune donnée probante indiquant que les variations dans les lois sur les connaissances ont entraîné des obstacles au commerce.

B. MEILLEURS CONTRÔLE SUR L'ALTÉRATION DES SYSTÈMES ANTIPOLLUTION.

L'altération des systèmes antipollution se réfère à l'installation d'équipement de remplacement ou le retrait d'équipements obligatoires sur les véhicules lourds, ce qui a pour effet d'annuler les systèmes antipollution tout en reprogrammant le logiciel lié au moteur pour cacher ces changements au véhicule. Il y a actuellement peu de lois régissant l'altération des systèmes antipollution.

ENJEU SOULEVÉ

Les intervenants ont indiqué qu'il y a actuellement peu ou pas de la loi régissant les activités des fabricants de matériel pour altérer les systèmes antipollution, les garages qui installent cet équipement et les transporteurs qui l'utilisent. Les intervenants demandent que les organismes d'application de la loi interviennent afin d'arrêter cette pratique et afin que le gouvernement fédéral renforce les tests relatifs aux émissions.

APERÇU

Les administrations ont indiqué que l'équipement d'essai (comme un capteur d'échappement) requis pour inspecter adéquatement les véhicules afin de déterminer s'il y a eu altération des systèmes antipollutions est dispendieux et requiert une formation spéciale. Bien que les véhicules commerciaux soient tenus de faire l'objet de vérifications annuelles aux postes d'inspections dans lesquels l'équipement d'essai adéquat est disponible, les agents d'application de la loi en bordure de route n'ont pas accès à ces outils. Par conséquent, les agents en bordure de route peuvent seulement faire des vérifications visuelles afin de déterminer si les systèmes de contrôles des émissions ont été enlevés.

On a constaté que les systèmes antipollutions ont tendance à consommer plus d'essence par temps froid lorsque la plate-forme de la remorque gèle. C'est la justification pour laquelle les conducteurs veulent contourner le système. Par conséquent, non seulement l'altération des systèmes antipollution entraîne des impacts néfastes sur l'environnement, mais cette pratique donne aussi aux opérateurs non conformes un avantage compétitif injuste sur les opérateurs conformes en termes d'efficacité énergétique.

CONSIDÉRATIONS

En vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* (1999), il y a des règlements sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs. En vertu de ces règlements, les fabricants, les distributeurs et les importateurs canadiens de véhicules lourds et de moteurs ont l'obligation de s'assurer que leurs véhicules ne produisent pas d'émission au-delà de la limite légale.

De plus, l'altération des systèmes antipollution est mentionnée dans la norme 11B du Code canadien de sécurité (inspections périodiques des véhicules motorisés) qui précise qu'aucune composante du véhicule qui est requise par les règlements ne doit être retirée.

Pour favoriser l'application de la loi en bordure de route, les administrations auraient besoin d'acquérir l'équipement d'essai en bordure de route approprié et de mettre en place des programmes de formation pour les agents d'application de la loi.

APPROCHE SUGGÉRÉE

À court terme, le gouvernement fédéral examinera ce qui est possible d'un point de vue technologique pour améliorer les outils de détection de l'altération des systèmes antipollutions. Transports Canada se penche sur la possibilité de s'associer avec les laboratoires de la section Recherche et mesure des émissions d'Environnement et Changement climatique Canada (ECCC) afin d'élaborer un plan qui mettrait l'accent sur la formation relative à l'utilisation de l'équipement nécessaire (c'est-à-dire, systèmes portatifs de mesure des émissions) et les exigences en matière d'essai afin que les inspecteurs routiers puissent adéquatement mettre à l'essai les camions lourds pour détecter les polluants comme l'oxyde d'azote (NOx), la matière particulaire, le monoxyde de carbone (CO) et les hydrocarbures totaux. La phase I du projet aurait pour objectif d'examiner la faisabilité de former les agents d'application de la loi et la précision qui serait requise pour permettre à ceux-ci de déterminer « la réussite ou l'échec » pour chaque test. La phase II du projet pourrait comprendre des tests en bordure de route qui utilisent une variété d'équipements et permettraient de comparer des résultats à des tests en laboratoire (tests à l'aide d'un dynamomètre).

