

Sécurité des véhicules commerciaux au Canada

Rapport annuel présenté au Parlement

Examen septennal de 2012 à 2018

Préparé par :

Programmes de transport multimodal et de sécurité routière
Transports Canada
Octobre 2021

Cette page a été laissée vierge intentionnellement

TABLE DES MATIÈRES

Table des matières	ii
Liste des tableaux.....	iv
Liste des figures	vi
Résumé.....	ix
Introduction.....	1
Partie I – mise en œuvre et statut du code canadien de sécurité	2
Aperçu du programme du CCS	2
Description des normes du CCS	3
Cofinancement du CCS et accords de contribution	6
Modifications des mesures de rendement et des exigences d'établissement de rapports	7
État d'avancement de la mise en œuvre par les administrations des normes du CCS pour la période de 2012 à 2018	10
Écart par rapport à une mise en œuvre complète du CCS par administration	25
Écarts relatifs aux dispositions générales du CCS	25
Écarts par rapport à des normes précises du CCS	26
État d'avancement du cadre d'aptitude à la sécurité (2012 à 2018).....	27
État d'avancement de la mise en œuvre de la LTR de 2012 à 2018.....	43
Modèle d'intervention en quatre étapes.....	43
Livraison de cotes de sécurité aux transporteurs immatriculés dans l'administration seulement	44
Dispositions relatives à l'assurance.....	46
Inclusion de tous les véhicules visés par le CCS dans le programme des cotes de sécurité.....	46
Cote de sécurité fondée sur 24 mois de données relatives aux collisions, aux inspections et aux déclarations de culpabilité	46
Envoi/réception de données sur les collisions, les inspections et les déclarations de culpabilité	47
Catégories de cote de sécurité des transporteurs	47
Autre.....	48
État d'avancement de l'application de la LTR et des normes du CCS de 2012 à 2018	49

Critères d'inspection sur route de l'asvc.....	50
Roadcheck de 2012 à 2018.....	52
Vérifications en entreprise.....	58
Échange de données.....	60
Niveaux de dotation des administrations.....	61
Résumé de la partie I.....	63
Partie II – statistiques relatives aux véhicules commerciaux.....	66
Introduction.....	66
Usagers de la route – collisions et victimes.....	66
Collisions mettant en cause des véhicules commerciaux.....	71
Collisions mettant en cause des véhicules commerciaux, de 2012 à 2018.....	71
Exposition au risque et taux de collisions des camions lourds (de 2012 à 2018).....	85
Collisions ne mettant en cause qu'un véhicule commercial.....	89
Victimes de collisions mettant en cause des véhicules commerciaux.....	91
Résumé de la partie II.....	100
Annexe 1 – Abréviations pour les provinces et les territoires.....	103

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Normes du Code canadien de sécurité	4
Tableau 2 : Mise en œuvre du CCS par administration en 2012.....	11
Tableau 3 : Mise en œuvre du CCS par administration en 2013.....	13
Tableau 4 : Mise en œuvre du CCS par administration en 2014.....	15
Tableau 5 : Mise en œuvre du CCS par administration en 2015.....	17
Tableau 6 : Mise en œuvre du CCS par administration en 2016.....	19
Tableau 7 : Mise en œuvre du CCS par administration en 2017.....	21
Tableau 8 : Mise en œuvre du CCS par administration en 2018.....	23
Tableau 9 : Régime de cotes de sécurité du CCS – État d’avancement de la mise en œuvre en 2012.....	29
Tableau 10 : Régime de cotes de sécurité du CCS – État d’avancement de la mise en œuvre en 2013.....	31
Tableau 11 : Régime de cotes de sécurité du CCS – État d’avancement de la mise en œuvre en 2014.....	33
Tableau 12 : Régime de cotes de sécurité du CCS – État d’avancement de la mise en œuvre en 2015.....	35
Tableau 13 : Régime de cotes de sécurité du CCS – État d’avancement de la mise en œuvre en 2016.....	37
Tableau 14 : Régime de cotes de sécurité du CCS – État d’avancement de la mise en œuvre en 2017.....	39
Tableau 15 : Régime de cotes de sécurité du CCS – État d’avancement de la mise en œuvre en 2018.....	41
Tableau 16 : Inspections de l’ASVC de 2008/09 à 2017/18	51
Tableau 17 : Résultat du programme Roadcheck canadien en 2012.....	53
Tableau 18 : Résultat du programme Roadcheck canadien en 2013.....	53
Tableau 19 : Résultat du programme Roadcheck canadien en 2014.....	54
Tableau 20 : Résultat du programme Roadcheck canadien en 2015.....	54
Tableau 21 : Résultat du programme Roadcheck canadien en 2016.....	55
Tableau 22 : Résultat du programme Roadcheck canadien en 2017.....	55
Tableau 23 : Vérifications en entreprise de 2005/06 à 2017/18	59
Tableau 24 : Échange de données (déclarations de culpabilité envoyées) 2011/12 à 2017/18	61
Tableau 25 : Niveaux de dotation des administrations de 2011-2012 à 2017-2018.....	62
Tableau 26 : Collisions et victimes de 1999 à 2018	67

Tableau 27 : Nombre de véhicules commerciaux et des autres types de véhicules en cause dans des collisions de la route à signaler, par type de véhicule et par gravité au Canada de 2012 à 2018.....	72
Tableau 28 : Estimation des véhicules-kilomètres parcourus, de 2012 à 2018.....	87
Tableau 29 : Nombre de véhicules commerciaux en cause dans des collisions à un seul véhicule	90
Tableau 30 : Victimes de la route à la suite de collisions mettant en cause des VC et tous les autres véhicules au Canada, par gravité de blessure et type de véhicule, de 2012 à 2018.....	92

LISTE DES FIGURES

<i>Figure 1 : Nombre d'inspections en bordure de route de l'ASVC au Canada par exercice financier avant et après l'élimination des cibles en 2009-2010</i>	<i>51</i>
<i>Figure 2 : Victimes de collisions routières de 1999 à 2018 : nombre total de blessés</i>	<i>68</i>
<i>Figure 3 : Victimes de collisions routières de 1999 à 2018 : décès</i>	<i>68</i>
<i>Figure 4 : Victimes de collisions routières de 1999 à 2018 : blessures graves.....</i>	<i>69</i>
<i>Figure 5 : Décès par rapport au trafic et au produit intérieur brut, de 2002 à 2018</i>	<i>69</i>
<i>Figure 6 : Décès sur la route, de 2012 à 2018.....</i>	<i>70</i>
<i>Figure 7 : Nombre de véhicules commerciaux en cause dans des collisions à signaler, de 2012 à 2018</i>	<i>73</i>
<i>Figure 8 : Nombre de véhicules commerciaux en cause dans des collisions à signaler, de 1992 à 2018.....</i>	<i>73</i>
<i>Figure 9 : Nombre de véhicules commerciaux en cause dans des collisions mortelles, de 2012 à 2018</i>	<i>74</i>
<i>Figure 10 : Nombre de véhicules commerciaux en cause dans des collisions mortelles, de 1992 à 2018</i>	<i>74</i>
<i>Figure 11 : Nombre de véhicules commerciaux en cause dans des collisions avec blessures, de 2012 à 2018</i>	<i>75</i>
<i>Figure 12 : Nombre de véhicules commerciaux en cause dans des collisions avec blessures, de 1992 à 2018</i>	<i>75</i>
<i>Figure 13 : Nombre de véhicules commerciaux en cause dans des collisions avec dommages matériels, de 2012 à 2018</i>	<i>76</i>
<i>Figure 14 : Nombre de véhicules commerciaux en cause dans des collisions avec dommages matériels, de 1992 à 2018</i>	<i>76</i>
<i>Figure 15 : Nombre de véhicules en cause dans des collisions de véhicules lourds mortelles par type de véhicule, 1992 à 2018</i>	<i>77</i>
<i>Figure 16 : Véhicules commerciaux en cause dans des collisions mortelles par type de véhicule, de 2012 à 2018.....</i>	<i>78</i>
<i>Figure 17 : Nombre de véhicules en cause dans des collisions de véhicules lourds avec blessures par type de véhicule, 1992 à 2018.....</i>	<i>78</i>
<i>Figure 18 : Véhicules commerciaux en cause dans des collisions avec blessures par type de véhicule, de 2012 à 2018</i>	<i>79</i>
<i>Figure 19 : Taux de collisions des véhicules commerciaux par gravité, de 2012 à 2018</i>	<i>80</i>
<i>Figure 20 : Taux de collisions liés aux véhicules commerciaux et victimes de ces collisions, de 2012 à 2018</i>	<i>80</i>

