



Gazette du Canada

Bienvenue au journal officiel du gouvernement du Canada publié depuis 1841



[Avis](#)

Nouvelles et annonces

Mandat

Consultations

Publications récentes de la Gazette du Canada

Partie I : Avis et projets de règlement

Partie II : Règlements officiels

Partie III : Lois sanctionnées

Pour en savoir plus sur la Gazette du Canada

Information sur la publication

Modalités de publication

Échéancier

Tarifs d'insertion

Formulaires de demande d'insertion

Renseignements sur les abonnements

Liens utiles

Archives (1998-2007)

Distributions de nouvelles RSS



Vol. 139, n° 23 — Le 16 novembre 2005

Enregistrement
DORS/2005-313 Le 25 octobre 2005

LOI SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS

Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire

C.P. 2005-1816 Le 25 octobre 2005

Attendu que, conformément au paragraphe 3(1) de la *Loi de 1987 sur les transports routiers* ([voir référence a](#)), le ministre des Transports a consulté le gouvernement de chaque province touchée par le projet de règlement ci-après,

Attendu que, en vertu du paragraphe 3(1) de cette Loi, le projet de règlement intitulé *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire*, conforme en substance au texte ci-après, a été publié dans la *Gazette du Canada* Partie I le 15 février 2003 et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard au ministre des Transports;

Attendu que la *Loi de 1987 sur les transports routiers* ([voir référence b](#)) a été modifiée par la *Loi modifiant la Loi de 1987 sur les transports routiers et d'autres lois en conséquence* ([voir référence c](#)).

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'article 16.1 de la *Loi sur les transports routiers* ([voir référence d](#)), Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire*, ci-après.

TABLE DES MATIÈRES

RÈGLEMENT SUR LES HEURES DE SERVICE DES CONDUCTEURS DE VÉHICULE UTILITAIRE
(*Cette table ne fait pas partie du règlement.*)

	Article
DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION	1
CHAMP D'APPLICATION	2
DIRECTEURS	3
RESPONSABILITÉS DES TRANSPORTEURS ROUTIERS, DES EXPÉDITEURS, DES CONSIGNATAIRES ET DES CONDUCTEURS	4
Réservés	5 à 9
TEMPS PASSÉ EN TANT QUE PASSAGER — HEURES DE REPOS	10
AMÉNAGEMENT DES HORAIRES — CONDUITE AU SUD DE 60° DE LATITUDE N.	
<i>Champ d'application</i>	11
<i>Heures de conduite journalière et heures de service</i>	12
<i>Heures de repos obligatoire</i>	13
<i>Heures de repos journalier</i>	14
Réservé	15
<i>Report des heures de repos journalier</i>	16
<i>Traversiers</i>	17
<i>Fractionnement des heures de repos journalier — Un seul conducteur</i>	18
<i>Fractionnement des heures de repos journalier — Équipe de conducteurs</i>	19
Réservés	20 à 23
<i>Cycles</i>	24 à 27
<i>Remise à zéro — Heures de repos</i>	28
<i>Permutation des cycles — Heures de repos</i>	29
Réservés	30 à 36
AMÉNAGEMENT DES HORAIRES — CONDUITE AU NORD DE 60° DE LATITUDE N.	
<i>Champ d'application</i>	37
<i>Heures de conduite et heures de service</i>	38
<i>Heures de repos obligatoire</i>	39
<i>Heures de repos journalier</i>	40
<i>Fractionnement des heures de repos journalier — Un seul conducteur</i>	41
<i>Fractionnement des heures de repos journalier — Équipe de conducteurs</i>	42
Réservés	43 à 48
<i>Cycles</i>	49 à 52

<i>Remise à zéro — Heures de repos</i>	53
<i>Permutation des cycles — Heures de repos</i>	54
Réservés	55 à 60
PERMIS	
<i>Permis special</i>	61
<i>Permis visant un véhicule utilitaire autre qu'unvéhicule de service de puits de pétrole</i>	62
<i>Permis visant les véhicules de service de puits de pétrole</i>	63
<i>Demande de permis</i>	64
<i>Approbation des autres directeurs</i>	65
<i>Délivrance du permis</i>	66
<i>Obligations du titulaire du permis</i>	67
<i>Modification, annulation et suspension du permis</i>	68
Réservés	69 à 75
SITUATIONS D'URGENCE ET MAUVAISES CONDITIONS DE CIRCULATION	76
Réservés	77 à 79
FICHE JOURNALIÈRE	
<i>Interprétation</i>	80
<i>Exigence de remplir une fiche journalière</i>	81
<i>Contenu de la fiche journalière</i>	82
<i>Utilisation d'un enregistreur électronique</i>	83
<i>Possession des fiches journalières et des documents justificatifs par le conducteur</i>	84
<i>Diffusion et conservation des fiches journalières</i>	85
<i>Falsification</i>	86
<i>Contrôle par le transporteur routier</i>	87
Réservés	88 à 90
DÉCLARATION DE MISE HORS SERVICE	91
Réservés	92 à 95
INSPECTIONS	
<i>Preuve d'autorisation</i>	96
<i>Autorisation d'entrer en vue d'une inspection</i>	97
<i>Production des fiches journalières et des documents justificatifs</i>	98 et 99
ABROGATION	100
ENTRÉE EN VIGUEUR	101
ANNEXE 1	
ANNEXE 2	
ANNEXE 3	

RÈGLEMENT SUR LES HEURES DE SERVICE DES CONDUCTEURS DE VÉHICULE UTILITAIRE

DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION

1. Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.

« activité » L'une quelconque des périodes suivantes :

a) les heures de repos, à l'exclusion du temps passé dans une couchette;

b) les heures de repos passées dans une couchette;

c) les heures de conduite;

d) les heures de service, à l'exclusion des heures de conduite. (*duty status*)

« coconducteur » Personne se trouvant à bord d'un véhicule utilitaire parce qu'elle vient de le conduire ou s'apprête à le faire. (*co-driver*)

« conducteur »

a) Personne qui conduit un véhicule utilitaire;

b) à l'égard d'un transporteur routier, personne que le transporteur routier emploie pour conduire un véhicule utilitaire ou dont il a retenu les services à cette fin, y compris un conducteur indépendant;

c) y compris, pour l'application de l'article 98, un coconducteur. (*driver*)

« couchette » Partie d'un véhicule utilitaire qui est conforme aux exigences de l'annexe 1. (*sleepers berth*)

« cycle »

a) Le cycle 1, pour lequel les heures de service sont accumulées sur une période de 7 jours;

b) le cycle 2, pour lequel les heures de service sont accumulées sur une période de 14 jours. (*cycle*)

« déclaration de mise hors service » Déclaration délivrée par un directeur ou un inspecteur en application de l'article 91. (*out-of-service declaration*)

« directeur » Le directeur fédéral ou un directeur provincial. (*director*)

« directeur fédéral » Représentant de la Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile du ministère des Transports fédéral. (*federal director*)

« document justificatif » Document ou renseignement enregistré ou conservé de quelque façon que ce soit qui est exigé par un directeur ou un inspecteur afin de vérifier si le présent règlement est respecté. (*supporting document*)

« enregistreur électronique » Dispositif électrique, électronique ou télématique qui est installé à bord d'un véhicule utilitaire et peut enregistrer avec précision, conformément à l'article 83, en tout ou partie, le temps consacré à chaque activité. (*electronic recording device*)

« établissement principal » Le lieu ou les lieux qui sont désignés par le transporteur routier où sont conservés les fiches journalières, documents justificatifs et autres registres pertinents exigés par le présent règlement. (*principal place of business*)

« fiche journalière » Relevé établi en la forme prévue à l'annexe 2 sur lequel sont consignés les renseignements exigés à l'article 82. (*daily log*)

« gare d'attache » L'établissement du transporteur routier où le conducteur se présente habituellement pour son travail. Pour l'application des articles 80 à 82 et de l'annexe 2, la présente définition comprend tout lieu de travail temporaire désigné par le transporteur routier. (*home terminal*)

« heures de repos » Période autre que les heures de service. (*off-duty time*)

« heures de service » La période qui commence au moment où le conducteur commence à travailler ou est tenu par le transporteur routier d'être en disponibilité, sauf lorsque le conducteur attend une affectation de travail, et se termine au moment où il cesse de travailler ou est relevé de ses fonctions par le transporteur routier. Sont inclus dans la présente définition les heures de conduite et le temps consacré par le conducteur aux fonctions suivantes :

- a) l'inspection, l'entretien, la réparation, la mise en état ou le démarrage d'un véhicule utilitaire;
- b) le déplacement à bord d'un véhicule utilitaire en tant que coconducteur, sauf le temps passé dans la couchette;
- c) la participation au chargement ou au déchargement d'un véhicule utilitaire;
- d) l'inspection ou la vérification du chargement d'un véhicule utilitaire;
- e) l'attente pendant qu'un véhicule utilitaire fait l'objet d'un entretien, d'un chargement, d'un déchargement ou d'une affectation;
- f) l'attente pendant qu'un véhicule utilitaire ou son chargement est inspecté à un bureau de douane ou à un poste de pesée;
- g) l'attente au cours d'un trajet en raison d'un accident ou d'un autre événement ou d'une autre situation imprévus;
- h) le fait de se reposer à bord d'un véhicule utilitaire ou de l'occuper à une autre fin, sauf :
 - (i) le temps considéré comme faisant partie des heures de repos conformément à l'article 10,
 - (ii) le temps passé dans une couchette,
 - (iii) le temps passé dans un véhicule utilitaire arrêté pour satisfaire aux exigences des articles 13 et 14,
 - (iv) le temps passé dans un véhicule utilitaire arrêté, en plus des exigences relatives aux heures de repos prévues à l'article 14;
- i) l'exercice de toute fonction pour le compte d'un transporteur routier. (*on-duty time*)

« inspecteur »

a) Personne désignée en vertu du paragraphe 3(2);

b) agent de la paix au sens de l'article 2 du *Code criminel*. (*inspector*)

« jour » ou « journée » À l'égard d'un conducteur, période de 24 heures qui commence à l'heure désignée par le transporteur routier pour la durée du cycle de ce conducteur. (*day*)

« mauvaises conditions de circulation » Conditions météorologiques ou routières défavorables, notamment la neige, le grésil et le brouillard, qui n'étaient pas connues ou n'auraient pu être vraisemblablement connues par le conducteur ou le transporteur routier qui a autorisé le conducteur à partir immédiatement, avant que celui-ci n'ait commencé à conduire. (*adverse driving conditions*)

« transporteur routier » Personne exploitant une entreprise extra-provinciale de transport par autocar ou une entreprise de camionnage extra-provinciale. (*motor carrier*)

« véhicule de secours » Véhicule de lutte contre les incendies, ambulance, véhicule de police ou tout autre véhicule utilisé à des fins de secours. (*emergency vehicle*)

« véhicule de service de puits de pétrole » Véhicule utilitaire qui :

- a) d'une part, a été spécialement construit, modifié ou équipé pour satisfaire à un besoin de service particulier lié à l'industrie du pétrole ou du gaz naturel;
- b) d'autre part, est utilisé exclusivement dans l'industrie du pétrole ou du gaz naturel pour le transport de matériel ou de matériaux à destination et en provenance des installations des puits de pétrole ou de gaz naturel ou pour l'entretien et la réparation de ces installations. (*oil well service vehicle*)

« véhicule utilitaire » Véhicule qui :

- a) d'une part, est utilisé par un transporteur routier et est mû par un moyen autre que la force musculaire;
- b) d'autre part, est soit un camion, un tracteur ou une remorque, ou une combinaison de ceux-ci, dont le poids brut est supérieur à 4 500 kg, soit un autocar conçu et construit pour contenir un nombre désigné

de places assises supérieur à 10, la place du conducteur étant comprise. (*commercial vehicle*)

CHAMP D'APPLICATION

2. (1) Le présent règlement s'applique à tous les véhicules utilitaires, à l'exception des véhicules suivants :

a) les véhicules utilitaires à deux ou trois essieux qui sont utilisés :

(i) soit pour le transport de produits primaires provenant d'une ferme, d'une forêt, de la mer ou d'un lac, si le conducteur ou le transporteur routier est le producteur de ces produits,

(ii) soit pour le trajet de retour après le transport des produits primaires provenant d'une ferme, d'une forêt, de la mer ou d'un lac, si le véhicule est vide ou transporte des produits servant à l'exploitation principale d'une ferme, d'une forêt, de la mer ou d'un lac;

b) les véhicules de secours;

c) les véhicules affectés au secours à la population en cas de sinistre, au sens de l'article 5 de la *Loi sur les mesures d'urgence*;

d) les autobus qui font partie du service de transport en commun dans une municipalité ou des municipalités adjacentes, ou dans un rayon de 25 km des limites de la municipalité ou des municipalités adjacentes où le service de transport en commun est fourni;

e) les véhicules utilitaires lorsqu'ils sont utilisés à des fins personnelles, si les conditions suivantes sont réunies :

(i) le véhicule a été déchargé,

(ii) le cas échéant, les remorques ont été dételées,

(iii) la distance parcourue ne dépasse pas 75 km au cours d'une journée,

(iv) le conducteur a consigné, sur la fiche journalière, le relevé de l'odomètre au début et à la fin de l'utilisation du véhicule à des fins personnelles,

(v) le conducteur ne fait pas l'objet d'une déclaration de mise hors service en application de l'article 91.

