



Compétence 3

Les différences réglementaires entre le Québec, les autres provinces et territoires au Canada, les États-Unis et le Mexique

Objectif de la leçon :

- Résoudre les problèmes d'application de la réglementation référant aux règlements des autres provinces et des États-Unis

Des milliers de camions sillonnent l'Amérique du Nord, le territoire d'une seule entreprise de transport peut comporter plusieurs milliers de kilomètres. Ce vaste monde requiert plusieurs règlements pour encadrer tous ces déplacements de véhicules lourds transportant toutes les denrées alimentaires, toutes les matières premières ou tous les produits manufacturés nécessaires au bon fonctionnement de notre économie.

Les transporteurs sont tenus de se conformer aux différentes législations des administrations qu'ils traversent, peu importe le règlement. L'entreprise a l'obligation de vérifier si des différences existent entre chaque province ou territoire au Canada et si des différences existent aux États-Unis et au Mexique afin de s'y conformer.

Lors des leçons précédentes de la compétence 3, différentes réglementations en transport applicables au Québec ont été explorées : entre autres les exigences sur la ronde de sécurité, sur l'arrimage des cargaisons, sur les heures de conduite et de repos, sur les normes de charges et dimensions et sur le transport de matières dangereuses. Lorsqu'une entreprise effectue des transports ailleurs au Canada, aux États-Unis ou au Mexique, elle doit s'assurer de se conformer aux versions équivalentes de ces mêmes réglementations sur chacune de ces administrations.

Quelles sont les autorités gouvernementales en transport en Amérique du Nord?

Contrôle routier Québec (CRQ) est une agence d'application de la loi qui est rattachée à la SAAQ. Elle a pour mandat de surveiller et de contrôler le transport routier des personnes et des biens au Québec.

Elle a pour mission de réprimer les infractions aux lois et règlements régissant l'industrie du transport et à toute autre loi édictée par le gouvernement, d'améliorer la sécurité des usagers de la route et d'assurer la protection du réseau routier. Elle est chargée de faire appliquer les réglementations en transport au Québec. Évidemment, des organismes similaires ou équivalents existent dans chaque province ou territoire ailleurs au Canada.



Aux États-Unis, la **Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCSA)** est le principal organisme gouvernemental fédéral responsable de la réglementation et de la surveillance de la sécurité des véhicules utilitaires. La mission de la FMCSA est de réduire les accidents, les blessures et les décès impliquant des camions et des autobus.

La **FMCSA** a été créée en tant qu'administration distincte au sein du **Département américain des transports (US DOT)**. La FMCSA s'associe à l'industrie et aux gouvernements des états pour assurer la sécurité des routes et pour améliorer la sécurité des véhicules utilitaires grâce à la réglementation, à l'éducation, à la mise en application des règlements, à la recherche et à la technologie. La FMCSA et le DOT sont respectivement l'équivalent de Contrôle routier Québec et de la SAAQ au Québec.

Au Mexique, les autorités gouvernementales fédérales en transport, sous la **Dirección General de Autotransporte Federal (DGAF)**, travaillent à mettre en place des réglementations afin d'encadrer l'industrie du transport, d'améliorer la sécurité des usagers de la route et d'assurer la protection du réseau routier.

Les limites mexicaines concernant le poids et les dimensions des véhicules commerciaux sont définies dans la norme **NOM-012-SCT-2** qui s'applique aux véhicules empruntant les routes fédérales au Mexique. Les dernières révisions de cette norme en 2014 sont entrées en vigueur en janvier 2015. En août 2018, les autorités mexicaines instaurent la toute première réglementation sur les heures de service et de repos.

Selon l'**OCDE**, le Mexique a l'un des plus mauvais bilans de sécurité routière des pays membres de l'OCDE en termes de personnes tuées et gravement blessées par habitant et par véhicule. Un manque de ressources pour faire appliquer la réglementation et une coordination inadéquate entre les agences sont des caractéristiques courantes au Mexique.

L'**Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE)** est une organisation internationale dont l'objectif est de promouvoir des politiques publiques qui favorisent la prospérité, l'égalité des chances et le bien-être pour tous. Près de 40 pays sont membres de l'OCDE, dont le Canada, les États-Unis et le Mexique.



D'autres organisations ou organismes sont des acteurs importants en ce qui concerne les normes et les règlements en transport routier.

Le **Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM)** est un organisme 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.