ENJEU DOUZE – L'exploitation des véhicules d'escorte (c.-à-d. application de la loi et formation) diffère d'une administration à l'autre.

A. LE NIVEAU D'APPLICATION DE LOI POUR LES VÉHICULES D'ESCORTE VARIE D'UNE ADMINISTRATION À L'AUTRE.

Les voitures d'escorte sont des véhicules qui accompagnent les véhicules surdimensionnés et en surpoids autorisés afin de permettre à ceux-ci de circuler de manière sécuritaire sur les routes (par exemple, diriger la circulation pour permettre le passage en toute sécurité du véhicule surdimensionné et en surpoids, surveiller les hauteurs et largeurs de l'infrastructure sur le trajet). Les exigences en matière de voiture d'escorte diffèrent d'une administration à l'autre.

ENJEU SOULEVÉ

Dans le cadre d'un sondage auprès des intervenants à l'automne 2017, les participants de l'industrie ont indiqué que l'enjeu principal est la non-application des règles existantes ou l'application inconsistante des lois par les agents.

APERÇU

Au Canada, les exigences opérationnelles pour les voitures d'escorte varient d'une administration à l'autre. Sans réglementation fédérale, il revient donc aux administrations d'élaborer leurs propres exigences en matière de voiture d'escorte et par conséquent leur propre stratégie d'application. Les agents d'application de la loi peuvent entraver le mouvement des véhicules d'escorte sur leur territoire si ces derniers ne sont pas conformes aux exigences opérationnelles particulières au territoire. Les agents appliquent les exigences pour leur propre administration, lesquelles pourraient être incohérentes avec les exigences des territoires voisins.

C'est un irritant de l'industrie pour les entreprises de logistique ou le transporteur puisqu'ils pourraient devoir changer de voiture d'escorte lorsqu'ils passent d'une administration à l'autre. Si l'équipement ne respecte pas les exigences d'une administration, il ne sera pas autorisé à continuer son voyage.

CONSIDÉRATIONS

Les véhicules transportant des charges exceptionnelles ou de longueur, de largeur et de hauteur supérieurs à ceux des configurations imposées par la loi ou réglementées sont autorisés à circuler sur les routes. Selon les territoires, des véhicules escorte peuvent être requis. Ces véhicules sont assujettis à la politique élaborée par l'administration en fonction des différentes infrastructures et exigences d'exploitation du territoire.

Les voitures d'escorte doivent répondre à des exigences spécifiques en matière d'éclairage et de signalisation, qui peuvent varier d'une administration à l'autre. Cet enjeu est influencé par l'évolution de la technologie des éclairages, ce qui peut avoir une incidence sur la capacité de l'industrie de s'adapter à diverses exigences en matière d'éclairage et de signalisation des voitures escorte. Il existe de nouvelles possibilités avec la technologie DEL qui peut être utilisée pour éclairer des panneaux ou des lumières afin de faciliter la visibilité. Le fait de reconnaître cette technologie plus récente et la possibilité de changer l'affichage au moment de passer d'un territoire à l'autre pourraient favoriser l'harmonisation entre les territoires (par exemple, une affiche DEL pourrait être préprogrammée avec des exigences différentes pour différentes administrations, selon la nature de ces différences).

Au Canada atlantique, on a créé un guide pour les activités des conducteurs, les exigences en matière de formation et l'application de la loi dans toutes les administrations. Ce guide existe depuis dix ans et s'appelle *Escort Vehicle Drivers Handbook*. Ce guide contient des lignes directrices pour l'harmonisation des

conditions pour les permis des charges de dimensions exceptionnelles et indivisibles au Canada atlantique, y compris les exigences pour les véhicules d'escorte. Il se trouve en ligne et il est régulièrement mis à jour. La Colombie-Britannique a récemment publié un guide semblable, *The Pilot Car Load Movement Guidelines*.

Les véhicules d'escorte posent des problèmes, tels que la nécessité de changer de voiture, ce qui peut ralentir les mouvements entre les administrations. Il existe également un manque d'aires de stationnement ou de repos pouvant accueillir de tels chargements autorisés et pour les voitures d'escorte qui les accompagnent. Cette situation peut poser un risque pour la sécurité lorsque les camions doivent s'arrêter et attendre un véhicule d'escorte conforme lorsqu'ils entrent dans une administration.