<i>Figure 21 : Taux de collisions des véhicules commerciaux ayant des déféctuosités, de 2012 à 2018</i>	81
<i>Figure 22 : Facteurs contributifs dans les collisions mortelles mettant en cause des véhicules commerciaux, de 2012 à 2018</i>	82
<i>Figure 23 : État des conducteurs de VC, lorsque celui-ci était jugé « autre que normal », dans 4,96 % des collisions mortelles de VC, pour la période de 2012 à 2018 – BNDC</i>	83
<i>Figure 24 : État des conducteurs de véhicules légers, lorsque celui-ci est jugé « autre que normal », dans 23,5 % des collisions mortelles, pour la période de 2012 à 2018 – BNDC</i>	83
<i>Figure 25 : Actions des conducteurs de VC, lorsque ceux-ci étaient jugés comme « n’ayant pas eu une conduite appropriée », dans 27,2 % des collisions mortelles de VC, pour la période de 2012 à 2018 – BNDC</i>	84
<i>Figure 26 : Actions des conducteurs de véhicules légers, lorsque ceux-ci étaient jugés comme « n’ayant pas eu une conduite appropriée », dans 50,5 % de toutes les collisions mortelles de VC, pour la période de 2012 à 2018 – BNDC</i>	85
<i>Figure 27 : Estimation des véhicules-kilomètres parcourus par catégorie de camion lourd, de 2012 à 2018</i>	87
<i>Figure 28 : Estimation des véhicules-kilomètres parcourus par catégorie de camion lourd, de 2005 à 2018</i>	88
<i>Figure 29 : Taux de collisions mortelles estimés des camions lourds par 100 millions de VKP, de 2005 à 2018</i>	88
<i>Figure 30 : Taux de collisions avec blessures estimés des camions lourds par 100 millions de VKP, de 2005 à 2018</i>	89
<i>Figure 31 : Nombre de collisions ne mettant en cause qu’un seul VC (toutes les collisions), de 1992 à 2018</i>	90
<i>Figure 32 : Taux de collisions ne mettant en cause qu’un VC par rapport aux collisions de VC totales, de 1992 à 2018</i>	91
<i>Figure 33 : Total des victimes de collisions mettant en cause des véhicules commerciaux, de 1992 à 2018</i>	93
<i>Figure 34 : Total des victimes de collisions mettant en cause des véhicules commerciaux, de 2012 à 2018</i>	93
<i>Figure 35 : Décès dans des collisions mettant en cause des véhicules commerciaux, de 1992 à 2018</i>	94
<i>Figure 36 : Décès dans des collisions mettant en cause des véhicules commerciaux, de 2012 à 2018</i>	94
<i>Figure 37 : Décès d’occupants de VC et d’autres usagers de la route en cause dans des collisions de VC, de 2012 à 2018</i>	95
<i>Figure 38 : Décès d’occupants de VC dans des collisions routières, de 2012 à 2018</i>	96
<i>Figure 39 : Décès d’occupants de VC par catégories de VC, de 2012 à 2018</i>	96

Figure 40 : Blessures dans des collisions mettant en cause des véhicules commerciaux, de 1992 à 2018...97

Figure 41 : Blessures dans des collisions mettant en cause des véhicules commerciaux, de 2012 à 2018...97

Figure 42 : Blessures aux occupants de VC et aux autres usagers de la route en cause dans des collisions de VC, de 2012 à 2018.....98

Figure 43 : Blessures aux occupants de VC dans des collisions routières, de 2012 à 2018.....99

Figure 44 : Blessures aux occupants de VC dans des collisions routières par catégorie, de 2012 à 2018...99

RÉSUMÉ

Ce document est le douzième rapport annuel présenté au Parlement sur la sécurité des véhicules commerciaux au Canada. Conformément au mandat énoncé au paragraphe 25 (1) de la *Loi sur les transports routiers* (LTR), le rapport 1) examine l'état d'avancement de la mise en œuvre des règles et des normes concernant l'exploitation sûre des entreprises de transport extraprovinciales par camion et par autocar et 2) examine les renseignements statistiques disponibles concernant les tendances des accidents de la route au Canada mettant en cause des véhicules automobiles exploités par des entreprises de transport extraprovinciales par camion et par autocar. La présente édition du rapport couvre la période septennale de 2012 à 2018. Des renseignements détaillés sont présentés pour chacune de ces sept années et des évaluations des tendances sont également menées.

La partie I du rapport présente la mise à jour de la réglementation et porte sur la mise en œuvre des normes du Code canadien de sécurité (CCS) et du cadre d'aptitude à la sécurité, qui est énoncé dans la LTR révisée. La partie II présente l'évaluation de la sécurité des transporteurs routiers. Notons que la mise à jour de la réglementation est fondée sur les exercices financiers (soit de 2011-2012 à 2017-2018 dans le cas présent) et que l'évaluation de la sécurité est fondée sur les années civiles (de 2012 à 2018). De plus, étant donné qu'il est impossible de distinguer les entreprises extraprovinciales et intraprovinciales dans les statistiques sur les collisions, les données présentées dans l'évaluation de sécurité incluent tous les camions et autocars dont les activités sont régies par le CCS.

Partie I

Le CCS constitue un ensemble exhaustif de 16 normes qui prescrit des exigences opérationnelles et de rendement minimales touchant toutes les facettes importantes de la sécurité des véhicules commerciaux, des conducteurs et des transporteurs routiers, pour favoriser la sécurité des camions et des autocars, promouvoir l'efficacité dans le secteur du transport routier et garantir la mise en œuvre de normes de sécurité uniformes dans l'ensemble du Canada. Il s'applique aux camions dont le poids brut enregistré (PBE) est supérieur à 4 500 kg et aux autocars conçus et construits pour contenir un nombre désigné de places assises supérieur à 10, la place du conducteur étant comprise.

L'objectif primordial de la LTR et du CCS est qu'un rendement similaire en matière de sécurité (collision) et de conformité (inspection et déclaration de culpabilité) doit donner lieu à des cotes de sécurité semblables dans chaque administration. Par le biais de programmes de contribution successifs, le gouvernement fédéral a fourni un financement aux provinces et aux territoires (P/T) pour administrer le CCS et surveiller le rendement en matière de sécurité des transporteurs routiers au Canada. La période examinée dans le présent rapport comprend à la fois les accords de contribution de 2009-2010 à 2014-2015 et de 2015-2016 à 2019-2020 conclus entre Transports Canada et les P/T.

Les principales différences entre ces deux accords et le programme de financement précédent ont trait au retrait des mesures de rendement prédéfinies quant à l'application du CCS, principalement le nombre d'inspections sur route et de vérifications en entreprise. L'obligation pour les P/T de rendre compte du nombre d'inspections et de vérifications en entreprise menées auprès des transporteurs intraprovinciaux a également été éliminée. Les données sur l'application de la loi pour les neuf premières années sous ce nouveau régime n'indiquent pas de changements significatifs.