Le **CCATM** valorise la réciprocité et l'harmonisation des normes et des règlements dans l'intérêt des conducteurs et des véhicules et, en ce sens, il tient à jour le Code canadien de sécurité et soutient son application. Le **Code canadien de sécurité (CCS)** est constitué de plusieurs normes pour promouvoir la sécurité routière et le transport efficace et sûr de passagers et de marchandises au Canada. Ce code établit les normes minimales de sécurité pour le transport routier de passagers et de marchandises. Il fournit un cadre législatif, réglementaire et administratif comportant trois volets : les conducteurs, les véhicules et les transporteurs.

Au **Code canadien de sécurité (CCS)**, on retrouve, entre autres, les normes ci-dessous :

- ❖ Norme 9 Heures de service des conducteurs de véhicules utilitaires
- ❖ Norme 10 Arrimage des cargaisons
- ❖ Norme 13 Ronde de sécurité
- ❖ Norme 16 Formation de base préalable à l'obtention du permis de classe 1

Ces normes découlent d'ententes de réciprocité entre les provinces et territoires canadiens et sont appliquées à l'échelle nationale, donc à travers tout le pays.

L'Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux (CVSA) est une association à but non lucratif composée d'agents de la sécurité des véhicules commerciaux locaux, étatiques, provinciaux, territoriaux et fédéraux et de représentants de l'industrie. **L'Alliance vise à assurer l'uniformité, la compatibilité et la réciprocité des inspections des véhicules utilitaires.** Leur mission est d'améliorer la sécurité et l'uniformité des véhicules utilitaires à travers le Canada, le Mexique et les États-Unis en fournissant des conseils et de l'éducation aux responsables de l'application de la loi, à l'industrie et aux décideurs.



Quelles organisations ou quels organismes sont chargés de faire appliquer les réglementations?

Comme il a été mentionné précédemment, les transporteurs sont tenus de se conformer aux différentes législations des administrations canadiennes, américaines et mexicaines. Des ententes de réciprocité ont été développées afin de faciliter le travail des transporteurs canadiens et américains qui effectuent des transports de chaque côté des frontières canado-américaines.

Les mêmes genres d'ententes existent aussi pour simplifier les transferts des marchandises entre les États-Unis et le Mexique. Bien que des ententes dites «nord-américaines» existent, les transporteurs canadiens ne se rendent pas au Mexique pour y effectuer des livraisons et les transporteurs mexicains ne viennent pas au Canada pour y faire du transport. Certaines ententes «nord-américaines» existent dans le but d'uniformiser certaines normes concernant les transports par véhicules utilitaires. À titre d'exemple, la CVSA vise l'uniformité, la compatibilité et la réciprocité des inspections mécaniques des véhicules à travers le Canada, le Mexique et les États-Unis. L'objectif est d'améliorer la sécurité et l'uniformité des véhicules lourds commerciaux à travers l'Amérique du Nord.

Voici un tableau représentant certaines ententes de réciprocité au plan national et international.

	Ententes de réciprocité nationales ou internationales			
	Nationale	Internationale	Internationale	Organismes concernés par les normes, les règlements ou les ententes de réciprocité
	Canada	Can/Usa	Can/Usa/Mex	
Ronde de sécurité	Oui	Oui	Oui	CRQ, CCATM, CVSA, FMCSA, DGAF
Arrimage des cargaisons	Oui	Oui	Oui	CRQ, CCATM, FMCSA, DGAF
Heures de conduite et de repos	Oui	Non	Non	CRQ, CCATM, FMCSA, DGAF
Normes de charges et dimensions	Oui	Non	Non	CRQ, CCATM, FMCSA, DGAF
Transport de matières dangereuses	Oui	Oui	Oui	CRQ, FMCSA, DGAF

(CRQ) Contrôle routier Québec

(FMCSA) Federal Motor Carrier Safety Administration

(DGAF) Dirección General de Autotransporte Federal

(CCATM) Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé

(CVSA) Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux



À travers toutes ces informations, comment s’y retrouver?

Voici les sources d’information à consulter et le règlement que vous devez appliquer selon les lieux où vous souhaitez circuler en véhicule utilitaire (camion semi-remorque) au Québec, ailleurs au Canada ou aux États-Unis.

