

CCATM

**Étude de l'état de préparation au projet de
cotes de sécurité des transporteurs routiers**

Rapport final

2 septembre 2004

Préparé par Knowles Canada

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|--|----------|
| 1. Résumé pour la direction | 1 |
| 2. Principales constatations et conclusions | 3 |
| 2.1 État de préparation des administrations | |
| 2.2 État de préparation, par critère de conformité | |
| 3. Introduction | 5 |
| 3.1 Contexte | |
| 3.2 Résumé du mandat | |
| 3.3 Méthodologie | |
| 4. Détails des constatations | 9 |
| 4.1 Cas type | |
| 4.1.1 Introduction | |
| 4.1.2 Méthodologie | |
| 4.1.3 Domaines de conformité et d'uniformité | |
| 4.1.4 Domaines de manque d'uniformité | |
| 4.1.5 Résumé | |
| 4.2 Évaluation de l'état de préparation, d'après les 56 critères de conformité | |
| 4.2.1 Introduction | |
| 4.2.2 Domaines de conformité et d'uniformité | |
| 4.2.3 Domaines de non-conformité | |
| 4.2.4 Domaines critiques de non-conformité | |
| 5. Conclusions générales | 25 |
| Annexes | 28 |
| A : Résumé des résultats du cas type | |
| B : Résumé des notes du cas type | |
| C : Critères de conformité (état de préparation) révisés, par catégorie | |
| D : 29 domaines de non-conformité, par catégorie et délai de conformité prévu | |
| E : Conformité, par grande catégorie | |
| F : Autres questions | |

1. RÉSUMÉ POUR LA DIRECTION

Le mandat consistait à *évaluer l'état de préparation des régimes de cotes de sécurité appliqués par toutes les administrations canadiennes afin d'établir un système national uniforme, aux termes de la Loi sur les transports routiers (LTR).*

Transports Canada (TC) souhaite proclamer l'entrée en vigueur de modifications de la LTR le 1^{er} janvier 2005. Le mandat visait à étudier et à évaluer le respect de ces modifications de la LTR par chaque province et territoire, afin d'établir si TC doit proclamer l'entrée en vigueur des modifications selon l'échéancier prévu.

Afin de bien évaluer l'état de préparation, l'expert-conseil a conçu une méthodologie comprenant trois étapes successives :

1. Préciser les domaines de non-conformité, par administration, et indiquer, aux termes de discussions avec chaque administration, les modifications ou révisions récentes et les projets à mettre en œuvre.
2. Préciser les critères qui ne sont pas entièrement respectés et évaluer l'importance ou la criticité de ces domaines, du point de vue de l'effet de la non-conformité sur l'harmonisation à l'échelle nationale.
3. Présenter un ensemble de cas types permettant de confirmer les capacités du régime de cotes de sécurité appliqué par chaque administration et d'établir son état de préparation global.

Les constatations sont globalement positives. Plus de la moitié des critères de conformité sont entièrement respectés. Dans plusieurs domaines de non-conformité, seulement une ou deux administrations ne respectent pas les critères et bon nombre d'entre elles ont pris des mesures afin de les respecter d'ici l'an prochain. De plus, certains domaines de non-conformité ont été jugés moins importants, quant à leur effet sur l'harmonisation à l'échelle nationale (voir l'analyse complète dans la section 4).

Les cas types ont confirmé ces constatations en démontrant un degré de conformité très élevé. Ainsi, toutes les administrations ont déjà des systèmes permettant d'attribuer des cotes de sécurité aux transporteurs routiers. Elles ont toutes établi des programmes de notation ou de cotation uniformes. Enfin, leurs systèmes leur permettent de définir des niveaux et des mesures d'intervention.

Les constatations font également ressortir deux catégories critiques de non-conformité (*Demande de certificat d'aptitude à la sécurité et Centre d'information sur les transporteurs routiers*). Malheureusement, les problèmes de non-conformité constatés dans ces deux domaines clés ne seront pas résolus d'ici le

1^{er} janvier 2005. Toutefois, les administrations en défaut ont pris des mesures afin d'assurer la conformité complète d'ici le 1^{er} janvier 2006 (sauf les Territoires du Nord-Ouest, qui prévoient se conformer à ces critères d'ici le 1^{er} janvier 2007).

Le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) et Transports Canada devraient encourager les administrations qui ne respectent pas encore les critères touchant des domaines critiques à intensifier leurs efforts de conformité.

Il convient de rappeler que plusieurs administrations ont précisé que la proclamation des modifications de la LTR constitue le signal attendu pour une sensibilisation accrue de leur part et pour décider soit d'affecter plus de ressources, soit de prendre les mesures législatives nécessaires pour la mise en œuvre du programme de cotes de sécurité des transporteurs routiers.

Les résultats confirment, de façon globale, que les modifications pourraient entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2005. Il faudra toutefois établir le degré de tolérance de Transports Canada et de l'industrie à l'égard du manque d'uniformité dans certains domaines. Bien qu'ils soient peu nombreux et qu'ils s'appliquent à quelques administrations seulement, ces domaines (déjà mentionnés) sont néanmoins considérés importants et peuvent exposer les administrations visées et Transports Canada à des risques temporaires.

Bien sûr, le niveau de conformité augmentera si Transports Canada reporte son échéance. On verra dans l'**annexe D** les domaines de non-conformité et les échéances fixées par les administrations afin d'assurer le respect des critères.

Bref, nous favorisons une date rapprochée pour la proclamation de la LTR, mais nous croyons aussi qu'il faut faire preuve de prudence, car certains domaines de non-conformité sont cruciaux et s'accompagnent de risques temporaires. Nous proposons l'alternative suivante à Transports Canada :

- confirmer la proclamation de la LTR le 1^{er} janvier 2005, mais appliquer les modifications de façon progressive (si cela est faisable), ou
- reporter la proclamation de six à douze mois.

Le choix de la solution appropriée est affaire de jugement qui doit tenir compte de divers facteurs, entre autres les risques et les avantages de maintenir la proclamation de la LTR au 1^{er} janvier 2005.

2. PRINCIPALES CONSTATATIONS ET CONCLUSIONS

Le présent rapport comprend diverses analyses des diverses données fournies par le CCATM, Transports Canada, les provinces et les territoires. Les principales constatations et conclusions sont résumées dans la présente section. Les sections suivantes comprennent les constatations détaillées, les méthodologies et les diverses techniques d'analyse. Le lecteur qui s'interroge sur une conclusion ou sur l'origine d'une conclusion peut consulter les détails présentés dans les sections suivantes.

Les principales constatations peuvent être résumées en deux rubriques : l'état de préparation des administrations, et l'état de préparation, par critère.

2.1 État de préparation des administrations

Presque toutes les administrations sont prêtes pour la proclamation de la LTR le 1^{er} janvier 2005. Quelques provinces et territoires doivent encore résoudre quelques problèmes, mais toutes les administrations sont en mesure de recueillir des données sur les cotes de sécurité des transporteurs routiers, de les analyser et d'en rendre compte. Le cas type a permis de constater que toutes les administrations, sauf les Territoires du Nord-Ouest, qui n'appliquent actuellement que deux cotes de sécurité, sont tout à fait capables d'évaluer la sécurité des transporteurs routiers de façon uniforme. Elles ont également établi des systèmes de notation uniformes et elles peuvent toutes utiliser leur système d'évaluation pour décider des interventions ultérieures. Les faibles écarts constatés dans les seuils n'influent pas sur le résultat final, c'est-à-dire la cote de sécurité. De fait, bon nombre de ces écarts visent à aider l'administration à être plus proactive dans la détection et le traitement des transporteurs routiers qui peuvent causer des problèmes.

2.2 État de préparation, par critère de conformité

L'examen de l'état de préparation par critère de conformité a également donné des résultats positifs, quoique moins convaincants que pour la rubrique ci-dessus. En effet, vingt-neuf (29) des cinquante-six (56) critères sont entièrement respectés. En ce qui concerne les vingt-sept (27) domaines de non-conformité, dix-sept (17) ne sont pas respectés par seulement une administration ou deux, et bon nombre d'entre elles ont mis de l'avant des projets de conformité à court terme (d'ici le 1^{er} janvier 2006). Les dix (10) autres domaines de non-conformité peuvent être répartis en deux groupes : les domaines considérés moins importants, en raison des faibles différences ou parce que la non-conformité n'entraîne aucun risque; et deux autres

catégories jugées plus importantes du fait que la non-conformité à long terme expose les administrations visées à des risques temporaires. Le degré d'uniformité restera moins qu'optimal tant que des correctifs n'auront pas été apportés dans ces domaines de non-conformité.

L'analyse révèle que Transports Canada peut proclamer la LTR le 1^{er} janvier 2005 dans la mesure où le ministère est conscient des risques qui accompagnent cette démarche. Ces risques viennent du fait que certaines administrations ne respectent pas entièrement toutes les exigences de la LTR. Certains domaines de non-conformité comportent plus de risques que d'autres. Ces risques sont expliqués à la page 26. Il convient de rappeler que ces risques sont presque tous temporaires et que les administrations qui éprouvent des problèmes de non-conformité ont pris des mesures afin d'assurer la conformité avec la LTR pendant l'année civile 2005.

À cet égard, Transports Canada devrait étudier la possibilité soit d'étaler la mise en œuvre de la LTR pendant l'année civile 2005 (si cela est faisable), soit de reporter de six à douze mois la proclamation de la LTR. Les administrations qui éprouvent des problèmes de conformité dans les deux domaines susmentionnés auraient ainsi le temps de mettre en œuvre les modifications nécessaires pour assurer le respect intégral de la LTR.

Il importe de préciser aussi que les Territoires du Nord-Ouest prévoient se conformer à la LTR d'ici le 1^{er} janvier 2007. Nous croyons que Transports Canada ne devrait pas reporter la proclamation de la LTR à cette date, car les risques sont minimes.

3. INTRODUCTION

3.1 Contexte

L'objectif du mandat original consistait à *évaluer l'état de préparation des régimes de cotes de sécurité appliqués par toutes les administrations canadiennes afin d'établir un système national uniforme, aux termes de la Loi sur les transports routiers (LTR).*

Les provinces et les territoires canadiens se préparent depuis plusieurs années à la proclamation, le 1^{er} janvier 2005, de la version modifiée de la *Loi sur les transports routiers* et du *Règlement sur les certificats d'aptitude à la sécurité des transporteurs routiers* qui l'accompagne. La *Loi* et le *Règlement* définissent le cadre régissant l'émission des cotes de sécurité des transporteurs routiers par l'ensemble des administrations canadiennes. Le nouveau règlement repose sur la norme relative aux cotes de sécurité établie en vertu du *Code canadien de sécurité* (CCS) et approuvée par les conseils des ministres et des sous-ministres en septembre 2002. En vertu du nouveau règlement, publié dans la *Gazette du Canada – Partie I* le 3 mai 2003, chaque province et territoire doit surveiller le rendement en matière de sécurité de tous les transporteurs extra-provinciaux immatriculés dans son administration, à l'aide d'un profil complet du respect des critères de sécurité par chaque transporteur routier. Les profils servant à attribuer la cote de sécurité appropriée sont établis à partir d'informations fournies par toutes les administrations où ces transporteurs exercent des activités.

La mise en œuvre du régime de cotes de sécurité se poursuit, et les autorités gouvernementales ont fait des progrès appréciables, depuis deux ans, grâce aux efforts d'uniformisation déployés par toutes les administrations et aux modifications qu'elles ont dû apporter à leurs méthodes et systèmes d'administration. En avril 2004, le Conseil des sous-ministres responsables des transports et de la sécurité routière a demandé un rapport d'étape sur l'état de préparation des systèmes de cotes de sécurité appliqués par toutes les administrations canadiennes, en prévision de la proclamation de la LTR et de l'entrée en vigueur de la réglementation sur les cotes de sécurité. L'entrée en vigueur prévue en janvier 2005 pourrait être compromise si l'étude révèle des écarts importants dans le traitement des transporteurs routiers par les diverses administrations.

Le mandat exigeait donc que l'on réponde aux questions suivantes :

1. Le régime de cotes de sécurité établi en vertu du CCS et mis en œuvre par les administrations canadiennes permet-il d'identifier les transporteurs qui ont un piètre rendement en matière de sécurité routière?
2. Le système de cotes de sécurité prévu par le CCS permet-il de déceler de façon uniforme les transporteurs qui ont un piètre rendement en matière de sécurité routière? Aux fins de l'étude, l'uniformité se mesure par a) le degré de compatibilité du système avec les principes énoncés dans la Norme 14 – Cotes de sécurité et b) le degré d'uniformité dans l'identification et l'évaluation, par les administrations, des transporteurs ayant reçu la cote de sécurité « conditionnel ».
3. En cas de réponse négative à l'une des questions ci-dessus, une analyse des écarts doit préciser les facteurs qui contribuent au manque d'uniformité du système.

3.2 Résumé du mandat

Au nombre des tâches particulières qui lui ont été confiées, l'expert-conseil devait élaborer une méthodologie permettant d'établir et de mesurer le degré de préparation des provinces et territoires, présenter une analyse et un résumé objectifs de l'état de préparation en fonction d'échéances précises, et faire des observations sur les domaines d'uniformité et de manque d'uniformité.

Travaillant de concert avec le Groupe de travail sur les cotes de sécurité des transporteurs, par l'intermédiaire du CCATM, l'expert-conseil devait faire l'analyse prévue en s'appuyant sur les données de référence accompagnant la demande de proposition (DP) originale, établir un questionnaire destiné à mettre à jour et à vérifier ces données de référence, et étudier un cas type afin d'établir l'état de préparation de chaque province et territoire.

