

Harmonisation des normes de charges et de dimensions des véhicules

Entente de principe entre le Québec et l'Ontario



English version available upon request

1. INTRODUCTION

Le 30 août 2000, les ministres des Transports de l'Ontario et du Québec ont annoncé, à Montréal, la conclusion d'une entente de principe visant à harmoniser certaines normes de charges et de dimensions des véhicules des deux administrations. La date d'entrée en vigueur de cette entente est prévue pour le 1^{er} janvier 2001. Celle-ci doit toutefois faire l'objet d'une approbation préalable par les deux gouvernements.

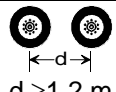
Les mesures annoncées dans cette entente s'inscrivent, dans le cas du Québec, à l'intérieur d'une stratégie globale datant de 1991 et visant à favoriser l'utilisation de véhicules performants sur les plans de la sécurité routière et de l'économie ainsi que moins dommageables pour les infrastructures routières. Par cette entente, les exploitants et propriétaires de véhicules lourds de même que les expéditeurs bénéficieront de normes plus simples, ce qui facilitera la gestion de leur parc de véhicules, tant au Québec qu'en Ontario, accroîtra leur compétitivité et leur permettra de se conformer plus facilement aux normes. Les gouvernements y trouveront leur avantages alors que circuleront sur les routes des véhicules moins dommageables pour le réseau routier, plus faciles à contrôler et tout aussi sécuritaires, sinon plus, que les véhicules actuels.

L'obligation d'utiliser des suspensions permettant une répartition uniforme de la charge entre les essieux d'un même groupe, l'imposition d'un indicateur de charge embarqué permettant d'établir la charge supportée par certains groupes d'essieux, l'élimination de l'essieu relevable dans les groupes de trois essieux et son remplacement par un essieu autovireur dans les groupes de quatre essieux sont des mesures concrètes qui favoriseront une meilleure protection des infrastructures routières. Des exigences plus rigoureuses à l'égard du pare-chocs arrière et la mise sur pied d'un programme visant à évaluer l'usage de systèmes embarqués de monitoring, communément appelés boîtes noires, auront des effets bénéfiques sur la sécurité des usagers de la route. Sur le plan économique, l'élimination de certaines incompatibilités et écarts de charges entre les normes du Québec et celles de l'Ontario permettront aux industries québécoises exportatrices et aux entreprises de transports faisant circuler des véhicules à la fois au Québec et en Ontario d'être plus compétitives.

Cette entente porte sur les limites de charge de l'essieu tandem, de l'essieu tridem (essieu triple) et du groupe de quatre essieux. Quant aux autres normes, les véhicules et les ensembles de véhicules doivent être conformes aux dispositions législatives et réglementaires applicables dans chacune des administrations. Les principaux véhicules visés par cette entente sont les tracteurs semi-remorques à 5, 6 et 7 essieux. On trouve ci-après les principaux éléments contenus dans l'entente.

2. L'ESSIEU TANDEM



La limite de charge de l'essieu tandem convenue dans l'entente est de 18 000 kg pour ceux dont l'espacement des essieux est de 1,2 mètres et plus.

| | | |
|------------------------|---|-----------|
| Un essieu tandem |  $d \geq 1,2 \text{ m}$ | 18 000 kg |
|------------------------|---|-----------|

Au Québec, cette disposition ne nécessite aucune modification aux normes actuellement en vigueur. En Ontario, la limite de charge de l'essieu tandem dont l'espacement des essieux se situe entre 1,2 et 1,6 mètre sera augmentée à 18 000 kg. L'Ontario maintiendra des limites de charge supérieures pour les essieux tandem dont l'espacement des essieux est de 1,6 mètre et plus. La limite de charge de 18 000 kg en Ontario ne sera applicable qu'à l'essieu tandem des tracteurs ainsi qu'à l'essieu tandem des semi-remorques à deux essieux faisant partie d'un ensemble de véhicules composé d'un tracteur et d'une seule semi-remorque. Elle ne s'appliquera pas aux camions, aux semi-remorques d'un train double, aux semi-remorques de plus de deux essieux et aux remorques.