(2) Dans le présent article, « l'utilisation d'un véhicule utilitaire à des fins personnelles » exclut l'utilisation, par le conducteur, du véhicule dans le cadre de l'entreprise du transporteur routier.

DIRECTEURS

3. (1) Le ministre chargé de la sécurité routière dans une province peut désigner une personne chargée d'exercer dans la province les attributions du directeur pour l'application du présent règlement.

(2) Le directeur peut désigner des inspecteurs pour l'application du présent règlement.

RESPONSABILITÉS DES TRANSPORTEURS ROUTIERS, DES EXPÉDITEURS, DES CONSIGNATAIRES ET DES CONDUCTEURS

4. Il est interdit au transporteur routier, à l'expéditeur, au consignataire ou à toute autre personne de demander, d'imposer ou de permettre au conducteur de conduire, et au conducteur de conduire, dans les cas suivants :

a) les facultés du conducteur sont affaiblies au point qu'il est dangereux qu'il conduise;

b) le fait de conduire compromettrait ou risquerait de compromettre la sécurité ou la santé du public, du conducteur ou des employés du transporteur routier;

c) il fait l'objet d'une déclaration de mise hors service;

d) le conducteur ne serait pas en conformité avec le présent règlement s'il conduisait.

[5 à 9 réservés]

TEMPS PASSÉ EN TANT QUE PASSAGER — HEURES DE REPOS

10. Le temps passé par le conducteur, à la demande du transporteur routier qui l'emploie ou retient ses services, en tant que passager à bord d'un véhicule utilitaire pour se rendre à l'endroit où il commencera à conduire est considéré comme faisant partie des heures de repos, s'il prend 8 heures de repos consécutives avant de commencer à conduire.

AMÉNAGEMENT DES HORAIRES — CONDUITE AU SUD DE 60° DE LATITUDE N.

Champ d'application

11. Les articles 12 à 29 s'appliquent à la conduite au sud de 60° de latitude N.

Heures de conduite journalière et heures de service

12. (1) Il est interdit au transporteur routier de demander, d'imposer ou de permettre au conducteur de conduire, et au conducteur de conduire, après avoir accumulé 13 heures de conduite au cours d'une journée.

(2) Il est interdit au transporteur routier de demander, d'imposer ou de permettre au conducteur de conduire, et au conducteur de conduire, après avoir accumulé 14 heures de service au cours d'une journée.

Heures de repos obligatoire

13. (1) Il est interdit au transporteur routier de demander, d'imposer ou de permettre au conducteur de conduire, et au conducteur de conduire, après avoir accumulé 13 heures de conduite à moins qu'il ne prenne au moins 8 heures de repos consécutives avant de recommencer à conduire.

(2) Il est interdit au transporteur routier de demander, d'imposer ou de permettre au conducteur de

conduire, et au conducteur de conduire, après avoir accumulé 14 heures de service à moins qu'il ne prenne au moins 8 heures de repos consécutives avant de recommencer à conduire.

(3) Il est interdit au transporteur routier de demander, d'imposer ou de permettre au conducteur de conduire, et au conducteur de conduire, après que 16 heures se sont écoulées entre la fin de la plus récente période de 8 heures de repos consécutives ou plus et le début de la prochaine période d'au moins 8 heures de repos consécutives.

Heures de repos journalier

14. (1) Le transporteur routier veille à ce que le conducteur prenne, et le conducteur est tenu de prendre, au moins 10 heures de repos au cours d'une journée.

(2) Les heures de repos, autres que les 8 heures de repos obligatoire consécutives, peuvent être réparties, au cours de la journée, en pauses d'une durée minimale de 30 minutes chacune.

(3) Le nombre total d'heures de repos que prend le conducteur au cours d'une journée doit comprendre au moins 2 heures de repos qui ne font pas partie de la période de 8 heures de repos consécutives exigée à l'article 13.

[15 réservé]

Report des heures de repos journalier

16. Malgré les articles 12 et 14, le conducteur qui ne fractionne pas les heures de repos journalier conformément aux articles 18 ou 19 peut reporter au plus 2 des heures de repos journalier à la journée suivante si les conditions suivantes sont réunies :

a) les heures de repos reportées ne sont pas comprises dans les 8 heures de repos obligatoire consécutives;

b) la durée totale des heures de repos prises pendant les 2 journées est d'au moins 20 heures;

c) les heures de repos reportées s'ajoutent aux 8 heures de repos journalier consécutives prises au cours de la deuxième journée;

d) la durée totale des heures de conduite au cours des 2 journées ne dépasse pas 26 heures;

e) il y a une déclaration dans l'espace réservé aux observations de la fiche journalière portant que le conducteur reporte des heures de repos en vertu du présent article et indiquant clairement s'il conduit selon la première journée ou la deuxième journée de cette période.

Traversiers

17. Malgré les articles 13 et 14, le conducteur qui effectue un voyage par traversier de plus de 5 heures n'est pas tenu de prendre ses 8 heures de repos obligatoire consécutives si les conditions suivantes sont réunies :

a) le temps passé à se reposer dans une couchette, à la gare, en attendant d'embarquer sur le traversier, à se reposer dans les aires de repos du traversier et à se reposer dans un endroit situé à au plus 25 km du lieu où le conducteur est débarqué du traversier totalise au moins 8 heures;

b) les heures sont consignées sur la fiche journalière comme heures de repos passées dans une couchette;

c) le conducteur conserve, comme document justificatif, le reçu de la traversée et des frais associés aux installations de repos;

d) le document justificatif concorde avec les entrées sur la fiche journalière.

Fractionnement des heures de repos journalier — Un seul conducteur

18. (1) Le conducteur qui conduit un véhicule utilitaire muni d'une couchette peut satisfaire aux exigences relatives aux heures de repos obligatoire et aux heures de repos journalier prévues aux articles 13 et 14 en accumulant des heures de repos au cours d'au plus 2 périodes, si les conditions suivantes sont réunies :

a) ni l'une ni l'autre période de repos n'est de moins de 2 heures;

b) le total des 2 périodes de repos est d'au moins 10 heures;

c) les heures de repos sont passées à se reposer dans la couchette;

d) le total des heures de conduite au cours des périodes immédiatement avant et après chaque période de repos ne dépasse pas 13 heures;

e) le temps écoulé au cours des périodes immédiatement avant et après chaque période de repos ne comprend aucune heure de conduite après la 16^e heure après que le conducteur commence son service;

f) aucune des heures de repos journalier n'est reportée à la journée suivante;

g) le total des heures de service au cours des périodes immédiatement avant et après chacune des périodes de repos visées à l'alinéa b) ne comprennent aucune heure de conduite après la 14^e heure.

(2) Le calcul de la 16^e heure :

a) d'une part, exclut toute période de 2 heures ou plus passée dans la couchette qui, une fois ajoutée à une période subséquente passée dans la couchette, totalise au moins 10 heures;

b) d'autre part, inclut :

(i) toutes les heures de service,

(ii) toutes les heures de repos qui ne sont pas passées dans la couchette,

(iii) toutes les périodes de moins de 2 heures passées dans la couchette,

(iv) toute autre période passée dans la couchette qui ne peut être comptée en vue de satisfaire aux exigences du présent article.

(3) Il est interdit au transporteur routier de demander, d'imposer ou de permettre au conducteur de recommencer à conduire, conformément aux exigences des articles 13 et 14, et au conducteur de recommencer à conduire, sans prendre d'abord au moins 8 heures de repos consécutives.

Fractionnement des heures de repos journalier — Équipe de conducteurs

19. (1) L'équipe de conducteurs conduisant un véhicule utilitaire muni d'une couchette peut satisfaire aux exigences relatives aux heures de repos obligatoire et aux heures de repos journalier prévues aux articles 13 et 14 en accumulant des heures de repos au cours d'au plus 2 périodes, si les conditions suivantes sont réunies :

- a) ni l'une ni l'autre période de repos n'est de moins de 4 heures;
- b) le total des 2 périodes de repos est d'au moins 8 heures;
- c) les heures de repos sont passées à se reposer dans la couchette;
- d) le total des heures de conduite au cours des périodes immédiatement avant et après chaque période de repos ne dépasse pas 13 heures;
- e) le temps écoulé au cours des périodes immédiatement avant et après chaque période de repos ne comprend aucune heure de conduite après la 16^e heure après que le conducteur commence son service;
- f) aucune des heures de repos journalier n'est reportée à la journée suivante;
- g) le total des heures de service au cours des périodes immédiatement avant et après chacune des périodes de repos visées à l'alinéa b) ne comprennent aucune heure de conduite après la 14^e heure.

(2) Le calcul de la 16^e heure :

a) d'une part, exclut toute période de 4 heures ou plus passée dans la couchette qui, une fois ajoutée à une période subséquente passée dans la couchette, totalise au moins 8 heures;

b) d'autre part, inclut :

- (i) toutes les heures de service,
- (ii) toutes les heures de repos qui ne sont pas passées dans la couchette,
- (iii) toutes les périodes de moins de 4 heures passées dans la couchette,
- (iv) toute autre période passée dans la couchette qui ne peut être comptée en vue de satisfaire aux exigences du présent article.

(3) Il est interdit au transporteur routier de demander, d'imposer ou de permettre au conducteur de recommencer à conduire, conformément aux exigences des articles 13 et 14, et au conducteur de recommencer à conduire, sans prendre d'abord au moins 8 heures de repos consécutives.

[20 à 23 réservés]

Cycles

24. Le transporteur routier exige que le conducteur suive, et le conducteur est tenu de suivre, le cycle 1 ou le cycle 2.

25. Sous réserve de l'article 28, il est interdit au transporteur routier de demander, d'imposer ou de permettre au conducteur de conduire, et au conducteur de conduire, s'il n'a pas pris au moins 24 heures de repos consécutives au cours des 14 jours qui précèdent.

26. Sous réserve de l'article 28, il est interdit au transporteur routier de demander, d'imposer ou de permettre au conducteur qui suit le cycle 1 de conduire, et au conducteur qui suit ce cycle de conduire, après avoir accumulé 70 heures de service au cours d'une période de 7 jours ou, dans le cas où le conducteur a remis les heures à zéro conformément à l'article 28, au cours de la période du cycle qui s'est terminé.

27. Sous réserve de l'article 28, il est interdit au transporteur routier de demander, d'imposer ou de permettre au conducteur qui suit le cycle 2 de conduire, et au conducteur qui suit ce cycle de conduire, après avoir accumulé les heures de service suivantes :

a) soit 120 heures de service au cours d'une période de 14 jours ou, dans le cas où le conducteur a remis les heures à zéro conformément à l'article 28, au cours de la période du cycle qui s'est terminé;

b) soit 70 heures de service, sans avoir pris au moins 24 heures de repos consécutives.

Remise à zéro — Heures de repos

28. (1) Le conducteur peut terminer le cycle actuel et commencer un nouveau cycle s'il prend d'abord les heures de repos suivantes :

a) pour le cycle 1, au moins 36 heures consécutives;

b) pour le cycle 2, au moins 72 heures consécutives.

(2) Après avoir pris les heures de repos, le conducteur commence un nouveau cycle, les heures accumulées sont remises à zéro et il recommence à accumuler des heures.