Sur la base des données rapportées par les P/T dans le cadre d'un sondage mené par Transports Canada (TC), le rapport détaille les écarts mineurs et plus importants par rapport aux normes du CCS dans l'ensemble du pays. Par exemple, il est à noter que même si les normes du CCS sont censées s'appliquer à tous les véhicules commerciaux pesant plus de 4 500 kg (qu'ils soient considérés comme intraprovinciaux ou extraprovinciaux), la Colombie-Britannique, l'Alberta, la Saskatchewan et le Yukon n'ont pas mis en œuvre cette exigence générale. Le seuil de poids de la Colombie-Britannique ne varie que légèrement par rapport à l'exigence du CCS; cet écart est donc considéré comme mineur et peu susceptible d'être modifié. Cependant, il y a des différences plus importantes en Alberta, au Yukon et en Saskatchewan. Alors que le seuil de poids du CCS pour les transporteurs routiers extraprovinciaux est fixé à 4 500 kg en Alberta et au Yukon et à 5 000 kg en Saskatchewan, en Alberta et au Yukon, le seuil s'applique à tous les transporteurs routiers intraprovinciaux à 11 794 kg ou plus. En Saskatchewan, il s'appliquait aux transporteurs routiers intraprovinciaux à 11 000 kg jusqu'en 2014, puis il a été augmenté à 11 794 kg, comme c'est le cas en Alberta et au Yukon.

En ce qui concerne la mise en œuvre du *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire* de 2007, les données indiquent que 11 des 13 administrations avaient mis en place un règlement provincial révisé à la fin de 2018, mais que l'Alberta et la Saskatchewan n'ont toujours pas mis en œuvre un règlement sur les heures de service qui reflète le règlement fédéral. Dans ces deux provinces, le règlement fédéral s'applique aux transporteurs extraprovinciaux seulement, un règlement différent s'appliquant aux transporteurs intraprovinciaux.

En ce qui concerne l'état de la mise en œuvre de la LTR révisée, qui a été adoptée en 2006¹, la période de 2012 à 2018 peut être qualifiée de période où des modifications progressives supplémentaires ont été apportées aux systèmes de cotes de sécurité afin de les harmoniser davantage avec la Loi. Un grand nombre de ces modifications étaient mineures et ont nécessité des adaptations, de légères modifications aux politiques et des changements dans les pratiques d'application de la loi. Certaines d'entre elles, plus importantes, ont exigé

¹ Consulter le document *Sécurité des véhicules commerciaux au Canada : Examen complet des modifications à la Loi sur les transports routiers*, Transports Canada, 2015, pour obtenir un contexte.

plus de travail quant aux systèmes et ont été effectuées à mesure que les ressources des administrations le permettaient. Dans l'ensemble, pour la période de 2012 à 2018, on peut conclure que la réduction des écarts importants et mineurs par les P/T a permis de rendre le système national des cotes de sécurité pour les transporteurs routiers plus homogène que par les années précédentes.

Finalement, la partie I examine l'application de la LTR et des normes du CCS du point de vue des administrations. Les données d'application de la loi sont présentées et analysées; en outre, des déductions sont effectuées en ce qui concerne les répercussions potentielles de l'élimination des mesures de rendement et de certaines exigences relatives aux rapports dans les deux derniers accords.

Dans l'ensemble, les données d'application de la loi montrent qu'il existe peu d'éléments de preuve à l'appui d'une incidence importante à l'issue de neuf ans des nouvelles exigences relatives aux rapports et de l'élimination des mesures de rendement. Le nombre de vérifications en entreprise menées est demeuré relativement stable en vertu des nouveaux accords, bien qu'aucune comparaison ne puisse être faite avec la situation concernant les anciennes exigences, compte tenu des changements. De plus, il y a eu une augmentation de 22 % des inspections de l'Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux (ASVC) entre les années 2008-2009 et 2017-2018, c'est-à-dire avant et après l'élimination des cibles de rendement. Il y a eu 262 276 inspections en 2008-2009 et 320 041 en 2017-2018, ce qui représente une augmentation de 57 765 inspections. Il n'y a également aucun signe de changement dans le type d'inspections de l'ASVC que les P/T ont choisi d'effectuer. Les éléments de preuve suggèrent qu'un cadre d'aptitude à la sécurité relativement robuste, stable et dynamique a été mis en œuvre par les P/T.

Partie II

La deuxième partie du rapport examine les statistiques sur les collisions avec un accent particulier sur les collisions mettant en cause des véhicules lourds assujettis à la surveillance réglementaire du CCS. Le nombre de véhicules en cause dans les diverses catégories de collisions est présenté ainsi que les collisions ne concernant qu'un seul véhicule, les états et les actions des conducteurs au moment de la collision et les victimes découlant de collisions de véhicules lourds. On aborde également les taux de collisions, estimés sur la base d'un modèle économétrique de prévision issu de l'ancienne Enquête sur les véhicules au Canada (EVC).

Dans l'ensemble, l'évaluation de la sécurité indique des tendances positives à la baisse pour une grande variété d'indicateurs de sécurité. Par-dessus tout, il y a eu une diminution des décès de 12,3 % liés aux collisions de véhicules lourds entre 2012 et 2018, le plus faible nombre au cours de la période de 1992 à 2018 ayant été enregistré en 2018. Il y a également eu une réduction de 7,1 % des blessures graves, entre 2012 et 2018.

Les estimations d'exposition de l'EVC suggèrent une augmentation de 28,1 % du nombre de véhicules-kilomètres parcourus (VKP) par des véhicules lourds, entre 2012 et 2018. Toutefois, le modèle suggère que cette augmentation n'est pas associée à des résultats de sécurité négatifs. Selon ces estimations, entre 2012 et 2018, il y a eu une diminution de 28,4 % des taux de collisions mortelles de véhicules lourds et une réduction de 26,1 % des taux de collisions avec blessures (pour 100 millions de VKP).

Malgré ces tendances positives en matière de sécurité, le 6 avril 2018, un camion semi-remorque est entré en collision avec un autobus nolisé transportant l'équipe de hockey junior des Broncos de Humboldt, faisant 16 morts et 13 blessés.

En ce qui concerne les facteurs contribuant aux collisions, les données de la Base nationale de données sur les collisions (BNDC) montrent que pour la période de 2012 à 2018, les défauts des véhicules étaient à l'origine de moins de 4 % des collisions mortelles de véhicules lourds. Les actions des conducteurs et dans une moindre mesure les états de ces derniers ont été déterminés comme des facteurs contributifs plus importants. Bien que les nombres soient faibles et que les états des conducteurs aient été jugés « non normaux » dans seulement 5 % des collisions mortelles des véhicules commerciaux (VC), il a été déterminé que la fatigue et l'alcool constituaient les principaux facteurs contributifs à l'égard de ces collisions. Il est important de noter, toutefois, que la fatigue est sérieusement sous-estimée dans ce type de base de données. En ce qui concerne les actions des conducteurs, lorsqu'il a été déterminé que ces derniers « n'avaient pas eu une conduite appropriée », dans 27 % des collisions mortelles de VC, l'inattention et la vitesse étaient les principaux facteurs contributifs.

En somme, les données de la BNDC pour la période de 2012 à 2018 révèlent que l'inattention (liée à la fatigue et à la distraction) et la vitesse (liée à des comportements à haut risque) sont des facteurs contributifs clés concernant les collisions mortelles des véhicules lourds au Canada. Cela est conforme à l'évaluation détaillée présentée dans le rapport final du *groupe de travail sur les facteurs humains et la sécurité des transporteurs routiers* du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM).