Il importe de rappeler que tous les participants (CCATM, Transports Canada, les provinces et les territoires) étaient convenus, en ce qui concerne l'évaluation de l'état de préparation, que l'examen de la conformité devait porter principalement sur le traitement des transporteurs extra-provinciaux, c.-à-d. les transporteurs qui exercent des activités dans des provinces ou des territoires différents de leur « province d'origine ». L'analyse ne porte pas sur les transporteurs intra-provinciaux, c'est-à-dire ceux dont les véhicules ne sortent jamais de leur province d'origine.

Cette distinction s'explique par le fait que certaines provinces et certains territoires prévoient un autre mode de gestion des transporteurs intra-

provinciaux. Mentionnons par exemple les seuils de masse brute établis par certaines provinces. Ainsi, l'Alberta ne veut pas faire le suivi des véhicules agricoles qui ne sortent jamais de la province ou dont la masse est inférieure à 11 794 kg. Or, la masse minimale prévue en vertu de la LTR est de 4 500 kg.

3.3 Méthodologie

L'expert-conseil a utilisé diverses étapes successives pour mener à bien son analyse. Ces étapes visaient à définir les domaines de non-conformité, à consulter les administrations afin de confirmer les domaines de non-conformité et à établir à quel moment chaque administration prévoit apporter les correctifs nécessaires à l'égard de ces domaines de non-conformité. Un cas type a été étudié afin de contrôler les réponses et d'établir l'état de préparation général. Voici un résumé des diverses étapes :

1. Définir les domaines de conformité intégrale (avec les normes du CCS et la version provisoire de la LTR) dans chaque administration, à l'aide d'un sondage portant sur les 56 critères de conformité énoncés dans la DP.
2. Préciser, pour chaque administration, les critères de conformité qui ne semblent pas être respectés.
3. Formuler et envoyer à chaque administration des questions destinées à établir si elle a l'intention d'apporter des correctifs dans les domaines de non-conformité, ainsi que l'échéancier prévu pour assurer la conformité.
4. Présenter à chaque administration trois exemples définis par le comité de direction et destinés à établir l'aptitude de chaque administration à attribuer une cote de sécurité (uniforme) aux trois transporteurs types et à préciser les interventions pertinentes à faire auprès de ces transporteurs.
5. Analyser les résultats des exemples afin d'établir dans quelle mesure les administrations attribuent des cotes et font des interventions semblables.
6. Organiser une réunion entre le Groupe de travail et les administrations afin d'étudier et de vérifier ou mettre à jour le niveau de respect, par chaque administration, des 56 critères de conformité énoncés dans la DP (les données d'enquête jointes à la DP n'étaient pas à jour).
7. Analyser les informations à jour afin d'établir l'état de préparation actuel de chaque administration à la proclamation de la LTR et de son règlement d'application.

8. Interpréter et résumer les résultats des analyses.

Cette méthodologie a permis de mettre à jour et d'évaluer avec précision l'état de préparation de chaque administration à l'égard de la mise en œuvre des modifications de la LTR le 1^{er} janvier 2005 et d'avoir un aperçu de la gravité des domaines de non-conformité qui subsistent.

4. DÉTAILS DES CONSTATATIONS

L'expert-conseil présente dans cette section l'analyse et les détails de ses constatations. L'information est présentée en deux sous-sections qui comportent chacune divers niveaux d'analyse. La première sous-section (4.1) comprend les constatations fondées sur les résultats du cas type. Ce dernier porte sur trois scénarios de parcs de véhicules créés spécialement pour vérifier la présence et l'uniformité des systèmes de cotes de sécurité des provinces et territoires. La seconde sous-section (4.2) comprend des constatations plus précises liées aux 56 critères de conformité. Ces derniers correspondent aux 56 domaines de conformité que toutes les administrations doivent respecter afin d'assurer la conformité intégrale avec les exigences énoncées dans la LTR, son règlement d'application et les normes du CCS.

L'analyse de ces deux domaines donne une bonne idée du niveau global de préparation à l'échelle nationale.

Les sous-sections 4.1 et 4.2 comprennent une description générale du cas type, un résumé de la méthodologie et une analyse des résultats positifs (conformité ou uniformité) et négatifs (non-conformité et manque d'uniformité). Les deux sous-sections reposent sur une série de détails techniques présentés dans les tableaux en annexe.

4.1 LE CAS TYPE

4.1.1 Introduction

Le cas type est un outil de travail conçu pour deux fins importantes. D'abord établir l'aptitude de chaque administration à entrer des données sur les transporteurs dans son système d'évaluation et à produire la cote de sécurité appropriée. Autrement dit, les données du cas type confirment l'existence et la fonctionnalité du système de cotes de sécurité des transporteurs routiers appliqué par chaque administration. Ensuite, évaluer le degré d'uniformité entre les administrations. Comme chacune d'elles avait reçu les mêmes informations, les résultats (notes, cotes de sécurité et, idéalement, interventions) devraient être assez uniformes partout au pays.

Le cas type a été établi par les membres du Groupe de travail sur les cotes de sécurité des transporteurs, avec la collaboration du CCATM et de Transports Canada. Quelques membres du Groupe de travail ont conçu un projet de cas type qu'ils ont ensuite soumis à l'ensemble des membres du Groupe de travail.

Le cas type visait à vérifier la viabilité et la rigueur des systèmes de cotes de sécurité mis en place par les provinces et les territoires.

Il comprenait trois parcs de véhicules formés respectivement de 2, 10 et 25 véhicules. À chaque parc étaient associés un certain nombre d'accidents, de condamnations et d'inspections. Les administrations devaient entrer les données dans leur système de cotes de sécurité des transporteurs routiers et rendre compte des résultats. On trouvera le résultat global à l'**annexe A** et un résumé des notes produites par les provinces et les territoires à l'**annexe B**.

4.1.2 Méthodologie

Après que les membres du Groupe de travail se sont entendus sur le scénario du cas type, les informations ont été communiquées à Knowles Canada qui a ensuite distribué l'exemple, avec les instructions appropriées, aux administrations. Les provinces et territoires devaient inscrire la taille de chaque parc de véhicules, ainsi que les événements qui y étaient associés, dans leur système de cotes de sécurité des transporteurs routiers, puis rendre compte des résultats de l'évaluation. Les premières instructions prévoyaient l'envoi d'observations sur les cotes de sécurité. Certaines administrations ont étoffé leurs réponses en précisant les notes attribuées à chaque parc de véhicules, ainsi que les interventions qui en découlaient. L'expert-conseil a jugé qu'il serait utile d'obtenir ces informations supplémentaires de la part de toutes les administrations et il leur a alors demandé de fournir le même niveau de détails (interventions et notes).

4.1.3 Domaines de conformité et d'uniformité

Règle générale, l'expert-conseil a été impressionné par l'uniformité des résultats de l'évaluation du cas type à l'égard de certains points. Ainsi, toutes les provinces et tous les territoires ont pu :

- entrer les données du cas type dans leur système de cotes de sécurité des transporteurs routiers et obtenir un résultat immédiat;
- attribuer une cote de sécurité (satisfaisant, conditionnel, etc.) à chacun des trois parcs de véhicules;
- préciser des mesures d'intervention (lettre, entrevue, vérification, etc.) fondées sur les données de leur système de cotes de sécurité; et
- attribuer des notes précises à l'égard du rendement en matière de sécurité en fonction du nombre et de la nature des événements pris en compte.

Les résultats étaient très uniformes, en particulier dans les trois domaines d'évaluation (cotes de sécurité, interventions et notes).

Cotes de sécurité

Les cotes de sécurité étaient très uniformes, comme en témoigne le fait que 10 des 12 administrations ont attribué la cote de sécurité *conditionnel* aux parcs de 2 et de 10 véhicules et que 9 administrations ont attribué la même cote de sécurité au parc de 25 véhicules (voir le tableau ci-dessous).

Tableau 1
Cas type : Résumé des cotes de sécurité selon la taille du parc de véhicules

| Taille du parc de véhicules | Satisfaisant | Satisfaisant non vérifié | Conditionnel | Insatisfaisant |
|-----------------------------|--------------|--------------------------|--------------|----------------------|
| 2 | 1 (T.N.-O.) | - | 10 | 1 (Î.-P.-É.) |
| 10 | 1 (T.N.-O.) | - | 10 | 1 (Î.-P.-É.) |
| 25 | 1 (T.N.-O.) | - | 9 | 2 (Ont. et Î.-P.-É.) |

Note : 10 des 12 provinces et territoires utilisent les quatre cotes de sécurité (à l'heure actuelle, les T.N.-O. utilisent 2 cotes de sécurité, et le Québec, 3).

Explications des écarts

- Les Territoires du Nord-Ouest (T.N.-O.) ont attribué la cote *satisfaisant* aux trois parcs de véhicules parce que cette administration n'a que les cotes de sécurité *satisfaisant* et *insatisfaisant*.
- L'Île-du-Prince-Édouard (Î.-P.-É.) a attribué la cote *insatisfaisant* aux trois parcs de véhicules. Ce résultat est toutefois trompeur. En fait, la province n'attribuerait pas cette cote de sécurité à un transporteur sans d'abord lui faire passer une entrevue. Le système mis en place par l'Î.-P.-É. utilise cette cote de sécurité afin simplement de déceler les transporteurs routiers qui pourraient présenter des problèmes. La cote *insatisfaisant* sert à amorcer un processus automatique d'entrevue dont le résultat permet d'établir la cote de sécurité finale.
- L'Ontario a attribué la cote de sécurité *insatisfaisant* au parc de 25 véhicules parce que cette province applique un système d'évaluation des accidents et des mises hors service légèrement différent de celui des autres provinces et territoires. En effet, l'Ontario double la pondération des points liés aux accidents, par rapport aux points associés aux condamnations et aux inspections. Ainsi, la moitié de l'évaluation globale des infractions d'un transporteur est liée aux accidents. En ce qui concerne les mises hors

service, l'Ontario tient compte du taux de mises hors service d'après le pourcentage des inspections non réussies par rapport au nombre total d'inspections. En ce qui concerne le cas type, le taux de mises hors service était de 100 %, car les 11 inspections du parc de 25 véhicules se sont toutes soldées par des échecs. Ces deux données ont suffi pour attribuer la cote de sécurité *insatisfaisant*.

Interventions

Les interventions faites par les administrations à la suite de l'attribution des cotes de sécurité ont également été très uniformes (voir le tableau ci-dessous). En effet, toutes les administrations ont prévu quatre niveaux d'intervention – lettre (d'avertissement ou de sanction), vérification en entreprise, entrevue ou audience et suspension. Chaque mesure d'intervention se fonde sur une combinaison de points accumulés à l'égard de certains événements et d'algorithmes propres au système de cotes de sécurité des transporteurs routiers. Certaines mesures sont donc prises dès qu'un seuil est franchi, et la rigueur de l'intervention est proportionnelle à la note.

En ce qui concerne les résultats du cas type, les mesures d'intervention étaient assez uniformes :

- Les 12 provinces et territoires auraient envoyé une lettre d'avertissement ou de sanction aux propriétaires des trois parcs de véhicules.
- Dix provinces et territoires feraient une vérification en entreprise.
- Quatre administrations convoqueraient les transporteurs routiers à une audience ou à une entrevue.
- Deux administrations exigeraient que les transporteurs routiers se présentent à une audience pouvant se conclure par une suspension.

Tableau 2
Cas type : Résumé des mesures d'intervention, selon la taille du parc de véhicules

| Taille du parc de véhicules | Lettre de sanction ou d'avertissement | Vérification en entreprise | Entrevue ou audience | Suspension (selon le résultat de l'audience) |
|------------------------------------|--|-----------------------------------|-----------------------------|---|
| 2 | 12 | 10 | 4 | 1 |
| 10 | 12 | 10 | 4 | 1 |
| 25 | 12 | 10 | 4 | 2 |

Il convient de préciser que certaines administrations appliquent un système de cotes de sécurité plus rigoureux qui prévoit des mesures d'intervention supplémentaires, entre autres des entrevues ou des audiences. Certaines provinces ont intégré à leur système de cotes de sécurité des mécanismes permettant de dépister des incidents importants. Ainsi, des provinces convoquent à une entrevue un transporteur routier qui a eu un accident ayant causé des blessures. D'autres peuvent déceler un transporteur routier qui accumule des points à un rythme rapide. Ces administrations utilisent toujours leur système de cotes de sécurité afin de déceler les transporteurs routiers qui peuvent causer des problèmes et de prendre rapidement des mesures de prévention.

C'est le cas notamment des quatre administrations qui convoqueraient les transporteurs routiers à des entrevues ou des audiences. Chaque province ou territoire intègre des mécanismes particuliers à son système de cotes de sécurité afin de déceler des incidents ou des événements précis qui peuvent survenir dans de courts intervalles et qui entraînent chaque fois la convocation à une entrevue ou à une audience.

Explications des écarts

De nouveau, on constate de légers manques d'uniformité dans les mesures d'intervention prises par les diverses administrations. Ces différences sont compatibles avec les fluctuations des cotes de sécurité et reflètent le niveau d'intervention approprié.

Notes

La note ou le résultat global attribué par chaque province et territoire constitue le troisième domaine d'uniformité. Le système de cotes de sécurité de chaque administration est conçu de manière à attribuer des points à des incidents (accidents, condamnations et inspections) en fonction de la gravité de chaque événement. Le système de notation repose sur une norme nationale. Par exemple, un accident entraîne l'attribution des points suivants :

- Accident ayant causé des dommages = 2 points
- Accident ayant causé des blessures = 4 points
- Accident ayant causé un décès = 6 points

Des algorithmes intégrés au système permettent d'établir le taux d'infractions du transporteur routier (c'est-à-dire son rendement en matière de sécurité) d'après la taille du parc de véhicules et la période écoulée. Des points sont associés, pendant une période déterminée, à chaque événement. À mesure que des points

sont inscrits au dossier du transporteur, ce dernier peut atteindre divers seuils d'infractions qui entraînent des interventions de la part de l'administration.

