

Rapport final :

Exigences relatives aux dispositifs de consignation électronique pour les transporteurs routiers sous réglementation fédérale qui exploitent un camion ou un autobus au Canada

Règlements associés et modifications connexes

Présentation

Ce rapport final détaille les travaux entrepris pour obliger les entreprises de camionnage et les exploitants d'autobus sous réglementation fédérale¹ à utiliser des dispositifs de consignation électronique (DCE) certifiés au Canada. Ce travail, qui figurait au plan de travail de la Table de conciliation et de coopération en matière de réglementation (TCCR) de l'Accord de libre-échange canadien, a été mené par Transports Canada² et par le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM)³.

A. Recensement des problèmes

La fatigue des conducteurs est reconnue comme un facteur de risque critique associé aux accidents de la route. La fatigue chez les conducteurs de véhicules utilitaires est d'autant plus importante que les accidents impliquant des camions de grande taille et des autobus peuvent causer des blessures plus graves et entraînent plus souvent un décès que les accidents impliquant des voitures de tourisme.

Afin de réduire le nombre d'accidents, de blessures et de décès liés à la fatigue, on a adopté des règles pour limiter le temps de service et de conduite d'un conducteur et exiger des périodes minimales de repos. Ces règles sont spécifiées dans le *Règlement fédéral canadien sur les heures de service des conducteurs de véhicules utilitaires* (le « Règlement »). Dans le cadre du Règlement, certains conducteurs d'autobus et de camions utilitaires sont tenus de tenir des rapports sur leurs heures de service, leurs heures de repos et leurs heures de conduite.

Le Règlement exigeait auparavant que les conducteurs déclarent eux-mêmes leurs heures de conduite au moyen de registres papier quotidiens ou d'un dispositif d'enregistrement électronique⁴. Ces déclarations étaient alors examinées par les vérificateurs des installations et les inspecteurs routiers provinciaux et territoriaux à des fins de conformité, mais les informations générées par ces rapports

¹ Un transporteur routier sous réglementation fédérale qui exploite un autobus est un transporteur dont les conducteurs traversent les frontières provinciales ou la frontière du Canada et sont soumis au [Règlement fédéral sur les heures de service des conducteurs de véhicules utilitaires](#).

² Au titre de la *Loi sur le transport par véhicule à moteur*, Transports Canada est responsable de certaines questions opérationnelles liées à l'activité des véhicules à moteur utilitaires (p. ex. les heures de service pour atténuer le risque de fatigue, les cotes de sécurité, etc.). Les provinces et les territoires sont chargés de faire respecter l'application des règlements fédéraux régissant l'exploitation des transporteurs routiers.

³ Le CCATM est un organisme constitué en société responsable de la coordination de tous les aspects de l'administration, de la réglementation et du contrôle du transport par véhicule automobile ainsi que de la sécurité routière au pays. Il compte parmi ses membres des représentants des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux. Toutes les administrations fédérales, provinciales et territoriales travaillent en collaboration avec le CCATM afin d'assurer une cohérence nationale.

⁴ Il s'agit notamment des dispositifs électriques, électroniques ou télématiques installés dans les véhicules utilitaires pour enregistrer leur temps de conduite quotidien.

pouvaient être falsifiées, incomplètes, dupliquées ou tout bonnement absentes. Il était donc difficile pour les agents chargés de l'application de la loi ou les transporteurs routiers de détecter les cas de non-conformité. Un employé qui conduit ou travaille au-delà des limites de conduite autorisées par la loi peut également donner au transporteur non conforme un avantage concurrentiel par rapport aux transporteurs qui respectent le Règlement.

Le 16 décembre 2015, la Federal Motor Carrier Safety Administration, un organisme du ministère des Transports des États-Unis, a publié un règlement final imposant l'utilisation de DCE par les transporteurs routiers et les conducteurs afin de contrôler et de suivre le respect des règles fédérales en matière d'heures de service dans le pays. Depuis le 18 décembre 2017, les États-Unis imposent à tous les transporteurs routiers, y compris les transporteurs routiers canadiens, d'acquiescer, d'installer et d'utiliser un DCE.

Un DCE est un dispositif inviolable qui se connecte au module de contrôle électronique d'un véhicule utilitaire. Les DCE enregistrent automatiquement les heures de conduite en se synchronisant avec le moteur du véhicule et rendent plus faciles et plus rapides le suivi, la gestion, la communication et l'amélioration de l'exactitude du relevé des heures de service des conducteurs.

Transports Canada a annoncé que le gouvernement fédéral avait l'intention de rendre obligatoire l'utilisation des DCE le 16 février 2016.