APPROCHE SUGGÉRÉE

À long terme, les administrations devraient examiner les possibilités de mettre en place un programme de formation et de sensibilisation à l'intention des agents d'application de la loi afin qu'ils connaissent davantage les règles sur les activités des conducteurs.

B. LES EXIGENCES RELATIVES À LA FORMATION DES CONDUCTEURS DE VOITURE D'ESCORTE DIFFÉRENT D'UNE ADMINISTRATION À L'AUTRE

Certaines administrations obligent les conducteurs à respecter les exigences en matière de formation, mais d'autres ne le font pas.

ENJEU SOULEVÉ

Dans le cadre d'un sondage auprès des intervenants de l'industrie réalisé à l'automne 2017, les intervenants ont indiqué que les exigences imposées par certaines provinces aux conducteurs pour obtenir une formation (comme le signalement) avant d'être autorisés à exercer des activités dans la province sont un irritant pour leurs activités.

APERÇU

La formation obligatoire pour les conducteurs de véhicules d'escorte fait l'objet des discussions depuis près de 20 ans. L'obligation d'avoir une formation concerne la sécurité routière et la nécessité d'avoir une formation spéciale pour diriger le trafic, conformément aux exigences logistiques pour déplacer une charge surdimensionnée. Cette obligation est un irritant pour l'industrie. Du point de vue des entreprises de logistique ou du transporteur, c'est un irritant parce qu'ils peuvent être obligés de changer de voiture d'escorte lorsqu'ils passent d'une administration à une autre si le conducteur n'a pas la formation requise dans une autre province ou un autre territoire.

CONSIDÉRATIONS

Par le passé, la police intervenait lorsqu'il s'agissait d'escorter une charge dans certaines administrations. Afin de mieux gérer les coûts, certains territoires de compétence ont abandonné les services d'escorte policière pour utiliser les services de conducteurs de voitures d'escorte certifiés. Cette pratique est également un problème pour les voitures d'escorte qui viennent des États-Unis et ne respectent pas les exigences réglementaires pertinentes. Cependant, pour ces mouvements, il existe un certain nombre d'aires de repos où les camions peuvent s'arrêter et attendre un véhicule d'escorte approprié. Pour le trafic est-ouest, il n'y a pas autant d'options de stationnement et d'attente pour un véhicule d'escorte conforme, ce qui peut poser un risque pour la sécurité et ralentir le mouvement des marchandises d'une administration à l'autre.

La Colombie-Britannique est la seule administration de l'Ouest canadien à avoir mis en place des lignes directrices qui énoncent les exigences en matière de formation. Le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta élaborent actuellement des lignes directrices qui énoncent les exigences en matière de formation dans le cadre des discussions sur le nouvel accord de partenariat commercial de l'ouest. L'Ontario a récemment introduit

des lignes directrices et une formation similaire à celles de la Colombie-Britannique. Les exigences en matière de formation pour les voitures d'escorte figurent également dans le *Escort Vehicle Drivers Handbook* qui s'applique au Canada atlantique.

APPROCHE SUGGÉRÉE

Des efforts importants d'harmonisation régionale sont en cours en ce qui concerne les exigences régionales relatives à formation des conducteurs de véhicules d'escorte. À long terme, les administrations devraient examiner les pratiques exemplaires et les possibilités de collaboration et harmoniser les lignes directrices et la formation relatives aux véhicules d'escorte, le cas échéant. Une stratégie de sensibilisation du public visant à communiquer efficacement les exigences relatives aux voitures d'escorte peut contribuer à régler cet enjeu.

ENJEU TREIZE – Absence de dépistage obligatoire de l'alcool et des drogues chez les camionneurs professionnels

La consommation de drogues et d'alcool pourrait avoir pour résultat des conducteurs qui conduisent avec des facultés affaiblies et nuire à la sécurité routière.

ENJEU SOULEVÉ

Les intervenants ont demandé au Canada de mettre en place une approche réglementaire des tests de dépistage des drogues et de l'alcool semblable au système national américain, qui impose des tests de dépistage des drogues et de l'alcool aux conducteurs de véhicules commercial.

