

**Conseil des ministres responsables des transports
et de la sécurité routière**

FÉDÉRAL – PROVINCIAL - TERRITORIAL

PROTOCOLE D'ENTENTE SUR LE CAMIONNAGE INTERPROVINCIAL

Mars 2026

PROTOCOLE D'ENTENTE SUR LE CAMIONNAGE INTERPROVINCIAL

entre

Les gouvernements de l'Alberta, du Canada, de la Colombie-Britannique, de l'Île-du-Prince-Édouard, du Manitoba, Sa Majesté le Roi du chef de la province du Nouveau-Brunswick, Sa Majesté le Roi du chef de la province de la Nouvelle-Écosse, du Nunavut, de l'Ontario, Sa Majesté le Roi du chef de la province de Terre-Neuve-et-Labrador, des Territoires du Nord-Ouest, du Québec, de la Saskatchewan et du Yukon

(désignés collectivement, dans ce protocole, comme les « Parties » ou individuellement par la « Partie »)

Attendu que le Comité du commerce intérieur (CCI) et le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière (CMRTSR) ont convenu de collaborer pour réaliser un projet visant à mieux concilier la réglementation régissant le secteur du camionnage dans le but d'améliorer l'efficacité et l'abordabilité de la chaîne d'approvisionnement tout en préservant les normes de sécurité;

Attendu que les premiers ministres ont avalisé en mars 2025 la recommandation formulée par le CCI et le CMRTSR de concilier les règles régissant le camionnage à travers le Canada pour accroître l'efficacité des chaînes d'approvisionnement et stimuler le commerce intérieur;

Attendu que les Parties reconnaissent le rôle du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) et du Groupe de travail sur la politique concernant les poids et dimensions des véhicules (GT-PDV), lequel relève du CMRTSR, dans la détermination des mesures incluses dans le présent protocole;

Attendu que ce protocole s'inscrit dans une démarche d'harmonisation continue entreprise par les Parties¹, qui comprend notamment le *Protocole d'entente fédéral-provincial-territorial sur l'adoption du Code canadien de sécurité* en 1987 et le *Protocole d'entente concernant un accord fédéral-provincial-territorial sur la réglementation des poids et dimensions des véhicules* en 1988 (collectivement les « protocoles de 1987 et 1988 »);

Attendu que les Parties considèrent comme des objectifs fondamentaux le fait de favoriser l'efficacité de l'industrie des transports, de maintenir des normes de sécurité routière élevées tout en assurant la

¹ À la suite des protocoles d'entente de 1987 et de 1998, les gouvernements du Nouveau-Brunswick, de Terre-Neuve-et-Labrador, de la Nouvelle-Écosse et de l'Île-du-Prince-Édouard ont signé, en mai 2001, la Convention sur la réglementation uniforme des poids et dimensions des véhicules lourds dans les provinces canadiennes de l'Atlantique, mise à jour en novembre 2010, pour harmoniser les configurations des véhicules et les limites réglementaires dans l'ensemble de la région.

En novembre 2002, les gouvernements de la Colombie-Britannique, de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba ont adopté un protocole d'entente régional afin d'harmoniser les conditions spéciales de délivrance des permis pour la conduite de charges indivisibles de poids et de taille excédentaires, puis d'autres ententes en 2012 et en 2014 pour harmoniser l'exploitation des grands trains routiers (GTR).

En 2016, les gouvernements de l'Ontario, le Québec, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse ont conclu un protocole d'entente concernant l'harmonisation des conditions de permis spéciaux de circulation de grands trains routiers dans l'Est du Canada.

Les objectifs de toutes ces ententes sont conformes à ceux du présent protocole d'entente.

protection des réseaux routiers et de veiller aux intérêts du public tout en respectant les besoins et les circonstances propres à chaque province et territoire;

Attendu que les Parties conviennent, s'il y a lieu, de recourir à l'harmonisation ou à d'autres mesures pour réduire et éliminer les obstacles au camionnage interprovincial et à la mobilité de la main-d'œuvre dans le secteur du camionnage, ce qui pourrait impliquer des modifications potentielles aux accords existants ou aux initiatives régionales ;

Attendu que les Parties conviennent de travailler à la mise en œuvre de ce protocole tout en respectant les pouvoirs législatifs propres à leur gouvernement respectif;

Attendu que les Parties conviennent d'agir avec ambition en s'appuyant sur ce protocole pour créer les conditions nécessaires à l'amélioration des échanges commerciaux effectués par camion partout au Canada sans dédoubler les efforts déployés dans le cadre d'autres accords ou initiatives régionales;

PAR CONSÉQUENT, LES PARTIES AU PRÉSENT PROTOCOLE S'ENTENDENT SUR CE QUI SUIT :

A. PORTÉE

1. Les Parties conviennent que les règles de camionnage, les exigences réglementaires, les normes de formation, de même que les règles ou les processus visant à permettre la circulation des camions et des camionneurs entre les provinces et les territoires peuvent être visés par le présent protocole, tel que décrit par les engagements énoncés dans chacune des mesures prévues à l'Annexe A. Cela peut comprendre, sans s'y limiter, tout obstacle au commerce intérieur ou irritant issu du *Code canadien de sécurité* ou lié à la circulation des véhicules surdimensionnés et/ou en surcharge.
2. Il est entendu que les activités prévues dans le présent protocole ne prévalent pas sur les processus d'harmonisation établis et institutionnalisés en vertu d'autres ententes fédérales-provinciales-territoriales, telles que les protocoles de 1987 et 1988.

B. ENGAGEMENTS

1. Les Parties s'efforceront de mettre en œuvre les engagements énoncés dans chacune des mesures prévues à l'Annexe A, en se référant aux échéanciers de mise en œuvre et aux actions qui y sont indiquées.
2. En accordant la priorité aux démarches menées en continu visant à améliorer le commerce intérieur en facilitant la circulation des marchandises et des camions au Canada et en faisant preuve de transparence en ce qui concerne les mesures prises à cette fin, les Parties conviennent de ce qui suit :
 - a) Des mesures supplémentaires peuvent être ajoutées à l'Annexe A du présent protocole avec l'approbation unanime du CMRTSR, attestée par écrit;
 - b) Chaque Partie s'assure que la personne-ressource dont le nom figure à l'Annexe B est le représentant désigné pour les fins de ce protocole;

- c) Chaque Partie veille à ce que le contenu figurant aux Annexes A et B qui la concerne est à jour, notamment en actualisant les informations concernant ses propres engagements, lesquels seront formulés lorsqu'ils auront été négociés.
3. Les Parties désignent le groupe de travail ou les ressources humaines appropriées pour assurer le suivi des engagements énoncés dans chacune des mesures prévues à l'Annexe A.

C. ÉVÉNEMENTS EXCEPTIONNELS

1. On entend par « événement exceptionnel » une urgence ou un événement imprévu qui, par sa survenance, entraîne ou peut entraîner l'incapacité d'une Partie à respecter, en tout ou en partie, un engagement énoncé dans une mesure prévue à l'Annexe A du présent protocole.
2. Une Partie peut suspendre unilatéralement, en tout ou en partie, les engagements énoncés dans chacune des mesures prévues à l'Annexe A si elle estime, en raison d'un événement exceptionnel, qu'un engagement énoncé dans une mesure prévue à l'Annexe A n'est plus approprié pour l'une des raisons suivantes :
 - a) la sécurité nationale;
 - b) la sécurité publique et l'ordre public;
 - c) la protection de la santé des personnes et des animaux et la préservation des végétaux;
 - d) la protection de l'environnement;
 - e) des événements météorologiques extrêmes;
 - f) la protection des consommateurs;
 - g) la protection de la santé, de la sécurité et du bien-être des travailleurs;
 - h) des dommages aux infrastructures.