3. L'ESSIEU TRIDEM

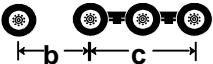
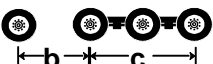
Les limites de charge de l'essieu tridem convenues dans l'entente sont de 24 000 kg pour l'essieu tridem dont l'espacement des essieux est de 3,05 mètres et de 26 000 kg pour celui dont l'espacement des essieux est de 3,66 mètres. Ces limites de charge n'entreront en vigueur qu'à partir du 1^{er} janvier 2006.

| | | |
|------------------|--|-----------|
| Un essieu tridem |  $3,0 \text{ m} \leq d < 3,6 \text{ m}$ | 24 000 kg |
| Un essieu tridem |  $3,6 \text{ m} \leq d \leq 3,7 \text{ m}$ | 26 000 kg |

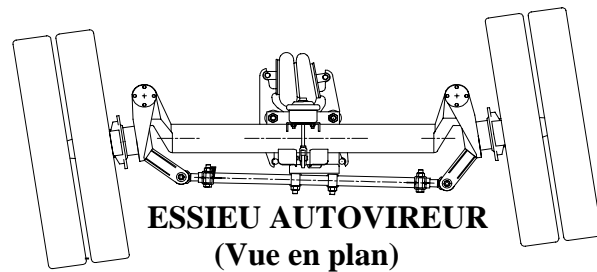
Au Québec, cette disposition ne nécessite aucune modification aux normes actuellement en vigueur. En Ontario, la limite de charge de l'essieu tridem dont l'espacement des essieux est de 3,05 mètres sera augmentée à 24 000 kg à partir du 1^{er} janvier 2006, et celle de l'essieu tridem dont l'espacement des essieux est de 3,66 mètres sera augmentée à 25 500 kg dès le 1^{er} janvier 2001 et à 26 000 kg à partir du 1^{er} janvier 2006. Ces limites de charge en Ontario ne seront applicables qu'à l'essieu tridem des semi-remorques à trois essieux faisant partie d'un ensemble de véhicules composé d'un tracteur et d'une seule semi-remorque. Elles ne s'appliqueront pas aux camions, aux semi-remorques d'un train double, aux semi-remorques de plus de trois essieux et aux remorques.

4. LE GROUPE DE QUATRE ESSIEUX

Les limites de charge d'un groupe de quatre essieux composé d'un essieu autovireur en avant d'un essieu tridem seront de 32 000 kg pour celui dont l'espacement de l'essieu tridem est de 3,05 mètres et de 34 000 kg pour celui dont l'espacement de l'essieu tridem est de 3,66 mètres. La distance entre l'essieu autovireur et l'essieu tridem doit être supérieure à 2,5 mètres sans excéder 3,0 mètres.

| | | |
|--|--|-----------|
| Un essieu autovireur en avant d'un essieu tridem |  $2,5 \text{ m} < b \leq 3,0 \text{ m}$ $3,0 \text{ m} \leq c < 3,6 \text{ m}$ | 32 000 kg |
| Un essieu autovireur en avant d'un essieu tridem |  $2,5 \text{ m} < b \leq 3,0 \text{ m}$ $3,6 \text{ m} \leq c \leq 3,7 \text{ m}$ | 34 000 kg |

Un essieu autovireur est un essieu muni à ses extrémités d'une pièce pouvant pivoter autour d'un axe permettant aux roues de s'orienter automatiquement par rapport à la trajectoire du véhicule.



Au Québec, la délivrance de permis spéciaux est requise pour augmenter la limite de charge de 32 000 à 34 000 kg dans le cas du groupe de quatre essieux dont l'espacement de l'essieu tridem est de 3,66 mètres. La limite de masse totale en charge sera portée à 57 500 kg dans ce dernier cas. En Ontario, des modifications aux normes sont nécessaires pour y intégrer cette nouvelle catégorie d'essieux.

Ce groupe de quatre essieux comprenant un essieu autovireur doit réunir les caractéristiques suivantes :

