



# BULLETIN D'INFORMATION

Vol. 14, n° 1, octobre 2011

## LES ENREGISTREURS DE BORD : UN PHÉNOMÈNE GRANDISSANT

Depuis quelques années, des systèmes de transport intelligents redéfinissent notre environnement de conduite. Parmi les technologies qui ont émergé figurent les systèmes électroniques d'enregistrement des données (plus communément appelés enregistreurs de bord ou, en anglais, EOBR pour *Electronic On-Board Recorder*). Ces appareils font en sorte de remplacer la

fiche journalière sous forme papier par une fiche électronique présentée sur écran.

Ce bulletin a pour but d'éclairer l'industrie du transport routier et les différents intervenants du milieu sur la définition et les modalités d'application des enregistreurs de bord.

## RÈGLEMENT SUR LES HEURES DE CONDUITE ET DE REPOS DES CONDUCTEURS DE VÉHICULES LOURDS – DÉCRET 367-2007 (CI-APRÈS LE « RÈGLEMENT »)

Le Règlement précise les exigences entourant les heures de conduite et de repos des conducteurs et encadre l'utilisation des enregistreurs de bord. Les articles 29, 30, 31, 32 et 34 du

Règlement traitent des modalités d'emploi de la fiche journalière. L'article 33 porte spécifiquement sur les conditions d'utilisation des enregistreurs de bord et des fiches journalières électroniques.

**33. Le conducteur peut utiliser un appareil électronique pour consigner ses activités si les conditions suivantes sont réunies :**

1. les renseignements que contient l'appareil sont les mêmes que ceux qui auraient été fournis s'ils avaient été consignés sur une fiche journalière produite sur support papier;
  2. l'appareil peut afficher ce qui suit:
    - a. les heures de conduite et autres heures de travail, pour chaque jour où il est utilisé;
    - b. le total des heures de travail qui restent à effectuer et le total des heures de travail qui ont été accumulées selon le cycle que suit le conducteur;
    - c. l'ordre dans lequel ont eu lieu les changements d'activité et l'heure de ces changements, pour chaque jour où il est utilisé;
  3. le conducteur est en mesure, à la demande d'un agent de la paix ou d'un inspecteur, de fournir immédiatement les renseignements consignés pour les 14 jours précédents sur l'écran à affichage numérique de l'appareil, sur des documents remplis à la main ou reproduits sous forme d'imprimés ou sous toute autre forme intelligible ou par une combinaison de ces moyens;

4. *le conducteur est en mesure, sur demande d'un agent de la paix ou d'un inspecteur, de remplir à la main une fiche journalière à partir des renseignements stockés dans l'appareil pour chaque jour où il est utilisé;*
  5. *l'exploitant met à la disposition du conducteur, dans le véhicule lourd, des fiches journalières vierges;*
  6. *l'appareil enregistre automatiquement les connexions et les déconnexions dont il fait l'objet et consigne l'heure et la date à laquelle elles ont lieu;*
  7. *l'appareil enregistre le temps consacré par le conducteur à chaque activité;*
  8. *toute fiche journalière sur support papier produite à partir des renseignements stockés dans l'appareil est signée à chaque page par le conducteur pour attester son exactitude.*

L'annexe II du Règlement et la partie « Instructions » qui y est associée précisent par ailleurs qu'une fiche journalière doit avoir un format graphique et qu'elle doit contenir le nom de la municipalité ou, à défaut, indiquer la route et la borne d'indication de distance en kilomètres ou en milles, ainsi que la province, le territoire ou l'État où se produit un changement d'activité; ces règles s'appliquent évidemment aux fiches électroniques. De plus, comme le précise l'article 34 du Règlement, le conducteur doit avoir en sa possession les fiches journalières des 14 jours précédents dans leur format graphique, quel que soit le support utilisé (papier ou électronique).

## LOI CONCERNANT LE CADRE JURIDIQUE DES TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION (CI-APRÈS LA « LOI »)

Au Québec, depuis 2001, la Loi définit des lignes directrices concernant l'utilisation de documents technologiques. La fiche journalière électronique constitue un document technologique et doit donc non seulement être conforme au Code de la sécurité routière et au Règlement, mais aussi à cette loi traitant des technologies de l'information.

L'**intégrité** est le fondement sur lequel repose la valeur d'un document. Au même titre qu'un document sur support papier, un document technologique qui a été altéré en cours d'existence perd de sa validité.

Une **signature électronique** est, à quelques exceptions près, légalement acceptée. Cette signature doit toujours permettre deux aspects essentiels en lien avec les documents technologiques. D'une part, elle doit faire en sorte d'identifier une

personne et, d'autre part, manifester l'approbation, l'engagement et le consentement de cette dernière à l'égard dudit document.

Compte tenu de l'importance de la fiche journalière dans la vérification des heures de conduite et de repos des conducteurs et considérant les orientations énoncées par la Loi, la fiche ne doit pas pouvoir être altérée et doit pouvoir permettre d'identifier le conducteur qui la remplit. La programmation informatique devrait avoir prévu que toute altération faite par le conducteur, l'exploitant ou l'administrateur du système laisse des marques visibles. Si le format d'origine est changé lors du procédé de transfert, de transmission ou de conservation, une mention de ce format d'origine doit avoir été consignée. Si une impression de la fiche est faite, les consignes liées à un transfert de support s'appliquent. La modification des données de la fiche devrait aussi avoir été documentée.