D. ADHÉSION, MODIFICATION, RETRAIT ET RÉSILIATION

1. Tout gouvernement fédéral, provincial ou territorial du Canada qui n'a pas déjà adhéré au présent protocole peut y adhérer en acceptant ses modalités et en le signant.
2. Les Parties peuvent modifier le présent protocole, y compris l'Annexe A, avec le consentement écrit unanime du CMRTSR, sur recommandation du Conseil des sous-ministres responsables des transports et de la sécurité routière, et sous réserve des autorisations écrites requises de chaque Partie.
3. Nonobstant le paragraphe 2, concernant les clauses B.2 b) et c), chaque Partie peut modifier les renseignements qui la concernent figurant aux Annexes A ou B en avisant par écrit toutes les Parties et le secrétariat du CMRTSR du changement.
4. Une Partie peut se retirer du protocole en fournissant aux autres Parties un avis écrit indiquant les motifs pour lesquels elle compte s'en retirer et la date à laquelle le retrait entrera en vigueur. Le délai entre la transmission de l'avis écrit et l'entrée en vigueur du retrait ne peut être inférieur à quatre-vingt-dix (90) jours à compter de la date de remise de l'avis.

5. Si une Partie se retire du présent protocole, celui-ci restera en vigueur pour toutes les autres Parties.
6. Le présent protocole peut être résilié d'un commun accord, consigné par écrit, de toutes les Parties.

E. INFORMATIONS CONFIDENTIELLES

1. Les Parties reconnaissent que les informations recueillies dans le cadre de la mise en œuvre du présent protocole peuvent être confidentielles et sont assujetties aux lois fédérales, provinciales et territoriales applicables en matière d'accès à l'information et de protection des renseignements personnels.
2. Aucune Partie ne doit divulguer d'informations confidentielles à moins que :
 - a) la divulgation de ces informations soit exigée par la loi;
 - b) la ou les Parties concernées par ces informations ont consenti par écrit à leur divulgation.
3. Quand une Partie entend divulguer des informations confidentielles à un tiers, elle doit en aviser, dès que cela est raisonnablement possible, toute Partie concernée par ces informations avant de les divulguer.
4. La présente section demeure en vigueur après l'expiration ou la résiliation du présent protocole, ou le retrait d'une Partie.

F. AVIS

1. Tous les avis émis dans le cadre du présent protocole doivent être transmis à chacune des personnes mentionnées à l'Annexe B, avec copie au secrétariat du CMRTSR et au CCATM ou au GT-PDV, selon le cas.
2. Sur réception des avis émis en vertu du paragraphe F.1, le secrétariat du CMRTSR met à jour le présent protocole pour refléter le contenu de ces avis et en achemine une version à jour aux Parties dans un délai de trois jours ouvrables.
3. Chaque Partie s'engage à communiquer le présent protocole, ses mises à jour et les avis émis en vertu de celui-ci à ses responsables des transports respectifs, ainsi qu'à ses représentants auprès du CCATM et du GT-PDV. Les Parties conviennent de rendre le présent protocole public en le publiant sur le site Web du CMRTSR. Chaque Partie est aussi encouragée à publier le présent protocole, ou un lien vers celui-ci, sur tout site Web qu'elle juge pertinent, afin de promouvoir son existence et de favoriser sa mise en œuvre de manière efficace.

G. COÛTS

1. Les coûts et les dépenses d'une Partie relatifs aux engagements qu'elle a pris dans le présent protocole incombent à cette partie, à moins que toutes les Parties n'en conviennent autrement par écrit.

2. Le présent protocole ne modifie pas, n'abroge pas et n'altère pas de quelque façon que ce soit les ententes existantes ou futures entre une ou plusieurs Parties concernant le partage des coûts ou le financement d'une Partie.

H. LANGUE

1. Le présent protocole a été rédigé et signé en français et en anglais, les deux textes faisant autorité.
2. Toute modification apportée au présent protocole doit être faite en français et en anglais.

I. EXEMPLAIRES DISTINCTS

1. Le présent protocole peut être signé par voie électronique et en plusieurs exemplaires, auquel cas tous les exemplaires réunis seront réputés constituer une seule et même entente.

J. ENTRÉE EN VIGUEUR

1. Le présent protocole entrera en vigueur le premier jour ouvrable suivant la date de signature d'au moins deux Parties (la « Date d'entrée en vigueur »).
2. Pour toute Partie qui signera le présent protocole après la date d'entrée en vigueur, le protocole entrera en vigueur immédiatement à la date de sa signature.
3. Le présent protocole traduit l'accord intervenu entre les Parties concernant leur coopération, mais il n'est pas juridiquement contraignant et ne crée aucun droit de propriété ou financier, ni aucune obligation ou responsabilité pour quelque Partie que ce soit.

Le ou la soussigné(ée), étant dûment autorisé(ée) à cette fin par :

le gouvernement de l'Alberta

Partie

Signe, par la présente :

PROTOCOLE D'ENTENTE SUR LE CAMIONNAGE INTERPROVINCIAL



Signature

Devin Dreeshen

Nom

Ministre des corridors économiques et de
transport

Titre



Date

Le ou la soussigné(ée), étant dûment autorisé(ée) à cette fin par :

Le gouvernement de la Colombie-Britannique

Partie

Signe, par la présente :

PROTOCOLE D'ENTENTE SUR LE CAMIONNAGE INTERPROVINCIAL



Signature

Hon. Mike Farnworth

Nom

Ministre des Transports et des Transports en commun

Titre

November 12, 2025

Date

Les soussignés, à titre de représentants dûment autorisés du

Gouvernement du Canada

Partie

Signent, par la présente :

PROTOCOLE D'ENTENTE SUR LE CAMIONNAGE INTERPROVINCIAL



Signature

Hon. Steven MacKinnon, C.P., M.P.

Nom

Ministre des Transports et leader
du gouvernement à la Chambre des
communes

Titre

November 18, 2025

Date

Signature

Hon. Dominic LeBlanc, C.P., C.R.,
député

Nom

Président du Conseil privé du Roi
pour le Canada et ministre
responsable du Commerce
Canada-États-Unis, des Affaires
intergouvernementales, du
Commerce intérieur et de l'Unité de
l'économie canadienne

Titre

Date


Les soussignés(ées), étant dûment autorisés(ées) à cette fin par :

Le gouvernement du Canada

Partie

Signent, par la présente :

PROTOCOLE D'ENTENTE SUR LE CAMIONNAGE INTERPROVINCIAL

<hr/> <p>Signature</p>	 <hr/> <p>Signature</p>
Hon. Steven MacKinnon, C.P., M.P.	Hon. Dominic LeBlanc, C.P., C.R., député
<hr/> <p>Nom</p>	<hr/> <p>Nom</p>
Ministre des Transports et leader du gouvernement à la Chambre des communes	Président du Conseil privé du Roi pour le Canada et ministre responsable du Commerce Canada-États-Unis, des Affaires intergouvernementales, du Commerce intérieur et de l'Unité de l'économie canadienne
<hr/> <p>Titre</p>	<hr/> <p>Titre</p>
<hr/> <p>Date</p>	November 15, 2025 <hr/> <p>Date</p>

Le ou la soussigné(ée), étant dûment autorisé(ée) à cette fin par :

Le gouvernement du Manitoba

Partie

Signe, par la présente :

PROTOCOLE D'ENTENTE SUR LE CAMIONNAGE INTERPROVINCIAL



Signature

Hon. Lisa Naylor

Nom

Ministre des Transports et de l'Infrastructure

Titre

NOV 12 2025

Date


Les soussignés(ées), étant dûment autorisés(ées) à cette fin par :

Le gouvernement du Nouveau-Brunswick

Partie

Signent, par la présente :

PROTOCOLE D'ENTENTE SUR LE CAMIONNAGE INTERPROVINCIAL



Signature

Hon. Chuck Chiasson

Nom

Ministre des Transports et de
l'Infrastructure

Titre

Le 12 Novembre 2025

Date



Signature

Hon. Jean-Claude D' Amours

Nom

Ministre des Affaires
intergouvernementales

Titre

Le 12 Novembre 2025

Date

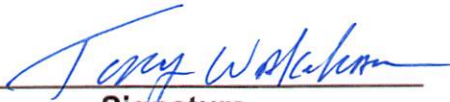
Les soussignés(ées), étant dûment autorisés(ées) à cette fin par :

Le gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador

Partie

Signent, par la présente :

PROTOCOLE D'ENTENTE SUR LE CAMIONNAGE INTERPROVINCIAL



Signature

Premier Tony Wakeman

Nom

Ministre aux Affaires
intergouvernementales

Titre

Nov 18 / 25

Date



Signature

Hon. Mike Goosney

Nom

Ministre des Services
gouvernementaux

Titre

November 18 / 2025

Date

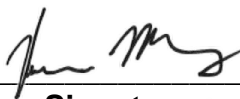
Le ou la soussigné(ée), étant dûment autorisé(ée) à cette fin par :