Permutation des cycles — Heures de repos

29. (1) Il est interdit au transporteur routier de demander, d'imposer ou de permettre au conducteur de passer d'un cycle à l'autre cycle, et au conducteur de passer d'un cycle à l'autre cycle, à moins qu'il ne prenne d'abord les heures de repos suivantes avant de recommencer à conduire :

a) pour passer du cycle 1 au cycle 2, au moins 36 heures consécutives;

b) pour passer du cycle 2 au cycle 1, au moins 72 heures consécutives.

(2) Après avoir pris les heures de repos, le conducteur commence l'autre cycle, les heures accumulées sont remises à zéro et il recommence à accumuler des heures.

[30 à 36 réservés]

AMÉNAGEMENT DES HORAIRES — CONDUITE AU NORD DE 60° DE LATITUDE N.

Champ d'application

37. Les articles 38 à 54 s'appliquent à la conduite au nord de 60° de latitude N.

Heures de conduite et heures de service

38. (1) Il est interdit au transporteur routier de demander, d'imposer ou de permettre au conducteur de conduire, et au conducteur de conduire, après avoir accumulé 15 heures de conduite.

(2) Il est interdit au transporteur routier de demander, d'imposer ou de permettre au conducteur de conduire, et au conducteur de conduire, après avoir accumulé 18 heures de service.

Heures de repos obligatoire

39. (1) Il est interdit au transporteur routier de demander, d'imposer ou de permettre au conducteur de conduire, et au conducteur de conduire, après avoir accumulé plus de 15 heures de conduite ou 18 heures de service à moins qu'il ne prenne au moins 8 heures de repos consécutives avant de recommencer à conduire.

(2) Il est interdit au transporteur routier de demander, d'imposer ou de permettre au conducteur de conduire, et au conducteur de conduire, si plus de 20 heures se sont écoulées entre la fin de la plus récente période de 8 heures de repos consécutives ou plus et le début de la prochaine période d'au moins 8 heures de repos consécutives.

Heures de repos journalier

40. Le transporteur routier veille à ce que le conducteur prenne, et le conducteur est tenu de prendre, au moins 8 heures de repos.

Fractionnement des heures de repos journalier — Un seul conducteur

41. (1) Le conducteur qui conduit un véhicule utilitaire muni d'une couchette peut satisfaire aux exigences relatives aux heures de repos obligatoire et aux heures de repos journalier prévues aux articles 39 et 40 en accumulant des heures de repos au cours d'au plus 2 périodes, si les conditions suivantes sont réunies :

- a) ni l'une ni l'autre période de repos n'est de moins de 4 heures;
- b) le total des 2 périodes de repos est d'au moins 8 heures;
- c) les heures de repos sont passées à se reposer dans la couchette;
- d) le total des heures de conduite au cours des périodes immédiatement avant et après chaque période de repos ne dépasse pas 15 heures;
- e) les heures de service au cours des périodes immédiatement avant et après chaque période de repos ne comprennent aucune heure de conduite après la 18^e heure après que le conducteur commence son service;
- f) aucune des heures de repos journalier n'est reportée à la journée suivante.

(2) Le calcul de la 18^e heure :

a) d'une part, exclut toute période d'au moins 2 heures passée dans la couchette qui, une fois ajoutée à une période subséquente passée dans la couchette, totalise au moins 8 heures;

b) d'autre part, inclut :

- (i) toutes les heures de service,
- (ii) toutes les heures de repos qui ne sont pas passées dans la couchette,
- (iii) toutes les périodes de moins de 2 heures passées dans la couchette,
- (iv) toute autre période passée dans la couchette qui ne compte pas en vue de satisfaire aux exigences du présent article.

(3) Il est interdit au transporteur routier de demander, d'imposer ou de permettre au conducteur de recommencer à conduire, conformément aux exigences des articles 39 et 40, et au conducteur de recommencer à conduire, sans prendre d'abord au moins 8 heures de repos consécutives.

Fractionnement des heures de repos journalier — Équipe de conducteurs

42. (1) L'équipe de conducteurs conduisant un véhicule utilitaire muni d'une couchette peut satisfaire aux exigences relatives aux heures de repos obligatoire et aux heures de repos journalier prévues aux articles 39 et 40 en accumulant des heures de repos au cours d'au plus 2 périodes, si les conditions suivantes sont réunies :

- a) ni l'une ni l'autre période de repos n'est de moins de 4 heures;
- b) le total des 2 périodes de repos est d'au moins 8 heures;
- c) les heures de repos sont passées à se reposer dans la couchette;
- d) le total des heures de conduite au cours des périodes immédiatement avant et après chaque période de repos ne dépasse pas 15 heures;

e) les heures de service au cours des périodes immédiatement avant et après chaque période de repos ne comprennent aucune heure de conduite après la 18^e heure après que le conducteur commence son service;

f) aucune des heures de repos journalier n'est reportée à la journée suivante.

(2) Le calcul de la 18^e heure :

a) d'une part, exclut toute période de 4 heures ou plus passée dans la couchette qui, une fois ajoutée à une période subséquente passée dans une couchette, totalise au moins 8 heures;

b) d'autre part, inclut :

(i) toutes les heures de service,

(ii) toutes les heures de repos qui ne sont pas passées dans la couchette,

(iii) toutes les périodes de moins de 4 heures passées dans la couchette,

(iv) toute autre période passée dans la couchette qui ne peut être comptée en vue de satisfaire aux exigences du présent article.

(3) Il est interdit au transporteur routier de demander, d'imposer ou de permettre au conducteur de recommencer à conduire, conformément aux exigences des articles 39 et 40, et au conducteur de recommencer à conduire, sans prendre d'abord au moins 8 heures de repos consécutives.

[43 à 48 réservés]

Cycles

49. Le transporteur routier exige que le conducteur suive, et le conducteur est tenu de suivre, le cycle 1 ou le cycle 2.

50. Sous réserve de l'article 53, il est interdit au transporteur routier de demander, d'imposer ou de permettre au conducteur de conduire, et au conducteur de conduire, s'il n'a pas pris au moins 24 heures de repos consécutives au cours des 14 jours qui précèdent.

51. Sous réserve de l'article 53, il est interdit au transporteur routier de demander, d'imposer ou de permettre au conducteur qui suit le cycle 1 de conduire, et au conducteur qui suit ce cycle de conduire, après avoir accumulé 80 heures de service au cours d'une période de 7 jours.

52. Sous réserve de l'article 53, il est interdit au transporteur routier de demander, d'imposer ou de permettre au conducteur qui suit le cycle 2 de conduire, et au conducteur qui suit ce cycle de conduire, après avoir accumulé :

a) 120 heures de service au cours d'une période de 14 jours;

b) 80 heures de service, sans avoir pris au moins 24 heures de repos consécutives.

Remise à zéro — Heures de repos

53. (1) Le conducteur peut terminer le cycle actuel et commencer un nouveau cycle s'il prend d'abord les heures de repos suivantes :

a) soit, pour le cycle 1, au moins 36 heures consécutives;

b) soit, pour le cycle 2, au moins 72 heures consécutives.

(2) Après avoir pris les heures de repos, le conducteur commence un nouveau cycle, les heures accumulées sont remises à zéro et il recommence à accumuler des heures.

Permutation des cycles — Heures de repos

54. (1) Il est interdit au transporteur routier de demander, d'imposer ou de permettre au conducteur de passer d'un cycle à l'autre cycle, et au conducteur de passer d'un cycle à l'autre cycle, à moins qu'il ne prenne d'abord les heures de repos suivantes avant de recommencer à conduire :

a) pour passer du cycle 1 au cycle 2, au moins 36 heures consécutives;

b) pour pour passer du cycle 2 au cycle 1, au moins 72 heures consécutives.

(2) Après avoir pris les heures de repos, le conducteur commence l'autre cycle, les heures accumulées sont remises à zéro et il recommence à accumuler des heures.

[55 à 60 réservés]

PERMIS

Permis spécial

61. (1) Le directeur fédéral peut délivrer au transporteur routier un permis spécial pour un projet de recherche ou un projet pilote si la sécurité et la santé du public, du conducteur ou des employés du transporteur routier ne sont pas compromises ou susceptibles de l'être.

(2) Les articles 12 à 54 et 76 à 99 ne s'appliquent pas au permis spécial; cependant, les articles 64 à 68 s'appliquent avec les adaptations nécessaires.

(3) Le demandeur fournit au directeur fédéral un plan de travail détaillé qui comprend au moins les renseignements suivants :

a) la nature de la recherche ou du projet pilote proposés;

b) les objectifs de la recherche ou du projet pilote proposés;

c) la compétence du demandeur pour participer à la recherche ou au projet pilote proposés;

- d) les critères et la méthode pour mesurer les résultats;
- e) les conséquences sur la sécurité et l'approche pour le traitement de risques potentiels cernés, s'il y a lieu;
- f) la durée de la recherche ou du projet pilote proposés;
- g) la façon de présenter les résultats et le moment choisi pour ce faire.

Permis visant un véhicule utilitaire autre qu'un véhicule de service de puits de pétrole

62. (1) Le directeur provincial peut délivrer au transporteur routier un permis visant un véhicule utilitaire autre qu'un véhicule de service de puits de pétrole si les conditions suivantes sont réunies :

- a) ni la sécurité ni la santé du public, du conducteur ou des employés du transporteur routier ne sont compromises ni susceptibles de l'être;
- b) une réduction des heures de repos ou une augmentation des heures de conduite s'impose pour, selon le cas :
 - (i) permettre au conducteur qui suit un itinéraire régulier d'atteindre sa gare d'attache ou sa destination,
 - (ii) permettre la livraison de marchandises périssables,
 - (iii) permettre au transporteur routier de répondre à une augmentation temporaire importante du transport de passagers ou de marchandises.

(2) Les seules dérogations aux exigences du présent règlement qui peuvent être autorisées dans le permis sont les suivantes :

- a) une réduction d'au plus 2 des heures de repos journalier exigées au paragraphe 14(3) si le véhicule utilitaire est utilisé au sud de 60° de latitude N.;
- b) une augmentation d'au plus 2 heures des heures de conduite et des heures de service.

Permis visant les véhicules de service de puits de pétrole

63. (1) Le directeur provincial peut délivrer au transporteur routier un permis visant un véhicule de service de puits de pétrole si les conditions suivantes sont réunies :

- a) le conducteur a suivi avec succès une formation directement liée aux exigences relatives à la sécurité de l'exploitation dans le secteur des services sur le terrain de l'industrie du pétrole ou du gaz naturel;
- b) ni la sécurité ni la santé du public, du conducteur ou des employés du transporteur routier ne sont compromises ni susceptibles de l'être.

(2) Les articles 24 à 29 et 49 à 54 ne s'appliquent pas au permis visant les véhicules de service de puits; cependant, le permis doit exiger que le conducteur prenne :

- a) au moins 3 périodes d'heures de repos d'au moins 24 heures chacune au cours de toute période de 24 jours, lesquelles peuvent être prises de façon consécutive ou peuvent être séparées par des heures de service;
- b) au moins 72 heures de repos consécutives après que le conducteur cesse de conduire en vertu des dispositions du permis et commence à conduire en vertu de ces articles.

(3) Lorsque le conducteur recommence à conduire en vertu des articles 24 à 29 ou 49 à 54, il commence à accumuler des heures pour le cycle.

(4) Le temps d'attente et de disponibilité passé sur l'emplacement du puits de pétrole ou de gaz naturel ou à des installations accessoires n'entre pas dans le calcul des heures de service si les conditions suivantes sont réunies :

- a) le conducteur ne travaille pas pendant ce temps;
- b) le temps est consigné de façon exhaustive et précise sur la fiche journalière comme heures de repos et il est précisé dans l'espace réservé aux observations qu'il s'agit de temps d'attente ou de disponibilité;
- c) le temps n'entre pas dans le calcul des 8 heures de repos obligatoire consécutives minimales.

(5) Aucune des heures de repos journalier n'est reportée à la journée suivante.