L'adoption des DCE pour les camions et les autobus sous réglementation fédérale au Canada présente plusieurs avantages et permettra de :

- veiller à ce que les conducteurs de véhicules utilitaires soumis à la réglementation fédérale et circulant au Canada, y compris ceux qui franchissent la frontière canadienne, respectent les heures de conduite autorisées et enregistrent correctement leurs heures de travail, conformément au Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicules utilitaires, rendant ainsi les routes plus sûres pour les travailleurs du secteur et pour tous les usagers de la route au Canada;
- réduire les accidents, les blessures et les décès liés à la fatigue
- réduire les coûts administratifs pour le secteur et les coûts d'application de la loi pour les provinces et les territoires;
- rendre la concurrence plus équitable pour les conducteurs de véhicules utilitaires sous réglementation fédérale au Canada (conducteurs qui voyagent entre les provinces/territoires ou qui traversent la frontière canadienne);
- faciliter le respect du Règlement par les conducteurs et les transporteurs routiers.

Ce point a été ajouté au plan de travail de la TCCR en 2018 (voir l'annexe). À l'époque, les transporteurs routiers sous réglementation fédérale qui exploitent un camion ou un autobus au Canada n'étaient pas tenus d'utiliser les DCE. L'occasion s'est donc présentée à ce moment-là d'adopter une réglementation et d'établir le cadre nécessaire pour soutenir la mise en œuvre des DCE afin de limiter les disparités réglementaires qui augmentaient les coûts et le fardeau administratif pour les transporteurs canadiens et afin de faciliter une concurrence loyale.

B. Objectifs recherchés

Le tableau suivant détaille les résultats recherchés pour ce point du plan de travail de la TCCR :

Objectif 1	Modifier la réglementation afin d'obliger les transporteurs routiers sous réglementation fédérale qui exploitent un camion ou un autobus, qui devaient
-------------------	--

	auparavant tenir un registre papier quotidien de leurs heures de service, à utiliser des DCE certifiés pour enregistrer leurs heures de service (« obligation fédérale d'utiliser des DCE »).
Objectif 2	Établir le cadre nécessaire pour que les provinces et les territoires fassent appliquer les exigences en matière de DCE pour les transporteurs routiers sous réglementation fédérale qui exploitent un camion ou un autobus dans leurs administrations respectives — cela comprend les normes et les critères pour certifier les DCE pour une utilisation au Canada.
Objectif 3	Promouvoir, dans la mesure du possible, une approche cohérente de la mise en œuvre et de l'application des exigences en matière de DCE pour les transporteurs routiers sous réglementation fédérale exploitant un autobus ou un camion dans les provinces et les territoires.

C. Mesures et résultats visés

Le tableau suivant détaille les travaux entrepris et les résultats visés précis obtenus par rapport aux objectifs susmentionnés :

Objectif 1	<ul style="list-style-type: none"> Le <u>Règlement fédéral sur les heures de service des conducteurs de véhicules utilitaires</u> a été modifié afin (1) d'obliger les transporteurs routiers sous réglementation fédérale qui exploitent un autobus ou un camion au Canada à utiliser des DCE certifiés pour enregistrer leurs heures de service, et (2) de permettre aux organismes de certification de demander une accréditation afin de pouvoir tester et certifier les DCE en vue de leur utilisation au Canada. Ces modifications ont été publiées par Transports Canada le 12 juin 2019 et prévoient une période de mise en œuvre progressive.
Objectif 2	<ul style="list-style-type: none"> <u>Les normes techniques pour les DCE</u> ont été établies pour spécifier les exigences et les caractéristiques minimales à respecter pour une utilisation au Canada. Les normes techniques ont été initialement publiées par le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé le 11 avril 2019 et ont été révisées pour refléter les mises à jour et les évolutions. Le <u>Code national de sécurité (CNS) 9 – Heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire</u>⁵ a été modifié pour qu'il soit cohérent avec les modifications apportées au <u>Règlement fédéral sur les heures de service des conducteurs de véhicules utilitaires</u>. Les modifications ont été approuvées par le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière et publiées par le CCATM en février 2022. Un <u>système d'accréditation des DCE</u> a été mis en place pour permettre aux organismes de certification de demander une accréditation pour tester et

⁵ Le CNS est un ensemble de 16 normes conçues pour renforcer la sécurité routière, promouvoir l'efficacité du secteur des transports routiers et assurer l'uniformité des normes de sécurité dans tout le Canada. Il a été élaboré par le CCATM en collaboration avec le secteur des transports routiers et favorise l'harmonisation de la réglementation entre les gouvernements provinciaux, territoriaux et fédéral.