Le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest

Partie

Signe, par la présente :

PROTOCOLE D'ENTENTE SUR LE CAMIONNAGE INTERPROVINCIAL



Signature

Hon. Vince McKay

Nom

Ministre de l'Infrastructure

Titre

12 novembre 2025

Date

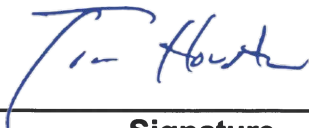
Les soussignés(ées), étant dûment autorisés(ées) à cette fin par :

Le Gouvernement de la Nouvelle-Écosse

Partie

Signent, par la présente :

PROTOCOLE D'ENTENTE SUR LE CAMIONNAGE INTERPROVINCIAL



Signature

The Honourable Tim Houston

Nom

Premier
Ministre du commerce

Titre

November 13, 2025

Date



Signature

The Honourable Fred Tilley

Nom

Ministre des Travaux publics

Titre

November 13, 2025

Date

Le ou la soussigné(ée), étant dûment autorisé(ée) à cette fin par :

Le gouvernement de Nunavut

Partie

Signe, par la présente :

PROTOCOLE D'ENTENTE SUR LE CAMIONNAGE INTERPROVINCIAL



Signature

Minister Craig Simailak

Nom

Ministre chargé du commerce

Titre

March 17, 2026

Date

Les soussignés(ées), étant dûment autorisés(ées) à cette fin par :

Le gouvernement de l'Ontario

Partie

Signent, par la présente :

PROTOCOLE D'ENTENTE SUR LE CAMIONNAGE INTERPROVINCIAL

<hr/> Signature	<hr/> Signature
Hon. Prabmeet Sarkaria	Hon. Victor Fedeli
<hr/> Nom	<hr/> Nom
Ministre des Transports	Ministre du Développement économique, de la Création d'emplois et du Commerce
<hr/> Titre	<hr/> Titre
11-13-2025	11-12-2025
<hr/> Date	<hr/> Date

Les soussignés(ées), étant dûment autorisés(ées) à cette fin par :

Le gouvernement de Île-du-Prince Édouard

Partie

Signent, par la présente :

PROTOCOLE D'ENTENTE SUR LE CAMIONNAGE INTERPROVINCIAL



Signature

Hon. Ernie Hudson

Nom

Ministre des Transports et des
Infrastructures

Titre

Nov 19, 2025

Date



Signature

Hon. Darlene Compton

Nom

Ministre du Développement
économique, de l'Innovation et du
Commerce

Titre

November 19, 2025

Date

Les soussignés(ées), étant dûment autorisés(ées) à cette fin par :

Le gouvernement du Québec

Partie

Signent, par la présente :

PROTOCOLE D'ENTENTE SUR LE CAMIONNAGE INTERPROVINCIAL

Signature

JONATAN JULIEN

Nom

Ministre des Transports et de la
Mobilité durable

Titre

Date

Signature

CHRISTINE FRÉCHETTE

Nom

Ministre de l'Économie, de
l'Innovation et de l'Énergie

Titre

Date

Signature

SAMUEL POULIN

Nom

Ministre délégué à l'Économie et
aux Petites et Moyennes
Entreprises

Titre

Date

Signature

SIMON JOLIN-BARRETTE

Nom

Ministre responsable des Relations
canadiennes

Titre

Date

Les soussignés(ées), étant dûment autorisés(ées) à cette fin par :

Le Gouvernement de la Saskatchewan

Partie

Signent, par la présente :

PROTOCOLE D'ENTENTE SUR LE CAMIONNAGE INTERPROVINCIAL


Signature

Hon. David Marit

Nom

Ministre des Autoroutes

Titre


Date


Signature

Hon. Warren Kaeding

Nom

Ministre du Commerce et du
Développement des exportations

Titre


Date

Les soussignés(ées), étant dûment autorisés(ées) à cette fin par :

Le gouvernement du Yukon

Partie

Signent, par la présente :

PROTOCOLE D'ENTENTE SUR LE CAMIONNAGE INTERPROVINCIAL



Signature

Hon. Minister Linda Benoit

Minister of Highways and Public Works



Date



Signature

Hon. Minister Jen Gehmair

Minister of Economic Development



Date

ANNEXE A – MESURES

MESURE 1 – Limite de poids autorisée pour les essieux directeurs

P/T : AB, CB, MB, NB, T.N.-L., T.N.-O., N.-É., NU, ON, Î.-P.-É., QC, SK, YK

Description : Les poids admissibles pour les essieux directeurs sont limités afin de prévenir tout dommage aux infrastructures. Bien que les provinces et territoires appliquent une norme harmonisée fixant la limite minimale à 5 500 kg, certaines d’entre elles autorisent déjà des charges supérieures. L’augmentation de cette limite contribuera à améliorer la productivité. L’établissement d’une norme minimale pancanadienne permettrait d’éviter l’émergence d’obstacles imprévus au commerce interprovincial et territorial.

Table des transports responsable de cette mesure : Groupe de travail sur les poids et dimensions des véhicules (GT-PDV)

Description de la mesure : Toutes les provinces et territoires mentionnés ci-dessus ont convenu de modifier le Protocole d’entente concernant l’accord fédéral-provincial-territorial sur les poids et dimensions des véhicules (PE PDV) afin d’augmenter la limite de poids autorisée pour l’essieu directeur de 5 500 kg à 6 000 kg.

Approche de mise en œuvre

Partie	Modification de la mesure réglementaire	Conditions de mise en œuvre – au besoin	Calendrier de mise en œuvre ciblé
Colombie-Britannique	S.O.	S.O.	Complété
Alberta	<i>Commercial Vehicle Dimension and Weight Regulation</i>	S.O.	Complété
Saskatchewan	<i>The Vehicle Weights and Dimensions Regulations, 2010</i>	S.O.	Complété
Manitoba	S.O.	S.O.	Complété
Ontario	S.O.	S.O.	Complété
Québec	S.O.	S.O.	Complété
Nouveau-Brunswick	Loi sur les véhicules à moteur <i>Règlement sur les dimensions et la masse des véhicules:</i> Règl du N-B 2001-67	Travaux de protocole d’entente en cours	La modification du règlement sera prévue pour la fin de l’automne ou l’hiver 2026

Partie	Modification de la mesure réglementaire	Conditions de mise en œuvre – au besoin	Calendrier de mise en œuvre ciblé
Île-du-Prince-Édouard	<i>Roads Act, Vehicle Weights and Dimensions Regulations</i> Accord du Canada atlantique de 2001	S.O.	2026. À noter, la chronologie est une estimation. Cependant, des travaux de modification du Règlement et de l'Accord sont en cours.
Nouvelle-Écosse	S.O.	S.O.	Complété
Terre-Neuve-et-Labrador	S.O.	S.O.	Complété
Yukon	S.O.	S.O.	Complété
Territoires du Nord-Ouest	<i>Large Vehicle Control Regulations</i>	Les annexes B, F, G - K sont déjà conformes. Les TNO peuvent effectuer un changement immédiat et temporaire en s'appuyant sur les dispositions de l'article 24(1) qui permettent au registraire d'apporter une modification des pondérations des annexes A à K. Idéalement, une modification réglementaire mineure suivrait aux annexes A, C, D et E.	Temporairement, cela pourrait être immédiat, la modification réglementaire prendrait de 3 à 6 mois et serait idéalement accompagnée d'autres modifications qui pourraient résulter de ce processus.

Partie	Modification de la mesure réglementaire	Conditions de mise en œuvre – au besoin	Calendrier de mise en œuvre ciblé
Nunavut	S.O.	S.O.	S.O.

MESURE 2 – Lignes directrices pancanadiennes sur les remorques de 60 pieds 6 pouces

P/T : AB, CB, MB, NB, T.N.-L., T.N.-O., N.-É., NU, ON, Î.-P.-É., QC, SK, YK

Description : Les remorques de 60 pieds et 6 pouces (18,45 m) ne bénéficient pas d'une acceptation uniforme à travers toutes les provinces et territoires en partie en raison des contraintes liées aux infrastructures. L'élaboration d'orientations pancanadiennes relatives aux remorques extra-longues de 60 pieds et 6 pouces, destinée aux provinces et territoires qui choisiront de les autoriser, permettra de réduire les risques de disparités dans les approches réglementaires.