Règlements	Au Québec	Ailleurs au Canada	Aux États-Unis
Ronde de sécurité	Guide ronde de sécurité Guide CVL Source SAAQ ou MTQ	Norme 13 Source CCATM	FMCSR Part 396 Source: FMCSA
Arrimage des cargaisons	Guide arrimage des cargaisons Guide CVL Source SAAQ ou MTQ	Norme 10 Source CCATM	FMCSR article 393 Source: FMCSA
Heures de conduite et de repos	Guide heures de conduite Guide CVL Source SAAQ ou MTQ	Norme 9 Source CCATM	FMCSR article 395 Source: FMCSA
Normes de charges et dimensions	Guide des charges et dimensions Source SAAQ ou MTQ	Protocole d’entente (MOU) Source Conseil des ministres responsables des transports	Source: site Web de chaque état ¹
Transport de matières dangereuses	Guide matières dangereuses Source Alliance canadienne du camionnage	Guide matières dangereuses Source Alliance canadienne du camionnage	FMCSR article 397 49 CFR 105 à 199 Source:FMCSA

Les sources d’information sont les sources officielles afin d’obtenir des précisions sur les règlements ou sur les lois à mettre en application ou à respecter.

1- Les normes de charges et dimensions peuvent différer d’un état à l’autre, veuillez vous référer au site Web de chacun (ex: weights and dimensions Wyoming)



Réglementation des charges et dimensions des véhicules lourds utilisés pour le transport interprovincial ou territorial - Memorandum of understanding (MOU)

Parmi les règlements avec lesquels un camionneur professionnel doit se conformer lorsqu'il traverse des provinces canadiennes ou les douanes pour sillonner les États-Unis, il y a celui des charges et dimensions des véhicules utilitaires. Aujourd'hui encore, c'est probablement le règlement qui comporte le plus grand nombre de différences. La complexité de ce règlement est causée par les particularités et les besoins de chaque territoire qui lui sont propres.

Les transporteurs ont deux réalités distinctes :

- ❖ Concevoir des équipements pour leur réalité;
- ❖ Permettre à ces équipements de faire du transport interprovincial.

En février 1988, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière de l'époque ont endossé un protocole d'entente qui se nomme **Memorandum of understanding (MOU)** visant à améliorer l'uniformité des règlements provinciaux et territoriaux régissant les poids et les dimensions des véhicules commerciaux utilisés pour le transport entre les provinces et les territoires sur le réseau national.

Depuis ce temps, le protocole d'entente a été modifié à plusieurs reprises. L'objectif était de s'adapter aux différents besoins des provinces en matière de transport et aussi d'inclure les nouvelles configurations d'équipement qui se modernisent au fil des ans.

Malgré que des ententes de réciprocité ont été développées dans le but d'uniformiser la réglementation des charges et dimensions entre les provinces et les territoires au Canada, il est important de noter qu'il y a des différences dans l'application de cette réglementation selon les provinces dans lesquelles les transporteurs peuvent circuler.

À titre d'exemple, la charge maximale autorisée d'un essieu tandem (B.21) au Québec en période normale est de 18 000 kg comparativement à une limite maximale de 17 000 kg dans certaines provinces de l'Ouest canadien, exemple la Colombie-Britannique et l'Alberta. Autre exemple, ce même type d'essieu est limité à 17 000 kg en Saskatchewan au cours de l'année et cette limite est augmentée à 18 000 kg en période hivernale uniquement.

Toujours dans ce même exemple, dans le but d'uniformiser ce règlement, le protocole d'entente indique une limite de 17 000 kg pour ce type d'essieu afin que les transporteurs en provenance du Québec, de l'Ontario ou des provinces de l'Atlantique puissent se diriger vers l'Ouest canadien en toute conformité. De plus, il ne faut pas oublier que les limites de charge sont diminuées en période de dégel, donc plusieurs facteurs sont à considérer dans la planification d'un transport.



Du côté des États-Unis, la réglementation des charges et dimensions des véhicules utilitaires est totalement différente par rapport aux normes qui sont appliquées au Canada. D'une part, il n'y a aucune période de dégel aux États-Unis : les limites sont les mêmes durant toute l'année.

D'autre part, il existe un certain standard concernant la configuration et les limites de charge des camions semi-remorques aux États-Unis. Malgré qu'il y ait des états où des configurations multiples et des charges diverses soient autorisées, la configuration standard est composée d'un tracteur semi-remorque de 5 essieux et d'une masse totale en charge de 80 000 lb pour une grande majorité du territoire américain. Cette masse équivaut approximativement à la limite permise au Québec en période de dégel pour la même configuration d'équipement.

Afin de respecter les dimensions et les charges maximales aux États-Unis, les transporteurs doivent consulter la réglementation américaine, d'autant plus que les limites permises peuvent varier d'un état à l'autre. La société américaine **Rand McNally** publie l'atlas routier des transporteurs routiers (**Motor Carriers' Road Atlas**) chaque année. Cet atlas routier contient toutes les informations nécessaires et à jour concernant les charges et les dimensions permises pour chaque état américain. C'est la référence dans l'industrie du transport. Toutes les normes inscrites dans l'atlas routier sont tirées des règlements de chaque état ainsi que du règlement fédéral, Federal motor carrier safety association (FMCSA).