Cette page a été laissée vierge intentionnellement

Le paragraphe 25 (1) de la *Loi sur les transports routiers*, 1985, ch. 29 (3^e suppl.) exige que le ministre fédéral des Transports établisse un rapport annuel et le dépose devant chaque chambre du Parlement dans les quinze premiers jours de séance de celle-ci suivant son établissement. Ce rapport doit contenir ce qui suit :

- i) les données statistiques disponibles concernant les tendances liées aux accidents de la route au Canada, mettant en cause des véhicules automobiles qu'exploitent des entreprises de transport extraprovinciales par camion et par autocar;
- ii) l'état d'avancement de la mise en œuvre des règles et des normes concernant l'exploitation sûre des entreprises de transport extraprovinciales par camion et par autocar.

L'exigence cible les entreprises de transport extraprovinciales par camion et par autocar. Les transporteurs routiers sont dits « extraprovinciaux » s'ils transportent des marchandises et des passagers dans plus d'une province ou d'un territoire (P/T) ou bien à l'échelle internationale, alors qu'ils sont dits « intraprovinciaux » (ou « locaux ») si leurs activités se limitent aux frontières d'une administration et relèvent par conséquent de la compétence d'une province ou d'un territoire. Il n'est toutefois pas possible d'établir une distinction entre les entreprises de camionnage et de transport par autocar extraprovinciales et intraprovinciales dans les rapports sur la mise en œuvre des normes de sécurité, puisque ces dernières s'appliquent également aux deux types d'entreprises et que les données ne sont pas réparties en conséquence.

De même, les données sur les collisions sont communiquées pour les entreprises de transport extraprovinciales et intraprovinciales par camion et par autocar ainsi que pour les véhicules non commerciaux aux fins de comparaison. L'expression *véhicule commercial* désigne un camion dont le poids brut enregistré (PBE) est supérieur à 4 500 kg ou un autocar ayant un nombre de places assises désignées supérieur à 10, la place du conducteur étant comprise.

Le rapport comprend deux grandes sections. La partie I porte principalement sur le CCS et le cadre national d'aptitude à la sécurité. On y présente ces deux éléments fondamentaux de la surveillance des transporteurs routiers au Canada ainsi que des rapports d'étape sur leur mise en œuvre pour les années 2012 à 2018. On y décrit, en outre, les efforts que déploient les P/T pour faire appliquer la *Loi sur les transports routiers* (LTR) révisée et les normes du CCS pour cette période septennale.

La partie II porte sur un examen des statistiques relatives à la sécurité routière entre 2012 et 2018. Notons qu'en raison de la nature des données, la partie I est fondée sur les exercices financiers et la partie II, sur les années civiles. Enfin, il faut préciser que ce rapport a été écrit comme si nous étions à la fin de 2018 et qu'il ne reflète ni ne discute des développements subséquents et des mesures prises plus récemment, qui seront abordés lors des rapports annuels subséquents.

PARTIE I – MISE EN ŒUVRE ET STATUT DU CODE CANADIEN DE SÉCURITÉ

APERÇU DU PROGRAMME DU CCS

La sécurité des transporteurs routiers au Canada constitue une responsabilité conjointe du gouvernement fédéral et des P/T. Le gouvernement fédéral est responsable du transport extraprovincial par camion et par autocar; cependant, en vertu de la LTR, les P/T appliquent la réglementation fédérale pour les transporteurs extraprovinciaux au nom du gouvernement fédéral et assument la responsabilité exclusive des activités intraprovinciales.

Le programme du CCS a été créé en 1987-1988 par les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux. Ce régime de réglementation est axé sur la surveillance du *rendement relatif à la sécurité* plutôt que sur les contrôles économiques, qui sont généralement basés sur l'entrée ou la sortie du marché, l'itinéraire et les marchandises, en plus des frais et services.

Le CCS constitue un ensemble exhaustif de 16 normes qui prescrit des exigences opérationnelles et de rendement *minimales* touchant toutes les facettes importantes de la sécurité des véhicules commerciaux, des conducteurs et des transporteurs routiers, pour favoriser la sécurité des camions et des autocars, promouvoir l'efficacité dans le secteur du transport routier et garantir la mise en œuvre de normes de sécurité uniformes dans l'ensemble du Canada. Il s'applique aux conducteurs et aux transporteurs exploitant des véhicules commerciaux dont le PBE est supérieur à 4 500 kg (à l'exception des autocars, qui sont définis par un nombre de places assises désignées supérieur à 10, peu importe le PBE) et est conçu tant pour les activités extraprovinciales qu'intraprovinciales.

Les normes du CCS sont élaborées par le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM), l'institution nationale principale qui traite de la réglementation touchant les transporteurs routiers, par l'intermédiaire de comités composés de représentants du gouvernement fédéral, des gouvernements provinciaux et territoriaux et

de l'industrie ainsi que de membres associés. Transports Canada (TC) et les P/T participent à parts égales au CCATM. Toutefois, les gouvernements provinciaux et territoriaux sont chargés de la mise en œuvre des normes et de l'application de la loi.

Depuis 1987-1988, les normes ont évolué et ont été modifiées de manière à offrir une efficacité accrue et à tenir compte de nouveaux enjeux liés à la réglementation dans l'industrie du transport par camion et par autocar. Tel qu'il a été mentionné dans le rapport annuel de 2006, une évaluation indépendante menée en août 2004 a permis de conclure que la plupart des normes avaient été mises en œuvre grâce à la promulgation de lois et de règlements au sein des P/T à ce moment.

TC cofinance depuis 1987 l'application uniforme et harmonisée du CCS au moyen d'un ensemble de programmes de contribution. Dans ce secteur, TC vise principalement à améliorer la sécurité des transporteurs routiers en facilitant la mise en œuvre uniforme, par les gouvernements provinciaux et territoriaux, des 16 normes du CCS.

La LTR révisée de 2006 continue de permettre aux gouvernements provinciaux et territoriaux d'appliquer la réglementation relative aux transporteurs routiers fédéraux pour le compte du gouvernement fédéral. Ces gouvernements doivent, à leur tour, assurer la conformité de leurs systèmes de cotes de sécurité aux exigences du CCS.

Le rôle du gouvernement fédéral est de fournir des fonds, du soutien administratif et des conseils aux P/T pour les aider dans la mise en œuvre et l'application du CCS. TC a également la responsabilité de surveiller le rendement et les effets du programme du CCS ainsi que de faciliter l'uniformité à l'échelle nationale dans l'application des normes, en plus de l'harmonisation à l'échelle internationale.

DESCRIPTION DES NORMES DU CCS

Le tableau 1 qui suit présente les normes du CCS, indique si celles-ci font l'objet d'une révision par le CCATM, précise la dernière fois qu'elles ont été modifiées, fait ressortir celles qui sont assujetties à un accord de réciprocité Canada/É.-U. et donne une description de leurs éléments clés.