Les points attribués au cas type étaient très uniformes. Neuf administrations ont attribué 206 points, une autre 203 points et une dernière 201 points. Au moment de l'évaluation du cas type, une administration a pu associer des points seulement aux condamnations, car son système de cotes de sécurité ne permettait pas d'attribuer des points à l'égard des accidents ou des inspections.

Explications des écarts

Les notes fluctuaient très peu. Les légères différences constatées sont attribuables à des systèmes de notation également légèrement différents.

4.1.4 Domaines de manque d'uniformité

L'expert-conseil avait également pour mandat de préciser les domaines où l'on constate un manque d'uniformité et d'en établir les raisons. De façon globale, l'expert-conseil estime que l'uniformité des trois domaines d'évaluation (cotes de sécurité, interventions et notes) était très élevée.

On constate néanmoins un léger manque d'uniformité qu'il convient d'expliquer. Les écarts viennent en partie du fait qu'un certain nombre de provinces et de territoires s'emploient encore à améliorer et à parfaire leurs systèmes de notation et leurs seuils d'intervention, en raison notamment du volume de données antérieures enregistrées dans le système. En effet, au fil de l'accumulation des données, des algorithmes intégrés aux systèmes déterminent les mesures à prendre et produisent des rapports fondés sur les écarts statistiques par rapport à la norme. Ainsi, plus le système contient des données, plus les résultats sont uniformes, précis et équitables. Comme les systèmes établis dans certaines provinces ou certains territoires sont relativement récents, il n'y a pas assez de données antérieures pour calculer les écarts. Lorsque ces systèmes auront été utilisés pendant une période d'au moins 18 mois, les employés pourront mieux définir les seuils ou niveaux d'intervention et ainsi attribuer des notes et prendre des mesures plus uniformes.

Enfin, la situation des T.N.-O. soulève quelques préoccupations. En effet, bien qu'il ne comprenne qu'une faible partie des transporteurs routiers canadiens, il importe que ce territoire puisse produire des résultats uniformes en matière de cotes de sécurité et de mesures d'intervention. À l'heure actuelle, il ne peut attribuer que deux cotes de sécurité : satisfaisant et insatisfaisant. Il doit pouvoir

attribuer les quatre cotes de sécurité, à des fins d'uniformité nationale et parce que l'industrie du transport routier exige l'harmonisation totale dans ce domaine.

4.1.5 Résumé

Les résultats du cas type révèlent que toutes les provinces et tous les territoires ont établi des systèmes de cotes de sécurité des transporteurs routiers et que ces systèmes sont exploités de façon assez uniforme. De façon plus précise, les systèmes de cotes de sécurité sont relativement uniformes, les systèmes de notation sont très uniformes et les mesures d'intervention sont légèrement moins uniformes, mais pas au point de soulever des préoccupations à cet égard.

Pour avoir plus de détails sur les résultats du cas type, voir :

- le résumé des cotes de sécurité et des interventions à l'**annexe A**; et
- le résumé des notes ou des points attribués par chaque administration selon la taille du parc de véhicules, à l'**annexe B**.

4.2 ÉVALUATION DE L'ÉTAT DE PRÉPARATION, SELON LES 56 CRITÈRES DE CONFORMITÉ

4.2.1 Introduction

Transports Canada a établi une liste des principaux domaines de conformité ayant servi à mesurer l'état de préparation de chaque province et territoire. Cette liste faisait partie de la DP et l'expert-conseil a été invité à fonder son analyse sur une version actualisée du tableau des critères (annexe C). L'expert-conseil a consulté les administrations pour exécuter cette tâche. Le tableau comprend les 56 critères, en ordonnée, et les 12 administrations, en abscisse. La mention « Oui » dans une case indique que l'administration respecte le critère, et la mention « Non », le contraire. Les renvois associés à certaines mentions indiquent que des conditions se rattachent aux réponses indiquées.

Les 56 critères de conformité se répartissent en 7 groupes :

1. Demande de certificat d'aptitude à la sécurité (Q1 – Q11)
2. Véhicules commerciaux assujettis au CCS (Q12 – Q16)
3. Profils des transporteurs routiers (Q17 – Q36)
4. Centre d'information sur les transporteurs routiers (Q37 – Q41)
5. Vérifications en entreprise (Q42 – Q47)
6. Attribution des cotes de sécurité (Q48 – Q55)
7. Sanctions, mécanismes d'appel et législation (Q56 – Q61)

Note : La liste ne comprend pas cinq critères de conformité (n^{os} 9, 10, 28, 29 et 44) qui ont été éliminés par le passé. La numérotation des critères n'a pas été modifiée après l'élimination des cinq critères et est identique à celle qui figurait dans la DP originale.

Chacun des 56 critères correspond à une exigence juridique en vertu de la LTR ou à une exigence obligatoire en vertu de normes du *Code canadien de sécurité*. Il s'ensuit donc qu'une administration doit respecter les 56 critères afin de satisfaire à toutes les exigences de la LTR.

Afin de réviser le tableau, l'expert-conseil a établi la liste de tous les domaines de non-conformité qui lui avaient été signalés, puis il a consulté toutes les administrations à ce sujet, afin de leur demander de mettre à jour leurs réponses en fonction des questions indiquées dans le tableau ci-dessous.

Tableau 3
Questions et réponses attendues au sujet des projets de conformité

| Question | Réponse |
|---|--|
| Êtes-vous actuellement en mesure de respecter ce critère? | Oui ou Non |
| En cas de réponse négative, prévoyez-vous le respecter? | Oui ou Non |
| En cas de réponse affirmative, quand? | Le 1 ^{er} janvier 2005, le 1 ^{er} janvier 2006 ou Oui, à une date inconnue |
| Dans ce dernier cas, expliquez. | Modifications législatives nécessaires, ressources, etc. |

Au terme d'une évaluation initiale, l'expert-conseil a présenté au Groupe de travail du CCATM, lors d'un atelier de travail, un résumé des constatations et une description de la méthode de présentation des documents. Les participants étaient invités à étudier les documents, à faire des observations, à corriger les inexactitudes et à dissiper les ambiguïtés.

4.2.2 Domaines de conformité et d'uniformité

L'annexe E comprend la liste des critères entièrement respectés par toutes les administrations. Ainsi, chacune d'elles attribue une cote de sécurité aux transporteurs routiers et utilise son système de cotes de sécurité pour décider

des interventions à faire. Le système de profil des transporteurs mis en œuvre par chaque administration permet de recueillir tous les éléments d'information nécessaires, y compris les données sur les collisions, les condamnations, les inspections de l'ASVC/CVSA, les résultats des vérifications, les données sur les entités juridiques et des caractéristiques démographiques. De plus, chaque province et territoire a convenu d'assurer le suivi seulement des transporteurs dont les véhicules sont immatriculés dans son territoire. Toutes les administrations sont en mesure d'envoyer, de recevoir et de partager des données sur les transporteurs routiers. Elles utilisent toutes des systèmes de notation reconnus et ont établi des algorithmes leur permettant d'établir des cotes de sécurité. Enfin, chaque administration offre aux transporteurs routiers la possibilité de contester les résultats d'une vérification en entreprise ou une cote de sécurité, ou de les porter en appel.

4.2.3 Domaines de non-conformité

Notre analyse révèle que 29 des 56 critères de conformité ne sont pas entièrement respectés. Les critères non respectés sont ventilés par administration dans le tableau ci-dessous.

Tableau 4
Domaines de non-conformité continue, par administration

| Administration | Domaines de non-conformité continue | Date de mise en œuvre |
|-----------------------|---|---|
| C.-B. | 19, 53 | Aucun changement prévu. |
| Alb. | 19, 23 | Aucun changement prévu. |
| Sask. | 0 | Sans objet |
| Man. | 0 | Sans objet |
| Ont. | 3, 22, 23, 25, 35, 36, 39, 40, 41, 46, 52, 55 | Modifications prévues dans de nombreux domaines, mais l'échéance du 1 ^{er} janvier 2005 ne peut pas être respectée. |
| Qué. | 22, 23, 34, 35, 39, 40, 41, 46, 49, 52, 53, 54, 55 | De nombreuses modifications entreront en vigueur au printemps de 2005. D'autres sont prévues, mais aucune échéance n'y est associée. |
| N.-É. | 46, 55 | Aucun changement prévu. |
| N.-B. | 3, 6, 7, 8, 20, 31, 39, 40, 52 | Toutes les modifications sont prévues pour l'automne de 2005 ou le 1 ^{er} janvier 2006. |
| Î.-P.-É. | 0 | Sans objet |
| T.-N.-L. | 0 | Sans objet |
| Yukon | 25 | Écart mineur. |
| T.N.-O. | 3, 5, 7, 18, 22, 23, 31, 40, 46, 49, 51, 52, 53, 54, 55, | Cinq modifications sont prévues d'ici le 1 ^{er} janvier 2006. Dix modifications sont prévues d'ici le 1 ^{er} janvier 2007. |
| Total | 57 | |

Note : Les **caractères gras** indiquent un critère non respecté par plus d'une administration. Par exemple, le critère n° 53 n'est pas respecté par la C.-B., le Québec et les T.N.-O.

On peut constater dans le tableau 4 que les Territoires du Nord-Ouest comptent le plus grand nombre de domaines de non-conformité (15). Viennent ensuite le Québec (13), l'Ontario (12) et le Nouveau-Brunswick (9). Les autres provinces et territoires n'ont aucun domaine de non-conformité ou n'en comptent qu'un ou deux.

Cette donnée est importante, car 62 % des transporteurs routiers canadiens sont enregistrés en Ontario et au Québec.

Principaux motifs de non-conformité mentionnés

Modifications législatives

- Plusieurs provinces et de territoires ont fait état de conflits entre leur législation actuelle et les exigences de la LTR.
- De plus, ces administrations n'ont pas réussi à inscrire les modifications législatives ou réglementaires nécessaires à leur programme législatif. Plusieurs d'entre elles ont précisé que les modifications ou les nouveaux libellés sont prêts, mais qu'il reste à les insérer dans un programme législatif déjà encombré.
- Plusieurs administrations estiment que la proclamation de la LTR donnera l'occasion de mettre en évidence l'incompatibilité des mesures législatives et d'obtenir la priorité nécessaire dans leur programme législatif.

Les ressources insuffisantes

- Plusieurs administrations ont précisé que le manque de ressources est la principale raison du non-respect de certains critères.
- De nombreuses administrations n'ont tout simplement pas assez d'employés pour apporter les modifications nécessaires.
- Bon nombre des modifications à apporter aux systèmes exigent le recours à des spécialistes de la programmation ou de l'exploitation des systèmes, et certaines administrations n'ont pas les compétences nécessaires à l'interne.
- Un grand nombre de modifications exigent des ressources financières, et les administrations n'ont pas affecté les budgets nécessaires, en raison d'autres priorités.

Activités peu prioritaires

- Q15 – *Des véhicules commerciaux assujettis au CCS auxquels devrait s'appliquer le système de cotes de sécurité, selon la définition prévue, sont exemptés en vertu de la réglementation provinciale.* Plusieurs provinces ont décidé d'exempter les véhicules qui satisfont au critère de masse, mais qui appartiennent à des exploitants qui n'exercent pas d'activités extra-provinciales ou ne sont pas assimilés à des transporteurs routiers, par exemple, les véhicules agricoles.
- Q19 – *La cote de sécurité repose sur tous les événements survenus au cours d'une période de 24 mois.* Deux provinces utilisent une période de

12 mois, qui est considérée raisonnable si les seuils d'intervention se fondent sur une période identique.

- Q35 – *L'administration inclut les cinq niveaux d'inspection de l'ASVC dans le profil.* Deux administrations appliquent seulement les niveaux d'inspection les plus importants (niveaux 1 et 5).
- Q52 – *L'administration attribue une cote de sécurité insatisfaisant au transporteur routier incapable de continuer de satisfaire aux exigences relatives à la couverture d'assurance minimale.* La cote de sécurité n'a guère d'importance lorsque l'immatriculation de tous les véhicules d'un transporteur routier est suspendue en raison du non-respect des exigences relatives à la couverture d'assurance (comme au Québec).

Exigences dépassées

- Q22 – *L'administration évalue toutes les collisions d'après l'annexe A de la Norme 7 – Profils des conducteurs et des transporteurs (par exemple, dommages matériels, blessures, décès).* Des administrations ont un système de notation plus nuancé permettant de déceler de façon plus proactive les transporteurs routiers qui pourraient causer des problèmes.
- Q23 – *L'administration évalue toutes les inspections d'après la Norme 7 – Profils des conducteurs et des transporteurs (par exemple, les mises hors service).* Des administrations ont un système de notation plus nuancé permettant de déceler plus rapidement les transporteurs routiers qui pourraient causer des problèmes.

Exigences respectées par d'autres moyens

- Divers critères sont entièrement respectés à l'aide de moyens autres que les systèmes de cotes de sécurité des transporteurs routiers établis par les administrations. Citons à cet égard le groupe de critères relatifs à l'assurance (Q3, Q4, Q5 et Q52). Plusieurs administrations vérifient la couverture d'assurance et rendent compte de ce critère par d'autres moyens, notamment l'immatriculation des véhicules. Aucun de ces critères n'est respecté par l'ensemble des provinces et territoires, mais certaines administrations assurent un suivi et un contrôle de la couverture d'assurance de chaque transporteur routier.