APERÇU

Avec la légalisation récente du cannabis au Canada, on s'oriente vers des politiques de tolérance zéro à l'égard des conducteurs de véhicules commerciaux pour les drogues et l'alcool. Les intervenants ont indiqué que les propriétaires des parcs de camions ne disposent pas des outils nécessaires pour assurer les contrôles de leurs effectifs. Même si de nombreuses administrations ont mis en place des politiques de tolérance zéro pour l'application de la loi sur le contrôle de la circulation routière, cette question reste du ressort des provinces et des territoires. L'industrie aimerait présélectionner les conducteurs, ce qui diffère de l'approche de tolérance zéro adoptée par les administrations. Les administrations ont adopté des lois sur le contrôle de la circulation routière, mais n'ont pas évalué la possibilité de permettre aux entreprises de présélectionner leurs conducteurs avant de les autoriser à conduire (une approche qui a été adoptée aux États-Unis).

Les administrations ont affirmé qu'il s'agit d'un problème de maintien de l'ordre et de contrôle des transporteurs à travers le Canada et qu'il incombait au transporteur de veiller à ce que les conducteurs ne prennent pas le volant avec les facultés affaiblies. Certaines entreprises appliquent, sur une base volontaire, le test obligatoire de dépistage des drogues dans le cadre de leurs exigences d'emploi, en particulier si les facultés affaiblies sont jugées dangereuses sur le lieu de travail, mais il n'y a pas de réglementation fédérale dans ce domaine.

CONSIDÉRATIONS

L'une des raisons pour lesquelles les tests de dépistage de la drogue et de l'alcool n'ont pas été rendus obligatoires est qu'ils peuvent être perçus comme une question des droits de la personne. À titre d'exemple, il y a des préoccupations concernant la vie privée et la discrimination étant donné qu'une personne pourrait consommer du cannabis pour des raisons médicales.

Des dispositions législatives fédérales devraient déterminer les types de tests qui sont acceptables et de quelle façon la mise en application serait effectuée pour assurer l'uniformité dans toutes les administrations. À titre d'exemple, les agents d'application de la loi seraient tenus de suivre un programme de reconnaissance des drogues similaire à celui de la Gendarmerie royale du Canada.

Des modifications récentes au *Code pénal* prévoient qu'après un contrôle routier légal, un agent d'application de la loi est autorisé à exiger qu'un conducteur fournisse un échantillon de salive s'il y a une raison raisonnable de soupçonner que le conducteur a consommé de la drogue. Si la lecture est positive, l'agent pourrait exiger un échantillon de sang s'il soupçonne que les facultés du conducteur sont affaiblies. Le *Code pénal* précise également les niveaux d'affaiblissement des facultés par le tétrahydrocannabinol (THC) et l'alcool.

APPROCHE SUGGÉRÉE

La consommation de la drogue et de l'alcool en milieu de travail soulève un certain nombre de problèmes pour les employés, les employeurs et le grand public. Emploi et Développement social Canada et d'autres partenaires fédéraux continuent de collaborer avec leurs homologues provinciaux et territoriaux et d'autres experts afin de mener des recherches et de recueillir des données sur les facultés affaiblies en milieu de travail au Canada et leurs répercussions sur la santé et la sécurité au travail. Ils continueront également de travailler avec les parties prenantes en milieu de travail afin d'échanger des pratiques exemplaires, déterminer les lacunes dans les instruments et les ressources et rechercher les possibilités d'éliminer ces lacunes.

Transports Canada participe activement à l'analyse des politiques sur les facultés affaiblies dans tous les modes (aérien, maritime et ferroviaire) ainsi que sur la sécurité des véhicules. Cette analyse des politiques tiendra compte de la prévalence et du risque de consommation des drogues et de l'alcool, de l'harmonisation possible avec d'autres administrations et des questions relatives aux droits de la personne conformément à la Charte canadienne des droits et libertés (et de la législation connexe). Ce travail consistera à examiner un éventail d'approches qui peuvent être adoptées pour régler cette question, y compris les efforts de sensibilisation et de prévention et les options concernant les tests de dépistage en milieu de travail.