Table des transports responsable de cette mesure : GT-PDV

Description de la mesure : Les provinces et territoires qui envisagent d'autoriser à l'avenir les semi-remorques de 60 pieds et 6 pouces (18,45 m) se conformeront à la ligne directrice pancanadienne énoncée dans le PE PDV.

MESURE 3 – La signalisation, l'éclairage, les drapeaux, etc. pour les véhicules surdimensionnés

P/T : AB, CB, MB, NB, T.N.-L., T.N.-O., N.-É., NU, ON, Î.-P.-É., QC, SK, YK

Description : L'établissement de lignes directrices pancanadiennes concernant la signalisation, l'éclairage, les drapeaux, etc., est requis pour améliorer la visibilité des véhicules surdimensionnés. À l'heure actuelle, les provinces et territoires ont des exigences générales similaires, mais avec certaines particularités en matière de signalisation, d'éclairage et de drapeaux pour ces types de véhicules.

Table des transports responsable de cette mesure : GT-PDV

Description de la mesure : Les provinces et territoires mentionnés ci-dessus s'engagent à élaborer une norme minimale pour la signalisation, l'éclairage, les drapeaux, etc. pour les véhicules surdimensionnés afin d'éliminer les obstacles au commerce intérieur tout en permettant une flexibilité pour une province ou territoire, si nécessaire, en consultation avec l'industrie, d'ici le 31 mars 2026. Ce travail sera réalisé par le comité des politiques du GT-PDV.

Lorsqu'une norme minimale sera établie, l'annexe actuelle et le PE PDV seront mis à jour pour l'y intégrer.

MESURE 4 – Qualifications des véhicules d’escorte

P/T : AB, CB, MB, NB, T.N.-L., T.N.-O., N.-É., NU, ON, Î.-P.-É., QC, SK, YK

Description : Les véhicules surdimensionnés et en surcharge nécessitent souvent des véhicules d’escorte pour assurer la sécurité, par exemple en conduisant devant pour vérifier les obstacles ou en conduisant derrière afin d’identifier les voitures et autres obstacles que le conducteur peut ne pas voir. Certaines provinces exigent une escorte policière, tandis que d’autres autorisent les opérateurs d’escorte commerciale. Différentes provinces élaborent des lignes directrices sur la formation des personnes affectées à l’escorte routière. Ceci pourrait entraîner des obstacles pratiques, voire réglementaires. Il n’y a pas non plus de norme unique pour l’identification et la signalisation des véhicules d’escorte.

Une norme minimale pour l’identification et la signalisation des véhicules d’escorte et pour la formation des opérateurs établirait des exigences claires et uniformes essentielles à l’utilisation sécuritaire des véhicules d’escorte partout au Canada.

Table des transports responsable de cette mesure : GT-PDV

Description de la mesure : Les provinces et territoires mentionnés ci-dessus s’engagent à élaborer, en consultation avec l’industrie, une norme minimale concernant la signalisation et l’éclairage pour l’équipement des véhicules d’escorte afin d’éliminer les obstacles au commerce intérieur tout en permettant une flexibilité pour une province ou territoire, si nécessaire, d’ici le 31 mars 2026. De plus, ils incluront les exigences de taille des véhicules dans leurs consultations sectorielles et établiront une norme minimale pour ces exigences afin d’éliminer les obstacles au commerce intérieur tout en permettant une flexibilité pour une province ou territoire, si nécessaire, d’ici le 31 mars 2026. Le GT-PDV entreprendra ce travail, et le PE PDV sera modifié pour refléter ces changements.

Le comité des politiques du GT-PDV, en collaboration avec le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM), examinera les questions liées à la formation et à la certification des conducteurs de véhicules d’escorte et à l’exploitation des véhicules d’escorte à moyen terme.

Lorsqu’une norme minimale sera établie, l’annexe actuelle et le PE PDV seront mis à jour pour l’y intégrer.

MESURE 5 – Définitions de la lumière du jour et de la nuit

P/T : AB, CB, MB, NB, T.N.-L., T.N.-O., N.-É., NU, ON, Î.-P.-É., QC, SK, YK

Description : Certains véhicules surdimensionnés ne sont autorisés à circuler que durant le jour ou uniquement la nuit. D'autres peuvent circuler en tout temps, à condition d'être munis de la signalisation ou de l'éclairage approprié, selon qu'il s'agit d'une période de « lumière du jour » ou « de nuit ». Les provinces et les territoires adoptent diverses approches pour définir le début et la fin de ces périodes, certains utilisant des définitions spécifiques (p. ex., l'Alberta définit la journée comme la période qui commence une heure avant le lever du soleil et se termine une heure après le coucher du soleil, tandis que la définition de l'Ontario fait référence à 30 minutes avant le lever du soleil ou après le coucher du soleil). L'industrie a souligné que ces divergences peuvent constituer un obstacle au commerce intérieur.

Table des transports responsable de cette mesure : GT-PDV

Description de la mesure : Toutes les provinces et territoires mentionnés ci-dessus conviennent d'établir une approche commune concernant les exigences en matière de signalisation et d'éclairage en ce qui concerne les périodes de voyage de jour et de nuit pour des véhicules surdimensionnés, afin d'atténuer les barrières commerciales internes. Le GT-PDV doit consulter l'industrie et élaborer une norme minimale pour les exigences en matière de signalisation et d'éclairage en ce qui concerne les périodes de voyage de jour et de nuit pour des véhicules surdimensionnés afin d'éliminer les obstacles au commerce intérieur tout en permettant une flexibilité pour une province ou territoire, si nécessaire, d'ici le 31 mars 2026.

MESURE 6 – Dégagements en zones de construction

P/T : AB, CB, MB, NB, T.N.-L., T.N.-O., N.-É., NU, ON, Î.-P.-É., QC, SK, YK

Description : Les activités de construction qui sont réalisées sur les infrastructures routières ou les structures avoisinantes peuvent affecter la qualité des routes et la fluidité de la circulation. Des voies sont fréquemment réaménagées pour les véhicules, avec des exigences provinciales et territoriales définissant la largeur minimale des voies de circulation. Cependant, ces normes varient selon les provinces et territoires, allant de 3 mètres à 3,7 mètres de largeur minimale. Ces dimensions peuvent limiter la circulation des véhicules surdimensionnés dans plusieurs provinces, même munis de permis spéciaux.

L'adoption d'une norme minimale pancanadienne contribuerait à prévenir des obstacles involontaires au commerce interprovincial et territorial.

Table des transports responsable de cette mesure : GT-PDV

Description de la mesure : Les voies sur les autoroutes ou à une forte circulation de camions en zones de construction doivent respecter une largeur minimale de 3,5 mètres conformément aux lignes directrices nationales sur la sécurité en zones de travaux routiers établies par l'Association des transports du Canada. Cette norme ne doit pas être appliquée dans les situations où le minimum requis est physiquement impossible ou soulève des problèmes de sécurité en raison de l'infrastructure existante, de la géographie ou d'autres facteurs.

Lorsqu'une norme commune sera établie, l'annexe actuelle et le PE PDV seront mis à jour pour l'y intégrer.

Approche de mise en œuvre

Partie	Modification de la mesure réglementaire	Conditions de mise en œuvre – au besoin	Calendrier de mise en œuvre ciblé
Colombie-Britannique	S.O.	S.O.	Complété
Alberta	Traffic Accommodation Guidelines (policy)	Des mises à jour pourraient être requises pour les Traffic Accommodation Guidelines de l'Alberta, selon la norme.	Un an après la clarification de la norme.