4.2.4 Domaines critiques de non-conformité

L'**annexe D** porte sur les 29 domaines de non-conformité. Le tableau comprend les renseignements suivants à l'égard de chaque catégorie originale mentionnée dans l'annexe C :

- Domaines de non-conformité
- Échéance prévue par l'administration pour assurer la conformité
- Interprétation des données par l'expert-conseil.

Après étude des constatations, les domaines les plus préoccupants portent sur les domaines de conformité suivants :

- La demande de certificat d'aptitude à la sécurité.
- Le Centre d'information sur les transporteurs routiers.

Cette conclusion se fonde sur l'analyse qui suit.

Demande de certificat d'aptitude à la sécurité

Toutes les administrations prévoient se conformer, à terme, aux neuf critères relatifs aux demandes de certificat. Toutefois, quatre d'entre elles ne pourront respecter l'échéance du 1^{er} janvier 2005. L'Ontario n'a pas indiqué à quel moment elle pourra se conformer au critère n^o 3 (*preuve d'assurance de responsabilité civile*), mais nous croyons qu'elle le fera en 2005. Les Territoires du Nord-Ouest prévoient se conformer aux critères n^{os} 4, 5 et 7 (*couverture d'assurance minimale, avis à donner si la couverture d'assurance est inférieure au minimum exigé et déclaration du transporteur*) seulement lorsqu'ils disposeront des ressources nécessaires. D'autre part, l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick prévoient se conformer à tous les critères d'ici la fin de 2005.

Nous croyons que la non-conformité aux exigences dans ces domaines est une question importante, car les administrations pourraient éprouver des difficultés si elles ne peuvent pas obliger les transporteurs routiers à satisfaire aux exigences minimales en matière d'assurance. Nous sommes conscients, cependant, que cette situation de non-conformité est temporaire, car les administrations visées prévoient déjà se conformer aux exigences pendant l'année civile 2005.

Système d'échange des données sur les transporteurs (SEDТ)

Toutes les administrations prévoient respecter les cinq critères de conformité ayant trait au Centre d'information sur les transporteurs routiers. Toutefois, quatre d'entre elles (Ontario, Québec, Nouveau-Brunswick et Territoires du Nord-Ouest) ne peuvent pas respecter l'échéance du 1^{er} janvier 2005. Le Québec et le Nouveau-Brunswick prévoient se conformer aux exigences en 2005, mais l'Ontario et les Territoires du Nord-Ouest éprouvent de la difficulté à intégrer les données échangées à leur système interne. Le problème des T.N.-O. semble lié simplement à une question de ressources, mais l'Ontario éprouve des problèmes plus graves.

Comme le modèle employé en Ontario (certificat d'enregistrement du conducteur du véhicule utilitaire) n'est pas directement relié à l'immatriculation des véhicules, mais plutôt à l'enregistrement des exploitants (voir la norme du CCS), il n'est pas toujours possible de bien identifier le transporteur routier auquel les données reçues doivent être associées. De plus, l'Ontario devra recueillir d'autres données et apporter des modifications à son modèle d'intervention avant de pouvoir mettre en œuvre ce critère.

Ce domaine de non-conformité temporaire est assez important, car l'administration qui ne satisfait pas à cette exigence ne peut pas avoir la certitude, si elle ne dispose pas de ces données, d'avoir décelé tous les transporteurs extra-provinciaux immatriculés dans cette province et jugés non sécuritaires. Jusqu'à ce qu'elle se soit conformée à ce critère, elle peut donc dépister les transporteurs routiers non sécuritaires seulement à partir du rendement observé dans son propre territoire.

Autres domaines de non-conformité

Observations sur les autres domaines de non-conformité jugés moins graves :

Véhicules commerciaux assujettis au CCS

Neuf administrations ont indiqué qu'elles ont exempté certains véhicules commerciaux des exigences du CCS et qu'aucune modification à cet égard n'est prévue. Bien que cette situation puisse paraître grave à première vue, nous ne croyons pas que ces exemptions soient de nature critique, étant donné que tous les autres critères de cette catégorie seront respectés le 1^{er} janvier 2005.

Profils des transporteurs routiers

Sept des dix critères de conformité dans cette catégorie ne seront jamais entièrement respectés par l'ensemble des administrations. L'expert-conseil estime que cette situation s'explique par des différences régionales entre les administrations. Nous croyons qu'il y a lieu de faire preuve d'une certaine souplesse dans ce domaine, car chaque administration enregistre déjà ou enregistrera toutes les données pertinentes dans les profils des transporteurs routiers. Les administrations ont simplement utilisé ces données d'une manière légèrement différente afin de concevoir leurs propres cotes de sécurité et modèles d'intervention.

Vérifications en entreprise

Un seul des cinq critères de conformité ne sera pas respecté le 1^{er} janvier 2005. Bien que le critère n° 46 (vérification exigée pour la cote de sécurité conditionnel) soit stipulé dans la Norme 15 du CCS (Vérifications en entreprise – choix de la vérification, alinéa 4 (b) (I)), nous croyons qu'il peut être justifié de ne pas toujours satisfaire à cette exigence. Ainsi, une vérification serait peut-être inutile si la preuve déposée justifie amplement l'attribution d'une cote de sécurité conditionnel (ou moins élevée), à la condition que l'on ait prévu un mécanisme de contestation des cotes de sécurité. Nous ne croyons pas que ce domaine de conformité soit très important.

Attribution des cotes de sécurité

Quatre des huit critères de conformité dans cette catégorie ne seront jamais entièrement respectés par l'ensemble des administrations. Ainsi, le Québec ne prévoit pas se conformer au critère n° 52 (attribution d'une cote de sécurité insatisfaisant en raison de l'incapacité de satisfaire aux exigences relatives à l'assurance de responsabilité civile). Toutefois, nous ne croyons pas que cela constitue un grave problème. Le Québec n'attribue aucune cote de sécurité en l'occurrence; il suspend plutôt l'immatriculation du véhicule jusqu'à ce qu'une couverture d'assurance adéquate ait été confirmée. La Colombie-Britannique ne prévoit pas se conformer au critère n° 53 (cote de sécurité conditionnel pour le transporteur routier qui présente une nouvelle demande après la révocation de son certificat). Elle attribue plutôt la cote de sécurité satisfaisant non vérifié et y rattache des conditions pertinentes (pouvant correspondre aux conditions associées à la cote de sécurité conditionnel) jusqu'à ce qu'une vérification ait été faite. De même, nous ne croyons pas qu'il s'agisse d'un problème grave. Nous ne savons pas encore pour quelle raison le Québec ne prévoit pas exiger une vérification réussie comme condition d'attribution de la cote de sécurité

satisfaisant. Cela s'explique peut-être par le fait que cette province n'a pas encore de cote de sécurité satisfaisant non vérifié. On nous a fait comprendre que le Québec entend s'y conformer d'ici juin 2005. L'Ontario, le Québec et la Nouvelle-Écosse ne prévoient pas se conformer au critère n° 55 (vérification préalable à l'attribution d'une cote de sécurité autre que satisfaisant non vérifié). Comme mentionné ci-dessus (au sujet du critère n° 46), nous estimons que cette exigence n'est pas toujours justifiée.

Par conséquent, à l'exception du Québec qui n'a pas l'intention de se conformer au critère n° 54 (vérification réussie avant l'attribution de la cote de sécurité satisfaisant), nous ne croyons pas qu'il y ait lieu de se préoccuper à l'égard de ces domaines de non-conformité.

5.0 CONCLUSIONS GÉNÉRALES

Le présent rapport portait sur les domaines de conformité et de non-conformité par administration et par critère de conformité. Nous utilisons les informations recueillies pour formuler, dans la présente section, des conclusions sur la question de savoir si les domaines critiques de non-conformité sont assez importants pour justifier le report de la proclamation de la LTR après le 1^{er} janvier 2005.

D'une part, nous appuyons le projet visant à proclamer la LTR le plus tôt possible, mais nous faisons également une mise en garde à l'égard de domaines critiques de non-conformité qui pourront être modifiés seulement après la date cible du 1^{er} janvier 2005.

Nos observations se fondent sur ce qui suit :

- Nous sommes en faveur de la proclamation de la LTR dans les meilleurs délais, car plusieurs administrations estiment que cette mesure constitue un signal important pour accroître la priorité des problèmes de non-conformité.
 - Elles auront le temps et les ressources nécessaires pour modifier leur législation.
 - Elles seront davantage incitées à accélérer leurs projets de mise en œuvre et à obtenir les ressources humaines et financières nécessaires pour respecter les échéances de mise en œuvre.
- Nous invitons également Transports Canada à faire preuve de prudence et à étudier la possibilité d'un court report de la proclamation de la LTR. Nous proposons un report aussi court que possible – au plus six à douze mois – et ce, pour les raisons suivantes :
 - Deux domaines critiques de non-conformité (*demande de certificat d'aptitude à la sécurité* et *Centre d'information sur les transporteurs routiers*) peuvent exposer Transports Canada et toutes les administrations à des risques temporaires.
 - Cinq administrations ne satisfont pas à au moins un critère de la catégorie *Demande de certificat d'aptitude à la sécurité*. Toutes les administrations qui ne se conforment pas à ce critère ont mis de l'avant des projets afin de satisfaire aux exigences relatives au certificat, mais les modifications nécessaires ne seront pas en vigueur le 1^{er} janvier 2005.

- Quatre administrations ne satisfont pas à au moins une exigence ayant trait au *Système d'échange des données sur les transporteurs* (SEDT). Toutes les administrations qui ne se conforment pas à ce critère ont mis de l'avant des projets afin de satisfaire aux exigences relatives à ce centre d'information, mais les modifications nécessaires ne seront pas en vigueur le 1^{er} janvier 2005.

Il faut donc se demander si Transports Canada peut tolérer cette situation de non-conformité durant toute une année (deux ans dans le cas des T.N.-O.), ainsi que les risques qui s'y rattachent. Si le ministère conclut que ces différences sont inacceptables, le report de la proclamation de la LTR, prévue pour le 1^{er} janvier 2005, peut donc se justifier, et ce, pour une période de six à douze mois. Si Transports Canada conclut que ces manques d'uniformité temporaires sont effectivement acceptables et qu'il en apprécie bien les risques, la décision est alors affaire de jugement.

Risques

Les risques sont de deux ordres. En ce qui concerne la *demande de certificat d'aptitude à la sécurité*, les transporteurs risquent de recevoir des permis d'exploitation dans certaines provinces et territoires sans satisfaire aux exigences minimales en matière d'assurance prévues par la LTR, ou encore d'annuler ultérieurement leur couverture d'assurance sans que l'administration n'en soit informée et ne puisse intervenir. À l'opposé, les provinces et territoires qui ne sont pas parfaitement en mesure de suivre les changements de couverture d'assurance pourraient attribuer par erreur la cote de sécurité *insatisfaisant* à un transporteur routier du simple fait qu'un changement d'assureur porte la province ou le territoire à croire que le transporteur routier n'a plus d'assurance ou a annulé sa couverture d'assurance.

En ce qui concerne le *Centre d'information sur les transporteurs routiers*, l'Ontario n'est pas encore capable d'utiliser les données sur les transporteurs reçues des autres administrations, et le Québec n'a pas encore le pouvoir de le faire. Bien que ces provinces puissent accepter les données et les enregistrer par des moyens électroniques, elles ne peuvent pas intégrer les données reçues des autres provinces à leur propre système de cotes de sécurité afin d'établir la cote de sécurité d'un transporteur routier ou de déceler un rendement non sécuritaire ailleurs au Canada. Cette situation pourrait faire en sorte qu'un transporteur routier reçoive une cote de sécurité acceptable de la part de son administration d'origine même s'il se comporte de façon non sécuritaire dans les territoires d'autres administrations.

Il importe de souligner que dans ces deux domaines, l'exposition au risque est temporaire. Toutes les administrations qui ne se conforment pas actuellement aux exigences ont fait le nécessaire afin de satisfaire à ces exigences pendant l'année civile 2005.

Enfin, la DP originale stipulait que l'expert-conseil devait répondre aux questions suivantes :

1. Le système de cotes de sécurité établi en vertu du CCS et mis en œuvre par les administrations canadiennes permet-il d'identifier les transporteurs qui ont un piètre rendement en matière de sécurité routière?

Oui, avec les exceptions suivantes :

- *Les T.N-O. doivent mettre en œuvre les quatre cotes de sécurité (en particulier la cote de sécurité conditionnel).*
- *L'Ontario, le Québec et le Nouveau-Brunswick doivent intégrer à leurs modèles d'exploitation les données sur les événements transmises par d'autres administrations par l'intermédiaire du Centre d'information sur les transporteurs routiers.*

2. Le régime de cotes de sécurité prévu par le CCS permet-il de déceler de façon uniforme les transporteurs qui ont un piètre rendement en matière de sécurité routière? Aux fins de l'étude, l'uniformité se mesure par a) le degré de compatibilité du système avec les principes énoncés dans la Norme 14 – Cotes de sécurité et b) le degré d'uniformité dans l'identification et l'évaluation, par les administrations, des transporteurs ayant reçu la cote de sécurité « conditionnel ».

Oui, à l'exception des Territoires du Nord-Ouest.

3. En cas de réponse négative à l'une des questions ci-dessus, une analyse des écarts doit préciser les facteurs qui contribuent au manque d'uniformité du système.

L'analyse des écarts figure dans la section principale du rapport. Voir les détails dans les sections 4.1.3 et 4.2.4.

