

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;*

C-4923-5 (11-10)

Société de l'assurance
automobile

Québec



- 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.



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

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

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