	<p>certifier les DCE destinés à être utilisés au Canada. Le système d'accréditation a été finalisé par Transports Canada et comprend le Programme des services d'accréditation. Ce programme détaille les procédures d'essais et les responsabilités des organismes de certification pour garantir que le matériel et le logiciel des DCE ont été testés et certifiés par un organisme de certification tiers accrédité par le ministre fédéral des Transports.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une liste des <u>DCE certifiés</u> a été publiée et mise à disposition pour orienter le secteur vers les dispositifs qui ont été certifiés pour une utilisation au Canada. La liste des DCE certifiés est régulièrement mise à jour au fur et à mesure de la certification des appareils.
Objectif 3	<ul style="list-style-type: none"> • Le CCATM a soutenu les provinces et les territoires dans la mise en œuvre de l'obligation fédérale d'utiliser des DCE par le biais d'une collaboration et d'un dialogue qui ont favorisé la mise en place d'un cadre permettant de travailler à la cohérence nationale. • Le 5 juillet 2023, pour soutenir les efforts des agents chargés de l'application de la loi, le gouvernement du Canada a publié des modifications au <i>Règlement sur les contraventions</i>, donnant aux agents la possibilité de remettre des amendes (p. ex. des contraventions) aux contrevenants de certaines dispositions du <u><i>Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicules utilitaires</i></u>. Les modifications apportées à ce règlement ont été élaborées en étroite collaboration avec les provinces et les territoires et facilitent l'utilisation d'outils d'application de la loi cohérents dans l'ensemble du pays. • Toutes les administrations du Canada appliquent actuellement les exigences en matière de DCE pour les transporteurs routiers sous réglementation fédérale qui exploitent un camion ou un autobus dans leurs administrations respectives.

D. Parties prenantes

Cela faisait longtemps que des groupes industriels tels que l'Alliance Canadienne du Camionnage (ACC), une fédération d'associations provinciales représentant le secteur du camionnage et les transporteurs, demandaient que le gouvernement fédéral prenne l'initiative d'exiger l'utilisation des DCE comme mesure proactive pour réduire la falsification des carnets de bord des conducteurs.

Auparavant, le CCATM avait commencé à développer la norme technique sur les DCE en 2010, sur la base d'une itération précédente de la réglementation proposée par les États-Unis. Le groupe de travail sur les DCE du CCATM, coprésidé par Transports Canada et la province de l'Ontario, comprenait alors également des représentants de sept autres gouvernements provinciaux et territoriaux, de divers groupes de transporteurs routiers et de fournisseurs de DCE.

Au cours de l'été 2016, Transports Canada a diffusé une enquête réglementaire préalable à la consultation afin de recueillir les avis préliminaires de 27 parties prenantes du secteur, de 18 fournisseurs de DCE et des 13 gouvernements provinciaux et territoriaux sur les grandes questions de politique. L'enquête a permis de recueillir des avis sur une série de questions, dont la durée de la période de mise en œuvre.

Au début de l'année 2017, Transports Canada a également mené une consultation supplémentaire auprès des gouvernements provinciaux et territoriaux concernant les principales questions de politique liées aux DCE qui étaient à l'étude. Ces questions concernaient les transporteurs routiers, les conducteurs et les activités de transport qui seraient soumis aux exigences des DCE et ceux qui en seraient exemptés; le délai accordé au secteur pour se conformer aux exigences et les dispositions relatives aux droits acquis pour l'utilisation des dispositifs de consignation électronique. Les gouvernements provinciaux et territoriaux ont ainsi eu l'occasion de soumettre leurs commentaires sur les questions de politique. Ces modifications ont fait l'objet d'une publication préalable dans la *Gazette du Canada*, partie I, le 16 décembre 2017, suivie d'une période de consultation de 60 jours.

Conclusion

Sur la base des résultats visés, ce point du plan de travail de la TCCR est considéré comme clos. Le CCATM continue de surveiller la mise en œuvre et de recenser les possibilités d'harmonisation au sein des administrations afin de parvenir à une cohérence nationale dans la mesure du possible.

Annexes

Dispositifs de consignation électronique – Plan de travail de la TCCR, point 11

Description	Informations complémentaires	Groupe de travail
<p>Au Canada, l'utilisation des dispositifs de consignation électronique (DCE) n'est pas obligatoire dans le secteur du transport routier pour suivre les heures de service (HDS) consécutives sur la route. Ils sont obligatoires aux États-Unis, ce qui affecte les entreprises de transport routier canadiennes.</p> <p>En décembre 2017, Transports Canada a proposé des modifications au <i>Règlement fédéral sur les heures de service des conducteurs de véhicules utilitaires</i> qui comprennent l'utilisation obligatoire des DCE pour les voyages interprovinciaux. Alors que les provinces et les territoires envisagent de les rendre obligatoires pour les déplacements intraprovinciaux, une approche cohérente permettra un contrôle plus précis des HDS des conducteurs, améliorera la sécurité routière et offrira des conditions de concurrence équitables à tous les transporteurs.</p>	<p>Les transporteurs qui travaillent de part et d'autre de la frontière canado-américaine doivent avoir des DCE en raison des exigences américaines déjà en vigueur. Aujourd'hui, les transporteurs canadiens doivent déterminer quel dispositif répondra aux exigences américaines en matière de DCE tout en satisfaisant aux exigences actuelles des administrations canadiennes et en anticipant les exigences des futures règles canadiennes. Il est donc possible d'adopter une réglementation et des caractéristiques techniques compatibles avec les exigences américaines en matière de DCE afin de garantir une mise en œuvre uniforme des DCE et d'éviter l'introduction de divergences réglementaires qui augmenteraient les coûts et le fardeau administratif pour nos transporteurs.</p>	<p>Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) — Groupe de projet sur la politique et la mise en œuvre des DCE</p>