Demande de permis

64. (1) Le transporteur routier peut présenter une demande de permis au directeur en fournissant les documents et renseignements suivants :

- a) son nom;
- b) le nom des conducteurs qui conduiront un véhicule utilitaire en vertu du permis;
- c) les numéros de permis de conduire des conducteurs et les provinces qui les ont délivrés;
- d) une liste des véhicules utilitaires qu'il exploite;
- e) un relevé de tous les accidents qui se sont produits au cours des 6 mois précédant la date de la demande, dont la déclaration à la police est exigée par la législation de la province, de l'État ou du pays où s'est produit l'accident et qui mettent en cause le transporteur routier ou tout conducteur de celui-ci;
- f) la période pour laquelle le permis est demandé;
- g) s'il exploite une entreprise de camionnage extra-provinciale, une description détaillée du chargement et les provinces visées par le permis;

- h) s'il exploite une entreprise extra-provinciale de transport par autocar, une description détaillée des itinéraires visés par le permis;
- i) l'horaire demandé;
- j) les raisons pour lesquelles la demande est présentée, avec pièces à l'appui;
- k) une copie de tous les permis délivrés en vertu du présent règlement au transporteur routier au cours des 5 années précédentes;
- l) une déclaration signée qui révèle toute autre demande de permis qu'il a présentée en vertu du présent règlement à un directeur au cours des 6 mois précédant la date de la demande;
- m) tout autre renseignement exigé par le directeur pour juger si l'octroi du permis compromettrait, ou serait susceptible de compromettre, la sécurité ou la santé du public, du conducteur ou des employés du transporteur routier.
- (2) Le transporteur routier met, sur demande, à la disposition du directeur, pour les 6 mois précédant la date de la demande, les fiches journalières ou les documents justificatifs des conducteurs qui conduiront un véhicule utilitaire du transporteur routier en vertu du permis, ou un registre des heures de service qu'ils ont effectuées.

Approbation des autres directeurs

- 65.** (1) Avant de délivrer le permis, le directeur obtient l'approbation écrite des directeurs provinciaux des provinces dans lesquelles le véhicule utilitaire circulera en vertu du permis.
- (2) Le directeur provincial auprès duquel l'approbation est demandée :
- a) répond à la demande d'approbation au plus tard 30 jours après l'avoir reçue;
- b) donne son approbation s'il n'a aucun motif de croire que la sécurité ou la santé du public, du conducteur ou des employés du transporteur routier seraient compromises ou susceptibles de l'être par l'octroi du permis.

Délivrance du permis

- 66.** Le directeur qui délivre le permis y précise :
- a) les raisons pour lesquelles le permis est délivré;
- b) la durée du permis, qui ne peut être supérieure à un an;
- c) toute condition qu'exigent la protection de la sécurité ou la santé du public, du conducteur ou des employés du transporteur routier.

Obligations du titulaire du permis

- 67.** (1) Le transporteur routier à qui un permis est délivré :
- a) exige qu'une copie du permis soit placée dans chaque véhicule utilitaire visé par le permis;
- b) fournit au directeur une liste des véhicules utilitaires visés par le permis et le tient informé de tout changement pour qu'il puisse repérer rapidement et avec précision les véhicules;
- c) à la demande du directeur, met immédiatement à sa disposition, aux fins d'inspection, les fiches journalières et les documents justificatifs des conducteurs des véhicules utilitaires visés par le permis;
- d) informe sans délai le directeur de tout accident dont la déclaration à la police est obligatoire dans la province, l'État ou le pays où s'est produit l'accident et qui met en cause un véhicule utilitaire visé par le permis.
- (2) Un conducteur qui conduit en vertu d'un permis doit conduire, et le transporteur routier doit veiller à ce que le conducteur conduise conformément aux dispositions du permis.

Modification, annulation et suspension du permis

- 68.** (1) Le directeur qui a délivré un permis peut le modifier, l'annuler ou le suspendre, et le directeur qui approuve le permis délivré par un autre directeur peut retirer l'approbation, après avoir envoyé un avis écrit au transporteur routier, si, selon le cas :
- a) le transporteur routier ou le conducteur contrevient au présent règlement ou à une condition du permis;
- b) le directeur est d'avis que la sécurité et la santé du public, du conducteur ou des employés du transporteur routier sont compromises ou sont susceptibles de l'être.
- (2) Le directeur choisit entre la modification, l'annulation ou la suspension du permis :
- a) conformément aux lois de la province, s'il est directeur provincial;
- b) conformément aux lois de la province dans laquelle le véhicule est immatriculé, s'il est le directeur fédéral.

(3) Lorsque le directeur retire l'approbation donnée pour un permis délivré par un autre directeur, le directeur qui a délivré le permis le modifie afin de retirer l'autorisation d'exploiter un véhicule utilitaire en vertu du permis dans la province à l'égard de laquelle l'approbation a été retirée.

[69 à 75 réservés]

SITUATIONS D'URGENCE ET MAUVAISES CONDITIONS DE CIRCULATION

76. (1) Les exigences relatives aux heures de conduite, aux heures des services et aux heures de repos du présent règlement ne s'appliquent pas en situation d'urgence au conducteur qui a besoin de plus d'heures de conduite pour atteindre une destination assurant la sécurité des occupants du véhicule utilitaire et des autres usagers de la route ou la sécurité du véhicule utilitaire et de son chargement.

(2) Le conducteur qui fait face à de mauvaises conditions de la circulation au cours d'un trajet au sud de 60° de latitude N., peut prolonger les 13 heures de conduite permises mentionnées aux articles 12 et 13 et retrancher les 2 heures de repos journalier exigées au paragraphe 14(3) par le temps nécessaire pour terminer son trajet si les conditions suivantes sont réunies :

- a) les heures de conduite, les heures de service et le temps écoulé pendant le cycle qu'il suit sont prolongés d'au plus 2 heures;
- b) le conducteur a toujours les 8 heures de repos consécutives qui sont exigées;
- c) le trajet aurait pu être terminé dans des conditions normales de circulation sans retrancher ces heures.

(3) Le conducteur qui fait face à de mauvaises conditions de la circulation au cours d'un trajet au nord de 60° de latitude N., peut prolonger les 15 heures de conduite permises mentionnées à l'article 38 par le temps nécessaire pour terminer son trajet si les conditions suivantes sont réunies :

- a) la prolongation des heures de conduite est d'au plus 2 heures;
- b) le conducteur prend toujours les 8 heures de repos consécutives qui sont exigées;
- c) le trajet aurait pu être terminé dans des conditions normales de circulation sans la prolongation.

(4) Le conducteur qui prolonge ses heures de conduite, ses heures de service ou son temps écoulé à cause d'une situation d'urgence ou de mauvaises conditions de circulation en indique les raisons sur sa fiche journalière dans l'espace réservé aux observations.

[77 à 79 réservé]

FICHE JOURNALIÈRE

Interprétation

80. L'exigence visant la consignation par le conducteur de son temps sur une fiche journalière comporte l'utilisation de l'heure locale de sa gare d'attache.

Exigence de remplir une fiche journalière

81. (1) Le transporteur routier exige que tous les conducteurs remplissent chaque jour une fiche journalière sur laquelle sont consignées toutes leurs heures de repos et toutes leurs heures de service pour la journée, et ceux-ci sont tenus de se conformer à cette exigence.

(2) Le présent article ne s'applique pas lorsque les conditions suivantes sont réunies :

- a) le conducteur conduit un véhicule utilitaire, ou le transporteur routier lui demande d'en conduire un, dans un rayon de 160 km de sa gare d'attache;
- b) le conducteur retourne chaque jour à sa gare d'attache pour y commencer au moins 8 heures de repos consécutives;
- c) le transporteur routier tient à jour des registres exacts et lisibles indiquant, pour chaque journée, les activités effectuées par le conducteur, le cycle qu'il suit, l'heure du début et de la fin de chaque activité ainsi que le total des heures consacrées à chacune d'entre elles, et les conserve pendant au moins 6 mois suivant la date où chacun d'entre eux a été établi;
- d) le conducteur ne conduit pas le véhicule utilitaire en vertu d'un permis délivré aux termes du présent règlement.

Contenu de la fiche journalière

82. (1) Au début de chaque jour, le transporteur routier exige que le conducteur consigne lisiblement, et le conducteur est tenu de consigner lisiblement, sur la fiche journalière les renseignements suivants :

- a) la date, l'heure à laquelle le conducteur commence sa journée si ce n'est pas minuit, son nom et, s'il fait partie d'une équipe de conducteurs, le nom des coconducteurs;
- b) le cycle qu'il suit pour un conducteur qui ne conduit pas en vertu d'un permis visant un véhicule de service de puits;
- c) le numéro du véhicule utilitaire ou celui de sa plaque d'immatriculation;
- d) le relevé de l'odomètre de chacun des véhicules utilitaires utilisés par le conducteur;
- e) les noms et adresses de la gare d'attache et de l'établissement principal de chaque transporteur routier par lequel le conducteur était employé ou dont les services ont été retenus au cours de cette journée;
- f) si le transporteur routier ou le conducteur n'était pas tenu de remplir une fiche journalière immédiatement avant le début de la journée, le nombre d'heures de repos et d'heures de service accumulées par le conducteur pour chacune des journées au cours des 14 jours qui précèdent le commencement de la journée, dans l'espace réservé aux observations de la fiche journalière;
- g) s'il y a lieu, une déclaration dans l'espace réservé aux observations de la fiche journalière portant que le conducteur reporte des heures de repos en vertu de l'article 16 et qui indique clairement qu'il conduit selon la première journée ou la deuxième journée de cette période.

(2) Le transporteur routier exige que le conducteur consigne, et le conducteur est tenu de consigner, sur la fiche journalière, les heures consacrées à chaque activité au cours de la journée visée par la fiche journalière, conformément à l'annexe 2, ainsi que le l'endroit où se trouve le conducteur à chaque changement d'activité, à mesure que les renseignements sont connus.

(3) À la fin de chaque journée, le transporteur routier exige que le conducteur consigne le total des heures pour chacune des activités et la distance totale qu'il a parcourue cette journée-là, à l'exclusion de la distance qu'il a parcourue avec le véhicule à des fins personnelles, ainsi que le relevé de l'odomètre à la fin de cette journée, et le conducteur est tenu de la consigner et de signer la fiche journalière pour attester de l'exactitude des renseignements qui y sont consignés.

Utilisation d'un enregistreur électronique

83. Le conducteur peut utiliser un enregistreur électronique pour consigner ses activités si les conditions suivantes sont réunies :

a) les renseignements que contient l'enregistreur électronique sont les mêmes que ceux qui auraient été fournis s'ils avaient été consignés sur une copie papier d'une fiche journalière;

b) le conducteur est en mesure, à la demande d'un directeur ou d'un inspecteur, de fournir immédiatement les renseignements consignés pour les 14 jours précédents sur l'écran à affichage numérique de l'enregistreur électronique, sur des documents remplis à la main ou reproduits sous forme d'imprimés ou toute autre forme intelligible, ou une combinaison de ces moyens;

c) l'enregistreur électronique peut afficher ce qui suit :

(i) les heures de conduite et autres heures de service, pour chaque jour où il est utilisé,

(ii) le total des heures de service qui restent à effectuer et le total des heures de service qui ont été accumulées selon le cycle que suit le conducteur,

(iii) l'ordre dans lequel ont eu lieu les changements d'activité et l'heure de ces changements, pour chaque jour où il est utilisé;

d) à la demande de l'inspecteur, le conducteur est en mesure de remplir à la main une fiche journalière à partir des renseignements stockés dans l'enregistreur électronique pour chaque jour où il est utilisé;

e) l'enregistreur électronique enregistre automatiquement les connexions et les déconnexions dont il fait l'objet et consigne l'heure et la date à laquelle elles ont lieu;

f) l'enregistreur électronique enregistre le temps consacré par le conducteur à chaque activité;

g) toute copie papier des fiches journalières produites à partir des renseignements stockés dans l'enregistreur électronique est signée à chaque page par le conducteur pour attester que les fiches journalières sont exactes;

h) le transporteur routier met à la disposition du conducteur, dans le véhicule utilitaire, des fiches journalières vierges.

Possession des fiches journalières et des documents justificatifs par le conducteur

84. Il est interdit au conducteur qui est tenu de remplir des fiches journalières de conduire, et au transporteur routier de lui demander, de lui imposer ou de lui permettre de conduire sans qu'il n'ait en sa possession les documents qui suivent :

a) une copie des fiches journalières des 14 jours précédents et, dans le cas d'un conducteur conduisant en vertu d'un permis visant un véhicule de service de puits de pétrole, de chacune des 3 périodes de 24 heures de repos consécutives au cours de toute période de 24 jours;

b) la fiche journalière pour le jour en cours, remplie jusqu'à l'heure à laquelle a eu lieu son dernier changement d'activité;

c) tout document justificatif et tout autre registre pertinent qu'il a reçu durant le trajet en cours.