Le Comité des administrateurs de conducteurs et véhicules (CCMTA) devrait participer aux travaux effectués au niveau fédéral concernant les tests de dépistage obligatoires des drogues et de l'alcool chez les conducteurs de véhicules commerciaux.

ENJEU QUATORZE — Absence de formation initiale obligatoire normalisée à l'échelle du Canada pour les camionneurs professionnels

La formation obligatoire pour débutants (FOD) est un programme destiné à tous les conducteurs de véhicules commerciaux qui veulent obtenir un permis de catégorie A (ou un permis de catégorie 1) pour conduire de gros véhicules commerciaux. La formation est conçue pour aider les conducteurs à acquérir les compétences, l'expérience et le savoir-faire nécessaires pour déplacer en toute sécurité des personnes, des biens et des services.

ENJEU SOULEVÉ

Les intervenants de l'industrie ont fait remarquer que la FOD permettra de relever le niveau de professionnalisme pour le métier de conducteur de camion, ce qui aura une incidence sur nombre de conducteurs disponibles sur le marché. Ils ont indiqué qu'ils aimeraient que toutes les provinces et tous les territoires adoptent la formation FOD.

APERÇU

L'industrie du camionnage signale depuis un certain temps qu'il est difficile de trouver des camionneurs qualifiés. Dans l'ensemble, les obstacles à l'entrée sur le marché du travail sont peu nombreux pour les nouveaux conducteurs (à l'heure actuelle, il suffit de réussir un test de conduite d'un véhicule à usage commercial et de suivre un cours autorisant la conduite d'un véhicule muni de freins à air comprimé dans toutes les administrations). En Ontario, les conducteurs doivent suivre une FOD avant de pouvoir passer un examen pratique pour obtenir un permis de conduire de catégorie A. Les provinces de l'Ouest envisagent également d'élaborer un programme de FOD pleinement harmonisé. D'autres compétences et connaissances sont exigées pour qu'une personne soit autorisée à fournir les services de camionnage plus spécialisés (par exemple, le transport de marchandises dangereuses ou le camionnage transfrontalier sur de longues distances).

Les intervenants de l'industrie ont indiqué que la FOD contribuera à faire du camionnage un « métier spécialisé » ou un niveau de compétence professionnelle B selon le Code national des professions, un changement par rapport à la désignation actuelle, soit le niveau de compétence professionnelle C. Les intervenants de l'industrie soutiennent que le fait de rehausser la classification pourrait augmenter le prestige de la profession de conducteur de camion pour les candidats éventuels et l'ouvrir aux programmes de main-d'œuvre et d'immigration.

À l'heure actuelle, dans toutes les administrations sauf l'Ontario, les exigences en matière de formation pour l'utilisation de véhicules à usage commercial ne sont pas obligatoires. Bien qu'il y ait une réciprocité pour la délivrance des permis dans toutes les administrations canadiennes, chaque administration a ses propres exigences en matière de permis. Ces exigences ne sont pas normalisées partout au pays. Les provinces de l'Ouest travaillent actuellement à l'élaboration d'une approche uniforme pour FOD.

Les administrations ont indiqué qu'il s'agit d'un irritant pour l'industrie parce que les exigences de la FOD n'empêchent pas les conducteurs de camion de se déplacer dans plusieurs administrations. Les intervenants de l'industrie ont présenté cet élément en rapport avec la pénurie de camionneurs au pays, indiquant que la pénurie de camionneurs est un obstacle au commerce et que cette situation pourrait s'améliorer si le métier de camionneurs était considéré comme un métier spécialisé.

En Ontario, la décision de mettre en place un programme de FOD découle d'un examen des pratiques de formation et de la constatation du manque d'uniformité dans la formation offerte dans l'ensemble de la province. Par conséquent, le 1^{er} juillet 2017, l'Ontario a décidé que tous les nouveaux demandeurs du permis de conduire de catégorie A devaient suivre une FOD. La FOD comprend au moins 103,5 heures d'instruction sur les connaissances de base et les compétences nécessaires pour conduire en toute sécurité un véhicule lourd à usage commercial sur les routes de l'Ontario. Les administrations ont mentionné que l'Ontario a adopté de nombreuses pratiques exemplaires pour la FOD qui pourraient être communiquées à d'autres administrations.