Partie	Modification de la mesure réglementaire	Conditions de mise en œuvre – au besoin	Calendrier de mise en œuvre ciblé
Saskatchewan	<i>Highways and Transportation Act</i> , Standard 8400 Traffic Accommodation Devices Manual for Work Zones	Consultation sectorielle Incorporation dans les contrats.	Mars 2026
Manitoba	S.O.	S.O.	Complété
Ontario	S.O.	S.O.	Complété
Québec	S.O.	S.O.	S.O.
Nouveau-Brunswick	Non réglementé	Cet élément doit être retiré et confirmé selon les directives de l'ATC – il s'agit d'un élément de sécurité important et les camions sont dirigés pour éviter cette situation autant que possible.	S.O.
Île-du-Prince-Édouard	S.O.	-Même avec des voies de zone de construction de 3,5 m de large, les véhicules surdimensionnés à l'Î.-P.-É. devront trouver des itinéraires alternatifs en collaboration avec les autorités locales.	S.O.

Partie	Modification de la mesure réglementaire	Conditions de mise en œuvre – au besoin	Calendrier de mise en œuvre ciblé
		<p>-L'Î.-P.-É. n'a pas de routes divisées.</p> <p>– L'entrée et la sortie vers/depuis l'Î.-P.-É. nécessitent l'utilisation du pont de la Confédération ou du traversier des îles Wood.</p> <p>- Les envois surdimensionnés doivent actuellement fournir un avis préalable pour entrer/sortir de la province. Cela permettrait aux responsables des transports de déterminer un corridor sécuritaire pendant les travaux routiers.</p>	
Nouvelle-Écosse	Traffic Control Manual	S.O.	Complété
Terre-Neuve-et-Labrador	S.O.	S.O.	Complété
Yukon	S.O.	S.O.	Complété
Territoires du Nord-Ouest	S.O.	Il peut y avoir des considérations d'implémentation pour tout autre accord au-delà de la largeur.	Complété

Partie	Modification de la mesure réglementaire	Conditions de mise en œuvre – au besoin	Calendrier de mise en œuvre ciblé
Nunavut	S.O.	S.O.	S.O.

MESURE 7 – Véhicules surdimensionnés et en surcharge – processus d’obtention des permis spéciaux

P/T : AB, CB, MB, NB, T.N.-L., T.N.-O., N.-É., NU, ON, Î.-P.-É., QC, SK, YK

Description : Afin d’assurer la sécurité et de gérer les impacts sur l’infrastructure tout en permettant la circulation des véhicules excédant les limites réglementaires de poids et de dimensions, les provinces et les territoires ont des processus permettant aux entreprises de solliciter des permis spéciaux. Ces permis sont délivrés pour des périodes déterminées, pouvant aller jusqu’à un an pour les déplacements plus simple ou aussi courtes qu’une journée pour les déplacements très complexes.

Bien que les provinces et les territoires soient idéalement bien placés pour évaluer les demandes de permis spéciaux au sein de leur gouvernement respectif, les entreprises requérant une autorisation pour des déplacements interprovinciaux et territoriaux se heurtent parfois à des difficultés liées à des délais prolongés, à un manque d’harmonisation des périodes d’autorisation, ou encore à la complexité supplémentaire engendrée par la nécessité de naviguer entre plusieurs processus administratifs distincts.

Table des transports responsable de cette mesure : GT-PDV

Description de la mesure : Pour appuyer la conduite sécuritaire et efficace des véhicules surdimensionnés et en surcharge au-delà des frontières provinciales et territoriales :

1. Chaque gouvernement mentionnés ci-dessus s’engage à élaborer des normes de service de permis qui seront communiquées publiquement d’ici le 31 mars 2026.
2. GT- PDV établira un ensemble harmonisé d’informations requises pour les demandes de permis d’ici le 31 mars 2026.

Aucune disposition dans cet article ne saurait abroger ou restreindre la capacité d’un gouvernement de prendre des décisions relatives aux permis spéciaux dans le but d’assurer la sécurité et la protection des infrastructures, ni d’exiger des renseignements nécessaires à l’examen de ces demandes, ni d’imposer des conditions aux conducteurs de véhicules surdimensionnés ou en surcharge.

Approche de mise en œuvre

Toutes les Parties mettront en œuvre les actions convenues telles qu’indiquées dans la section « Description de la mesure ».

MESURE 8 – Formation et certification des trains routiers

P/T : AB, CB, MB, NB, T.N.-L., T.N.-O., N.-É., NU, ON, Î.-P.-É., QC, SK, YK

Description : La formation relative à la conduite des trains routiers – définis comme un seul tracteur tirant deux remorques – est largement harmonisée à l'échelle régionale. Les provinces de l'Est (Ontario, Québec, Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Écosse) et les provinces et territoires de l'Ouest (Territoires du Nord-Ouest, Colombie-Britannique, Alberta, Saskatchewan et Manitoba) ont adopté des approches communes, adaptées aux spécificités et besoins propres à chaque région.

Les intervenants appuient cette démarche régionale, soulignant qu'une approche pancanadienne n'est pas nécessaire pour le moment, notamment en raison de l'impossibilité pour les trains routiers de circuler entre ces deux régions en raison d'un important déficit d'infrastructures dans le nord de l'Ontario. Toutefois, une approche pancanadienne deviendrait nécessaire si ces déplacements transrégionaux venaient à être rendus possibles.

Il est peu probable que cette lacune infrastructurelle soit comblée à court terme de manière à permettre la circulation des trains routiers d'un océan à l'autre. Néanmoins, des discussions cherchant à envisager une approche à long terme sont en cours. En attendant, les provinces et les territoires poursuivent leurs efforts pour harmoniser régionalement les pratiques de formation et de certification relatives aux trains routiers.

Table des transports responsable de ce point : GT-PDV

Description de la mesure : Afin de soutenir l'exploitation sécuritaire et efficace des trains routiers, tous les gouvernements mentionnés ci-dessus conviennent que les provinces et les territoires reliés par un réseau continu de routes pour trains routiers harmoniseront les exigences en matière de qualifications et de certification des conducteurs.

Approche de mise en œuvre

Partie	Modification de la mesure réglementaire	Conditions de mise en œuvre – au besoin	Calendrier de mise en œuvre ciblé
Colombie-Britannique	Commercial Transport Manual	S.O.	La Colombie-Britannique est alignée avec les provinces de l'Ouest et travaille activement à mettre à jour le protocole

Partie	Modification de la mesure réglementaire	Conditions de mise en œuvre – au besoin	Calendrier de mise en œuvre ciblé
			<p>d'entente des provinces de l'Ouest d'ici la fin de l'année afin d'assurer une harmonisation complète des trains routiers.</p> <p>Peut être mis en œuvre dans les 6 mois suivant l'approbation du CdMT</p>
Alberta	Western LCV MOU	Les modifications au protocole d'entente de l'Ouest refléteront cela.	Printemps 2026
Saskatchewan	Permit Policy	S.O.	Immédiat dès que le Western LCV MOU est finalisé.
Manitoba	S.O.	Par permis	Complété
Ontario	S.O.	L'Ontario travaillera à une harmonisation supplémentaire sur d'autres points avec les provinces de l'Est par le biais du Eastern LCV MOU.	Complété
Québec	<p>Modification au Code de la Sécurité Routière.</p> <p>Règlement sur le permis spécial de</p>	S.O.	À déterminer

Partie	Modification de la mesure réglementaire	Conditions de mise en œuvre – au besoin	Calendrier de mise en œuvre ciblé
	circulation d'un train routier (chapitre C-24.2, r. 36)		
Nouveau-Brunswick	Directives sur les trains routiers	<p>Nécessite un accord avec ON, QC, NB et NS</p> <p>La plupart des conditions sont déjà harmonisées, il faut juste revoir en tenant compte de l'évolution de la situation lors de la certification</p>	Dans les 3 mois suivant l'accord
Île-du-Prince-Édouard	À déterminer	<p>-L'Î.-P.-É. n'est pas relié à une route contiguë de trains routiers.</p> <p>-À l'heure actuelle, l'Î.-P.-É. ne voit pas de véhicules légers principalement en raison des limitations d'infrastructure et des facteurs de sécurité connexes. Les trains routiers sont généralement utilisés sur les autoroutes divisées, que l'Î.-P.-É. n'a pas.</p>	À déterminer

Partie	Modification de la mesure réglementaire	Conditions de mise en œuvre – au besoin	Calendrier de mise en œuvre ciblé
		<p>- Transports Canada pourrait devoir évaluer les impacts sur le pont de la Confédération et le traversier des îles Wood.</p> <p>-Si l'Î.-P.-É. devient connecté à un réseau de routes contigu aux trains routiers, l'Î.-P.-É. envisagera de respecter les qualifications et exigences de certification des conducteurs convenues.</p>	
Nouvelle-Écosse	<p>Protocole d'entente régional</p> <p>Les prochaines réglementations de la TSA incluent la certification/l'endossement des trains routiers</p>	S.O.	Après la proclamation TSA – Printemps 2026
Terre-Neuve-et-Labrador	S.O.	S.O.	S.O.
Yukon	S.O.	L'infrastructure du Yukon ne supporte pas les trains routiers non escortés	S.O.