ANNEXES

A : Résumé des résultats du cas type

B : Résumé des notes du cas type

C : Critères de conformité (état de préparation) révisés, par catégorie

D : 29 domaines de non-conformité, par catégorie et délai de conformité prévu

E : Conformité, par grande catégorie

F : Autres questions

Annexe A
COTES DE SÉCURITÉ DES TRANSPORTEURS ROUTIERS – Résultats du cas type

| Administration | Cote de sécurité selon la taille du parc de véhicules | | | | | | Notes / hypothèses |
|---------------------|---|------------------|---------------------|--------|----------|-------|---|
| | Taille du parc | Cote de sécurité | Type d'intervention | | | | |
| | | | Lettre | Vérif. | Audience | Susp. | |
| C.-B. | 2 | Conditionnel | * | * | | | Selon un profil établi sur une période de 12 mois (au lieu de 24 mois). |
| | 10 | Conditionnel | * | * | | | |
| | 25 | Conditionnel | * | * | | | |
| Alberta | 2 | Conditionnel | * | * | * | | Selon un profil établi sur une période de 12 mois (au lieu de 24 mois). Un plan d'action écrit doit accompagner chaque entrevue ou chaque vérification. L'Alberta a posé l'hypothèse, pour les trois transporteurs routiers, que (1) les plans d'action n'ont pas été entièrement appliqués; et (2) les vérifications se sont soldées par des échecs. |
| | 10 | Conditionnel | * | * | * | | |
| | 25 | Conditionnel | * | * | * | | |
| Saskatchewan | 2 | Conditionnel | * | * | | | Dans l'hypothèse que chaque transporteur routier a reçu une lettre d'avertissement avant de recevoir la cote de sécurité conditionnel. |
| | 10 | Conditionnel | * | * | | | |
| | 25 | Conditionnel | * | * | | | |
| Manitoba | 2 | Conditionnel | * | | | | |
| | 10 | Conditionnel | * | | | | |
| | 25 | Conditionnel | * | | | | |
| Ontario | 2 | Conditionnel | * | * | | | La procédure de sanction serait mise en œuvre à l'égard du transporteur ayant un parc de 25 véhicules. |
| | 10 | Conditionnel | * | * | | | |
| | 25 | Insatisfaisant | * | * | * | | |
| Québec | 2 | Conditionnel | * | | * | | Dans l'hypothèse que chaque transporteur routier a reçu une lettre d'avertissement avant |
| | 10 | Conditionnel | * | | * | | |

Annexe A
COTES DE SÉCURITÉ DES TRANSPORTEURS ROUTIERS – Résultats du cas type

| Administration | Cote de sécurité selon la taille du parc de véhicules | | | | | | Notes / hypothèses |
|-------------------|---|-------------------------------|---------------------|--------|----------|-------|---|
| | Taille du parc | Cote de sécurité | Type d'intervention | | | | |
| | | | Lettre | Vérif. | Audience | Susp. | |
| | 25 | Conditionnel | * | | * | | de recevoir la cote de sécurité conditionnel. Dans l'hypothèse que la CTQ a attribué la cote de sécurité conditionnel, ce qui signifie que des conditions sont imposées. Le transporteur routier qui ne satisfait pas aux conditions reçoit la cote insatisfaisant. |
| Nouveau-Brunswick | 2 | Conditionnel | * | * | | | Dans l'hypothèse que la vérification se conclut par un échec dans les trois cas. |
| | 10 | Conditionnel | * | * | | | |
| | 25 | Conditionnel | * | * | | | |
| Nouvelle-Écosse | 2 | Conditionnel* | * | * | * | | * La cote de sécurité conditionnel est attribuée si l'audience donne un résultat positif. Dans le cas contraire, une suspension s'applique. Nous avons retenu la première hypothèse dans les trois cas. Possibilité de conditions d'exploitation. |
| | 10 | Conditionnel* | * | * | * | | |
| | 25 | Conditionnel* | * | * | * | | |
| Î.-P.-É. | 2 | Insatisfaisant – Conditionnel | * | * | * | | La province exige que tous les transporteurs routiers fassent l'objet de vérifications avant de recevoir la cote de sécurité conditionnel. Quatre lettres – avis, avertissement, entrevue |
| | 10 | Insatisfaisant – Conditionnel | * | * | * | | |

Annexe A
COTES DE SÉCURITÉ DES TRANSPORTEURS ROUTIERS – Résultats du cas type

| Administration | Cote de sécurité selon la taille du parc de véhicules | | | | | | Notes / hypothèses |
|-------------------------|---|-------------------------------|---------------------|--------|----------|-------|--|
| | Taille du parc | Cote de sécurité | Type d'intervention | | | | |
| | | | Lettre | Vérif. | Audience | Susp. | |
| | 25 | Insatisfaisant – Conditionnel | * | * | * | | et suspension. Le transporteur reçoit la cote de sécurité insatisfaisant pendant la période de suspension, puis la cote conditionnel. Le système ne modifie pas automatiquement la cote de sécurité d'un transporteur avant que ne soit connu le résultat d'une audience ou d'une vérification en entreprise. Le transporteur reçoit un avis de l'intention de faire passer sa cote de sécurité à conditionnel ou insatisfaisant. Selon le scénario étudié, il aurait reçu cet avis. |
| Terre-Neuve-et-Labrador | 2 | Conditionnel | * | * | | | Dans l'hypothèse que la vérification du transporteur routier ayant un parc de |
| | 10 | Conditionnel | * | * | | | |

Annexe A
COTES DE SÉCURITÉ DES TRANSPORTEURS ROUTIERS – Résultats du cas type

| Administration | Cote de sécurité selon la taille du parc de véhicules | | | | | | Notes / hypothèses |
|----------------------------------|---|------------------|---------------------|--------|----------|-------|--|
| | Taille du parc | Cote de sécurité | Type d'intervention | | | | |
| | | | Lettre | Vérif. | Audience | Susp. | |
| | 25 | Conditionnel | * | * | | | <p>2 véhicules s'est soldée par un échec, sinon, il aurait reçu la cote de sécurité satisfaisant. Les transporteurs ayant des parcs de 10 et de 25 véhicules reçoivent la cote de sécurité satisfaisant non vérifié jusqu'à ce qu'ils aient fait l'objet de vérifications, puis la cote satisfaisant ou conditionnel, selon le résultat de la vérification. La province de Terre-Neuve-et-Labrador a pris pour hypothèse que les vérifications de ces transporteurs routiers s'étaient soldées par des échecs.</p> <p>Note : Étant donné la nouveauté des systèmes, les seuils doivent encore être mieux définis.</p> <p>Le point d'interrogation indique que la province a précisé qu'une audience pourrait avoir lieu.</p> |
| Yukon | 2 | Conditionnel | * | * | | | <p>La poursuite des activités serait vraisemblablement conditionnelle à une vérification (et à un plan de sécurité). Une cote de sécurité conditionnel serait presque automatiquement suivie d'une vérification.</p> |
| | 10 | Conditionnel | * | * | | | |
| | 25 | Conditionnel | * | * | | | |
| Territoires du Nord-Ouest | 2 | Satisfaisant | * | | | | <p>Il n'y a que deux cotes de sécurité : satisfaisant et insatisfaisant. Des points sont comptés seulement à l'égard des condamnations, à l'heure actuelle, et pas à l'égard des accidents ou des inspections.</p> |
| | 10 | Satisfaisant | * | * | | | |
| | 25 | Satisfaisant | * | * | | | |

Annexe A

COTES DE SÉCURITÉ DES TRANSPORTEURS ROUTIERS – Résultats du cas type

Notes :

Les Territoires du Nord-Ouest ont seulement deux cotes de sécurité : satisfaisant et insatisfaisant. Le Québec utilise trois cotes de sécurité; la cote satisfaisant non vérifié n'est pas utilisée à l'heure actuelle.

Conclusions

Règle générale, les cotes de sécurité sont diversifiées, comme le révèle le tableau ci-dessous. Presque toutes les administrations ont assigné la cote de sécurité conditionnel aux trois transporteurs routiers.

| Taille du parc de véhicules | Satisfaisant | Satisfaisant non vérifié | Conditionnel | Insatisfaisant |
|-----------------------------|--------------|--------------------------|--------------|----------------------|
| 2 | 1 (T.-N.-O.) | - | 10 | 1 (Î.-P.-É.) |
| 10 | 1 (T.-N.-O.) | - | 10 | 1 (Î.-P.-É.) |
| 25 | 1 (T.-N.-O.) | - | 9 | 2 (Ont. et Î.-P.-É.) |

Éléments positifs :

- Toutes les provinces et tous les territoires sont en mesure actuellement de noter les transporteurs routiers et de leur assigner des cotes de sécurité.
- À quelques exceptions près, les résultats sont très uniformes.
- Toutes les administrations participantes ont établi un système permettant d'assigner des points aux incidents (accidents, condamnations et résultats des inspections).
- Toutes les provinces et tous les territoires ont établi des systèmes leur permettant d'associer des points à des interventions, selon des seuils de notation précis.
- Toutes les provinces et tous les territoires ont établi des mécanismes leur permettant de déceler les transporteurs routiers qui peuvent causer des problèmes et d'établir des mesures appropriées à prendre, de façon assez uniforme.

Annexe A

COTES DE SÉCURITÉ DES TRANSPORTEURS ROUTIERS – Résultats du cas type

Éléments négatifs :

- Quelques administrations présentent encore des résultats variables qui reflètent le manque d'uniformité des méthodes d'analyse ou de notation, ou encore des seuils d'intervention différents. Nous savons également que certaines administrations s'emploient encore à améliorer la définition des seuils d'intervention.
- Nous avons constaté de très légers écarts des mesures d'intervention entre les diverses administrations. Idéalement, les résultats pourraient être plus uniformes, mais les mesures d'intervention n'influent pas sur la cote de sécurité globale d'un transporteur routier.

Annexe B

Points attribués au cas type

| Administration | Parc de 2 véhicules | | | Parc de 10 véhicules | | | Parc de 25 véhicules | | | Total des points |
|----------------------------------|---------------------|---------------|-------------|----------------------|---------------|-------------|----------------------|---------------|-------------|------------------|
| | Accidents | Condamnations | Inspections | Accidents | Condamnations | Inspections | Accidents | Condamnations | Inspections | |
| Cas de référence | 2 | 3 | 3 | 4 | 10 | 6 | 11 | 12 | 12 | - |
| Colombie-Britannique | 8 | 9 | 9 | 16 | 30 | 18 | 44 | 33 | 36 | 203 |
| Alberta | 8 | 9 | 9 | 16 | 30 | 18 | 44 | 36 | 36 | 206 |
| Saskatchewan | 8 | 9 | 9 | 16 | 30 | 18 | 44 | 36 | 36 | 206 |
| Manitoba | 8 | 9 | 9 | 16 | 30 | 18 | 44 | 36 | 36 | 206 |
| Ontario | 8 | 9 | 12 | 16 | 30 | 16 | 44 | 36 | 30 | 201 |
| Québec | 8 | 9 | 9 | 16 | 30 | 18 | 44 | 36 | 36 | 206 |
| Nouveau-Brunswick | 8 | 9 | 9 | 16 | 30 | 18 | 44 | 36 | 36 | 206 |
| Nouvelle-Écosse | 8 | 9 | 9 | 16 | 30 | 18 | 44 | 36 | 36 | 206 |
| Île-du-Prince-Édouard | 8 | 9 | 9 | 16 | 30 | 18 | 44 | 36 | 36 | 206 |
| Terre-Neuve-et-Labrador | 8 | 9 | 9 | 16 | 30 | 18 | 44 | 36 | 36 | 206 |
| Yukon | 8 | 9 | 9 | 16 | 30 | 18 | 44 | 36 | 36 | 206 |
| Territoires du Nord-Ouest | | 9 | | | 30 | | | 36 | | - |

Annexe C

Critères de conformité (état de préparation) révisés, par catégorie

| 23 sept. 2004 Uniformité des cotes de sécurité – Demande de certificat d'aptitude à la sécurité | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|-------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Q. | Les cases vertes indiquent des critères entièrement respectés. Le texte blanc sur fond noir indique qu'une modification a été apportée depuis l'enquête initiale du CCATM. | C.-B. | Alb. | Sask | Yn | TNO | Man. | Ont. | Qué. | N.-É. | N.-B. | IPÉ | TNL |
| 1. | Enregistrement seulement des transporteurs routiers dont les véhicules sont immatriculés par l'administration. | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui (i) | Oui | Oui | Oui | Oui |
| 2. | L'administration émet un numéro d'identification CCS unique. | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui |
| 3. | Les transporteurs routiers doivent déposer une preuve d'assurance de responsabilité civile. | Oui | Oui | Oui | Oui | Non (iv) | Oui ₁ | Non | Oui | Oui | Non (iv) | Oui | Oui (iii) |
| 4. | Assurance de responsabilité civile d'au moins 1 million \$ pour tous les transporteurs routiers ou de 2 millions \$ pour les entreprises de transport de TMD qui doivent déposer un Plan d'intervention d'urgence (PIU). | Oui | Oui | Oui | Oui ₈ | Oui (vii) | Oui ₁ | Oui | Oui | Oui ₈ | Oui | Non (iii) | Oui |
| 5. | Le contrat d'assurance comprend un avenant stipulant que l'administration doit être informée si la couverture d'assurance ne satisfait pas aux exigences minimales. | Oui | Oui | Oui | Oui | Non (v) | Oui | Oui | Oui ₂ | Oui | Oui | Oui | Oui |
| 6. | Le transporteur routier doit déposer ses statuts constitutifs ou les documents d'enregistrement de société en commandite ou de société personnelle ou les numéros de permis de conduire de tous les dirigeants. | Oui | Oui ₉ | Oui ₉ | Oui | Oui ₄ | Oui | Oui | Oui | Oui | Non (iv) | Oui ₄ | Oui |
| 7. | Le transporteur routier doit remettre une déclaration comprenant tous les énoncés et toutes les informations stipulés dans la Norme 14. | Oui | Oui | Oui | Oui | Non (v) | Oui | Oui | Oui ₅ | Oui | Non (iv) | Oui | Oui ₆ |
| 8. | La méthode de demande tient compte des nouvelles demandes consécutives à la révocation d'un certificat d'aptitude à la sécurité ou au transfert des activités d'un transporteur routier vers le territoire d'une autre administration. | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui ₅ | Oui | Non (iv) | Oui | Oui |
| 11. | L'administration conçoit et tient à jour un profil du transporteur routier après l'approbation de la demande de certificat d'aptitude à la sécurité. | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui ₇ | Oui | Oui |