CONSIDÉRATIONS

À l'heure actuelle, la sécurité est la principale motivation pour la FOD partout au pays. L'instauration d'une formation normalisée à l'échelle nationale exigerait l'examen des éléments suivants :

- la forme et la durée de la formation;
- l'élaboration d'une stratégie de formation afin de promouvoir la conservation des acquis; et
- un cadre souple afin de tenir compte des besoins différents des administrations.

APPROCHE SUGGÉRÉE

La majorité des administrations examinent actuellement les exigences de la formation normalisée pour débutants destinée aux conducteurs d'un véhicule commercial.

ENJEU QUINZE – Absence de stratégie nationale au niveau des aires de repos sécuritaires

Les aires de repos offrent aux conducteurs de véhicules commerciaux un endroit sûr pour stationner leur véhicule, manger, dormir et utiliser les toilettes. Il y a une pénurie apparente d'aires de repos dans certaines régions du Canada.

ENJEU SOULEVÉ

Les intervenants ont demandé au gouvernement fédéral et aux gouvernements provinciaux et territoriaux de créer un réseau d'aires de repos sécuritaires partout au Canada et recommandent de les situer à moins de 50 km des centres urbains et à un maximum de 150 km par la suite.

APERÇU

Les aires de repos sont essentielles à la santé et à la sécurité des conducteurs de poids lourds et des autres usagers de la route, car une pénurie peut entraîner un stationnement non sécurisé sur les bretelles et les accotements des autoroutes. Cette situation pourrait également compromettre la fiabilité des marchandises livrées. Le prochain règlement sur les dispositifs de consignation électronique (DCE) pourrait améliorer le respect de la réglementation sur les heures de service (obliger les conducteurs à s'arrêter après une période de conduite précise), ce qui pourrait accroître la demande pour davantage de haltes routières publiques sans frais au Canada. De plus, étant donné que le trafic de camions devrait augmenter de 75 % au cours des 10 prochaines années, une stratégie nationale peut atténuer certaines inquiétudes quant au fait que les conducteurs de camions n'ont pas d'endroit sûr pour se garer.

Selon les données recueillies auprès des utilisateurs de DCE dans une administration, les conducteurs de grand routier peuvent passer jusqu'à une heure chaque jour à la recherche d'un stationnement. Si les conducteurs de grand routier connaissaient à l'avance les aires de repos sûres, ils pourraient mieux planifier leur voyage.

L'absence d'une stratégie nationale sur les aires de repos sûres est un irritant pour l'industrie. L'absence d'un nombre suffisant d'aires de repos n'empêche pas les transporteurs routiers de se déplacer, mais cette situation peut signifier que les conducteurs à mettre fin à leur voyage et à se garer plus tôt, lorsqu'ils trouvent un stationnement.

CONSIDÉRATIONS

Les administrations établissent des aires de repos à l'aide de différents mécanismes de financement, notamment des partenariats public-privé, le partage des coûts, le financement de l'industrie ou par l'entremise d'une entreprise commerciale exclusivement.