Diffusion et conservation des fiches journalières

85. (1) Le transporteur routier veille à ce que le conducteur fasse parvenir, et le conducteur est tenu de faire parvenir à la gare d'attache, dans un délai de 20 jours après avoir rempli la fiche journalière, l'original de celle-ci et les documents justificatifs.

(2) Lorsque plus d'un transporteur routier l'emploie ou retient ses services un jour donné, les transporteurs routiers veillent à ce que le conducteur fasse parvenir, et le conducteur est tenu de faire parvenir, dans un délai de 20 jours après avoir rempli la fiche journalière :

a) d'une part, l'original de la fiche journalière à la gare d'attache du premier transporteur routier pour lequel il a travaillé et une copie de cette fiche à la gare d'attache de chacun des autres transporteurs pour lesquels il a travaillé;

b) d'autre part, l'original des documents justificatifs à la gare d'attache du transporteur routier visé.

(3) Le transporteur routier est tenu de :

a) déposer les fiches journalières et les documents justificatifs à son établissement principal dans les 30 jours suivant la date de leur réception;

b) conserver en ordre chronologique les fiches journalières et les documents justificatifs de chaque conducteur pendant au moins 6 mois.

Falsification

86. (1) Il est interdit au transporteur routier de demander, d'imposer ou de permettre au conducteur de conserver, et au conducteur de conserver, plus d'une fiche journalière par jour.

(2) Il est interdit au transporteur routier de demander, d'imposer ou de permettre à une personne d'inscrire, et à toute personne d'inscrire, des renseignements inexacts sur les fiches journalières, remplies à la main ou produites à l'aide d'un enregistreur électronique, ou de falsifier, d'abîmer ou de mutiler ces fiches ou les documents justificatifs.

Contrôle par le transporteur routier

87. (1) Le transporteur routier contrôle l'observation par chaque conducteur du présent règlement.

(2) S'il établit qu'il y a eu inobservation du présent règlement, le transporteur routier prend sans délai des mesures correctives et consigne la date où l'inobservation a eu lieu, la date de la déclaration de la mise hors service et les mesures prises.

[88 à 90 réservés]

DÉCLARATION DE MISE HORS SERVICE

91. (1) Le directeur ou l'inspecteur peut délivrer une déclaration de mise hors service à l'égard du conducteur dans les cas suivants :

- a) le conducteur contrevient aux alinéas 4a) ou b);
- b) le conducteur ne se conforme pas à l'une des exigences relatives aux heures de conduite ou aux heures de repos qui sont prévues aux articles 12 à 29, aux articles 38 à 54 ou par le permis;
- c) le conducteur refuse, ou n'est pas en mesure, de produire le registre des fiches journalières conformément à l'article 98;
- d) des éléments de preuve établissent que le conducteur a rempli plus d'une fiche journalière, a consigné des renseignements inexacts sur la fiche journalière ou a falsifié des renseignements sur la fiche journalière;
- e) le conducteur a abîmé ou mutilé une fiche journalière ou un document justificatif de telle façon que le directeur ou l'inspecteur ne peut établir si le conducteur s'est conformé aux exigences relatives aux heures de conduite et aux heures de repos qui sont prévues aux articles 12 à 29, aux articles 38 à 54 ou par le permis.

(2) Le directeur ou l'inspecteur informe par écrit le conducteur et le transporteur routier de la raison pour laquelle le conducteur fait l'objet d'une déclaration de mise hors service et de la durée d'application.

(3) La déclaration de mise hors service s'applique :

- a) pendant 10 heures consécutives, si le conducteur contrevient aux alinéas 4a) ou b);
- b) pendant 10 heures consécutives, si le conducteur contrevient aux articles 12 ou 38;
- c) pendant le nombre d'heures nécessaire pour corriger le manquement, si le conducteur ne se conforme pas à l'une des exigences relatives aux heures de repos qui sont prévues aux articles 12 à 29 ou 38 à 54;
- d) pendant 72 heures consécutives, si le conducteur contrevient aux articles 86 ou 98.

(4) La déclaration de mise hors service d'un conducteur qui contrevient aux articles 86 ou 98 continue de s'appliquer au-delà des 72 heures jusqu'à ce qu'il corrige la fiche journalière, le cas échéant, et la fournisse au directeur ou à l'inspecteur de sorte qu'ils puissent établir si le conducteur s'est conformé aux exigences du présent règlement.

[92 à 95 réservés]

INSPECTIONS

Preuve d'autorisation

96. L'inspecteur est tenu, en tout temps pendant l'exercice de ses fonctions, de présenter sur demande une preuve faisant état de sa désignation à titre d'inspecteur et de ses titres.

Autorisation d'entrer en vue d'une inspection

97. (1) L'inspecteur peut, pendant les heures ouvrables, entrer dans la gare d'attache ou dans l'établissement principal du transporteur routier, sauf dans un local d'habitation, aux fins d'inspection des fiches journalières, des documents justificatifs et autres registres pertinents.

(2) L'inspecteur peut, en tout temps, immobiliser un véhicule utilitaire et y entrer, sauf dans la couchette, aux fins d'inspection des fiches journalières et des documents justificatifs.

(3) L'inspecteur peut, en tout temps, immobiliser un véhicule utilitaire et entrer dans la couchette afin de vérifier si celle-ci est conforme aux exigences de l'annexe 1.

(4) Il est interdit d'entraver l'action du directeur ou de l'inspecteur dans l'exercice de leurs fonctions en application du présent règlement ou de leur faire en connaissance de cause, oralement ou par écrit, une déclaration fautive ou trompeuse.

Production des fiches journalières et des documents justificatifs

98. (1) À la demande de l'inspecteur, le conducteur produit immédiatement, aux fins d'inspection, les fiches journalières, les documents justificatifs et autres registres pertinents, ainsi que tout permis en vertu duquel il conduit, pour le trajet en cours et pour les 14 jours précédents.

(2) Lorsque le véhicule utilitaire est muni d'un enregistreur électronique, le conducteur extrait les renseignements stockés par l'enregistreur pour chaque jour où celui-ci était utilisé.

(3) À la demande de l'inspecteur, le conducteur lui remet immédiatement une copie des fiches journalières, des documents justificatifs et autres registres pertinents, ainsi que tout permis en vertu duquel il conduit, pour les 14 jours précédents ou, s'il est impossible d'en faire une copie dans les circonstances, les originaux.

(4) L'inspecteur fournit un accusé de réception en la forme prévue à l'annexe 3 pour toute copie des fiches journalières, documents justificatifs et autres registres pertinents.

99. (1) Pendant les heures ouvrables, le transporteur routier, à la demande de l'inspecteur, met immédiatement à sa disposition, aux fins d'inspection, au lieu indiqué par celui-ci les fiches journalières, les documents justificatifs et les autres registres pertinents, ainsi que tout permis en vertu duquel il conduit ou conduisait au cours de la période pour laquelle l'inspecteur demande les documents.

(2) L'inspecteur :

a) remet immédiatement le permis qui n'est pas encore expiré, et fournit immédiatement un accusé de réception en la forme prévue à l'annexe 3 pour tout permis expiré ainsi que pour les fiches journalières, les documents justificatifs et les autres registres pertinents;

b) retourne les permis expirés, les fiches journalières, les documents justificatifs et les autres registres

pertinents dans les 14 jours après les avoir reçus.

ABROGATION

100. Le Règlement de 1994 sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire ([voir référence 1](#)) est abrogé.

ENTRÉE EN VIGUEUR

101. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier 2007.

ANNEXE 1 (Article 1 et paragraphe 97(3))

COUCHETTES

1. Est une couchette une partie d'un véhicule utilitaire qui est conforme aux exigences suivantes :
- a) elle est conçue pour être utilisée comme installation de couchage;
 - b) elle est placée dans la cabine ou juste à côté de la cabine et y est solidement fixée;
 - c) elle n'est pas installée sur une semi-remorque ou une remorque ni dans ces véhicules;
 - d) si elle est installée dans l'espace de chargement, elle est solidement cloisonnée du reste de l'espace de chargement;
 - e) s'il s'agit d'un autocar :
 - (i) elle est située dans la cabine passagers,
 - (ii) elle a comme dimensions minimales 1,9 m de long, 60 cm de large et 60 cm de haut,
 - (iii) elle est séparée de la zone des passagers par une barrière matérielle solide qui est munie d'une porte pouvant être verrouillée,
 - (iv) elle assure l'intimité de l'occupant,
 - (v) elle est équipée d'un dispositif permettant de voiler une partie importante de la lumière qui y pénètre;
 - f) dans le cas d'un véhicule utilitaire autre qu'un autocar, elle est de forme rectangulaire et a les dimensions minimales suivantes :
 - (i) 1,9 m de long, mesuré à la ligne médiane de l'axe longitudinal,
 - (ii) 60 cm de large, mesuré à la ligne médiane de l'axe transversal,
 - (iii) 60 cm de haut, mesuré à partir du matelas au point le plus élevé de cet endroit;
 - g) elle est construite de manière qu'il soit facile d'y entrer et d'en sortir;
 - h) il y a un moyen direct et facile de passer de la couchette au siège ou au poste du conducteur;
 - i) elle est protégée contre les fuites et la surchauffe du système d'échappement du véhicule;
 - j) elle est équipée pour fournir le chauffage, le refroidissement et la ventilation en quantité suffisante;
 - k) elle est suffisamment étanche à la poussière et à la pluie;
 - l) elle est équipée d'un matelas d'au moins 10 cm d'épaisseur, ainsi que de couvertures et de draps adéquats de manière à assurer à l'occupant un sommeil réparateur;
 - m) elle est équipée d'un dispositif permettant de prévenir l'éjection de l'occupant lors de la décélération du véhicule utilitaire dont la conception, l'installation et l'entretien permettent de résister à une force totale de 2 700 kg exercée dans le sens avant et parallèlement à l'axe longitudinal du véhicule.

ANNEXE 2 (Article 1 et paragraphe 82(2))

ACTIVITÉ

NAME / NOM _____ DATE _____

Cycle 1 (7 days — 7 jours) OR / OU Cycle 2 (14 days — 14 jours)

(Hour at which day begins — Use local time at home terminal)
(Heure à laquelle la journée commence — Utiliser l'heure locale à la gare d'attache)

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
1. Off-duty time other than time spent in a sleeper berth / Heures de repos, à l'exclusion du temps passé dans une couchette																									
2. Off-duty time spent in a sleeper berth / Heures de repos passées dans une couchette																									
3. Driving time / Heures de conduite																									
4. On-duty time other than driving time / Heures de service, à l'exclusion des heures de conduite																									
Total Hours Total des heures																									

Remarks / Observations _____

Total distance driven / Distance totale parcourue _____

Signature _____

INSTRUCTIONS

Remplir la grille de la manière suivante :

a) pour chaque activité :

- (i) indiquer l'heure du début et de la fin,
- (ii) tirer une ligne continue entre les repères de temps;

b) consigner le nom de la municipalité ou donner l'endroit sur la route dans un lotissement officiel, ainsi que la province ou l'État, où se produit un changement d'activité;

c) lorsque les livraisons effectuées dans une municipalité entraînent la fragmentation des heures de conduite en courtes périodes d'autres heures de service, le conducteur peut regrouper ces périodes pour indiquer sur la grille les heures de conduite et les autres heures de service;

d) inscrire à la droite de la grille le total des heures consacrées à chaque activité, lequel doit être égal à 24 heures.

ANNEXE 3 (Paragraphe 98(4) et alinéa 99(2)a)

ACCUSÉ DE RÉCEPTION

J'accuse réception des fiches journalières, des documents justificatifs et des autres registres suivants fournis en vertu du paragraphe 98(4) ou de l'alinéa 99(2)a) du Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire par :

(Nom de la personne)
à
(Numéro, rue, municipalité, endroit, province du transporteur routier)
le
(Jour, mois, année)
à savoir :
(Description des fiches journalières, des documents justificatifs et des registres reçus)

Fait à
(Municipalité, endroit)
le
(Jour, mois, année)

Signature de l'inspecteur

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Le *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire* régit le nombre maximal d'heures de conduite et le nombre minimal d'heures de repos des conducteurs de véhicule utilitaire (camion et autocar) travaillant pour des entreprises extraprovinciales de transport. En vertu de ce règlement, un conducteur doit tenir un relevé journalier de ses activités de conduite et autres activités de travail suivant une forme établie et, sur demande, mettre ces relevés à la disposition des agents d'application de la loi désignés.