Tableau 1 : Normes du Code canadien de sécurité

N°	Nom	Description
1	<p>Concept du permis de conduire unique – 1988</p> <p>Accord de réciprocité Canada/É.-U. sur les permis de conduire des conducteurs commerciaux – 1989</p>	<p>Cette norme interdit la détention de plus d'un permis de conduire. En outre, des procédures administratives ont été établies pour veiller à ce que toute infraction de conduite soit portée à un dossier unique au nom du détenteur du permis. Une série de vérifications doivent également être effectuées ainsi que l'intégration du dossier du détenteur de permis d'une administration précédente.</p>
2	<p>Épreuves théoriques et tests sur route (conducteurs) – 1988</p> <p>Accord de réciprocité Canada/É.-U. sur les permis de conduire des conducteurs commerciaux – 1989</p>	<p>Cette norme établit la procédure des examens écrits et sur route normalisés des conducteurs commerciaux. Cette norme établit également les principaux éléments qui seront évalués par les représentants du gouvernement chargés de faire passer les examens. Remarque : Depuis 1988, les administrations ont mis à jour leurs exigences en procédant à une mise à niveau de l'évaluation des connaissances afin de prévenir la fraude et d'améliorer les tests sur route. Par ailleurs, la formation sur les freins à air est devenue obligatoire.</p>
3	<p>Programme de formation des examinateurs de conducteurs – 1988</p> <p>Accord de réciprocité Canada/É.-U. sur les permis de conduire des conducteurs commerciaux – 1989</p>	<p>Cette norme vise à mettre à niveau les compétences et les connaissances des examinateurs de conducteurs et de s'assurer qu'elles sont homogènes à l'échelle du Canada.</p>
4	<p>Système de classification des permis de conduire – 1988</p> <p>Accord de réciprocité Canada/É.-U. sur les permis de conduire des conducteurs commerciaux – 1989</p>	<p>Cette norme prescrit l'uniformité des classes de permis de conduire ainsi qu'un système de mention pour les permis de conduire et fait en sorte qu'un permis délivré dans une province ou un territoire soit reconnu dans toutes les provinces et tous les territoires.</p>
5	<p>Normes et procédures d'autoaccréditation – 1988</p>	<p>Cette norme décrit les critères auxquels les transporteurs et les écoles de conduite doivent satisfaire pour être habilités à former et à évaluer les apprentis conducteurs commerciaux. Remarque : elle n'est pas appliquée dans les petites administrations en raison de la faible demande de la part du petit nombre de transporteurs, de conducteurs et de parcs. Cela ne diminue en rien l'uniformité nationale des exigences.</p>
6	<p>Normes médicales pour les conducteurs – 2017</p> <p>Révisées annuellement par le CCATM.</p> <p>Accord de réciprocité Canada/É.-U. sur les permis de conduire des conducteurs commerciaux – 1998</p>	<p>Les normes médicales pour les conducteurs du CCATM établissent les critères médicaux utilisés pour établir si les conducteurs sont médicalement aptes à conduire (toutes les catégories). Les conducteurs commerciaux doivent passer des examens médicaux périodiques.</p>

7	<p>Profil des conducteurs et des transporteurs – révisée en 2002</p> <p>Fait partie du cadre d'aptitude à la sécurité.</p>	<p>Cette norme fournit aux administrations canadiennes un dossier de rendement sur chaque conducteur et chaque transporteur au chapitre du respect de la réglementation en matière de sécurité. Elle appuie les activités d'application de la loi qui visent à écarter les conducteurs et les transporteurs insatisfaisants et détermine le type de renseignements devant être conservés au dossier de chaque conducteur commercial et de chaque transporteur.</p>
8	<p>Suspension temporaire – 1988</p>	<p>Cette norme décrit les critères en vertu desquels un agent de la paix peut suspendre à court terme (24 heures) le permis d'un conducteur s'il a des motifs raisonnables et probables de croire que les capacités de ce dernier sont affaiblies par l'alcool ou la drogue.</p>
9	<p>Heures de service</p> <p>Le règlement fédéral a été mis en œuvre le 1^{er} janvier 2007.</p> <p>En 2007, la plupart des administrations ont mis en œuvre des règlements correspondants.</p>	<p>Cette norme limite le nombre d'heures durant lesquelles un conducteur du secteur commercial peut conduire et exploiter un véhicule commercial. Elle indique l'obligation de remplir des fiches journalières, décrit les divers cycles d'exploitation et énonce les exigences relatives à la tenue de dossiers par le conducteur ou le transporteur.</p>
10	<p>Arrimage des cargaisons – modifiée en 2010</p> <p>Révisée annuellement.</p>	<p>Cette norme précise les exigences minimales pour l'arrimage des cargaisons. La dernière version est le fruit d'efforts conjoints de recherche et d'harmonisation des normes du Canada et des É.-U.</p>
11	<p>Inspection périodique et obligatoire des véhicules (IPOV) – révisée tous les cinq ans</p> <p>Mise à jour en 2014.</p> <p>Accord de réciprocité Canada/É.-U. – 1991</p>	<p>Précise les exigences minimales relatives à l'entretien et aux inspections périodiques requises pour trois millions de véhicules commerciaux exploités par des transporteurs au Canada.</p>
12	<p>Critères d'inspection sur route de l'Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux (ASVC)</p> <p>Mise à jour annuellement.</p>	<p>Cette norme précise les critères de l'ASVC pour les inspections sur route réalisées par des inspecteurs provinciaux et territoriaux de surveillance des véhicules et des conducteurs commerciaux.</p>
13	<p>Ronde de sécurité – révisée en mars 2009</p> <p>Mise en œuvre en 2006.</p>	<p>Cette norme prescrit les exigences relatives à la ronde de sécurité quotidienne visant les transporteurs. Elle vise à cerner rapidement les problèmes et les défauts des véhicules et à empêcher l'utilisation de véhicules dans des conditions qui peuvent causer une collision ou une défaillance du véhicule ou y contribuer.</p>

14	<p>Cote de sécurité – révisée en août 2009</p> <p>Mise en œuvre effectuée le 1^{er} janvier 2006 par le gouvernement fédéral avec des règles connexes dans les provinces.</p> <p>Fait partie du cadre d’aptitude à la sécurité.</p> <p>Accord de réciprocité Canada/É.-U. – 1994 à 2008</p>	<p>Cette norme établit un cadre de travail relatif aux cotes de sécurité des transporteurs routiers grâce auquel chaque administration pourra évaluer le rendement en matière de sécurité des transporteurs.</p>
15	<p>Vérifications en entreprise – révisée en 2003</p> <p>Fait partie du cadre d’aptitude à la sécurité.</p> <p>Accord de réciprocité Canada/É.-U. – 1994 à 2008</p>	<p>Norme qui décrit le processus de vérification que suivent les administrations pour déterminer le niveau de conformité du transporteur à l’égard de toutes les normes de sécurité applicables.</p>
16	<p>Formation en secourisme</p> <p>(norme facultative)</p>	<p>Cette norme décrit les éléments fondamentaux à aborder dans un cours de secourisme de base à l’intention des conducteurs commerciaux.</p>

COFINANCEMENT DU CCS ET ACCORDS DE CONTRIBUTION

Le programme de cofinancement du CCS est l’un des moyens par lequel TC collabore avec les P/T en vue d’aborder la sécurité des transporteurs routiers au Canada. La contribution de TC a pour but d’aider à l’élaboration, la mise en œuvre, la révision, l’administration et l’application des normes du CCS ainsi qu’à la surveillance du rendement des transporteurs routiers en matière de sécurité. Dans l’ensemble, depuis 1987, la contribution fédérale en vertu des programmes du CCS a été supérieure à 140 millions de dollars. La période de 2011-2012 à 2017-2018 à l’étude couvre deux programmes de cofinancement. TC a contribué pour 26,4 millions de dollars concernant les accords de 2009-2010 à 2014-2015 et 22,2 millions pour le programme de 2015-2016 à 2019-2020.

TC contribue également pour 60 000 \$ par année afin de mettre à jour le matériel de formation sur l’application de la loi et le programme d’études qui aident les administrations canadiennes à se conformer aux normes d’inspection routière (ASVC). Cette contribution

est effectuée par le biais d'un contrat renouvelé administré par le CCATM. Ces fonds s'ajoutent aux ressources des P/T dans leurs programmes de sécurité des transporteurs routiers respectifs et sont essentiels pour les petites administrations, leur permettant de participer à l'élaboration et à la mise en œuvre cohérente des règles de sécurité établies à l'échelle nationale s'appliquant à l'industrie des camions et des autocars au Canada.

La mise en œuvre homogène des normes du CCS est le principal objectif des programmes de contribution. Toutefois, la mise en œuvre des révisions qui sont apportées aux normes et qui sont convenues par le CCATM ne constitue pas une condition pour le financement *en soi*. De plus, l'objectif particulier des programmes de contribution de 2009-2010 à 2014-2015 et de 2015-2016 à 2019-2020 demeure la mise en œuvre du cadre d'aptitude à la sécurité, qui exige des P/T qu'ils attribuent aux transporteurs routiers une cote fondée sur le rendement en matière de sécurité en intégrant les données sur les collisions, les déclarations de culpabilité et les inspections, ainsi que les résultats sur les vérifications en entreprise, d'une manière harmonisée et homogène.