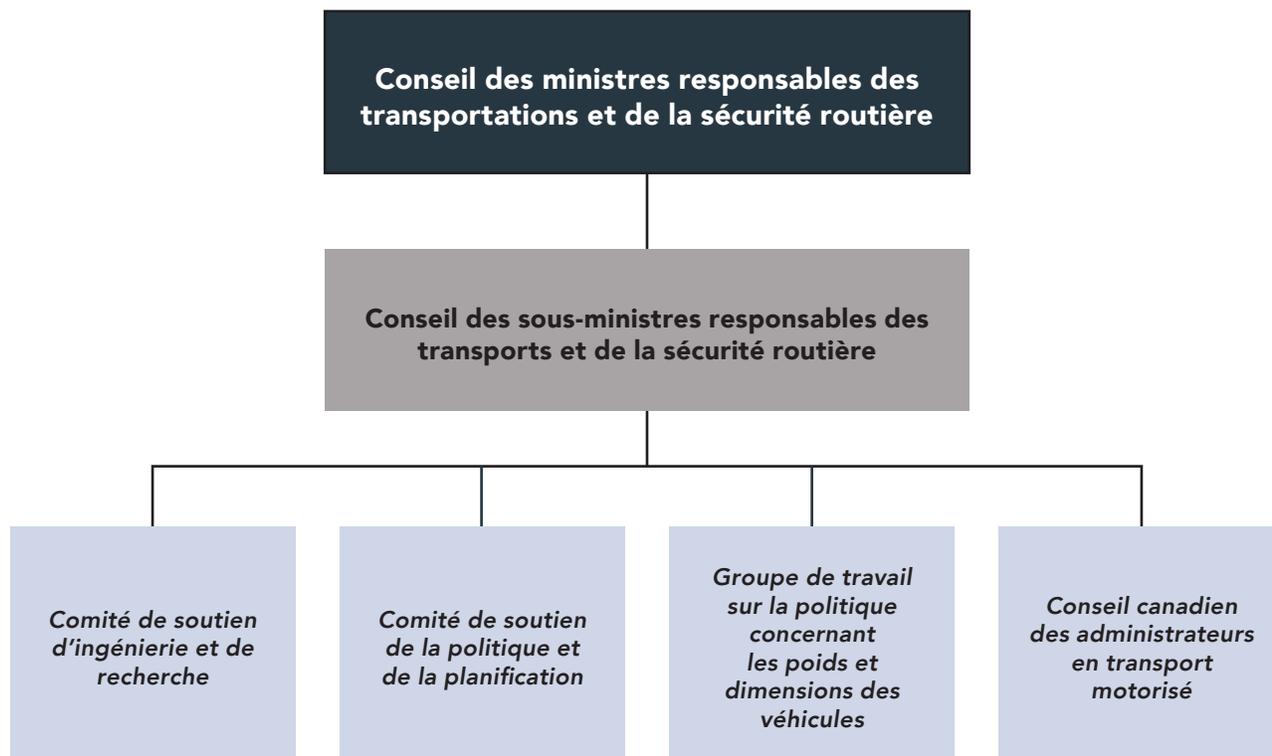
Le gouvernement fédéral pourrait également jouer un rôle en collaborant avec les provinces et les territoires afin de définir les emplacements où des aires de repos peuvent être aménagées. On a noté qu'une des stratégies peut consister à agrandir les sites de pesage pour permettre plus de places de stationnement pour les camions, à l'extérieur et séparément des allées d'application de la loi. En outre, l'élaboration d'une stratégie nationale peut comporter certains avantages économiques, tels que la création d'emplois pour les communautés du Nord et la stimulation des économies locales grâce à des environnements de vente au détail améliorés. Il y a des préoccupations selon lesquelles la construction dans des zones isolées ne soit pas rentable. Par conséquent, l'emplacement des aires de repos devrait être stratégique et dépendre du volume de trafic traversant la zone. Même s'il n'est pas rentable pour la vente commerciale de marchandises, un stationnement sécuritaire, bien éclairé et sécurisé avec des toilettes devrait suffire comme halte routière.

APPROCHE SUGGÉRÉE

Les administrations examineront les recherches et les études antérieures au moment de déterminer des emplacements d'une nouvelle aire de repos afin d'utiliser des pratiques exemplaires.

ANNEXES

ANNEXE A — ORGANIGRAMME DU CONSEIL DES MINISTRES RESPONSABLES DES TRANSPORTS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE



ANNEXE B — NORMES DU CODE CANADIEN DE SÉCURITÉ (CCS)

