

Document d'information : Groupe de travail sur la politique des poids et dimensions des véhicules

Les normes nationales régissant les poids et les dimensions des véhicules lourds utilisés pour le transport interprovincial sont établis dans le Protocole d'entente fédéral-provincial-territorial sur les poids et dimensions des véhicules (le Protocole d'entente).

Le Protocole d'entente a été rédigé à l'origine en 1988, à partir des résultats d'un programme phare de recherche concerté parrainé conjointement par les autorités gouvernementales et l'industrie, lequel avait pour objet d'examiner le rendement des gros porteurs en matière de sécurité et leurs impacts sur l'infrastructure routière. Au fil des ans, Le Groupe de travail a élargi la portée du Protocole d'entente et a proposé des modifications aux normes qui gouvernent les poids et dimensions des véhicules, lesquels ont été entérinés par le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière lors de ses réunions de 1991, 1994, 1997, 2004, 2008, 2009 et 2011.

Bien que d'importants progrès ont été accomplis au cours des vingt-cinq dernières années, l'harmonisation des règlements concernant les poids et dimensions des véhicules demeure une priorité de premier ordre au Canada, comme en témoignent l'Accord sur le commerce intérieur (1994) et les délibérations du Conseil de la fédération (2007).

Le Groupe de travail sur la politique des poids et dimensions des véhicules a été créé par le biais du Protocole d'entente de 1988 en tant que mécanisme de coordination responsable de l'identification, de l'analyse concertée et de l'établissement de recommandations en vue de l'élimination des incompatibilités relatives aux politiques réglementaires des poids et dimensions des véhicules au Canada.

En vertu des modalités du Protocole d'entente fédéral-provincial-territorial, les provinces et les territoires autorisent les véhicules qui respectent les exigences en matière de poids et de dimensions du Protocole d'entente à circuler librement sur des itinéraires désignés du réseau routier de leur territoire de compétence. Chacun des gouvernements conserve son pouvoir de réglementer les poids et dimensions des véhicules.

Les modifications du Protocole d'entente suivantes ont été approuvées par le Conseil des ministres le 1^{er} octobre :

1. Ajout de la configuration tracteur moteur tridem et semi-remorque en tant que nouvelle catégorie du PE

Depuis le début des années 1990, on effectue des recherches et des essais dans l'ouest du Canada sur les limites de poids et dimensions appropriées pour les tracteurs moteurs tridem. Ce type de tracteur peut être avantageux pour certains secteurs de l'industrie du camionnage lorsqu'on doit fréquemment transporter des charges utiles lourdes qui requièrent souvent une traction additionnelle.

L'ajout de normes sur les poids et dimensions des configurations tracteur moteur tridem et semi-remorque dans le PE aura pour effet de mettre à profit les résultats des travaux de recherche, des essais et de l'expérience opérationnelle obtenus dans l'Ouest canadien, en plus d'appuyer l'harmonisation des normes relatives à cette configuration.

2. Augmentation de la dimension permise des dispositifs aérodynamiques à l'arrière des camions et des remorques (de 0,9 mètre à 1,52 mètre)

En décembre 2013, au terme d'importants travaux de recherche sur l'efficacité et l'aspect sécuritaire des dispositifs aérodynamiques montés à l'arrière des camions et des remorques, Transports Canada a

modifié la réglementation concernée dans le but de favoriser l'utilisation de dispositifs aérodynamiques plus grands à l'arrière des camions et des remorques. Les règlements provinciaux et territoriaux présentement en vigueur limitent à 0,9 m la longueur maximale permise des dispositifs aérodynamiques montés à l'arrière des camions et des remorques.

Cette modification aura pour effet d'harmoniser les règlements canadiens et américains en la matière, en plus d'appuyer l'industrie du transport routier dans ses initiatives d'amélioration du rendement du carburant et de réduction des émissions.

3. Augmentation de la longueur hors tout limite pour les trains routiers doubles de type B (de 25 mètres à 27,5 mètres)

En 2013, l'Alliance canadienne du camionnage (ACC) a proposé que la longueur hors tout limite pour les trains routiers doubles de type B soit augmentée à 27,5 m pour les motifs suivants :

- fournir l'espace additionnel requis pour l'installation de l'équipement de réduction des émissions produites par le moteur et des systèmes de carburant de remplacement (p. ex., le GNL);
- améliorer la sécurité du véhicule lors de collisions avec la grande faune (ajout de pare-choc anti-original);
- réduire la fatigue et accroître le niveau de confort des conducteurs en favorisant l'aménagement de couchettes plus grandes.

Cliquer le lien suivant pour obtenir un complément d'information sur le Protocole d'entente fédéral-provincial-territorial sur les poids et dimensions des véhicules www.comt.ca/english/vwd-e.htm (en anglais).