Le cadre d'aptitude à la sécurité routière est incorporé dans les normes 7 (Profil des conducteurs et des transporteurs), 14 (Cote de sécurité) et 15 (Normes de vérification en entreprise) révisées du CCS, qui ont été incluses dans les lois fédérales en vertu de la LTR en 2006. Les P/T ont convenu que ces trois normes s'appliqueront à tous les transporteurs routiers (privés/pour compte d'autrui, extraprovinciaux et intraprovinciaux) afin qu'un rendement similaire en matière de sécurité et de conformité donne lieu à une cote de sécurité semblable dans chaque administration.

MODIFICATIONS DES MESURES DE RENDEMENT ET DES EXIGENCES D'ÉTABLISSEMENT DE RAPPORTS

Élimination des objectifs en matière d'application de la loi

Des études ont permis d'établir que les inspections sur route et les activités de vérifications en entreprise ont une incidence positive sur la réduction des collisions. Par conséquent, et conformément aux résultats et à la recommandation issue d'une évaluation du CCS réalisée en 2003, les accords de contribution de 2004 à 2008 conclus avec les administrations contenaient des exigences précisant le nombre minimal d'inspections sur route et de vérifications en entreprise qui doivent être réalisées annuellement.

Toutefois, dans le cas des programmes de cofinancement de 2009-2010 à 2014-2015, les P/T ont souhaité que soient retirés ces objectifs en matière d'application de la loi. Ils étaient

d'avis que les niveaux cibles de vérifications en entreprise obligatoires visant exclusivement les transporteurs routiers sous réglementation fédérale :

- détournait les ressources d'application de la loi au détriment des transporteurs routiers locaux;
- ne leur octroyait pas de flexibilité quant au déploiement de ressources de vérification coûteuses et que cela pouvait avoir créé des inégalités en détournant ces ressources limitées vers des transporteurs routiers extraprovinciaux qui n'étaient pas nécessairement à risque par rapport aux transporteurs routiers locaux qui auraient pu avoir un nombre plus élevé de collisions ou des dossiers de conformité moins bons;
- a rendu le régime des cotes de sécurité rigide et pas suffisamment axé sur les données relatives aux accidents, aux inspections et aux déclarations de culpabilité contenues dans les systèmes de cotes de sécurité dans chaque administration.

En conséquence, et étant donné la confiance du gouvernement fédéral dans l'engagement des P/T de maintenir un niveau suffisant d'application de la loi, Transports Canada a accepté d'éliminer les objectifs de rendement. Si le nombre d'inspections de l'ASVC augmente ou demeure relativement stable, le niveau d'application de loi et la capacité de surveillance de TC ne seraient probablement pas touchés. Cependant, une forte baisse en nombre absolu ou des changements dans les types d'inspections de l'ASVC menés pourraient créer des problèmes concernant l'équité de l'application des exigences du CCS et de la LTR.

Par conséquent, il est important de surveiller le nombre d'inspections sur route et de vérifications en entreprise menées par les P/T. L'analyse de ces tendances de données d'application de la loi joue un rôle déterminant dans l'évaluation de l'incidence de cette nouvelle approche. Les pages 49 à 62 de ce rapport présentent des données jusqu'en 2018, et un énoncé sommaire est fait aux pages 63 à 65. Comme on le verra, à l'heure actuelle, les données n'indiquent aucune diminution importante ni systématique de l'application de la loi à la suite de l'élimination des objectifs.

Modifications des exigences d'établissement de rapports

Les exigences visant à rendre compte du nombre d'inspections et de vérifications en entreprise sont conçues dans le but d'assurer un niveau d'application de la loi qui soit uniforme pour les transporteurs routiers extraprovinciaux au Canada. Les accords antérieurs à 2009 contenaient des exigences pour les administrations visant à rendre compte du nombre d'inspections et de vérifications en entreprise effectuées auprès de tous les transporteurs routiers (intraprovinciaux et extraprovinciaux). Toutefois, pour les accords de 2009-2010 à 2014-2015 et de 2015-2016 à 2019-2020, ces exigences ont été simplifiées.

Par conséquent, afin de demeurer admissible au financement de TC, les P/T sont tenus de déclarer annuellement :

- le nombre total de nouveaux certificats d'aptitude à la sécurité et de certificats actifs délivrés par une administration pour les exploitants de camions et d'autocars extraprovinciaux par année;
- le nombre de vérifications en entreprise menées auprès de transporteurs routiers extraprovinciaux;
- le nombre total de cotes de sécurité attribuées par catégorie (c.-à-d. satisfaisante, satisfaisante non vérifiée, conditionnelle et non satisfaisante) aux transporteurs routiers extraprovinciaux;
- le nombre total de transporteurs routiers intraprovinciaux actifs, mais ils ne sont pas obligés de déclarer le nombre total de cotes de sécurité assignées par catégorie aux transporteurs routiers intraprovinciaux ou le nombre de vérifications en entreprise menées auprès de transporteurs routiers intraprovinciaux.

À la suite de ces changements dans les exigences d'établissement de rapports, TC est toujours en mesure de surveiller la répartition entre les transporteurs routiers extraprovinciaux et intraprovinciaux poursuivant des activités dans chaque administration, puisque le nombre total de transporteurs routiers extraprovinciaux et intraprovinciaux est toujours déclaré, ce qui permet une analyse historique.

Toutefois, par le passé, on fournissait également des statistiques décrivant les catégories de cotes de sécurité intraprovinciales, ce qui pouvait servir de base pour déterminer où les administrations avaient axé leurs efforts, par rapport au cadre d'aptitude à la sécurité, entre les transporteurs routiers intraprovinciaux et extraprovinciaux. Il est possible que la capacité de TC à évaluer si le cadre d'aptitude à la sécurité est appliqué équitablement aux transporteurs intraprovinciaux et extraprovinciaux soit affectée par le changement dans l'exigence d'établissement de rapports. Cet enjeu potentiel est surveillé.

Certaines dispositions importantes restent inchangées dans les accords de cofinancement de 2009-2010 à 2014-2015 et de 2015-2016 à 2019-2020. Les accords obligent toujours les P/T à déclarer annuellement :

- le nombre total d'accidents, d'inspections et de déclarations de culpabilité qu'ils échangent (transmettent et reçoivent) depuis et à partir d'autres administrations par l'entremise de l'Échange interprovincial des dossiers (EID) tenu par le CCATM;
- le nombre total d'employés chargés de l'application de la loi affectés aux inspections de l'ASVC et d'employés menant des vérifications en entreprise. Ces données sont utilisées par TC pour assurer une cohérence et une équité relatives dans l'application des exigences du CCS et de la LTR auprès des transporteurs routiers extraprovinciaux et intraprovinciaux à l'échelle du Canada;

- le nombre total d'inspections de niveaux 1 à 5 de l'ASVC. Les différentes inspections de l'ASVC sont caractérisées par la rigueur avec laquelle les documents du conducteur et le véhicule sont inspectés. En général, les inspections de niveau 1 sont plus complètes, plus exigeantes en main-d'œuvre et plus coûteuses (c.-à-d. qu'elles prennent plus de temps) que les autres inspections dans le cadre du programme de l'ASVC. Étant donné qu'il est impossible, en bordure de route, de distinguer les conducteurs et les véhicules extraprovinciaux et intraprovinciaux, contrairement à l'enjeu susmentionné relatif aux vérifications en entreprise, ces statistiques incluent les deux.