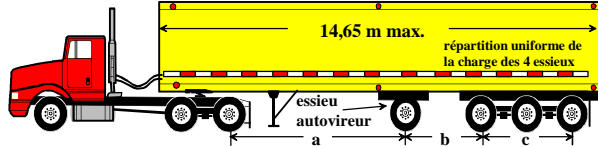
- La suspension de la semi-remorque doit permettre d'égaliser, sans ajustement possible, à 1000 kg près, la masse pouvant être mesurée sous les roues de chacun des quatre essieux;
- Un dispositif doit permettre de mesurer la charge du groupe d'essieux de la semi-remorque;
- L'essieu autovireur doit être situé entre 2,5 et 3 mètres en avant de l'essieu tridem et à au moins 6 mètres de l'essieu tandem du tracteur dans le cas de l'essieu tridem dont l'espacement est de 3,05 mètres et à au moins 5,5 mètres dans le cas de l'essieu tridem dont l'espacement est de 3,66 mètres;
- Les roues de l'essieu autovireur doivent pouvoir tourner autour d'un pivot vertical d'un angle d'au moins 20 degrés de chaque côté de l'axe longitudinal de la semi-remorque (Une évaluation est présentement en cours afin d'établir si l'essieu autovireur à pivot incliné est acceptable.);
- L'essieu autovireur doit être abaissé lorsque les limites de charge des autres groupes d'essieux de l'ensemble de véhicules dépassent les limites permises;
- Tous les dispositifs de contrôle servant à lever et à descendre l'essieu autovireur doivent être installés sur la semi-remorque ou entièrement automatisés;
- L'essieu autovireur peut être muni de pneus simples ou jumelés;
- La largeur nominale des pneus de l'essieu autovireur lorsqu'ils sont montés en simple est d'au moins 365 millimètres pour celui situé à l'avant d'un essieu tridem dont l'espacement des essieux est de 3,05 mètres et d'au moins 385 millimètres pour celui situé à l'avant d'un essieu tridem dont l'espacement des essieux est de 3,66 mètres.

Il est à noter que la pénalité de 1000 kg ainsi que la restriction de 10 kg par millimètre de largeur de pneu prévues dans la réglementation québécoise ne s'appliqueront pas dans le cas d'un essieu autovireur muni de pneus simples. Toutefois, un permis spécial est requis.

L'entente prévoit des normes particulières relatives aux groupes de quatre essieux situés sous une semi-remorque selon l'année de fabrication, au type de suspension, à la présence d'un essieu autovireur et à la longueur de la semi-remorque. Six cas ont été prévus; les trois premiers concernent les nouvelles semi-remorques, et les trois autres, des semi-remorques existantes. Dans certains cas, des permis spéciaux sont requis (voir section 5 ci-après).

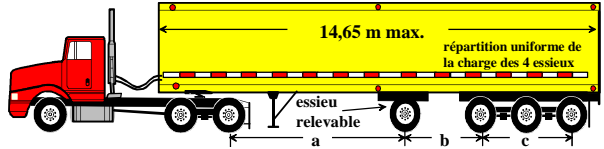
NOUVELLES SEMI-REMORQUES

Cas 1 : Semi-remorque du futur

| | | |
|---|---|-----------|
|  | $a \geq 6,0 \text{ m}; 2,5 \text{ m} < b \leq 3,0 \text{ m}$ $3,0 \text{ m} \leq c < 3,6 \text{ m}$ | 32 000 kg |
| | $a \geq 5,5 \text{ m}; 2,5 \text{ m} < b \leq 3,0 \text{ m}$ $3,6 \text{ m} \leq c \leq 3,7 \text{ m}$ | 34 000 kg |

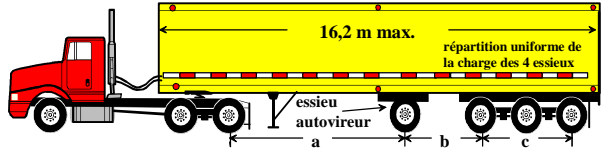
Ce cas est celui de la semi-remorque d'un ensemble de véhicules à sept essieux qui sera privilégiée pour les déplacements interprovinciaux entre le Québec et l'Ontario. Cette semi-remorque, d'une longueur maximale de 14,65 mètres, doit être munie d'un essieu autovireur; de même, les quatre essieux doivent permettre d'égaliser, sans ajustement possible, la masse pouvant être mesurée sous les roues de chacun des essieux.

Cas 2 : Semi-remorque intérimaire (assemblée entre le 1^{er} janvier 2001 et le 31 décembre 2002)

| | | |
|--|---|-----------|
|  | $a \geq 6,0 \text{ m}; 2,5 \text{ m} < b \leq 3,0 \text{ m}$ $3,0 \text{ m} \leq c < 3,6 \text{ m}$ | 32 000 kg |
| | $a \geq 5,5 \text{ m}; 2,5 \text{ m} < b \leq 3,0 \text{ m}$ $3,6 \text{ m} \leq c \leq 3,7 \text{ m}$ | 34 000 kg |

Cette semi-remorque est similaire à la précédente à l'exception de l'essieu autovireur, qui est remplacé par un essieu relevable conventionnel. Cette disposition concerne les véhicules assemblés avant le 1^{er} janvier 2003. Cette semi-remorque ne pourra être utilisée sans un essieu autovireur au-delà du 31 décembre 2010 en Ontario et du 31 décembre 2014 au Québec.