Annexe C

Critères de conformité (état de préparation) révisés, par catégorie

| 23 sept. 2004 | | Uniformité des cotes de sécurité – Véhicules commerciaux assujettis au CCS | | | | | | | | | | | |
|---------------|--|--|----------------------|---------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|---------------------|-----------|-------|-----------|-------|
| Q. | | C.-B. | Alb. | Sask | Yn | TNO | Man. | Ont. | Qué. | N.-É. | N.-B. | IPÉ | TNL |
| 12. | Le seuil d'inclusion des camions au système de cotes de sécurité est supérieur à (kg) : | 5 000 | 11 794 ₁₁ | 5 000 ₁₂ | 4 500 | 4 500 | 4 500 | 4 500 | 3 000 ₁₀ | 4 500 | 4 500 | 4 500 | 4 500 |
| 13. | La masse minimale est établie d'après la masse en charge inscrite du véhicule. | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui |
| 14. | Les autobus d'au moins 10 places assises, y compris celle du conducteur, sont intégrés au système de cotes de sécurité. | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui |
| 15. | Des véhicules commerciaux assujettis au CCS auxquels devrait s'appliquer le système de cotes de sécurité, selon la définition prévue, sont exemptés en vertu de la réglementation provinciale. | Aucun | Cer-tains | Cer-tains | Cer-tains | Cer-tains | Cer-tains | Cer-tains | Cer-tains | Cer-tains | Aucun | Cer-tains | Aucun |
| 16. | Les transporteurs routiers extra-provinciaux et intra-provinciaux et les véhicules commerciaux sont tous traités de la même façon, à tous égards. | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui |

Annexe C

Critères de conformité (état de préparation) révisés, par catégorie

1.

| | | Uniformité des cotes de sécurité – Profils des transporteurs routiers | | | | | | | | | | | |
|-----|---|---|-------------------|-------------------|-------------------|-----------|-------------------|-------------------|-------------------|----------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Q. | | C.-B. | Alb. | Sask | Yn | TNO | Man. | Ont. | Qué. | N.-É. | N.-B. | IPÉ | TNL |
| 17. | Le système de contrôle des profils des transporteurs routiers permet de recueillir tous les éléments d'information (caractéristiques démographiques, collisions, inspections de l'ASVC, condamnations, résultats des vérifications, entité juridique), conformément aux exigences de la Norme 7 – Profil des transporteurs. | Oui | Oui ₃₀ | Oui ₁₃ | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui ₁₃ | Oui | Oui ₁₃ | Oui | Oui |
| 18. | Le système de contrôle des profils des transporteurs routiers permet de recueillir toutes les données ayant trait aux éléments d'information ci-dessus, conformément aux exigences de la Norme 7 – Profil des transporteurs. | Oui ₂₁ | Oui ₂₂ | Oui ₁₃ | Oui | Non (iv) | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui ₁₃ | Oui | Oui ₂₆ |
| 19. | L'administration établit la cote de sécurité d'après l'ensemble des incidents inscrits dans le profil durant la période de 24 mois précédant la décision, conformément à la Norme 14 – Cotes de sécurité. | Non ₁₄ | Non ₁₄ | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui |
| 20. | L'administration utilise des données sur l'exposition au risque afin d'uniformiser les données. | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui (ii) | Oui | Oui ₂₄ | Oui | Oui | Non (iii) | Oui | Oui (ii) |
| 21. | L'administration évalue toutes les condamnations d'après l'annexe C de la Norme 7 – Profil des transporteurs. | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui (ii) | Oui ₁₅ | Oui | Oui |
| 22. | L'administration évalue toutes les collisions d'après l'annexe A de la Norme 7 – Profil des transporteurs (dommages, blessures, décès). | Oui | Oui | Oui | Oui | Non (iii) | Oui | Non | Non ₁₆ | Oui (ii) | Oui ₂₆ | Oui | Oui |
| 23. | L'administration évalue toutes les inspections d'après la Norme 7 – Profil des transporteurs (par ex., les mises hors service). | Oui | Non ₁₇ | Oui | Oui | Non (iii) | Oui ₂₃ | Non ₂₅ | Non ₁₇ | Oui (ii) | Oui ₂₈ | Oui ₂₃ | Oui |
| 24. | L'administration peut établir si un transporteur routier a des véhicules exploités en vertu du numéro CCS. | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui |
| 25. | L'administration utilise les catégories de risque ou de taille moyenne du parc de véhicules prévues par la Norme 15 – Vérifications en entreprise. | Oui | Oui | Oui | Non ₂₉ | Oui (ii) | Oui | Non | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui |
| 26. | L'administration utilise la taille moyenne du parc de véhicules pour uniformiser les données. | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui ₁₅ | Oui (ii) | Oui (ii) |
| 27. | Nombre de niveaux d'intervention ou de surveillance. | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| 30. | L'administration utilise toutes les collisions inscrites dans le profil, selon la définition d'une collision comprise dans la Norme 14 – Cotes de sécurité. | Oui | Oui ₃₀ | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui ₁₈ | Oui | Oui | Oui | Oui |

Annexe C

Critères de conformité (état de préparation) révisés, par catégorie

| Uniformité des cotes de sécurité – Profils des transporteurs routiers (suite) | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|-------|-------------------|------|-----|----------|-------------------|-------------------|-------------------|---------|----------|-------------------|-------------------|
| Q. | | C.-B. | Alb. | Sask | Yn | TNO | Man. | Ont. | Qué. | N.-É. | N.-B. | IPÉ | TNL |
| 31. | L'administration tient compte des accidents responsables/non responsables et des accidents évitables/inévitables dans la décision d'assigner les points aux collisions enregistrées dans le profil. | Oui | Oui | Oui | Oui | Non (iv) | Oui | Oui | Oui | Oui | Non (iv) | Oui | Oui |
| 32. | L'administration inclut dans le profil toutes les condamnations, conformément à l'annexe B de la Norme 7 – Profil des transporteurs. | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui ₂₇ |
| 33. | Les données servent à amorcer le calcul des points liés aux condamnations (c.-à-d., 1. date de la condamnation, 2. infraction ou 3. date d'inscription). | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 34. | Les infractions sont notées seulement après la déclaration de culpabilité. | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Non | Oui | Oui | Oui | Oui |
| 35. | L'administration inclut les cinq niveaux d'inspection de l'ASVC dans le profil. | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Non ₁₉ | Non ₁₉ | Oui | Oui | Oui | Oui |
| 36. | L'administration assigne des points seulement pour des mises hors service après inspection, conformément à la Norme 7 – Profil des transporteurs. | Oui | Oui ₁₇ | Oui | Oui | Oui | Oui ₂₃ | Non ₂₅ | Oui | Oui (i) | Oui | Oui ₂₃ | Oui ₂₀ |

Annexe C
Critères de conformité (état de préparation) révisés, par catégorie

| Uniformité des cotes de sécurité – Centre d’information sur les transporteurs routiers | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|-------|------|------|-----|---------|------|----------|----------|---------|-----------|-----|-----|
| Q. | | C.-B. | Alb. | Sask | Yn | TNO | Man. | Ont. | Qué. | N.-É. | N.-B. | IPÉ | TNL |
| 37. | L’administration envoie aux autres provinces ou territoires toutes les données sur les condamnations, les inspections et les collisions survenues dans son territoire et impliquant des transporteurs d’une autre province, comme le prévoit la Norme 7 – Profil des transporteurs. | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui |
| 38. | L’administration recueille toutes les données d’incidents envoyées par d’autres administrations. | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui |
| 39. | L’administration intègre au profil toutes les données d’incidents reçues d’autres administrations. | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Non | Non (ii) | Oui | Non (iii) | Oui | Oui |
| 40. | L’administration assigne tous les incidents au Système d’échange des données sur les transporteurs (SEDТ) au profil, conformément à la Norme 7 – Profil des transporteurs. | Oui | Oui | Oui | Oui | Non (v) | Oui | Non | Non (ii) | Oui (v) | Non (iii) | Oui | Oui |
| 41. | Les données d’incidents sur les transporteurs reçues d’une administration sont traitées de la même manière que les données générées par l’administration elle-même. | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Non (vi) | Non (ii) | Oui | Oui | Oui | Oui |

Annexe C

Critères de conformité (état de préparation) révisés, par catégorie

| Uniformité des cotes de sécurité – Vérifications en entreprise | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|-------|------|------|-----|---------|-------------------|------|------|-------|-------|-----|-----|
| Q. | | C.-B. | Alb. | Sask | Yn | TNO | Man. | Ont. | Qué. | N.-É. | N.-B. | IPÉ | TNL |
| 42. | L'administration fait des vérifications en entreprise conformément aux exigences de la Norme 15 du CCS. | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui |
| 43. | Les résultats des vérifications peuvent être quantifiés d'après des critères d'échec ou de réussite reconnus. | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui |
| 45. | La taille de l'échantillon de conducteurs et de véhicules est établie conformément aux exigences de la Norme 15 – Vérifications en entreprise. | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui |
| 46. | L'administration fait toujours une vérification en entreprise lorsqu'elle assigne une cote de sécurité conditionnelle. | Oui | Oui | Oui | Oui | Non (v) | Oui | Non | Non | Non | Oui | Oui | Oui |
| 47. | Les constats d'infraction établis lors d'une vérification sont versés au profil après la condamnation. | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui ₃₁ | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui |

Annexe C

Critères de conformité (état de préparation) révisés, par catégorie

| Uniformité des cotes de sécurité – Attribution des cotes de sécurité | | | | | | | | | | | | | |
|--|---|-------------------|-------------------|-------------------|-----|---------|------|----------|-------------------|---------|----------|-------------------|-----------------------|
| Q. | | C.-B. | Alb. | Sask | Yn | TNO | Man. | Ont. | Qué. | N.-É. | N.-B. | IPÉ | TNL |
| 48. | L'administration assigne actuellement des cotes de sécurité aux autobus et aux transporteurs routiers. | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui (i) | Oui | Oui | Oui |
| 49. | L'administration assigne les quatre cotes de sécurité (satisfaisant, satisfaisant non vérifié, conditionnel et insatisfaisant) en vertu du régime de cotes de sécurité. | Oui | Oui | Oui | Oui | Non (v) | Oui | Oui | Non (ii) | Oui (i) | Oui | Oui | Oui |
| 50. | Les données du profil du transporteur routier servent à établir la cote de sécurité. | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui ₃₂ |
| 51. | Les résultats des vérifications servent à établir les cotes de sécurité. | Oui | Oui ₃₇ | Oui | Oui | Non (v) | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui |
| 52. | L'administration attribue une cote de sécurité insatisfaisant au transporteur routier incapable de continuer de satisfaire aux exigences relatives à la couverture d'assurance minimale. | Oui | Oui | Oui | Oui | Non (v) | Oui | Non (vi) | Non ₃₅ | Oui (i) | Non (iv) | Oui | Oui (i) |
| 53. | L'administration attribue automatiquement la cote de sécurité conditionnel au transporteur routier qui présente une nouvelle demande de certificat d'aptitude à la sécurité après la révocation antérieure d'un certificat par l'administration elle-même ou par une autre province ou un autre territoire. | Non ₃₆ | Oui | Oui | Oui | Non (v) | S.O. | Oui | No (ii) | Oui (i) | Oui | Oui | Oui |
| 54. | Un transporteur routier doit faire l'objet d'une vérification avant d'obtenir la cote de sécurité satisfaisant. | Oui | Oui | Oui | Oui | Non (v) | Oui | Oui | Non | Oui (i) | Oui | Oui | Oui |
| 55. | Un transporteur routier doit faire l'objet d'une vérification avant de recevoir une cote de sécurité autre que la cote satisfaisant non vérifié. | Oui | Oui | Oui ₃₅ | Oui | Non (v) | Oui | Non | Non | Non | Oui | Oui ₃₄ | Oui _{33, 34} |

Annexe C

Critères de conformité (état de préparation) révisés, par catégorie

| Uniformité des cotes de sécurité – Sanctions, mécanismes d'appel et législation | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|-------|-------------------|-------------------|-------------------|-----------|-----------|------|------|-------|-------|-----|-------------------|
| Q. | | C.-B. | Alb. | Sask | Yn | TNO | Man. | Ont. | Qué. | N.-É. | N.-B. | IPÉ | TNL |
| 56. | Des amendes administratives sont imposées (par les administrations qui ont adopté ce mécanisme) lorsque des éléments de non-conformité constatés lors d'une vérification sont utilisés dans le profil du transporteur routier. | S.O. | Oui | S.O. | S.O. | Oui (vii) | Oui (vii) | S.O. | S.O. | S.O. | S.O. | Oui | S.O. |
| 57. | Les administrations ont prévu des mécanismes d'appel ou de contestation par les transporteurs routiers à l'égard des incidents consignés dans leurs profils. | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui |
| 58. | Les administrations ont prévu des mécanismes d'appel ou de contestation par les transporteurs routiers à l'égard des résultats des vérifications en entreprise. | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui |
| 59. | Les administrations ont prévu des mécanismes d'appel ou de contestation par les transporteurs routiers à l'égard de l'assignation de cotes de sécurité particulières. | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui |
| 60. | Les transporteurs routiers ne reçoivent pas la cote de sécurité insatisfaisant sans d'abord avoir pu assister à une audience de justification. | Oui | Oui ₄₀ | Oui ₃₈ | Oui ₃₈ | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui ₃₉ |
| 61. | La législation mise en place par les administrations stipule les exigences imposées à un transporteur routier à l'égard de la tenue et de la conservation des dossiers, ainsi que de l'emplacement des dossiers, et énonce les sanctions relatives à ces questions. | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui |

Notes de bas de page

Certificat d'aptitude à la sécurité

1. Exigence pour les transporteurs commerciaux à l'exception des agriculteurs.
2. Présentement à l'étape de la mise en œuvre ou engagement à procéder à la mise en œuvre en tant qu'exigence future.
3. Le transporteur ne doit pas fournir les renseignements. Au lieu, des vérifications sont menées.
4. Requier les documents d'incorporation et d'enregistrement mais pas le matricule du permis de conduire à ce moment-ci.