Or, c'est la combinaison de l'intégrité du document et de l'identification de son auteur ou de toute autre personne intervenant dans l'existence du document qui importe. Un système de gestion de documents adéquat permet d'assurer l'intégrité d'un document et rend irrévocable l'identité de son auteur.



## L'APPLICATION ET LE CONTRÔLE DES ENREGISTREURS DE BORD

Vu la prolifération des enregistreurs de bord au cours des dernières années et parce qu'une ligne directrice devait être élaborée, le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) a publié, en juin 2009, un protocole d'application en ce qui les concerne :

*L'agent qui doit examiner un journal de bord quotidien produit par un appareil d'enregistrement électronique doit demander au conducteur de lui présenter l'information affichée par l'unité et tenter de déterminer la conformité aux règlements. Si l'agent ne peut pas comprendre l'information affichée, il peut demander au conducteur de lui remettre des journaux de bord quotidiens écrits à la main; toutefois, le conducteur pourra envoyer une copie électronique du document imprimé, par télécopie ou par message électronique, au poste d'inspection avant de produire et de présenter les journaux de bord écrits à la main. Tout document imprimé reçu doit être signé par le conducteur, attestant de son exactitude.*

Les postes de contrôle et les véhicules des contrôleurs routiers ne sont pas encore tous équipés de systèmes informatiques

complets. Les modes de consultation au moyen d'applications Web ou d'envois par courriel ne sont donc pas réalisables pour le moment. Ainsi, si un agent ne peut pas consulter directement sur l'écran de l'appareil les fiches journalières du jour en cours ou des 14 jours précédents, il pourra demander au conducteur de les lui faire parvenir par télécopieur. Il fournira le numéro de télécopieur du poste de contrôle au conducteur qui, à son tour, verra à acheminer au poste sa fiche journalière électronique. Une fois les fiches reçues au poste de contrôle, le conducteur devra les signer afin d'en attester la validité. Les documents doivent être transmis dans un délai raisonnable, sans quoi l'agent pourra en exiger la retranscription manuelle. La retranscription pourra également être exigée si le contenu des fiches ne lui paraît pas intelligible ou si, pour quelque autre raison, l'utilisation du télécopieur s'avérait non concluante ou impossible à réaliser. Selon le paragraphe 5° de l'article 33 du Règlement, des fiches journalières vierges doivent se trouver dans le véhicule lourd en tout temps. Enfin, le transfert d'information par télécopieur ne sera retenu que dans le cas d'une inspection en poste de contrôle; toute inspection faite ailleurs exclut automatiquement cette manière de procéder.

## LES SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES DES ENREGISTREURS

Il importe de faire la différence entre des enregistreurs de bord et des systèmes de programmation « maison » qui permettent de générer des versions électroniques de fiches journalières. Ces fiches artisanales sont créées par le conducteur ou l'exploitant à partir d'un programme utilisant un logiciel non protégé, téléchargé sur un téléphone intelligent ou sur un portable. Bien qu'il n'existe pas d'interdiction légale d'utiliser une version électronique de la fiche journalière, quelle que soit

sa provenance, ces programmations « maison » ne permettent pas de se conformer aux exigences d'intégrité et de non-altération des documents dont fait mention la Loi concernant le cadre juridique des technologies de l'information. De tels procédés sont souvent altérables sans trop de difficultés. Pour le moment, ces systèmes de programmation ne sont pas recommandés et ne sont pas interprétés comme étant des enregistreurs de bord au sens de l'article 33 du Règlement, mais plutôt comme des outils de travail pour remplir la fiche papier standard. Un enregistreur de bord est un appareil habituellement installé à bord d'un véhicule lourd et branché au module de contrôle électronique du moteur (ECM pour *Engine Control Module*). Le domaine des technologies évoluant sans cesse, d'autres formes de systèmes font actuellement l'objet d'études et alimentent les discussions.



Présentement, il n'existe aucune forme de certification ou d'homologation gouvernementales d'enregistreurs de bord. Par conséquent, les critères d'acceptation sont liés aux spécifications dites « fonctionnelles » que ce bulletin a mises en relief. Un appareil qui répond aux exigences réglementaires et législatives et aux conditions d'application explicitées dans le

présent bulletin est donc autorisé. Des travaux sont par ailleurs en cours en vue de l'élaboration prochaine d'une norme canadienne sur les enregistreurs de bord. Cette démarche aura sans doute des répercussions sur certains paramètres dont il a été question ici. Tous les changements réglementaires, législatifs et protocolaires, s'il y a lieu, seront publiés promptement.

## LIENS UTILES

---

### Guide relatif à la gestion des documents technologiques

[www.fondationdubarreau.qc.ca/export/sites/fondation\\_fr/pdf/publication/Guidetech\\_FR.pdf](http://www.fondationdubarreau.qc.ca/export/sites/fondation_fr/pdf/publication/Guidetech_FR.pdf)

### Règlement sur les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds

<http://www.saaq.gouv.qc.ca/lois/>

### Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicules utilitaires (Norme 9 du National Safety Code)

[www.gazette.gc.ca/archives/p2/2005/2005-11-16/html/sor-dors313-fra.html](http://www.gazette.gc.ca/archives/p2/2005/2005-11-16/html/sor-dors313-fra.html)

### Code de la sécurité routière

<http://www.saaq.gouv.qc.ca/lois/>

### Loi concernant le cadre juridique des technologies de l'information

[www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/C\\_1\\_1/C1\\_1.html](http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/C_1_1/C1_1.html)