Partie	Modification de la mesure réglementaire	Conditions de mise en œuvre – au besoin	Calendrier de mise en œuvre ciblé
Territoires du Nord-Ouest	Drivers License Regulations	<p>S.O.</p> <p>Comme indiqué, c'est un problème à plus long terme en raison de limitations importantes des infrastructures à l'est.</p> <p>Pour référence : le DLR prévoit déjà une mention d'avenant pour véhicule à longueur prolongée. Il s'agit d'une lettre du transporteur ou de l'entreprise attestant de la capacité du client à exploiter le train routier, le type et la durée de la formation.</p> <p>Les T.N.-O. n'ont pas de norme de formation, ce qui pourrait nécessiter des mises à jour réglementaires.</p>	<p>Cela dépend du travail en comité.</p> <p>Les T.N.-O. prévoient déjà un changement qui obligerait les conducteurs à garder leur certificat d'études sur eux, ce qui est la norme dans la plupart des provinces</p>
Nunavut	S.O.	S.O.	S.O.

MESURE 9 – Transport de marchandises dangereuses ne nécessitant pas de plan d'intervention d'urgence dans les trains routiers

P/T : N. B., N.-É., ON, QC

Description : Les trains routiers figurent parmi les configurations de camions les plus efficaces et productives sur les routes canadiennes. Cependant, tous les gouvernements imposent certaines restrictions quant aux types de marchandises que ces trains routiers peuvent transporter. Par exemple, le transport de liquides en vrac leur est interdit en raison de problèmes de stabilité dynamique.

Une des principales divergences réglementaires au sein du réseau de trains routiers de l'Est concerne le transport des marchandises dangereuses. Ainsi, tandis que l'Ontario autorise le transport de marchandises dangereuses ne nécessitant pas de plan d'intervention d'urgence (PIU) (marchandises dangereuses à faible risque telles que les peintures), le Québec, la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick en interdisent le transport.

Table des transports responsable de cette mesure : GT-PDV

Description de la mesure : Le Québec, la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick examineront l'approche de l'Ontario et évalueront la pertinence de mettre à jour le protocole d'entente sur l'harmonisation des conditions de permis spéciaux pour la conduite des trains routiers dans l'Est du Canada, le cas échéant, afin de permettre l'harmonisation d'ici le 31 décembre 2025.

Lorsque l'évaluation sera complétée, une approche de mise en œuvre pourra être définie et le protocole d'entente sur l'harmonisation des conditions de permis spéciaux pour la conduite des trains routiers dans l'Est du Canada seront mis à jour pour l'y intégrer, le cas échéant.

Approche de mise en œuvre

Partie	Modification de la mesure réglementaire	Conditions de mise en œuvre – au besoin	Calendrier de mise en œuvre ciblé
Ontario	S.O.	S.O.	Complété
Québec	Règlement sur le transport de matières dangereuses	S.O.	À déterminer
Nouveau-Brunswick	Directives sur les trains routiers	Nécessite un accord avec ON, QC, NB et	Dans les 3 mois suivant l'accord

Partie	Modification de la mesure réglementaire	Conditions de mise en œuvre – au besoin	Calendrier de mise en œuvre ciblé
		NS. La plupart des conditions sont déjà harmonisées, il suffit de les examiner en tenant compte de la législation sur les marchandises dangereuses.	
Nouvelle-Écosse	LCV Program - Guidelines document	S.O.	Document de lignes directrices à mettre à jour d'ici la fin de l'année civile 2025

MESURE 10 – Formation de base préalable à l’obtention du permis de classe 1

P/T : AB, CB, MB, NB, T.N.-L., T.N.-O., N.-É., NU, ON, Î.-P.-É., QC, SK, YK

Description : Le 20 février 2020, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière (CMRTSR) a approuvé la norme 16 du Code canadien de sécurité (CCS) relative à la Formation de base préalable à l’obtention du permis de classe 1. La CCS-16 a été élaborée conjointement par les gouvernements membres du CCATM en collaboration avec l’industrie du transport routier. Afin de faciliter sa mise en œuvre, le CCATM a négocié, à la demande du CMRTSR, une entente de réconciliation définissant les engagements provinciaux et territoriaux quant à la mise en œuvre de la CCS-16. Entrée en vigueur en septembre 2022, cette entente a été signée par les gouvernements avec des échéances de mise en œuvre variable. La présente mesure vise à réaffirmer l’entente de réconciliation et, au besoin, à mettre à jour la date limite de mise en œuvre.

Table des transports responsable de cette mesure : CCATM (Remarque : une entente de réconciliation existe)

Description de la mesure : La CCS-16 définit des normes minimales pour la formation de base des conducteurs de camions commerciaux à l’échelle du Canada, visant à promouvoir la réciprocité entre les gouvernements et la sécurité routière. L’adoption uniforme de la CCS-16 par l’ensemble des gouvernements permettra de prévenir les disparités relatives à la délivrance des permis de conduire commerciaux, qui pourraient nuire au commerce, aux investissements ou à la mobilité de la main-d’œuvre à travers le Canada, tout en favorisant une approche pancanadienne cohérente en matière de formation.

Les gouvernements s’engagent à signer l’accord et à mettre à jour les échéances de mise en œuvre dans la Table de conciliation et de coopération en matière de réglementation d’ici le 31 décembre 2025.

Les gouvernements ne disposant pas encore d’une formation de base conformément à la CCS-16 s’engagent à la mettre en œuvre d’ici le 31 décembre 2027.

Le CCATM élaborera des pratiques exemplaires de surveillance de la mise en œuvre de la CCS-16 d’ici le 31 décembre 2026.

Approche de mise en œuvre

Étant donné qu’un accord de réconciliation est déjà en place dans le cadre des processus du CCATM, les approches de mise en œuvre y seront intégrées. Il est entendu que la présente annexe ne modifie pas les droits ou les obligations des parties à l’accord de réconciliation.

MESURE 11 – Exemption relative à l'utilisation personnelle des véhicules électriques pesant plus de 4500 kg

P/T : AB, BC, MB, NB, T.N.-L., T.N.-O., N.-É., NU, ON, Î.-P.-É., QC, SK, YK

Description : Certains modèles de véhicules électriques (VE) dépassent désormais le seuil de 4 500 kg de poids nominal brut du véhicule (PNBV), ce qui les classe comme des véhicules lourds en vertu du CCS. Cette classification peut entraîner des répercussions sur les véhicules électriques utilisés à des fins personnelles, notamment en matière d'immatriculation et d'inspection, soumis aux exigences applicables aux véhicules lourds. Sur ce dossier, le conseil d'administration du CCATM a approuvé l'approche suivante :

1. À court terme :

- Le conseil d'administration du CCATM adopte une approche pancanadienne donnant aux provinces et territoires la possibilité d'instaurer, s'il y a lieu, une exemption pour les VE plus de 4 500 kg destinés à une usage personnel.

2. À long terme :

- Le CCATM collectera des données pour mener une étude sur le seuil de poids. Cette étude qui servira à évaluer les répercussions que pourrait avoir la modification des seuils de poids sur la sécurité, la conformité et la réglementation. Cette étude est actuellement prévue dans le plan opérationnel du CCATM pour commencer au troisième trimestre de 2025.

Table des transports responsable de cette mesure : CCATM

Description de la mesure : Afin de s'assurer que les propriétaires de VÉ qui dépassent 4500 kg de PNBV, mais qui sont destinés strictement à un usage personnel ne sont pas assujettis à des exigences plus onéreuses normalement appliquées aux véhicules lourds chaque province et territoire qui participe à cette mesure mettra en place une exemption pour cette situation, et cette exemption sera mutuellement reconnue par d'autres gouvernements.