Annexe C

Critères de conformité (état de préparation) révisés, par catégorie

5. L'administration ne réclame pas de détails ou ne traite pas de toute révocation d'un certificat d'aptitude à la sécurité qu'a délivré une autre administration.
6. L'administration ne réclame pas les détails de toute révocation d'un certificat d'aptitude à la sécurité ou d'un permis.
7. Requis au moment où le véhicule commercial est immatriculé.
8. Tous les transporteurs de matières dangereuses, non pas seulement les chargements qui doivent posséder un Plan d'intervention d'urgence (PIU), doivent posséder de l'assurance responsabilité de 2 millions \$.
9. Le transporteur routier pour compte d'autrui doit déposer ses statuts constitutifs et les documents précédents d'enregistrement de société en commandite ou de société personnelle ainsi que les numéros de permis de conduire de tous les dirigeants.

Code canadien de sécurité

10. D'après la masse à vide, jugée équivalente à une masse totale en charge de 4 500 kg.
11. Un seuil de 11 794 kg s'applique à tous les transporteurs routiers à partir de juin 2004. Les transporteurs extra-provinciaux dont les véhicules respectent le seuil de 4 500 kg recevront un certificat d'aptitude à la sécurité sur demande.
12. Mise en œuvre prévue en 2004.

Profils des transporteurs routiers

13. Toutes les informations, sauf les informations sur les administrateurs ou les associés de l'entité juridique.
14. D'après une période de 12 mois, au lieu de 24 mois.
15. Mise en œuvre prévue à titre d'exigence future.
16. L'attribution de 2 points pour les accidents avec dommages matériels est à l'étude; un accident avec blessures vaut 4 points, et un accident causant un décès, 10 points.
17. Il n'y a pas de points assignés pour les inspections de l'ASVC. Le rendement du transporteur routier est évalué d'après la taille de son parc de véhicules et le pourcentage de véhicules mis hors service.
18. Les collisions avec dommages matériels sont comprises dans le profil seulement si un des véhicules impliqués a dû être remorqué.
19. Seules les inspections des niveaux 1 et 5 sont comprises dans le profil.
20. L'administration attribue également des points si l'inspection a révélé la présence de plus d'une défectuosité.
21. La partie du profil relative aux collisions ne comprend pas de description des véhicules.
22. L'administration ajoute l'adresse civile, autant que possible. Le profil ne précise pas si le conducteur ou le transporteur a été accusé d'une infraction.

Annexe C

Critères de conformité (état de préparation) révisés, par catégorie

23. Une inspection non réussie vaut également 1 point.
24. L'administration établit la taille corrigée du parc de véhicules en utilisant le nombre de kilomètres parcourus dans son territoire par rapport au nombre total de kilomètres parcourus. Les véhicules à deux conducteurs sont également pris en compte.
25. L'administration attribue des points pour les éléments justifiant une mise hors service constatés lors de l'inspection d'un véhicule, jusqu'à un maximum de quatre unités par inspection. D'autres points sont assignés si les résultats du parc de véhicules dépassent le pourcentage provincial de mises hors service.
26. Le profil comprend un grand nombre de données, mais pas toutes.
27. À l'étude.
28. Mis en œuvre le 2 février 2004.
29. Les catégories de risque ou de taille moyenne du parc de véhicules ne sont que très légèrement différentes des critères mentionnés dans la Norme à l'égard des petits transporteurs routiers, plus nombreux dans le territoire de cette administration.
30. Les données sur les collisions sont ajoutées aux profils depuis le 1^{er} avril 2004.

Systeme d'échange de données sur les transporteurs (SEDT)

Aucun changement

Vérifications en entreprise

31. Il est d'usage courant d'imposer des amendes administratives au lieu de constats d'infraction à la suite d'une vérification qui se solde par un échec.

Cotes de sécurité

32. Le profil du transporteur routier entraîne seulement une vérification et n'est pas pris en compte pour l'assignation de la cote de sécurité.
33. Le Registraire a le pouvoir légal d'attribuer une cote de sécurité sans faire de vérification, mais ce pouvoir n'est pas utilisé dans les faits.
34. Sauf lorsque la cote de sécurité insatisfaisant a été assignée en raison d'une couverture d'assurance insuffisante.
35. L'administration n'assigne pas de cote de sécurité en l'occurrence. Elle suspend plutôt l'immatriculation du véhicule jusqu'à ce qu'une couverture d'assurance adéquate ait été obtenue.

Annexe C

Critères de conformité (état de préparation) révisés, par catégorie

36. Tous les nouveaux transporteurs routiers reçoivent la cote satisfaisant non vérifié jusqu'à ce qu'une vérification ait été faite. Toutefois, le certificat d'aptitude à la sécurité peut être assorti de conditions correspondant aux exigences d'une cote de sécurité conditionnel.
37. Les résultats des vérifications sont pris en compte, mais ils n'entraînent aucune modification directe de la cote de sécurité du transporteur routier.

Sanctions, appels et législation

38. Sauf dans les cas où une cote insatisfaisant a été assignée en raison d'assurances inadéquates.
39. Le Registraire a le pouvoir légal d'assigner une cote de sécurité sans faire de vérification, mais ce pouvoir n'est pas utilisé dans les faits.
40. Seulement dans les cas où il y a risque de sécurité immédiat auprès de la population.

Nouvelles notes de bas de page

- i. L'exigence sera satisfaite d'ici le 1^{er} janvier 2005.
- ii. L'exigence sera satisfaite d'ici le printemps de 2005.
- iii. L'exigence sera satisfaite d'ici l'automne de 2005.
- iv. Les exigences seront satisfaites d'ici le 1^{er} janvier 2006.
- v. Les exigences seront satisfaites d'ici le 1^{er} janvier 2007.
- vi. Mise en œuvre prévue, mais à une date indéterminée.
- vii. Imposition d'amendes administrative de concert avec des plans de sécurité et d'autres mesures afin d'inciter le transporteur routier à améliorer son rendement. L'inscription des amendes administratives dans le système de profil des transporteurs exigera une modification de la loi.

Annexe D

29 domaines de non-conformité, par catégorie et délai de conformité prévu

| 23 sept. 2004 | | Uniformité des cotes de sécurité – Demande de certificat d’aptitude à la sécurité | | | |
|----------------------|--|--|---|--|------------------------------|
| Q. | Question relative à l’uniformité | Conformité prévue d’ici le 1^{er} janvier 2006 | Conformité prévue après le 1^{er} janvier 2006 | Conformité prévue; aucune échéance indiquée | Conformité non prévue |
| 3. | Les transporteurs routiers doivent déposer une preuve d’assurance de responsabilité civile. | T.N.-O., N.-B. | | Ont. | |
| 4. | Assurance de responsabilité civile d’au moins 1 million \$ pour tous les transporteurs routiers ou de 2 millions \$ pour les entreprises de TMD qui doivent déposer un Plan d’intervention d’urgence (PIU). | Î.-P.-É. | | T.N.-O. | |
| 5. | Le contrat d’assurance comprend un avenant stipulant que l’administration doit être informée si la couverture d’assurance ne satisfait pas aux exigences minimales. | | T.N.-O. | | |
| 6. | Le transporteur routier doit déposer ses statuts constitutifs ou les documents d’enregistrement de société en commandite ou de société personnelle ou les numéros de permis de conduire de tous les dirigeants. | N.-B. | | | |
| 7. | Le transporteur routier doit remettre une déclaration comprenant tous les énoncés et toutes les informations stipulés dans la Norme 14. | N.-B. | T.N.-O. | | |
| 8. | Le processus de demande tient compte des nouvelles demandes consécutives à la révocation d’un certificat d’aptitude à la sécurité ou au transfert des activités d’un transporteur routier vers le territoire d’une autre administration. | N.-B. | | | |

Interprétation des données par l’expert-conseil

Toutes les administrations prévoient se conformer, à terme, aux neuf critères relatifs aux demandes de certificat. Toutefois, quatre d’entre elles ne peuvent pas respecter l’échéance du 1^{er} janvier 2005. L’Ontario n’a pas indiqué à quel moment elle pourra se conformer au critère n° 3, mais nous croyons qu’elle pourra le faire pendant l’année civile 2005. Les Territoires du Nord-Ouest prévoient se conformer aux critères 4, 5 et 7 seulement lorsqu’ils disposeront des ressources nécessaires. L’Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick prévoient se conformer à tous les critères d’ici la fin de 2005.

Annexe D

29 domaines de non-conformité, par catégorie et délai de conformité prévu

Nous estimons que la non-conformité dans ces domaines est une situation préoccupante, car les exigences en matière d'assurance sont clairement stipulées dans la LTR modifiée et les administrations pourraient être tenues responsables d'avoir omis d'obliger les transporteurs routiers à satisfaire aux exigences en matière de couverture d'assurance minimale ou de ne pas avoir fait preuve de la diligence nécessaire au moment de l'enregistrement des exploitants.

Annexe D

29 domaines de non-conformité, par catégorie et délai de conformité prévu

| 23 sept. 2004 | | Uniformité des cotes de sécurité – Véhicules assujettis au CCS | | | |
|---------------|---|--|---|---|---|
| Q. | Question relative à l'uniformité | Conformité prévue d'ici le 1 ^{er} janvier 2006 | Conformité prévue après le 1 ^{er} janvier 2006 | Conformité prévue; aucune échéance indiquée | Conformité non prévue |
| 15. | Des véhicules commerciaux assujettis au CCS auxquels devrait s'appliquer le régime de cotes de sécurité, selon la définition prévue, sont exemptés en vertu de la réglementation provinciale. | | | | Alb., Sask., Yn, T.N.-O., Man., Ont., Qué., N.-É., Î.-P.-É. |

Interprétation des données par l'expert-conseil

Neuf administrations ont indiqué que certains véhicules commerciaux sont exemptés des exigences prévues par le CCS et qu'aucune modification n'est prévue.

Bien que cette situation puisse sembler grave à première vue, **nous ne croyons pas que ces exemptions soient de nature critique**, étant donné que tous les autres critères de cette catégorie seront respectés le 1^{er} janvier 2005.

Annexe D

29 domaines de non-conformité, par catégorie et délai de conformité prévu

| 23 sept. 2004 | | Uniformité des cotes de sécurité – Profils des transporteurs routiers | | | |
|---------------|--|---|---|---|-----------------------|
| Q. | Question relative à l'uniformité | Conformité prévue d'ici le 1 ^{er} janvier 2006 | Conformité prévue après le 1 ^{er} janvier 2006 | Conformité prévue; aucune échéance indiquée | Conformité non prévue |
| 18. | Le système de contrôle des profils des transporteurs routiers permet de recueillir toutes les données ayant trait aux éléments d'information ci-dessus, conformément aux exigences de la Norme 7 – Profil des transporteurs. | | T.N.-O. | | |
| 19. | L'administration établit la cote de sécurité d'après l'ensemble des incidents inscrits dans le profil durant la période de 24 mois précédant la décision, conformément à la Norme 14 – Cotes de sécurité. | | | | C.-B., Alb. (i) |
| 20. | L'administration utilise des données sur l'exposition au risque afin d'uniformiser les données. | N.-B. | | | |
| 22. | L'administration évalue toutes les collisions d'après l'annexe A de la Norme 7 – Profil des transporteurs (dommages, blessures, décès). | T.N.-O. | | | Ont., Qué. |
| 23. | L'administration évalue toutes les inspections d'après la Norme 7 – Profil des transporteurs (par ex., les mises hors service). | T.N.-O. | | | Alb, Ont., Qué. |
| 25. | L'administration utilise les catégories de risque ou de taille moyenne du parc de véhicules prévues par la Norme 15 – Vérifications en entreprise. | | | | Yn, Ont. |
| 31. | L'administration tient compte des accidents responsables/non responsables et des accidents évitables/inévitables dans la décision d'assigner des points aux collisions enregistrées dans le profil. | Yn, N.-B. | | | |
| 34. | Les infractions se voient assigner des points seulement après la déclaration de culpabilité. | | | | Qué. |
| 35. | L'administration inclut les cinq niveaux d'inspection de l'ASVC dans le profil. | | | | Ont., Qué. |
| 36. | L'administration assigne des points seulement aux mises hors service après inspection, conformément à la Norme 7 – Profil des transporteurs. | | | | Ont. |

(i) D'après une période de 12 mois, au lieu de 24 mois.