Également inchangée dans les derniers accords, l'obligation pour les transporteurs extraprovinciaux d'obtenir un certificat d'aptitude à la sécurité délivré par l'administration qui a délivré l'immatriculation (où ils sont immatriculés) et pour chacun des P/T de reconnaître les certificats délivrés par d'autres administrations comme étant valides. Tous les P/T ont entrepris d'attribuer des cotes de sécurité aux transporteurs immatriculés dans leurs administrations et d'évaluer leur rendement en matière de sécurité d'une manière uniforme.

ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE PAR LES ADMINISTRATIONS DES NORMES DU CCS POUR LA PÉRIODE DE 2012 À 2018

Les tableaux 2 à 8 et les notes connexes montrent que les P/T ont entrepris la majeure partie des travaux nécessaires à la mise en œuvre des normes du CCS et des exigences de la LTR. Le Nunavut (Nt) n'est cependant pas inclus dans les tableaux, car aucune route ne relie le territoire au reste du Canada. Les activités de transport commercial du Nt sont donc exclusivement intraprovinciales et ne relèvent pas de la compétence fédérale.

Tableau 2 : Mise en œuvre du CCS par administration en 2012

Norme du CCS	TC	C.-B.	Alb.	Sask.	Man.	Ont.	Qc	N.-B.	N.-É.	Î.-P.-É.	T.-N.-L.	Yn	T.N.-O.
Exigences générales	LTR												
1 : 4 500 kg et plus	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
2 : identificateur unique	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
3 : poids	O	5 000	4 500 (I)	5 000 (I)	4 500	4 500	4 500	4 500	4 500	4 500	4 500	4 500	4 500
4 : exemptions (1)	O	(M) (2)	Certains (3)	Certains (4)	Certains	Certains	Certains	N	Certains	Certains	N	Certains (3)	Certains
5 : intra/extra	Extra seulement	Même	Diff.	Diff.	Même	Même	Même	Même	Même	Même	Même	Diff.	Même
Permis d'exploitation de certificats de sécurité (5)	LTR	O Autocar	O Autocar (6)	O Autocar	O Autocar	O Autocar	O Autocar	O Autocar (7)	O Autocar	O Autocar	N O Autocar	O Autocar	O
Responsabilité financière	LTR												
Minimum 1 000 000 \$		O	O	O	O	O	O	O	O	N	O	O	O
Marchandises dangereuses 2 000 000 \$		O	O	O	O	O	O	O	O	N	O	O	O
Mention		O	O	O	O	O	O	O	O	N (M) (8)	O	O	N (M) (8)
Norme 1 Concept du permis de conduire unique	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Norme 2 Épreuves théoriques et tests sur route (conducteurs)	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Norme 3 Programme de formation des examinateurs de conducteurs	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Norme 4 Système de classification des permis de conduire	S.O.	O	O	O	O	O (M) (9)	O	O	O	O	O	O	O
Norme 5 Normes et procédures d'autoaccréditation (10)	S.O.	O	O	O	O	O	O	S.O.	O	S.O.	S.O.	S.O.	O
Norme 6 Normes médicales pour les conducteurs du CCATM – fréquence (11)	S.O.	O	O (M)	O	O (M)	O	O (M)	O	O	O	O	O	O
Norme 7 Profils des conducteurs et des transporteurs	LTR	O	O	O	O	O (12)	O	O	O	O	O	O	O
Norme 8 Suspension temporaire	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Norme 9 Heures de service (13)	O 1 ^{er} janv. 2007	1 ^{er} mars 2007 (14)	À dét.	O (I)	O 1 ^{er} juin 2007	O 1 ^{er} janv. 2007	O 15 juin 2007	O 30 juin 2007	O Déc. 2009	O 1 ^{er} janv. 2007	O 1 ^{er} janv. 2007	O 1 ^{er} mai 2008	O 1 ^{er} janv. 2009
Norme 10 Arrimage des cargaisons (15)	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Norme 11 Inspection périodique et obligatoire des véhicules commerciaux (16)	S.O.	O	O	O	O (M) (17)	O	O	O	O	O	O	O	N (M) (18)
Norme 12 Critères d'inspection sur route de l'ASVC	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Norme 13 Ronde de sécurité (19)	S.O.	À dét.	O 1 ^{er} juillet 2009	O Autocar 2012 (20)	O 1 ^{er} juillet 2008	O 1 ^{er} juillet 2007	À dét.	À dét.	À dét.	O 1 ^{er} avril 2009	O 1 ^{er} juillet 2012	O 1 ^{er} août 2008	O Déc. 2011
Norme 14 Cotes de sécurité, système et procédures	LTR	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Norme 15 Vérifications en entreprise	LTR	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O

Légende : O = les exigences réglementaires sont en place, N = les exigences réglementaires ne sont pas en place, M = écart mineur, S.O. = sans objet, I = écart important, À dét. = à déterminer, Diff. = traitement différent des transporteurs extraprovinciaux et intraprovincial.

Remarques :

- 1) La plupart des administrations accordent des exemptions mineures (p. ex. véhicules agricoles, camions de pompier, autobus de transport urbain). Ces véhicules ne sont généralement pas de compétence fédérale.
- 2) En C.-B., le CCS s'applique aux véhicules selon un seuil de 5 000 kg, conformément aux systèmes d'immatriculation et d'assurance des véhicules de la province.
- 3) En Alb. et au Yn, le seuil lié au CCS se situe à 4 500 kg pour les transporteurs extraprovinciaux (fédéraux), alors qu'il se situe à 11 794 kg pour les transporteurs intraprovinciaux (locaux).