Approche de mise en œuvre

Partie	Modification de la mesure réglementaire	Conditions de mise en œuvre – au besoin	Calendrier de mise en œuvre ciblé
Colombie-Britannique	S.O.	S.O.	Complété
Alberta	S.O.	Aucune modification réglementaire	Complété

Partie	Modification de la mesure réglementaire	Conditions de mise en œuvre – au besoin	Calendrier de mise en œuvre ciblé
		requis. En Alberta, les véhicules immatriculés pour un usage personnel ne sont pas enregistrés pour le poids.	
Saskatchewan	<i>Vehicle Classification and Registration Regulations</i>	S.O.	Complété
Manitoba	<i>Règlement général sur la circulation routière</i> <i>Règlement sur les véhicules réglementés (sécurité, identification des exploitants, conservation de documents et exemptions)</i>	S.O.	2026-2027
Ontario	<i>Code de la route Ontario</i> <i>Regulation 424/97: Commercial Motor Vehicle Operators Information</i>	Modification réglementaire à l'avenir une fois l'approche adoptée.	En cours : Une fois que le Code canadien de sécurité (CCS) aura été modifié (par le biais de l'engagement du CCATM), l'Ontario demandera une modification réglementaire pour l'exemption basée sur les véhicules

Partie	Modification de la mesure réglementaire	Conditions de mise en œuvre – au besoin	Calendrier de mise en œuvre ciblé
			<p>électriques à usage personnel, conformément à la norme mise à jour.</p> <p>Note : La prochaine réunion du CCTAM est à l'automne 2025, les points à l'ordre du jour sont à déterminer.</p>
Québec	<p>Code de la sécurité routière (C-24.2)</p> <p>Règlement sur la signalisation routière (C-24.2, r. 41)</p> <p>Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers (C-24.2, r. 32)</p>	Modification réglementaire à venir une fois l'approche adoptée.	<p>En cours : Une fois que le Code canadien de sécurité (CCS) aura été modifié (par le biais de l'engagement du CCATM), le Québec demandera une modification réglementaire pour l'exemption basée sur les véhicules électriques à usage personnel, conformément à la norme mise à jour.</p> <p>Note : D'ici la modification du CCS, le Québec ne reconnaitra aucune exemption d'autres gouvernements.</p>

Partie	Modification de la mesure réglementaire	Conditions de mise en œuvre – au besoin	Calendrier de mise en œuvre ciblé
Nouveau-Brunswick	S.O.	S.O.	S.O.
Île-du-Prince-Édouard	<i>Highway Traffic Act</i> Fee Regulations	L'Î.-P.-É. est prêt à mettre en place une exemption pour les véhicules électriques dépassant 4500 kg de PNBV mais destinés strictement à un usage personnel.	2026
Nouvelle-Écosse	<i>Highway Traffic Act</i> Fee Regulations	S.O.	Après la proclamation, été 2026.
Terre-Neuve-et-Labrador	Official Inspection Station Regulations under the <i>Highway Traffic Act</i>	S.O.	T.N. -L. disposent déjà d'une tolérance réglementaire pour des exemptions au Code national de sécurité pour les individus ou les véhicules. Cependant, il n'existe actuellement aucune autorisation pour exempter les véhicules immatriculés de plus de 4500 kg de l'obligation de faire effectuer une inspection annuelle du véhicule.
Yukon	S.O.	S.O.	Complété

Partie	Modification de la mesure réglementaire	Conditions de mise en œuvre – au besoin	Calendrier de mise en œuvre ciblé
Territoires du Nord-Ouest	<i>Large Vehicle Control Regulations</i>	<p>Sans objet</p> <p>Aucun permis spécial ni immatriculation n'est requis pour tout véhicule de plus de 4500 kg utilisé à des fins personnelles, y compris les véhicules électriques.</p>	S.O.
Nunavut	S.O.	S.O.	S.O.

MESURE 12 – Examen complet des normes du Code canadien de sécurité (CCS) afin de cerner les possibilités de reconnaissance mutuelle, d’harmonisation accrue et d’accélération de la mise en œuvre

F/P/T : CA, AB, CB, MB, NB, T.N.-L., T.N.-O., N.-É., NU, ON, Î.-P.-É., QC, SK, YK

Description : La sécurité des véhicules commerciaux est une responsabilité partagée entre les ordres de gouvernement et les partenaires de l’industrie. Afin de faire progresser une approche pancanadienne cohérente en matière de sécurité des véhicules commerciaux, tous les gouvernements travaillent par l’intermédiaire du CCATM pour renforcer la sécurité des véhicules commerciaux. Cela comprend l’administration, la surveillance et la mise à jour du Code canadien de sécurité (CCS) pour les transporteurs routiers, qui établit 16 normes de sécurité opérationnelles pour les véhicules commerciaux. Le CCS est la pierre angulaire du cadre réglementaire fédéral-provincial-territorial des véhicules commerciaux, et chaque gouvernement a la responsabilité d’accélérer la mise en œuvre de ces normes au moyen de ses propres lois, règlements et politiques.

Table des transports responsable de cette mesure: CCATM

Description de la mesure : Tous les gouvernements s’entendent pour :

1. Effectuer un examen complet de la façon dont les gouvernements ont mis en œuvre les normes du CCS afin de cerner les possibilités de reconnaissance mutuelle, d’harmonisation et d’accélération de la mise en œuvre. Cet examen sera terminé d’ici septembre 2025.¹ Pour une meilleure harmonisation à l’échelle du Canada, dans les six mois suivants la fin de l’examen complet, les gouvernements fourniront des échéanciers de mise en œuvre pour donner suite aux conclusions de l’examen.
2. Reconnaissant que le CCATM travaille déjà sur les mises à jour des CCS-7, 14 et 15, les gouvernements viseront à les mettre en œuvre dans les deux ans suivant l’approbation par le CMRTSR. Les mises à jour des CCS-7 et 15 sont prévues pour approbation en février 2026, et la mise à jour du CCS-14 vise une approbation à l’automne 2026.
3. Les gouvernements continueront de chercher des occasions d’améliorer l’uniformité dans la façon dont les normes du CCS sont mises en œuvre, en s’appuyant sur l’examen du certificat d’aptitude à la sécurité.
4. Le CCATM mettra sur pied un groupe de travail d’ici septembre 2025² pour explorer les moyens de répondre aux erreurs de classification des conducteurs.

¹ Complété.

² Complété.

Ce travail exige que tous les gouvernements collaborent à l'examen par l'intermédiaire du CCATM et favorisera l'uniformité de la mise en œuvre à l'échelle pancanadienne.

Remarque: La norme 16 du CCS est exclue de ce qui précède, car elle est déjà traitée séparément à mesure 10.

Approche de mise en œuvre

Partie	Modification de la mesure réglementaire	Conditions de mise en œuvre – au besoin	Calendrier de mise en œuvre ciblé
Colombie-Britannique	S.O.	Approbation du CMRTSR	Des possibilités pour une plus grande harmonisation et/ou reconnaissance mutuelle à la suite de l'examen complet à mettre en œuvre dans les 2 ans suivant l'approbation du CdMT Mise en œuvre des CCS- 7, 14, 15 dans les 2 ans suivant l'approbation du CdMT
Alberta	<i>Traffic Safety Act</i>	Approbation de CMRTSR	Des possibilités pour une plus grande harmonisation et/ou reconnaissance mutuelle à la suite de l'examen complet à mettre en œuvre dans les 2 ans suivant l'approbation du CdMT Mise en œuvre des CCS- 7, 14, 15 dans les 2 ans suivant

Partie	Modification de la mesure réglementaire	Conditions de mise en œuvre – au besoin	Calendrier de mise en œuvre ciblé
			l'approbation du CdMT
Saskatchewan	S.O.	Approbation de CMRTSR	Des possibilités pour une plus grande harmonisation et/ou reconnaissance mutuelle à la suite de l'examen complet à mettre en œuvre dans les 2 ans suivant l'approbation du CdMT Mise en œuvre des CCS- 7, 14, 15 dans les 2 ans suivant l'approbation du CdMT
Manitoba	<i>Code de la route</i> <i>Loi sur les conducteurs et les véhicules</i>	Approbation de CMRTSR Des changements informatiques importants à mettre en œuvre (ressources et financement).	Des possibilités pour une plus grande harmonisation et/ou reconnaissance mutuelle à la suite de l'examen complet à mettre en œuvre dans les 2 ans suivant l'approbation du CdMT Mise en œuvre des CCS- 7, 14, 15 dans les 2 ans suivant l'approbation du CdMT.
Ontario	S.O.	Approbation de CMRTSR	Des possibilités pour une plus grande harmonisation et/ou reconnaissance