Réglementation des heures de conduite et de repos : différences entre les normes canadiennes et américaines

Tout comme la réglementation sur les limites de charges et dimensions des véhicules utilitaires, la réglementation canadienne sur les heures de conduite et de repos (norme 9) comporte plusieurs différences importantes par rapport aux règles qui sont appliquées aux États-Unis.

Comme il a été mentionné précédemment, le **Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM)** valorise la réciprocité et l'harmonisation des normes et des règlements qui sont appliqués dans chaque province ou territoire au Canada. Le **Code canadien de sécurité (CCS)** est constitué de plusieurs normes, dont la norme 9 qui fait référence à la réglementation sur les heures de service des conducteurs de véhicules utilitaires.

Aux États-Unis, la **Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCSA)** est le principal organisme gouvernemental fédéral responsable de la réglementation sur les heures de conduite et de repos. La **FMCSA** en lien avec le **Département américain des transports (DOT)** et le **Code of federal regulations (CFR 49)** sont les organismes gouvernementaux américains ayant pour mandat de faire respecter plusieurs réglementations applicables aux véhicules utilitaires, dont la réglementation sur les heures de conduite et de repos.



Voici un tableau représentant les principales différences des limites applicables entre la norme fédérale canadienne et la réglementation américaine concernant les heures de conduite et de repos.

Heures de service au Canada	Heures de service aux États-Unis
Heures de repos consécutives : 8 heures	Heures de repos consécutives : 10 heures
Heures de repos quotidiennes : 10 heures	
Heures de conduite : 13 heures	Heures de conduite : 11 heures
Heures de service : 14 heures	Heures de service : 14 heures
Temps écoulé : 16 heures cumulées	Temps écoulé : 14 heures cumulées
	Pause de conduite : 30 minutes avant 8 heures
Cycle 1 : 70 heures / 7 jours consécutifs	60 heures / 7 jours consécutifs
Cycle 2 : 120 heures / 14 jours consécutifs	70 heures / 8 jours consécutifs
Remise à zéro : 36 heures consécutives cycle 1	Remise à zéro : 34 heures consécutives
Remise à zéro : 72 heures consécutives cycle 2	

À noter que certaines différences sont possibles entre les règlements provinciaux ou territoriaux. Par exemple, en **Alberta** et en **Saskatchewan**, la limite des heures de service est de 15 heures pour ces 2 provinces comparativement à 14 heures pour le Québec. Le temps écoulé de 16 heures au Québec (amplitude) n'est pas applicable dans ces 2 provinces et il n'y a aucun cycle à respecter. Le temps de repos obligatoire (quotidien) de 10 heures au Québec est aussi inexistant dans ces mêmes provinces. Un camionneur qui fait du transport extra-provincial doit respecter les règles fédérales (Norme 9).

Certaines provinces canadiennes ont choisi de maintenir la même réglementation sur les heures de service et de repos qui était appliquée au Québec avant 2007. Pour toutes ces raisons, le Code canadien de sécurité établit les normes minimales concernant la réglementation fédérale sur les heures de service et de repos afin que les transporteurs puissent circuler à travers tout le pays en toute conformité.

Au Mexique, en 2018, les autorités mexicaines instaurent la toute première réglementation sur les heures de service et de repos. Celle-ci semble en grande partie calquée sur la réglementation américaine. Plusieurs similitudes sont observables entre les 2 règlements dont la période de pause obligatoire avant d'atteindre 8 heures de conduite consécutives depuis le début du poste de travail.



Conditions à respecter pour conduire un véhicule lourd.

Exigences	Au Québec	Ailleurs au Canada	Aux États-Unis
Organismes	Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)		FMCSR article 391 Source: FMCSA
Ex: Conditions physiques	<p>La condition W inscrite sur un permis de conduire de la classe 1, 2, 3 ou 4B n'empêche pas son titulaire de conduire un véhicule lourd partout au Canada.</p> <p>Toute maladie ou tout déficit fonctionnel doit être déclaré dans les 30 jours suivant le changement de l'état de santé.</p>		<p>La condition W est inscrite sur un permis de conduire si son titulaire : souffre ou a déjà souffert d'épilepsie. présente une perte auditive modérée ou totale qui ne peut pas être corrigée par un appareil. a obtenu une des classes de permis 1, 2, 3 ou 4B en vertu de notre pouvoir discrétionnaire. Il a refusé de se soumettre aux examens médicaux à la fréquence prévue par la réglementation américaine. Il ne s'est pas soumis à un examen médical exigé.</p>