Transports Canada a décidé d'abroger et de remplacer le *Règlement de 1994 sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire*, pris en vertu de la *Loi de 1987 sur les transports routiers* (LTR). Les principales modifications dans le nouveau règlement sont les suivantes :

- adoption d'une nouvelle période obligatoire de repos journalier minimale de 10 heures. Le règlement en vigueur ne prescrit pas une période de repos journalier spécifique;
- exigence qu'au moins huit heures de repos soient prises de manière consécutive avant de se remettre à conduire;
- réduction de 18,8 p. 100 du nombre maximal d'heures de conduite par jour, qui passent de 16 à 13 heures;
- réduction de 12,5 p. 100 du nombre maximal d'heures de service par jour, qui passent de 16 à 14 heures;
- adoption d'une nouvelle limite de temps écoulé de 16 heures depuis la dernière période de repos de huit heures ou plus;
- élimination de l'option qui permet à un conducteur de réduire le nombre de ses heures de repos de huit à quatre;
- augmentation de la période de repos minimale de deux à quatre heures consécutives pour les co-conducteurs qui utilisent une couchette;
- possibilité, selon des paramètres définis, de répartir les heures de service et les heures de repos sur une durée de 48 heures;
- simplification du règlement par une réduction du nombre de cycles travail/repos disponibles de trois à deux : soit un cycle d'au plus 70 heures au cours d'une période de 7 jours et un cycle d'au plus 120 heures au cours d'une période de 14 jours;
- exigence pour un conducteur qui souhaite permuer un cycle ou le remettre à zéro de prendre au minimum 36 heures de repos consécutives pour le cycle 1 (70 heures/7 jours) et au minimum 72 heures de repos consécutives pour le cycle 2 (120 heures/14 jours);
- exigence pour tous les conducteurs de prendre une période de repos d'au moins 24 heures, au moins une fois tous les 14 jours.

Le nouveau règlement vise essentiellement à réduire les risques d'accidents causés par la fatigue impliquant des véhicules utilitaires en donnant aux conducteurs la possibilité de bénéficier d'un repos supplémentaire. Le règlement vise aussi à réduire la complexité des règles en les rendant plus faciles à respecter et à appliquer, notamment par une réduction du nombre de cycles et par l'élimination de la possibilité de réduire les heures de repos.

Le nouveau règlement s'inspire d'une norme applicable du Code canadien de sécurité (CCS). Le CCS est un code détaillé qui comprend des normes de rendement minimales conçues pour assurer la sécurité d'exploitation des véhicules utilitaires, des conducteurs et des transporteurs routiers. L'une de ces normes – CCS n° 9 –, Heures de service, établit les règles de base relativement aux heures de service. Le 20 septembre 2002, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière (CMRTSR), qui est un organisme fédéral-provincial, a approuvé la norme CCS n° 9 comme base des modifications de la réglementation fédérale et provinciale. Compte tenu de l'engagement du CMRTSR, le ministère des Transports a décidé d'apporter des modifications à la réglementation fédérale sur les heures de service. Des modifications du même ordre seront aussi apportées par les provinces et les territoires en ce qui a trait au transport intraprovincial.

Contexte

Le *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire* fixe les limites et les prescriptions minimales que les conducteurs de camion et d'autocar sont tenus de respecter lorsqu'ils conduisent un véhicule utilitaire au Canada. Le règlement traite des questions de sécurité qui ont trait au milieu d'exploitation d'un conducteur. Il importe que le règlement soit perçu comme un ensemble de modifications, car bon nombre des dispositions et des articles sont interdépendants.

Le nouveau règlement respecte le principe énoncé dans la publication au préalable, c'est-à-dire qu'il cherche à multiplier les possibilités pour les conducteurs de bénéficier d'un repos supplémentaire.

Augmentation des heures de repos

Les chercheurs sur le sommeil du monde entier conviennent qu'un temps de sommeil reposant suffisant est le seul moyen de contrer les effets de la fatigue. Néanmoins, peu importe la façon dont la réglementation est formulée, il est impossible de garantir qu'un conducteur dormira suffisamment, pas plus qu'on ne peut obliger quelqu'un à dormir. Les organes de réglementation conviennent que le règlement doit procurer aux conducteurs des heures de repos suffisantes et que, moyennant de meilleurs programmes d'éducation et d'orientation, les conducteurs et les transporteurs routiers doivent reconnaître le besoin d'heures de repos et de sommeil.

La réglementation en vigueur s'articule autour de la rotation des heures de travail et de repos, le cycle de repos devant être de huit heures consécutives. Au cours d'une journée, le nombre maximal d'heures de repos est de seulement huit heures. Les organes de réglementation et l'industrie conviennent qu'un plus grand nombre d'heures est nécessaire et, à ce titre, ils ont convenu d'augmenter la limite quotidienne à 10 heures, soit une hausse de 25 p. 100. Les deux heures supplémentaires doivent être prises par tranches qui ne sauraient être inférieures à une demi-heure. Compte tenu de la réduction des heures de service à 14 heures dont on parlera ultérieurement, le total confondu équivaut à 24 heures, ou ce que l'on appelle couramment une « journée » dans ce règlement.

Lors des nombreuses consultations tenues avec les intervenants, il est clairement ressorti que la nécessité de prendre des heures de repos supplémentaires risque d'avoir des effets néfastes sur l'efficacité de certaines entreprises, même si l'on a convenu en général que c'était une prescription nécessaire de la nouvelle réglementation.

Réductions des heures de conduite et de service

Comme nous l'avons vu plus haut, les modifications ont pour effet d'aligner le règlement sur un cycle de 24 heures tout en décrétant des diminutions de certaines limites précises. Le règlement en vigueur contient des limites précises calculées sur un quart, mais il ne contient pas de limites quotidiennes (c.-à-d. sur un cycle de 24 heures). En vertu du nouveau règlement, le nombre maximal d'heures de conduite par quart doit être maintenu à 13 heures pour refléter la géographie et les infrastructures du Canada (réseau routier, densités de population, etc.). Toutefois, en vertu du règlement actuel, un conducteur peut passer 16 heures au volant au cours d'une journée (période de 24 heures), même si ces heures ne peuvent être consécutives. Le nouveau règlement introduit une nouvelle limite quotidienne qui restreint le nombre d'heures de conduite à 13 heures, soit une réduction de 3 heures ou de 18,8 p. 100 au cours d'une journée.

Le nouveau règlement prévoit également une réduction des limites des heures de service. Par quart, les heures de service passent de 15 à 14 heures. À l'instar des heures de conduite, le nouveau règlement prévoit également une diminution des heures de service au cours d'une journée, qui passent de 16 à 14 heures.

Élimination d'un cycle

Le règlement en vigueur prévoit trois cycles où les conducteurs peuvent accumuler leurs heures de service sur une durée prolongée : 60 heures en 7 jours; 70 heures en 8 jours et 120 heures en 15 jours. Les conducteurs sont libres d'adopter l'un quelconque des cycles et de changer de cycle comme ils l'entendent. Cet aspect du règlement en vigueur est souvent mal compris, même si ce qu'il faut en retenir, c'est qu'un conducteur qui obéit aux règles peut atteindre la limite de sept jours en à peine trois jours et demi. À ce stade, le conducteur peut opter pour le cycle de huit jours, même si la limite de huit jours est atteinte au bout de quatre jours et demi, auquel cas le conducteur passe au cycle de 14 jours. Il en résulte que, sur une période de sept jours, un conducteur peut accumuler 108 heures de conduite.

Les organes de réglementation et les intervenants ont convenu que cette situation devait être supprimée et ont décidé que, pour y parvenir, il fallait éliminer un cycle. Le nouveau règlement prévoit donc deux cycles : le cycle 1 – 70 heures en 7 jours et le cycle 2 – 120 heures en 14 jours. De plus, les conducteurs qui souhaitent passer d'un cycle à l'autre doivent accumuler au minimum 36 heures consécutives de repos s'ils décident d'abandonner le cycle 1 et 72 heures consécutives de repos s'ils décident d'abandonner le cycle 2.

Élimination de la règle du changement de quart à courte échéance

Le règlement en vigueur contient une disposition particulière qui permet à un conducteur d'autocar et de camion de réduire le nombre minimal d'heures consécutives de repos de huit à quatre heures, une fois tous les sept jours. En outre, les conducteurs d'autocar sont également autorisés à demander un permis qui autorise une telle pratique deux fois en l'espace de sept jours. Le ministère a décidé d'éliminer cette pratique car elle va à l'encontre de l'objectif qui consiste à offrir des chances suffisantes de sommeil pour se remettre de son état de fatigue.

Tout en admettant que certaines entreprises risquent de ressentir les effets de l'élimination de cette disposition, l'industrie du camionnage convient avec les organes de réglementation du gouvernement qu'il faut éviter de réduire le nombre minimal d'heures de repos et elle souscrit à ce changement.

Mise en œuvre

Cette modification entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2007. Si l'on a opté pour cette date, c'est pour faciliter l'harmonisation des nouvelles règles fédérales avec les règles provinciales et territoriales qui y correspondent pour les transporteurs intraprovinciaux, lesquelles seront modifiées durant la période transitoire. De la sorte, les règles sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire seront modifiées simultanément dans tout le pays. La période transitoire donne également à l'industrie et aux instances d'application des règlements le temps nécessaire pour s'adapter aux nouvelles règles.

Solutions envisagées

C'est par le biais de consultations avec les provinces et les intervenants que Transports Canada a envisagé les options suivantes : maintenir le statu quo; accepter une diversité de propositions de la part des groupes d'intervenants; et harmoniser le nouveau règlement avec le régime des heures de service en vigueur aux États-Unis.

L'option du *statu quo* a été rejetée car le règlement en vigueur ne tient pas compte des nouvelles découvertes faites dans le domaine de la gestion du sommeil et de la fatigue, selon lesquelles le sommeil est le meilleur moyen de lutter contre la fatigue. À ce titre, le nouveau règlement cherche à multiplier pour les conducteurs les possibilités de repos.

Au cours des délibérations sur le nouveau règlement, qui ont duré plus d'une décennie, un certain nombre d'intervenants ont proposé des variantes de la modification proposée. Cela n'a rien d'étonnant quand on connaît la complexité du sujet et l'ampleur des intérêts des intervenants. Bon nombre des propositions ont été intégrées dans le nouveau règlement, alors que d'autres ont été rejetées. Alors que, lors de l'élaboration du nouveau règlement, on a tenu compte des plus récents résultats des recherches sur le sommeil et la fatigue, le milieu scientifique n'offre pas une seule solution consensuelle sur la question. Les nombreuses consultations ont abouti à une solution consensuelle qui intègre l'essence des recherches les plus récentes tout en conciliant les exigences économiques et sociales qui s'exercent sur l'industrie des transporteurs routiers. Au cas où de nouvelles recherches aboutiraient à de nouvelles conclusions, on pourra alors envisager d'apporter d'autres modifications à la réglementation.

L'une des dernières options envisagées est l'harmonisation du *Règlement canadien sur les heures de service* avec celui des États-Unis. Les régimes historiquement différents résultent de différences entre

les deux pays en matière de démographie, de géographie et d'infrastructures. À l'heure actuelle, le Canada et les États-Unis reconnaissent chacun le régime l'un de l'autre sur les heures de service. Les conducteurs canadiens de véhicule utilitaire respectent le régime américain lorsqu'ils conduisent aux États-Unis, et vice-versa. Cet arrangement de longue date n'a entraîné aucune difficulté insurmontable. Ni l'industrie des transporteurs routiers ni les organismes de réglementation n'étaient en faveur d'une harmonisation intégrale du *Règlement canadien sur les heures de service* avec celui des États-Unis.