Partie	Modification de la mesure réglementaire	Conditions de mise en œuvre – au besoin	Calendrier de mise en œuvre ciblé
			<p>mutuelle à la suite de l'examen complet à mettre en œuvre dans les 2 ans suivant l'approbation du CdMT</p> <p>Mise en œuvre des CCS- 7, 14, 15 dans les 2 ans suivant l'approbation du CdMT</p>
Québec	<p>Plusieurs lois et règlements pourraient devoir être modifiés ainsi que des politiques, notamment <i>le Code de la sécurité routière, le Règlement sur les permis, le Règlement relatif à la santé des conducteurs, Règlement sur les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds, le Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers, etc.</i></p>	Approbation de CMRTSR	Québec continuera de contribuer aux travaux sans engagement possible sur un éventuel échéancier.
Nouveau-Brunswick	S.O.	Approbation de CMRTSR	Des possibilités pour une plus grande harmonisation et/ou

Partie	Modification de la mesure réglementaire	Conditions de mise en œuvre – au besoin	Calendrier de mise en œuvre ciblé
			<p>reconnaissance mutuelle à la suite de l'examen complet, qui sera mis en œuvre dans les 2 ans suivant l'approbation du CdMT</p> <p>Mise en œuvre des CCS-7, 14, 15 dans les 2 ans suivant l'approbation du CdMT</p>
Île-du-Prince-Édouard	S.O.	Approbation de CMRTSR	<p>Des possibilités pour une plus grande harmonisation et/ou reconnaissance mutuelle à la suite de l'examen complet, qui sera mis en œuvre dans les 2 ans suivant l'approbation du CdMT</p> <p>Mise en œuvre des CCS-7, 14, 15 dans les 2 ans suivant l'approbation du CdMT</p>
Nouvelle-Écosse	<i>Traffic Safety Act (TSA) and Policy</i>	Approbation de CMRTSR	Des possibilités pour une plus grande harmonisation et/ou reconnaissance mutuelle à la suite de l'examen complet, qui sera mis en œuvre dans les 2 ans

Partie	Modification de la mesure réglementaire	Conditions de mise en œuvre – au besoin	Calendrier de mise en œuvre ciblé
			<p>suivant l’approbation du CdMT</p> <p>Mise en œuvre des CCS-7, 14, 15 dans les 2 ans suivant l’approbation du CdMT</p>
Terre-Neuve-et-Labrador	<i>Carrier Safety Regulations under the Highway Traffic Act</i>	Approbation de CMRTSR	Possibilités d’harmonisation et/ou de reconnaissance mutuelle à la suite de l’examen complet à mettre en œuvre dans les 2 ans suivant l’approbation du CdMT
Yukon	S.O.	Approbation de CMRTSR	<p>Des possibilités pour une plus grande harmonisation et/ou reconnaissance mutuelle à la suite de l’examen complet, qui sera mis en œuvre dans les 2 ans suivant l’approbation du CdMT</p> <p>Mise en œuvre des CCS- 7, 14, 15 dans les 2 ans suivant l’approbation du CdMT.</p>
Territoires du Nord-Ouest	S.O.	Approbation de CMRTSR	Des possibilités pour une plus grande harmonisation et/ou reconnaissance

Partie	Modification de la mesure réglementaire	Conditions de mise en œuvre – au besoin	Calendrier de mise en œuvre ciblé
			<p>mutuelle à la suite de l'examen complet, qui sera mis en œuvre dans les 2 ans suivant l'approbation du CdMT</p> <p>Mise en œuvre des CCS-7, 14, 15 dans les 2 ans suivant l'approbation du CdMT</p>
Nunavut	[Nommer la loi ou le règlement]	Approbation de CMRTSR	<p>Des possibilités pour une plus grande harmonisation et/ou reconnaissance mutuelle à la suite de l'examen complet, qui sera mis en œuvre dans les 2 ans suivant l'approbation du CdMT</p> <p>Mise en œuvre des CCS-7, 14, 15 dans les 2 ans suivant l'approbation du CdMT</p>
Canada*	<p><i>Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire</i></p> <p><i>*Seule la CCS 9 s'applique</i></p>	Approbation de CMRTSR	Possibilités d'harmonisation et/ou de reconnaissance mutuelle à la suite de l'examen complet à mettre en œuvre dans les 2 ans suivant l'approbation du CdMT

MESURE 13 – L'énoncé sur l'infrastructure

F/P/T : CA, AB, CB, MB, NB, T.N.-L., T.N.-O., N.-É., NU, ON, Î.-P.-É., QC, SK, YK

Description : Les normes relatives aux routes et aux infrastructures routières (p. ex., limites de poids, hauteurs de viaducs), à l'entretien (p. ex., déneigement) et aux opérations (p. ex., restrictions sur certains véhicules) peuvent varier d'une province ou d'un territoire à l'autre. Ces variations peuvent, de manière involontaire, constituer des obstacles au commerce intérieur. Ces différences résultent souvent de facteurs qui ne peuvent être corrigés, ou seulement au prix d'efforts et des ressources considérables.

Table des transports responsable de cette mesure : CMRTSR

Description de la mesure : Conformément au protocole d'entente sur les poids et dimensions des véhicules lourds des provinces et territoires, un camion peut être configuré pour se déplacer à travers le Canada sans obstacle. L'harmonisation a été réalisée.

Tous les gouvernements reconnaissent que des travaux supplémentaires pourraient être réalisés en ce qui concerne les :

- Pratiques d'entretien hivernal : suite aux travaux en cours par l'Association des transports du Canada (ATC), qui seront terminés d'ici le 31 octobre 2025, les sous-ministres formuleront des recommandations sur les pratiques d'entretien hivernal des routes.
- Aires de repos :
 - Tous les gouvernements provinciaux et territoriaux se sont entendus à l'effet qu'idéalement, les aires de repos publiques ou privées doivent être accessibles ou aménagées à des intervalles de conduite d'une à deux heures le long du réseau routier principal reliant les provinces et territoires.
 - L'ATC mènera un sondage sur l'état actuel du réseau d'aires de repos du Canada et transmettra les résultats au Conseil des sous-ministres d'ici le 31 octobre 2025.

Approche de mise en œuvre

L'ATC doit mener les actions convenues.

MESURE 14 – Centre de données unique et portail de demandes

F/P/T : CA, AB, BC, MB, NB, T.N.-L., T.N.-O., N.-É., NU, ON, Î.-P.-É., QC, SK, YK

Description : L'Alberta a mis au point un modèle de portail Web, soit le Centre de communication numérique de la réglementation canadienne du camionnage, pour aider à planifier les itinéraires du départ à l'arrivée, fournir des mises à jour en temps réel sur les conditions et les restrictions routières et obtenir tous les permis requis en un seul endroit. Pour aller de l'avant, l'Alberta a besoin de la collaboration de toutes les provinces et territoires et du gouvernement fédéral, notamment pour s'assurer que le carrefour contient des renseignements exacts.

Table des transports responsable de cette mesure : Comité directeur FPT (à établir)

Description de la mesure : Tous les gouvernements s'engagent à contribuer à un centre de communication numérique intergouvernemental du camionnage, en s'appuyant sur le modèle élaboré par l'Alberta, qui sera la source la plus complète d'informations réglementaires pour le secteur du camionnage. L'objectif est de cibler un produit minimum viable d'ici le 15 novembre 2025, avec un lancement public en anglais et en français, d'ici le 31 mars 2026.

En s'appuyant sur le centre de communication numérique initial, le fédéral, les provinces et les territoires s'engagent à explorer la faisabilité d'un portail pour recevoir les demandes de permis (guichet unique), surdimensionné et en surpoids à moyen terme, rendue possible par une norme de données commune.

Approche de mise en œuvre

La mise en œuvre sera guidée par le comité directeur FPT.