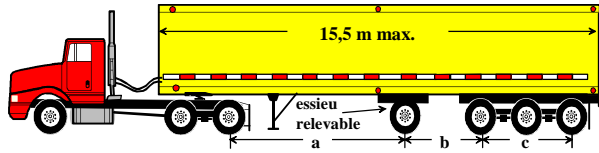
Cas 3 : Semi-remorque expérimentale (assemblée à partir du 1^{er} juin 1999)

| | | |
|---|---|-----------|
|  | $a \geq 6,0 \text{ m}; 2,5 \text{ m} < b \leq 3,0 \text{ m}$ $3,0 \text{ m} \leq c < 3,6 \text{ m}$ | 32 000 kg |
| | $a \geq 5,5 \text{ m}; 2,5 \text{ m} < b \leq 3,0 \text{ m}$ $3,6 \text{ m} \leq c \leq 3,7 \text{ m}$ | 34 000 kg |

Cette semi-remorque est similaire à celle du cas 1 sauf que la longueur de celle-ci se situe entre 16 et 16,2 mètres. Cet ensemble de véhicules est autorisé, à titre expérimental, à circuler en Ontario et au Québec en vertu d'un permis spécial de circulation. Des conditions particulières s'appliquent dans ce cas. Le nombre de permis spéciaux est limité à 500 dans chacune des administrations; de ceux-ci 200 sont réservés aux demandes des transporteurs d'une autre administration. Le nombre de permis par entreprise sera limité à 10 par mois. Le permis n'est plus valide lorsque la semi-remorque dépasse les 10 ans d'âge.

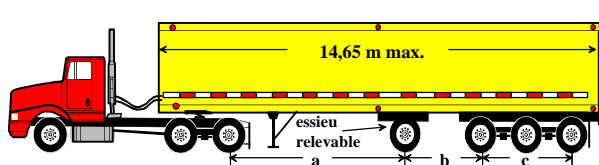
SEMI-REMORQUES EXISTANTES (assemblée avant le 1^{er} janvier 2001)

Cas 4 : Semi-remorque d'une longueur de 15,5 m

| | | |
|---|---|-----------|
|  | $a \geq 6,0 \text{ m}; \quad b \geq 2,4 \text{ m}$ $3,0 \text{ m} \leq c < 3,6 \text{ m}$ | 32 000 kg |
| | $a \geq 5,5 \text{ m}; \quad b \geq 2,4 \text{ m}$ $3,6 \text{ m} \leq c \leq 3,7 \text{ m}$ | 34 000 kg |

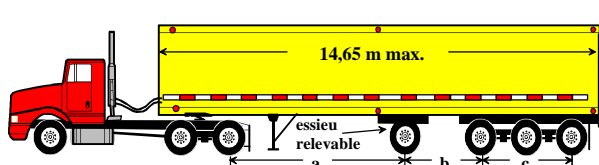
Ce cas concerne les semi-remorques d'une longueur se situant entre 15,0 et 15,5 mètres, lesquelles sont autorisées au Québec depuis 1982. Des permis spéciaux (maximum 500) seront délivrés par l'Ontario. Les permis seront distribués aux entreprises qui en feront la demande au prorata du nombre de permis demandés. Le permis n'est plus valide lorsque la semi-remorque dépasse les 10 ans d'âge.

Cas 5 : semi-remorque existante conforme aux normes québécoises

| | | |
|--|---|-----------|
|  | $a \geq 6,0 \text{ m}; \quad b \geq 2,4 \text{ m}$ $3,0 \text{ m} \leq c < 3,6 \text{ m}$ | 32 000 kg |
| | $a \geq 5,5 \text{ m}; \quad b \geq 2,4 \text{ m}$ $3,6 \text{ m} \leq c \leq 3,7 \text{ m}$ | 34 000 kg |

Les normes québécoises et ontariennes diffèrent quant à la position de l'essieu relevable par rapport à l'essieu tridem et à la répartition de charge entre l'essieu relevable et l'essieu tridem. Des permis spéciaux seront délivrés par l'Ontario pour permettre à cette configuration québécoise de circuler en territoire ontarien. Ces permis sont renouvelables jusqu'au 31 décembre 2010.

Cas 6 : semi-remorque existante conforme aux normes ontariennes

| | | |
|---|--|-----------|
|  | $a \geq 6,0 \text{ m}; \quad b > 2,5 \text{ m}$ $3,0 \text{ m} \leq c < 3,6 \text{ m}$ | 32 000 kg |
| | $a \geq 5,5 \text{ m}; \quad b > 2,5 \text{ m}$ $3,6 \text{ m} \leq c \leq 3,7 \text{ m}$ | 34 000 kg |

Ce cas est celui d'un ensemble de véhicules conforme aux normes ontariennes. Ces permis sont renouvelables jusqu'au 31 décembre 2010. Pour circuler au Québec, une suspension permettant de répartir la charge uniformément sur chacun des essieux est requise pour la semi-remorque assemblée après le 1^{er} novembre 1998.