Comme le Canada, les États-Unis ont eux aussi songé à apporter des changements à leur régime des heures de service et, en avril 2000, la Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCSA) des États-Unis a publié un avis d'ébauche de règlement qui a suscité de nombreuses controverses aux États-Unis. Le 4 janvier 2004, le règlement remanié est entré en vigueur mais, le 16 juillet 2004, une décision de la Cour d'appel de district des États-Unis a annulé le règlement remanié. La Cour a donné 45 jours à la FMCSA pour répliquer, mais une intervention ultérieure du Sénat a donné à la FMCSA jusqu'au 30 septembre 2005 pour en appeler de la décision de la Cour. Le 16 août 2005, la FMCSA a publié son nouveau règlement, qui est entré en vigueur le 1^{er} octobre 2005. Celui-ci modifie certaines dispositions, même s'il conserve les principes intrinsèques que contient le règlement en vigueur.

Le règlement américain sur les heures de service est adapté à l'environnement de travail des États-Unis. La majorité des intervenants réglementés du Canada souscrivent à l'élaboration de règlements propres à la conjoncture économique, aux facteurs de concurrence et aux infrastructures du Canada.

Avantages et coûts

L'industrie du transport routier est un segment très important de l'économie canadienne, avec des recettes d'exploitation annuelles de 50 milliards \$. Le camionnage est un élément névralgique du commerce international, les exportations vers les États-Unis représentant 80 p. 100 de la valeur des marchandises expédiées, et les importations, 60 p. 100. Bien que l'industrie du transport par autocar soit beaucoup plus petite, elle joue elle aussi un rôle important dans le transport des passagers, aussi bien dans le transport interurbain que dans les services affrétés et d'excursion, et transporte près de 14 millions de passagers réguliers chaque année.

Il existe peu de données sur la cause des accidents attribuables à la fatigue. Les données recueillies par Transports Canada proviennent des rapports de police sur les accidents, qui sont fournis par les provinces. Sur les quelque 3 000 mortalités survenues chaque année sur les routes au Canada entre 1994 et 1998, à peine 11 en moyenne par an sont attribuables à la fatigue ou à un conducteur qui s'endort au volant. Toutefois, de l'avis général, ces statistiques sous-estiment la réalité. La Federal Motor Carrier Safety Administration des États-Unis insinue que la fatigue pourrait être la cause de près de 15 p. 100 des mortalités annuelles de la route, alors que d'autres sources pensent que ce nombre pourrait être très nettement supérieur et atteindre jusqu'à 40 p. 100.

L'adoption du nouveau *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire* devrait donc avoir des effets bénéfiques supplémentaires sur la sécurité routière. Même si l'obligation de prendre des heures de repos consécutives supplémentaires ne garantit pas que les conducteurs dormiront pendant ce temps, cela multiplie les chances qu'un conducteur soit moins fatigué. La simplification du règlement garantit que celui-ci sera plus facile à comprendre et plus largement respecté par l'industrie.

Les coûts prévus du nouveau règlement sont minimes. Le volume de marchandises et de passagers transportés ne devrait pas être touché par les nouvelles modifications. Le nouveau règlement ne devrait pas avoir d'effet sur le taux d'inflation et sur l'emploi. Toutefois, l'industrie devra opérer certains redressements. Au nombre des dépenses possibles que devront engager l'industrie et les provinces, mentionnons des rajustements de la planification logistique, des modes d'expédition et de réception, de la formation des inspecteurs et des conducteurs de véhicule utilitaire et des rajustements des systèmes d'exploitation. Il n'en reste pas moins que l'industrie et les pouvoirs publics ont accepté ces coûts comme un élément nécessaire d'une plus grande sécurité du réseau routier canadien.

Impact sur l'environnement

Le règlement n'a aucun impact sur l'environnement.

Fardeau de la réglementation

Le règlement ne devrait pas imposer un lourd fardeau de réglementation à long terme, même si, à court terme, il faudra que les intervenants apprennent à connaître le règlement révisé et éduquent les responsables de l'application de la Loi, les conducteurs et les transporteurs routiers sur les changements précis.

Consultations

Lorsqu'il a élaboré ce nouveau règlement, Transports Canada a tenu compte des points de vue des groupes de défense de l'intérêt public, des organismes chargés de l'application de la loi, des organismes syndicaux et de l'industrie des transporteurs routiers, ainsi que des gouvernements provinciaux et des simples intervenants.

Le principal instrument de consultation du ministère a été le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM), qui est l'organisme national qui s'intéresse à la sécurité du transport routier. Le CCATM est un organisme sans but lucratif formé de représentants des gouvernements fédéral et provinciaux ainsi que de membres associés qui représentent toute une diversité d'intérêts. En vertu d'un processus de consultations collectives, le CCATM prend des décisions sur les questions d'administration et d'exploitation qui ont trait à la sécurité des transporteurs routiers, des véhicules utilitaires et des conducteurs. Les membres associés sont invités, sans réserve, à participer aux travaux des groupes de travail, où l'on discute des normes et des projets de règlement et où l'on en élabore.

Les délibérations sur le remaniement des règles sur les heures de service durent depuis le début des années 1990 sous l'égide du CCATM. Les discussions sur des changements précis ont été mises en suspens en attendant la publication des résultats d'une étude pluriannuelle d'une valeur de 6 millions \$, menée par le ministère avec le concours du ministère des Transports des États-Unis. Les résultats de l'Étude sur la fatigue et la perte de vigilance chez les conducteurs ont été publiés en novembre 1996, date à laquelle Transports Canada assumait la présidence du groupe de travail multipartite du CCATM chargé d'examiner les heures de service. Parmi ses membres, il y avait des représentants des gouvernements fédéral et provinciaux, du secteur des transporteurs routiers, des groupes de défense de l'intérêt public, des fonctionnaires du ministère fédéral des Transports des États-Unis et des organisations syndicales.

Le groupe chargé du projet a également demandé l'avis d'un groupe de spécialistes universitaires du travail par quarts, du sommeil et des performances humaines. Il a publié son rapport en septembre

1998. Bon nombre des recommandations du groupe d'experts ont été adoptées intégralement ou partiellement, et ont constitué la base des modifications recommandées pour le nouveau règlement.

De plus, étant donné que le groupe chargé du projet était désireux de connaître le point de vue de tous les intervenants, Transports Canada a retenu les services d'un expert-conseil à l'automne 1998 pour qu'il recueille des données pour l'examen des heures de service. Le rapport de l'expert-conseil, publié en décembre 1998, exposait les points de vue de près de 60 intervenants de tout le Canada.

Tout au long de 1999, le groupe chargé du projet s'est réuni à de nombreuses reprises pour mettre la dernière touche à ses délibérations. Les résultats ont été intégrés dans un ensemble définitif de propositions (révisions de la norme), présentées dans un document d'orientation qui a été approuvé par le conseil d'administration du CCATM en décembre 1999.

Pour encourager la collaboration du public, en avril 2001, le ministre des Transports a invité le Comité permanent des transports (CPT) de la Chambre des communes à analyser la question des heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire ainsi que la proposition du CCATM. Les audiences du CPT ont permis de connaître le point de vue de tout un éventail de parties que la question intéresse sur le remaniement du régime canadien des heures de service. Le Comité permanent a présenté son rapport le 17 juin 2002, dont les conclusions appuient les modifications proposées par le CCATM.

En plus d'avoir approuvé les changements proposés, à sa réunion du 20 septembre 2002, le Conseil des ministres a convenu de poursuivre ses recherches sur la gestion efficace de la fatigue, sur l'amélioration constante des régimes des heures de service et sur la conception de meilleurs outils d'application des règlements, comme des carnets numérotés et de nouveaux outils électroniques.

Le nouveau règlement a été élaboré parallèlement à la révision de la norme CCS sur les heures de service. L'examen auquel Transports Canada s'est livré sur les règles relatives aux heures de service a été un processus minutieux et exhaustif qui a mis en cause des intervenants à chaque étape des délibérations. Le caractère franc et transparent du dialogue a permis un débat rigoureux et franc, encore que prolongé, sur les questions.

Les principaux intervenants (comme les pouvoirs publics et l'industrie, p. ex. l'Alliance canadienne du camionnage (ACC), et les syndicats, comme Teamsters Canada) sont d'avis que le nouveau règlement a toutes les chances d'améliorer la sécurité routière tout en conciliant les préoccupations d'ordre économique et social. Les modifications multiplient les chances pour les conducteurs de pouvoir plus se reposer et constituent le meilleur moyen de lutter contre les méfaits de la fatigue. Il n'en reste pas moins que certains intervenants pensent que les modifications ne vont pas assez loin dans la limitation des heures de conduite et de service.

Le nouveau règlement a été publié dans la *Gazette du Canada* Partie I le 15 février 2003, moyennant une période de consultation publique de 60 jours. On a tenu compte de toutes les réponses dans l'élaboration du règlement définitif.

Comme on pouvait s'y attendre, le sujet a donné lieu à un certain nombre (40) de mémoires en réponse à la publication du projet de règlement dans la *Gazette du Canada* Partie I. Des commentaires ont été formulés par 7 provinces et 33 répondants représentant l'industrie du camionnage et du transport par autocar, le milieu syndical, les groupes de défense de l'intérêt public et les simples citoyens. Bon nombre des modifications proposées ont été incorporées dans le règlement définitif. Beaucoup d'autres questions soulevées par les répondants avaient été abordées lors des discussions tenues avant la publication du projet de règlement dans la *Gazette du Canada* Partie I et rejetées par le CCATM. De plus, un certain nombre de questions ont été soulevées qui ont nécessité d'autres consultations et ont abouti à des discussions fastidieuses qui ont traîné en longueur. Malgré les délibérations supplémentaires, les principes de base et les thèmes sous-jacents présentés dans la prépublication ont été conservés. La plupart des questions abordées étaient de nature technique ou procédurale et n'ont eu aucun effet sur l'objectif qui est de fournir des heures de repos supplémentaires aux conducteurs de véhicule utilitaire.

Dans certains cas, les répondants ont soulevé des questions qui ne touchent pas expressément le nouveau règlement. Ces questions seront abordées dans un guide d'interprétation, qui sera publié par le CCATM dès que le nouveau règlement aura été publié.

Ce qui suit développe les questions les plus importantes soulevées par la publication du projet de règlement dans la *Gazette du Canada* Partie I et donne une explication de la question, un résumé des commentaires formulés et la réponse du ministère.

Définition d'une « journée »

L'un des débats les plus animés a gravité autour de la « définition d'une journée », car c'est ce qui fixe les paramètres autour desquels s'articulent bon nombre des exigences sur les heures de conduite, de service et de repos. La réglementation fédérale actuelle repose sur un régime de cycles ou de limites de travail et de repos, sans égard pour la répartition des heures de travail et de repos au cours d'une journée. Par exemple, en vertu du règlement actuel, un conducteur peut conduire pendant 13 heures, prendre 8 heures consécutives de repos et se remettre à conduire et continuer ainsi jusqu'à ce qu'il atteigne les limites du cycle. Au cours d'une journée (période de 24 heures), le conducteur peut donc conduire au total 16 heures, même si celles-ci ne sont pas consécutives. La plupart des organes de réglementation et des intervenants jugent que cela est excessif et souscrivent à la nécessité de limites quotidiennes distinctes. Toutefois, tout le monde ne convient pas que la modification permettra d'atteindre cet objectif.

La publication du projet de règlement dans la *Gazette du Canada* Partie I proposait de limiter à 13 heures les heures de conduite et à 14 les heures de service au cours d'une « journée », sans toutefois définir le terme « journée » suffisamment clairement pour en garantir le respect. Pour parvenir au résultat souhaité, on a envisagé deux options : trouver un modèle opérationnel dans le régime actuel par roulement qui refléterait l'intention des limites quotidiennes ou introduirait des limites quotidiennes par tranches pour s'assurer que les conducteurs réduisent leur nombre d'heures de service et de conduite. Après de nombreuses analyses approfondies, et en tenant compte de la diversité de l'industrie et des activités des transporteurs routiers au Canada, on a convenu que le seul moyen utile d'offrir des possibilités suffisantes de repos consistait à fixer des limites quotidiennes précises.

Exclusion de l'industrie du transport par autocar des modifications

L'industrie du transport par autocar a pris part activement aux nombreuses délibérations et réunions sur les modifications de la réglementation fédérale. Le ministère apprécie les efforts qu'elle a déployés à ce sujet.