NOM DE LA NORME DU CCS	NOM	DESCRIPTION
Norme 1 du CCS	Concept du permis de conduire unique	Norme implantée par toutes les administrations qui proscrit la détention de plus d'un permis de conduire. Des procédures administratives prévoient également que toute infraction de conduite est portée à un dossier unique au nom du détenteur du permis.
Norme 2 du CCS	Épreuves théoriques et tests sur route (conducteurs)	Norme établissant la procédure des tests normalisés destinés à vérifier les aptitudes théoriques et pratiques des requérants de permis de conduire professionnel. Elle comprend aussi les critères servant aux tests et définit les éléments clés grâce auxquels les administrateurs gouvernementaux évalueront les tests.
Norme 3 du CCS	Programme de formation des examinateurs de conducteurs	Norme destinée à mettre à jour les aptitudes et connaissances des examinateurs de conduite afin d'assurer leur uniformité partout au pays.
Norme 4 du CCS	Système de classification des permis de conduire — mai 1998	Prescrit l'uniformité des classes de permis de conduire ainsi que la condition/mention spéciale pour faire en sorte qu'un permis délivré dans une province ou un territoire soit reconnu dans toutes les administrations.
Norme 5 du CCS	Normes et procédures d'auto accréditation	Expose les critères à satisfaire pour habilitier les transporteurs et écoles de conduite à former les apprentis conducteurs de véhicules commerciaux.
Norme 6 du CCS	Normes médicales pour les conducteurs — mars 2017	Les normes médicales du CCATM pour les conducteurs, initialement réunies sous forme de manuel de la norme 6 du CCS, exposent les critères qui déterminent l'aptitude des conducteurs à prendre le volant.
Norme 7 du CCS	Profil des conducteurs et des transporteurs — Novembre 2002	Appareil administratif destiné à pourvoir les administrations canadiennes d'un dossier de rendement sur chaque conducteur et chaque transporteur relativement aux infractions aux règles de la route et de sécurité. À la source même des activités de contrôle, la norme sur les profils aide à retirer du service les conducteurs et transporteurs fautifs et définit le type de renseignements à conserver au dossier de chaque conducteur de véhicules commercial et de chaque transporteur.
Norme 8 du CCS	Suspension temporaire	Décrit les critères en vertu desquels un agent de la paix peut suspendre pour vingt-quatre (24) heures le permis d'un conducteur s'il a des raisons de croire que les facultés de ce dernier sont affaiblies par l'alcool ou la drogue.
Norme 9 du CCS	Règlement sur les heures de service	Décrit le nombre d'heures qu'un conducteur des véhicules commercial est en mesure de conduire et de travailler. Elle précise les exigences relatives au journal de bord, aux cycles d'exploitation et de tenue de livres.*Calendrier d'implémentation interprovinciale — Mai 2009
Norme 10 du CCS	Arrimage des cargaisons	Précise les exigences minimales d'arrimages des charges transportées par un véhicule commercial pour s'assurer qu'elles ne se déplacent pas et qu'elles ne se déversent pas sur la voie.

NOM DE LA NORME DU CCS	NOM	DESCRIPTION
Norme 11 du CCS	Normes d'entretien et d'inspection des véhicules commerciaux — mise à jour en octobre 2014	Décrivent les procédures d'entretien et d'inspections périodiques des véhicules commerciaux.
Norme 12 du CCS	Critères d'inspection sur route de l'ASVC	Contient les critères de l'Alliance sur la sécurité des véhicules commerciaux.
Norme 13 du CCS	T Ronde de sécurité — mise à jour en mars 2009	<p>Prescrit les exigences relatives à la ronde de sécurité quotidienne.</p> <p>La norme sur la ronde de sécurité quotidienne du véhicule vise à déceler le plus tôt possible tout bris ou toute défectuosité et d'empêcher l'exploitation de véhicules dont l'état pourrait entraîner une collision ou une panne.</p> <p>La ronde de sécurité journalière est un processus continu conçu afin de protéger les conducteurs et informer les transporteurs des problèmes mécaniques. L'objectif de ces rondes est d'améliorer le niveau de sécurité et de conformité des véhicules commerciaux qui circulent sur les autoroutes.</p>
Norme 14 du CCS	Cote de sécurité — mise à jour en août 2009	Établit le cadre de travail se rapportant à la cote de sécurité d'un transporteur routier grâce auquel chaque administration pourra évaluer le rendement de sécurité des transporteurs.
Norme 15 du CCS	Normes de vérification en entreprise— décembre 2003	Établit le processus de vérification en entreprise que suivent les administrations pour s'assurer de la conformité du transporteur à toutes les normes de sécurité applicables.
Norme 16 du CCS	Formation en secourisme	Norme volontaire (non prescrite) donnant les éléments fondamentaux à traiter dans un cours de secourisme à l'intention des conducteurs de véhicules commerciaux.