Annexe D

29 domaines de non-conformité, par catégorie et délai de conformité prévu

Interprétation des données par l'expert-conseil

Sept des dix domaines de conformité dans cette catégorie ne seront jamais entièrement respectés par l'ensemble des administrations. L'expert-conseil estime que cette situation est le reflet de différences régionales entre les administrations. **Nous croyons que l'on peut faire preuve d'une certaine souplesse dans cette catégorie**, car chaque administration intègre déjà ou intégrera tous les éléments de données aux profils des transporteurs routiers. Les administrations ont simplement utilisé ces informations d'une manière légèrement différente afin de concevoir leurs modèles d'intervention et de cotes de sécurité.

Annexe D

29 domaines de non-conformité, par catégorie et délai de conformité prévu

| 23 sept. 2004 | | Uniformité des cotes de sécurité – Système d'échange de données sur les transporteurs | | | |
|---------------|---|---|---|---|-----------------------|
| Q. | Question relative à l'uniformité | Conformité prévue d'ici le 1 ^{er} janvier 2006 | Conformité prévue après le 1 ^{er} janvier 2006 | Conformité prévue; aucune échéance indiquée | Conformité non prévue |
| 39. | L'administration intègre au profil toutes les données sur les incidents reçues d'autres administrations. | N.-B., Qué. | | Ont. | |
| 40. | L'administration assigne tous les incidents au Système d'échange des données sur les transporteurs (SEDТ) au profil, conformément à la Norme 7 – Profil des transporteurs. | Qué., N.-B. | T.N.-O. | Ont. | |
| 41. | Les données d'incidents sur les transporteurs reçues d'une administration sont traitées de la même manière que les données générées par l'administration elle-même. | Ont., Qué. | | | |

Interprétation des données par l'expert-conseil

Toutes les administrations prévoient respecter les cinq critères de conformité relatifs au Système d'échange de données sur les transporteurs (SEDТ), mais quatre d'entre elles (Ont., Qué., N.-B. et T.N.-O.) ne peuvent pas respecter l'échéance du 1^{er} janvier 2005. Le Québec et le Nouveau-Brunswick devraient se conformer au cours de l'année 2005, mais l'Ontario et les Territoires du Nord-Ouest éprouvent de la difficulté à intégrer les données dans leurs systèmes. **Nous croyons que le problème des Territoires du Nord-Ouest est lié seulement à une question de ressources, mais les problèmes éprouvés par l'Ontario semblent beaucoup plus graves.**

Comme le système de l'Ontario (Certificat d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire, l'IUVU) n'est pas fondé sur la plaque d'immatriculation mais plutôt sur le numéro d'exploitant (c'est-à-dire un numéro CCS), il n'est pas toujours possible de bien identifier le transporteur responsable auquel les données reçues d'incidents doivent être associées. De plus, la province devra recueillir d'autres données et remanier son modèle d'intervention avant de pouvoir appliquer cette exigence.

Annexe D

29 domaines de non-conformité, par catégorie et délai de conformité prévu

Il s'agit d'un domaine important de non-conformité temporaire, car en l'absence de ces données du système d'échange, une administration qui ne satisfait pas à cette exigence ne pourra jamais être certaine d'avoir décelé tous les transporteurs extra-provinciaux non sécuritaires ayant des véhicules immatriculés dans son territoire. Entre-temps, elle pourra seulement déceler un transporteur routier non sécuritaire d'après le rendement observé dans son propre territoire.

| 23 sept. 2004 | | Uniformité des cotes de sécurité – Vérifications en entreprise | | | |
|---------------|--|--|---|---|-----------------------|
| Q. | Question relative à l'uniformité | Conformité prévue d'ici le 1 ^{er} janvier 2006 | Conformité prévue après le 1 ^{er} janvier 2006 | Conformité prévue; aucune échéance indiquée | Conformité non prévue |
| 46. | L'administration fait toujours une vérification en entreprise lorsqu'elle assigne une cote de sécurité conditionnelle. | | T.N.-O. | | Ont., Qué., N.-É. |

Interprétation des données par l'expert-conseil

Un seul critère de conformité de cette catégorie (sur cinq volets) ne sera pas respecté le 1^{er} janvier 2005. Bien que le critère n^o 46 soit stipulé dans la Norme 15 (Vérifications en entreprise – Choix de la vérification, alinéa 4 (b) (I)), **nous croyons que l'on peut faire preuve de souplesse dans l'application de cette exigence**. Ainsi, une vérification serait peut-être inutile si la preuve déposée suffit à justifier une cote de sécurité conditionnel (ou moins élevée), à la condition qu'un mécanisme de contestation de la cote de sécurité soit en place.

Par conséquent, nous ne croyons pas que ce domaine de non-conformité soit très important.

Annexe D

29 domaines de non-conformité, par catégorie et délai de conformité prévu

| 23 sept. 2004 | | Uniformité des cotes de sécurité – Assignation des cotes de sécurité | | | |
|---------------|--|--|---|---|-----------------------|
| Q. | Question relative à l'uniformité | Conformité prévue d'ici le 1 ^{er} janvier 2006 | Conformité prévue après le 1 ^{er} janvier 2006 | Conformité prévue; aucune échéance indiquée | Conformité non prévue |
| 49. | L'administration assigne les quatre cotes de sécurité (satisfaisant, satisfaisant non vérifié, conditionnel et insatisfaisant) en vertu de son régime de cotes de sécurité. | Qué. | T.N.-O. | | |
| 51. | Les résultats des vérifications servent à établir les cotes de sécurité. | | T.N.-O. | | |
| 52. | L'administration assigne une cote de sécurité insatisfaisant au transporteur routier incapable de continuer de satisfaire aux exigences relatives à la couverture d'assurance minimale. | Ont., N.-B. | T.N.-O. | | Qué. (ii) |
| 53. | L'administration assigne automatiquement la cote de sécurité conditionnel au transporteur routier qui présente une nouvelle demande de certificat d'aptitude à la sécurité après la révocation antérieure d'un certificat par l'administration elle-même ou par une autre province ou un autre territoire. | Qué. | T.N.-O. | | C.-B. |
| 54. | Un transporteur routier doit faire l'objet d'une vérification avant d'obtenir la cote de sécurité satisfaisant. | | T.N.-O. | | Qué. |
| 55. | Un transporteur routier doit faire l'objet d'une vérification avant de recevoir une cote de sécurité autre que la cote satisfaisant non vérifié. | | T.N.-O. | | Ont., Qué., N.-É. |

Interprétation des données par l'expert-conseil

Quatre des huit critères de conformité dans cette catégorie ne seront jamais entièrement respectés par l'ensemble des administrations. **Le Québec ne prévoit pas se conformer au critère n° 52, mais nous ne croyons pas que cela constitue un grave problème.** Le Québec n'attribue aucune cote de sécurité en l'occurrence; il suspend plutôt l'immatriculation du véhicule jusqu'à ce qu'une couverture d'assurance adéquate ait été confirmée.

La Colombie-Britannique ne prévoit pas se conformer au critère n° 53. Elle assigne plutôt la cote de sécurité satisfaisant non vérifié et y rattache des conditions pertinentes (pouvant correspondre aux conditions associées à la cote de sécurité

Annexe D

29 domaines de non-conformité, par catégorie et délai de conformité prévu

conditionnel) jusqu'à ce qu'une vérification ait été faite. **De même, nous ne croyons pas qu'il s'agisse d'un problème grave.**

Nous ne savons pas encore pour quelle raison le Québec ne prévoit pas exiger une vérification réussie comme condition d'assignation de la cote de sécurité satisfaisant. Cela s'explique peut-être par le fait que cette province n'a pas encore de cote de sécurité satisfaisant non vérifié. **Il y aurait lieu, à notre avis, d'insister auprès du Québec pour que cette province se conforme à cette exigence lors de la mise en place de la cote de sécurité satisfaisant non vérifié, en 2005.**

L'Ontario, le Québec et la Nouvelle-Écosse ne prévoient pas se conformer au critère n° 55. Comme mentionné ci-dessus (au sujet du critère n° 46), **nous estimons que cette exigence n'est pas toujours justifiée.**

Par conséquent, à l'exception du Québec qui n'a pas l'intention de se conformer au critère n° 54 (vérification réussie avant l'attribution de la cote de sécurité satisfaisant), nous ne croyons pas qu'il y ait lieu de se préoccuper à l'égard de ces domaines de non-conformité.

| 23 sept. 2004 | | Uniformité des cotes de sécurité – Sanctions, mécanismes d'appel et législation | | | |
|---------------|----------------------------------|---|---|---|-----------------------|
| Q. | Question relative à l'uniformité | Conformité prévue d'ici le 1 ^{er} janvier 2006 | Conformité prévue après le 1 ^{er} janvier 2006 | Conformité prévue; aucune échéance indiquée | Conformité non prévue |
| 56-61 | Aucun domaine de non-conformité | | | | |

Interprétation des données par l'expert-conseil

Toutes les administrations respectent déjà les six domaines de conformité de cette catégorie.

Annexe E

Conformité, par grande catégorie

Demande de certificat d'aptitude à la sécurité

- Cette sous-section comprend neuf critères.
- À l'heure actuelle, trois critères de cette sous-section sont entièrement respectés.
- Quatre des six autres critères ne sont pas respectés par une seule administration.
- Toutes les administrations ayant une réponse négative prévoient assurer la conformité plus tard, mais pas d'ici le 1^{er} janvier 2005.

Véhicules commerciaux assujettis au CCS

- Cette sous-section comprend cinq critères.
- À l'heure actuelle quatre critères de cette sous-section sont entièrement respectés.
- L'autre critère porte sur l'exemption des véhicules, que des provinces utilisent pour exempter certains types de véhicules assujettis à la LTR en raison de leur masse, mais qui ne sont pas assimilés à des véhicules exploités par des transporteurs routiers ou qui ne sont pas considérés transporteurs interprovinciaux. Les véhicules agricoles en sont un bon exemple.

Profils des transporteurs routiers

- Cette sous-section comprend 18 critères.
- À l'heure actuelle, 8 critères de cette sous-section sont entièrement respectés.
- Quatre des dix autres critères ne sont pas respectés par une seule administration. Ces quatre administrations prévoient assurer la conformité plus tard, mais pas d'ici le 1^{er} janvier 2005.

Système d'échange de données sur les transporteurs (SEDТ)

- Cette sous-section comprend 5 critères.
- À l'heure actuelle, deux critères de cette sous-section sont entièrement respectés.
- Au moins deux administrations ne se conforment pas aux trois autres critères.
- Cette situation peut s'expliquer par le fait que ces trois critères portent sur les systèmes d'assignation des points des accidents, des inspections et des condamnations et que bon nombre des administrations ont leur propre méthode d'assignation des points.

Vérifications en entreprise

Annexe E

Conformité, par grande catégorie

- Cette sous-section comprend 5 critères.
- À l'heure actuelle, quatre critères de cette sous-section sont entièrement respectés.
- Quatre administrations ne se conforment pas au cinquième critère.
- Plusieurs administrations éprouvent de la difficulté à se conformer à ce critère qui oblige l'administration à faire une vérification en entreprise avant d'attribuer la cote de sécurité conditionnel.

Assignment des cotes de sécurité

- Cette sous-section comprend 8 critères.
- À l'heure actuelle, deux critères de cette sous-section sont entièrement respectés.
- Bon nombre des administrations qui ne se conforment pas aux autres critères ont indiqué qu'elles prévoient assurer la conformité plus tard, mais pas d'ici le 1^{er} janvier 2005.

Sanctions, mécanismes d'appel et législation

- Cette sous-section comprend 6 critères.
- Tous les critères de cette sous-section sont entièrement respectés.

Annexe F

AUTRES QUESTIONS

Nous avons invité les administrations à ajouter ou à indiquer d'autres sujets qu'elles considèrent importants. Nous indiquons ci-dessous les questions qui ont été soulevées, ainsi que les administrations qui les ont soumises. Nous tenons à préciser que nous n'avons pas donné suite ou répondu à ces questions, ni modifié les observations qui ont été faites. Ces questions sont reproduites parce qu'elles ont été soulevées et qu'elles traitent de sujets intéressants.

- *Selon la structure de l'entente de financement qui sera adoptée, nous pourrions peut-être atteindre les cibles, car nous n'assurons aucun financement au-delà de l'année pendant laquelle les dépenses sont engagées. (T.N.-O.)*
- *Les niveaux de dotation actuels interdisent toute augmentation de la capacité. (T.N.-O.)*
- *Nous pourrions être dans la situation où il n'y aurait pas assez de véhicules exploités dans notre territoire pour que nous puissions atteindre les cibles de véhicules à inspecter. Comme de plus en plus de véhicules arrivant du sud ont une vignette de l'ASVC, il ne reste qu'un petit nombre de véhicules locaux à cibler pour les inspections. (T.N.-O.)*
- *Les T.N.-O. doivent maintenant décider si la conclusion d'un protocole d'entente sert bien les intérêts de notre programme. Si le financement s'accompagne de processus systémiques et de l'obligation de produire des rapports qui minent notre capacité opérationnelle, nous devons établir si ce programme sert vraiment nos intérêts. (T.N.-O.)*
- *L'Ontario craint que la LTR ne soit proclamée avant que la province ne soit en mesure de se conformer à ces modifications et que cette situation se répercute sur son aptitude à surveiller la sécurité des transporteurs routiers dans l'intervalle, jusqu'au respect intégral des nouvelles exigences. (Ontario)*
- *L'Ontario est également préoccupée par le traitement des transporteurs routiers américains qui exercent des activités dans la province en l'absence d'un système d'échange de données sur les transporteurs et de la réciprocité des cotes de sécurité des transporteurs routiers. (Ontario)*
- *Nous n'avons pu respecter le programme législatif de 2004. L'automne de 2005 nous semble plus raisonnable et pratique. Il manque également des fonds pour concevoir le système. (Nouveau-Brunswick).*