Depuis le commencement des délibérations, les associations de l'industrie du transport par autocar ont affirmé qu'elles devaient être exclues des modifications. Des commentaires appuyant cette position ont été reçus de la part de Motor Coach Canada, de l'Ontario Motor Coach Association, de l'Association des

propriétaires d'autobus du Québec et de nombreux exploitants d'autocars, comme Greyhound Canada et Hammond Transportation.

L'industrie du transport par autocar assoie sa position sur le fait que les caractéristiques des véhicules, les types de services qu'elle offre et la cargaison humaine qu'elle transporte ne se prêtent pas à des règlements conçus pour l'industrie du camionnage. L'industrie du transport par autocar fait valoir son excellent bilan de sécurité qui, selon elle, est une preuve de son engagement envers la sécurité. Certains défenseurs de la sécurité insinuent que, puisque l'industrie du transport par autocar transporte des passagers et non pas expressément des marchandises, elle doit respecter des normes encore plus strictes que l'industrie du camionnage.

Aux États-Unis, les règles sur les heures de service qui s'appliquent à l'industrie du camionnage ont été modifiées et sont entrées en vigueur le 4 janvier 2004. Les règles qui régissent le transport des passagers (par autocar) en ont été exclues, même si la règle définitive fait observer que la Federal Motor Carrier Safety Administration poursuit son étude de la fatigue et pourrait envisager « d'autres options pour réduire le nombre d'incidents attribuables à la fatigue et accroître l'état de vigilance des conducteurs d'autocar à l'avenir ». Ainsi, aux États-Unis, il y a des ensembles différents de règles qui régissent l'industrie du camionnage et l'industrie du transport par autocar. Certaines règles sont plus strictes pour les conducteurs de camion et d'autres le sont moins. Par exemple, la limite des heures de conduite consécutives qui s'applique aux conducteurs de camion a été augmentée à 11 heures, alors qu'elle a été maintenue à 10 heures pour les conducteurs d'autocar.

Le ministère ne sous-estime pas les efforts déployés par l'industrie pour assurer le transport sans danger du public canadien et, à vrai dire, Transports Canada est fier du bilan de sécurité de l'industrie du transport par autocar. Toutefois, le ministère est d'avis que la question de la fatigue des conducteurs ne se limite pas au type de service fourni ou au véhicule conduit. La fatigue est un état physiologique courant qui peut affecter tous les conducteurs.

La réaction du ministère est d'élaborer les changements de réglementation nécessaires pour améliorer la sécurité du réseau routier canadien. Même si le ministère reconnaît les efforts déployés par l'industrie du transport par autocar au sujet de la sécurité, il rejette la thèse selon laquelle les autocars doivent être exclus du règlement. Cette décision a été avalisée par les provinces et les territoires et a été acceptée ultérieurement par l'industrie du transport par autocar.

Les associations de l'industrie, de même que l'Ontario School Bus Association et plusieurs exploitants de services d'autocar, ont fait observer que les modifications auraient un effet délétère sur leurs activités en interdisant la conduite des autobus scolaires tôt le matin si le conducteur n'a pas réussi à accumuler huit heures de repos consécutives. Les exploitants de services d'autocar ont mentionné des exemples où des groupes d'affrètement utilisent l'autocar le soir, ce qui est suivi par une reprise des activités au début de la matinée. Motor Coach Canada a également fait état d'exemples où certaines entreprises d'affrètement et d'excursion risquent d'être durement touchées par l'élimination de cette disposition.

Le ministère comprend l'impact que l'élimination de cette disposition aura sur certains exploitants de services d'autocar et d'excursion, mais la possibilité pour un conducteur d'obtenir un repos suffisant revêt une importance primordiale. De plus, le rapport du groupe d'experts de 1998 préconisait l'élimination de la disposition sur la réduction des heures de repos. La modification permettra précisément d'atteindre cet objectif.

Fractionnement de la période de repos

Le ministère a proposé d'éliminer la disposition du règlement qui permet à un conducteur (sans co-conducteur) de fractionner sa période de repos de huit heures consécutives en deux, dont ni l'une ni l'autre ne saurait être inférieure à deux heures. Des représentants de l'industrie canadienne ont instamment prié les organes de réglementation de revenir sur leur décision, en citant la compétitivité économique et la simplicité d'exploitation, en particulier en ce qui concerne les opérations internationales.

Il a donc été convenu de procéder à la fois à une évaluation économique et scientifique de la question. L'ACC a présenté un rapport consacré aux incidences sur l'économie. Selon ce rapport, « certains segments de l'industrie canadienne du camionnage souffriront de l'élimination de la disposition qui permet de fractionner la période de repos ». Le rapport estime que la hausse des temps de trajet attribuable à l'élimination de cette disposition coûtera entre 460 et 800 millions \$ par an.

En décembre 2003, le groupe d'experts s'est réuni pour examiner la question de la période de repos et a conclu que la proposition de l'industrie de fractionner en deux la période de repos de 10 heures, dont ni l'une ni l'autre ne saurait être inférieure à 2 heures, méritait son appui. Le groupe d'experts a néanmoins fait observer que, faute de données scientifiques/analytiques expérimentales consacrées à cette question précise, il fallait envisager de mener d'autres études appropriées à l'avenir.

C'est donc sur la foi de ces études que le ministère et les provinces et les territoires ont convenu de modifier le nouveau règlement pour y intégrer le recours au fractionnement de la période de repos.

Limite du temps écoulé

Le règlement actuel ne limite pas la durée du quart de travail, par exemple le nombre d'heures qu'un conducteur peut conduire après s'être présenté au travail. Actuellement, un conducteur peut se mettre en repos de façon intermittente, ce qui a l'effet « d'arrêter l'horloge » et de prolonger la journée. On comprendra mieux ce phénomène en l'illustrant par un exemple. Imaginons un conducteur qui commence à conduire à minuit, conduit pendant quatre heures, prend trois heures de repos, se remet à conduire pendant quatre heures, prend trois autres heures de repos, conduit pendant deux heures, prend deux heures de repos et se remet à conduire pendant trois heures; à ce stade, ayant accumulé 13 heures de conduite, le conducteur doit s'arrêter pour se reposer. Toutefois, à ce stade, 21 heures se sont écoulées depuis que le conducteur s'est présenté au travail. Le nombre d'exemples est illimité mais, dans tous les cas, le conducteur peut interrompre sa journée de travail en inscrivant des heures de repos et en prolongeant du même coup la durée de sa journée de travail au-delà de limites raisonnables.

Les organes de réglementation ont perçu cela comme un vice du règlement en vigueur et ont proposé d'établir une limite (implicitement de 16 heures) au temps qui s'écoule à partir du moment où le conducteur se présente au travail (en service). Cela a entraîné un débat animé entre les organes de réglementation et les intervenants au sujet de la durée appropriée d'un quart de travail. Diverses limites ont été envisagées, mais aucune recherche ou documentation scientifique n'a pu être citée pour orienter les organes de réglementation. L'industrie s'est opposée à la proposition d'un créneau de 16 heures, lui préférant un créneau de 18 heures.

Lors de sa réunion de septembre 2004, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière a sommé le CCATM de se livrer à une évaluation objective des conséquences du créneau de 18 heures de concert avec tous les intervenants, y compris les conducteurs. L'évaluation a

comporté un examen du groupe d'experts, la contribution des conducteurs dans le cadre de groupes de discussion organisés dans tout le Canada et la contribution des membres associés du CCATM.

Ces consultations prolongées ont abouti à un accord visant à adopter le créneau de 16 heures.

Le ministère est d'avis que l'adoption d'une limite de 16 heures est implicite dans la proposition de la *Gazette du Canada* Partie I. (La combinaison de 8 heures consécutives de repos par tranche de 24 heures ne laissait que 16 heures de temps écoulé pour terminer le quart de travail.) Toutefois, cet élément en particulier a été exclu par inadvertance de la publication du projet de règlement dans la *Gazette du Canada* Partie I. Toutes les parties intéressées souscrivent désormais à l'adoption d'un créneau de 16 heures dans le nouveau règlement.

Conduite au nord du 60^e parallèle de latitude Nord

Le règlement fédéral en vigueur sur les heures de service contient des dispositions précises sur la conduite au nord du 60^e parallèle de latitude Nord. Cette région englobe le Yukon, les Territoires du Nord-Ouest et, à l'avenir, le Nunavut si la construction d'une route permet aux transporteurs routiers de franchir les limites provinciales/territoriales. Tous les conducteurs qui conduisent au sud du 60^e parallèle de latitude Nord sont tenus de respecter les dispositions du règlement qui s'appliquent à la conduite au sud du 60^e parallèle aussitôt qu'ils franchissent cette limite.

On admet que des dispositions spéciales s'imposent dans cette région nordique du Canada en raison de ses conditions géographiques et climatiques exceptionnelles. Les routes glacées en hiver, les nombreuses fermetures de route, la rareté des bas-côtés et installations le long des routes et les longs tronçons de routes isolées justifient une plus grande flexibilité.

Les dispositions relatives à la conduite au nord du 60^e parallèle ne précisent pas de limites quotidiennes et prolongent le créneau de conduite à 20 heures, même si elles préservent les limites existantes de 15 heures et de 18 heures qui s'appliquent respectivement aux heures de conduite et aux heures de service. La limite de temps écoulé empêche effectivement la prolongation illimitée du quart de travail qui est possible en vertu du règlement actuel. Après avoir atteint les limites des heures de conduite et de service, un conducteur sera tenu de prendre au minimum huit heures de repos consécutives.

Les données de Transports Canada n'ont pas suscité de préoccupations relatives à la sécurité routière en ce qui concerne la conduite des véhicules utilitaires dans le Grand Nord, et le ministère est convaincu que la sécurité ne sera pas compromise par le maintien des dispositions spéciales. Et l'industrie et les gouvernements territoriaux se rallient aux changements proposés.

Respect et exécution

Ce sont les gouvernements provinciaux qui sont chargés de faire appliquer le règlement sur les heures de service.

Transports Canada surveillera la mise en œuvre et l'application du *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire* par le biais des réunions et des discussions des comités permanents compétents du CCATM, des discussions bilatérales avec des représentants des provinces et des territoires et de l'industrie, des rapports réguliers et par des études sur la mise en œuvre et la cohérence que le ministère pourra réaliser de temps à autre.

L'article 26 de la *Loi de 1987 sur les transports routiers* (LTR) prévoit que le ministre doit déposer devant le Parlement un examen exhaustif des modifications apportées à la Loi par le Parlement en 2001. L'entrée en vigueur de ces modifications est prévue le 1^{er} janvier 2006. L'examen doit avoir lieu au cours de la cinquième année suivant l'entrée en vigueur de la Loi. À cette date, le règlement remanié sur les heures de service sera en vigueur dans toutes les administrations depuis un certain temps déjà. Même si les modifications apportées à la LTR ne touchent pas directement le nouveau règlement, un examen parallèle du fonctionnement des nouvelles règles sur les heures de service paraît logique et complémentaire, et fera partie de l'examen exhaustif mentionné plus haut.

Personnes-ressources

Brian Orrbine
Chef
Groupe des transporteurs routiers
Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile
Transports Canada
330, rue Sparks, Tour C, 8^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : (613) 990-8855
TÉLÉCOPIEUR : (613) 990-2913
Courriel : orrbib@tc.gc.ca

Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile
Transports Canada
330, rue Sparks, Tour C, 8^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : (613) 998-8616 ou 1-800-333-0371
TÉLÉCOPIEUR : (613) 990-2913
Courriel : regsclerkcommis@tc.gc.ca

[Référence a](#)

L.R., ch. 29 (3^e suppl.)

[Référence b](#)

L.R., ch. 29 (3^e suppl.)

[Référence c](#)

L.C. 2001, ch. 13

[Référence d](#)

L.C. 2001, ch. 13

[Référence 1](#)

DORS/94-716

AVIS :

Le format de la version électronique du présent numéro de la *Gazette du Canada* a été modifié afin d'être compatible avec le langage hypertexte (HTML). Le contenu de la version électronique est exact et identique au contenu de la version imprimée officielle sauf à quelques exceptions près dont les références, les symboles et les tableaux.

 [Haut de la page](#)

[Avis importants](#)

Mise à jour : 2008-05-29