5. LA CIRCULATION DE CES ENSEMBLES DE VÉHICULES

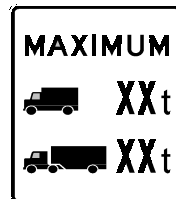
La mise en circulation des ensembles de véhicules conformes aux dispositions de l'entente peut dans certains cas ne pas requérir de permis spécial dans l'une ou l'autre des administrations; dans d'autres cas, des permis spéciaux sont requis.

AU QUÉBEC

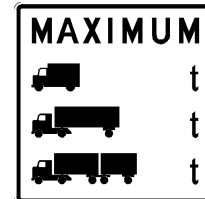
La plupart des dispositions de l'entente sont déjà contenues dans la réglementation québécoise sur les normes de charges et de dimensions des véhicules. Toutefois, des permis spéciaux sont requis pour faire circuler un ensemble de véhicules composé d'un tracteur et d'une semi-remorque à quatre essieux d'une longueur se situant entre 16,0 et 16,2 mètres (cas 3 : semi-remorque expérimentale). La mise en circulation d'une semi-remorque de 15,5 mètres ou moins munie d'un essieu autovireur à pneus simples à l'avant d'un essieu tridem requiert un permis spécial pour éviter la pénalité de 1000 kg prévue à la réglementation. Des permis sont également requis pour faire circuler un ensemble formé d'un tracteur et d'une semi-remorque à quatre essieux dont la charge est supérieure à celle établie par la réglementation, soit 32 000 kg sans toutefois excéder 34 000 kg (cas 1 à 6). Dans ce dernier cas, la circulation sur les ponts faisant l'objet de limitations de poids (P-195, P-200-1 et P-200-2) est interdite, et le permis lié aux charges n'est pas valide en période de dégel.



P-195



P-200-1



P-200-2

Les permis spéciaux visant à augmenter la limite de charge du groupe de quatre essieux à 34 000 kg ne seront effectifs qu'à partir du 1^{er} janvier 2001. Dans les autres cas, les permis spéciaux sont disponibles dès maintenant. À cet effet, le ministère des Transports du Québec publiera prochainement des bulletins Info-camionnage à l'intention des transporteurs désireux d'obtenir ces permis spéciaux de circulation. Le coût d'un permis spécial permettant d'augmenter la charge sera de 150 \$ annuellement (plus les frais administratifs habituels).

EN ONTARIO

Des modifications législatives et réglementaires sont nécessaires dans le cas des normes relatives à l'essieu tandem, à l'essieu tridem et au groupe de quatre essieux correspondant au cas 1. Pour les autres cas (cas 2 à 6), des permis spéciaux sont normalement requis.

6. LES EXIGENCES PARTICULIÈRES

Des exigences particulières à l'égard de la sécurité et de la protection du réseau routier sont prévues dans certains cas.

Un indicateur de charge embarqué est exigé afin d'établir la charge des quatre essieux de la semi-remorque dans les cas 1, 2 et 3. Ces mêmes semi-remorques doivent être équipées d'un pare-chocs conforme aux normes américaines *United States Federal Motor Vehicle Safety Standards* en vigueur à la date d'assemblage de la semi-remorque. De plus, la distance entre le centre de l'essieu tridem et l'extrémité arrière de la semi-remorque (chargement compris) ne doit pas excéder 35 % de la distance entre le pivot d'attelage et le centre de l'essieu tridem. La semi-remorque d'une longueur se situant entre 15,0 et 15,5 mètres doit être munie de leviers de freins autorégulateurs sur chacun des essieux pour celle assemblée après le 19 octobre 1994, d'un système anti-encastrément à l'arrière et de bandes réfléchissantes.

Dans le cas des véhicules circulant en vertu d'un permis spécial découlant de cette entente, des mesures administratives (audit, révocation de permis, etc.) pourront être prises dans les cas où les critères de performance établis ne seront pas respectés par le titulaire d'un permis spécial.

Le Québec et l'Ontario conviennent de mettre en œuvre un programme visant à évaluer l'usage de systèmes embarqués de monitoring, communément appelés boîtes noires permettant d'enregistrer notamment les heures de conduite, la vitesse et les charges aux essieux des véhicules.