- 4) En Sask., le seuil lié au CCS se situe à 5 000 kg pour les transporteurs extraprovinciaux (fédéraux) et est similaire à celui de la C.-B. conformément aux systèmes d'immatriculation et d'assurance des véhicules de la province, alors qu'il se situe à 11 000 kg pour les transporteurs intraprovinciaux (locaux).
- 5) Tous les conducteurs de camions et d'autocars ont besoin d'un certificat d'aptitude à la sécurité. Les exploitants d'autocars ont besoin d'une autorisation de circuler en plus du certificat d'aptitude à la sécurité. Dans de nombreuses administrations, le processus de demande est beaucoup plus simple que celui des années précédentes. T.-N.-L ne délivre pas de certificat d'aptitude à la sécurité pour les transporteurs routiers, cependant, le numéro CCS unique est imprimé sur chaque document d'immatriculation. Les autocars ont besoin d'une autorisation de circuler.
- 6) L'Alb. a simplifié les exigences pour l'obtention d'une autorisation de circuler par les exploitants d'autocars.
- 7) Le N.-B. travaille encore à la mise en œuvre de tous les aspects du processus de demande et des exigences relatives aux assurances en ce qui a trait aux certificats de sécurité.
- 8) À l'Î.-P.-É., on attend toujours les modifications aux exigences relatives aux assurances. Les T.N.-O. sont peu susceptibles de rendre obligatoires les dispositions en matière d'assurance des exigences relatives aux certificats de sécurité, car il n'y a pas suffisamment de compagnies d'assurance dans ce territoire pour fournir cette mention.
- 9) L'Ont. utilise une désignation alphabétique plutôt que numérique pour les permis de conduire – toutes les autres classes de permis du CCS sont présentes.
- 10) Dans les petites administrations, le nombre de transporteurs n'est pas assez important pour appuyer l'autocertification de certaines normes du CCS (c.-à-d. PMVI) et c'est pourquoi la norme n'est pas adoptée. Cette absence de mise en œuvre n'est pas considérée comme un écart important.
- 11) Certaines administrations ont des exigences plus strictes que les exigences minimales du CCS en matière de fréquence. De plus, le processus est plus étroitement contrôlé, car les médecins sont tenus de signaler les problèmes de santé qui peuvent altérer la conduite. Un examen médical peut être demandé en tout temps et au renouvellement du permis. Un permis de conduire commercial (PCC) canadien ne peut pas être obtenu ou renouvelé sans certificat médical. Les PCC sont renouvelés au moins une fois aux cinq ans (parfois plus souvent).
- 12) L'Ont. a introduit le *Driver Behavior Predictive Model* (Modèle de prévision du comportement du conducteur), comprenant des points adaptés qui respectent la norme 7 ou la dépassent.
- 13) Le règlement fédéral révisé sur les heures de service est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2007. Ce règlement s'applique à tout transporteur routier qui traverse une frontière provinciale/territoriale ou internationale. Pour que les autorités provinciales puissent appliquer le règlement fédéral, un règlement correspondant régissant les transporteurs routiers intraprovinciaux et extraprovinciaux doit être adopté dans la législation provinciale. Le tableau indique la date réelle de mise en œuvre du nouveau règlement dans chaque province et territoire. Lorsque des dates limites de mise en œuvre ne sont pas établies, la mention « À dét. » (à déterminer) est indiquée. L'Alb. et la Sask. appliquent le règlement fédéral sur les heures de service aux transporteurs extraprovinciaux seulement, un règlement différent s'appliquant aux transporteurs intraprovinciaux.
- 14) En vertu de la politique, la C.-B. n'applique pas les exigences relatives aux heures de service à tout véhicule routier commercial faisant du transport intraprovincial ou extraprovincial (c.-à-d. les camions) dont le poids se situe entre 5 000 et 11 794 kg.
- 15) À l'automne 2010, le Conseil des ministres responsables du transport et de la sécurité routière a approuvé une série de modifications à la norme concernant l'arrimage des cargaisons. Une période de sensibilisation précédera la mise en œuvre complète des révisions. La plupart des administrations utilisent maintenant la méthode « adopté par renvoi » pour assurer la mise à jour de la norme, ce qui explique qu'il n'y a pas d'écart d'une administration à l'autre en 2011.
- 16) Le CCATM a entrepris une initiative visant à mettre à jour les normes d'inspection et d'entretien exhaustives s'appliquant aux camions, aux autocars et aux remorques.
- 17) Le Man. a mis en œuvre les importantes révisions de 2004 apportées à la norme, mais n'a pas encore mis en œuvre les modifications mineures de 2006.
- 18) Aux T.N.-O., des installations d'inspection sont disponibles pour les véhicules de transporteurs routiers extraprovinciaux. Ils obtiennent l'aide de l'Alb. en ce qui concerne le respect des exigences nationales en matière d'inspection périodique.
- 19) Toutes les administrations canadiennes s'emploient à mettre en œuvre des exigences d'inspection avant et après le voyage pour les exploitants commerciaux. Les échéances varient d'un véhicule à l'autre (camions/autocars). Les nouvelles dates cibles pour la mise en œuvre sont indiquées dans le tableau. La difficulté pour un certain nombre d'administrations semble être l'exigence de mener des inspections de soubassement obligatoires à kilométrage fixe ou planifiées dans le cas des autocars.
- 20) La Sask. doit encore mettre en œuvre les inspections de soubassement pour les autocars. Autrement, la norme est en place.

Tableau 3 : Mise en œuvre du CCS par administration en 2013

Norme du CCS	TC	C.-B.	Alb.	Sask.	Man.	Ont.	Qc	N.-B.	N.-É.	Î.-P.-É.	T.-N.-L.	Yn	T.N.-O.
Exigences générales	LTR												
1 : 4 500 kg et plus	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
2 : identificateur unique	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
3 : poids	O	5 000	4 500 (I)	5 000 (I)	4 500	4 500	4 500	4 500	4 500	4 500	4 500	4 500	4 500
4 : exemptions (1)	O	(M) (2)	Certains (3)	Certains (4)	Certains	Certains	Certains	N	Certains	Certains	N	Certains (3)	Certains
5 : intra/extra	Extra seulement	Même	Diff.	Diff.	Même	Même	Même	Même	Même	Même	Même	Diff.	Même
Permis d'exploitation de certificats de sécurité (5)	LTR	O Autocar	O Autocar (6)	O Autocar	O Autocar	O Autocar	O Autocar	O Autocar (7)	O Autocar	O Autocar	N O Autocar	O Autocar	O
Responsabilité financière	LTR												
Minimum 1 000 000 \$		O	O	O	O	O	O	O	O	N	O	O	O
Marchandises dangereuses 2 000 000 \$		O	O	O	O	O	O	O	O	N	O	O	O
Adoption		O	O	O	O	O	O	O	O	N (M) (8)	O	O	N (M) (8)
Norme 1 Concept du permis de conduire unique	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Norme 2 Épreuves théoriques et tests sur route (conducteurs)	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Norme 3 Programme de formation des examinateurs de conducteurs	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Norme 4 Système de classification des permis de conduire	S.O.	O	O	O	O	O (M) (9)	O	O	O	O	O	O	O
Norme 5 Normes et procédures d'autoaccréditation (10)	S.O.	O	O	O	O	O	O	S.O.	O	S.O.	S.O.	S.O.	O
Norme 6 Normes médicales pour les conducteurs du CCATM – fréquence (11)	S.O.	O	O (M)	O	O (M)	O	O (M)	O	O	O	O	O	O
Norme 7 Profils des conducteurs et des transporteurs	LTR	O	O	O	O	O (12)	O	O	O	O	O	O	O
Norme 8 Suspension temporaire	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Norme 9 Heures de service (13)	O 1 ^{er} janv. 2007	1 ^{er} mars 2007 (14)	À dét.	O (I)	O 1 ^{er} juin 2007	O 1 ^{er} janv. 2007	O 15 juin 2007	O 30 juin 2007	O Déc. 2009	O 1 ^{er} janv. 2007	O 1 ^{er} janv. 2007	O 1 ^{er} mai 2008	O 1 ^{er} janv. 2009
Norme 10 Arrimage des cargaisons (15)	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Norme 11 Inspection périodique et obligatoire des véhicules commerciaux (16)	S.O.	O	O	O	O (M) (17)	O	O	O	O	O	O	O	N (M) (18)
Norme 12 Critères d'inspection sur route de l'ASVC	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Norme 13 Ronde de sécurité (19)	S.O.	N Inconnu (21)	O 1 ^{er} juillet 2009	O Autocar 2012 (20)	O 1 ^{er} juillet 2008	O 1 ^{er} juillet 2007	À dét.	À dét.	À dét.	O 1 ^{er} avril 2009	O 1 ^{er} juillet 2012	O 1 ^{er} août 2008	O Déc. 2011
Norme 14 Cotes de sécurité, système et procédures	LTR	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Norme 15 Vérifications en entreprise	LTR	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O

Légende : O = les exigences réglementaires sont en place, N = les exigences réglementaires ne sont pas en place, M = écart mineur, S.O. = sans objet, I = écart important, À dét. = à déterminer, Diff. = traitement différent des transporteurs extraprovinciaux et intraprovinciaux.

Remarques :

- 1) La plupart des administrations accordent des exemptions mineures (p. ex. véhicules agricoles, camions de pompier, autobus de transport urbain). Ces véhicules ne sont généralement pas de compétence fédérale.
- 2) En C.-B., le CCS s'applique aux véhicules selon un seuil de 5 000 kg, conformément aux systèmes d'immatriculation et d'assurance des véhicules de la province.

- 3) En Alb. et au Yn, le seuil lié au CCS se situe à 4 500 kg pour les transporteurs extraprovinciaux (fédéraux), alors qu'il se situe à 11 794 kg pour les transporteurs intraprovinciaux (locaux).
- 4) En Sask., le seuil lié au CCS se situe à 5 000 kg pour les transporteurs extraprovinciaux (fédéraux) et est similaire à celui de la C.-B. conformément aux systèmes d'immatriculation et d'assurance des véhicules de la province, alors qu'il se situe à 11 000 kg pour les transporteurs intraprovinciaux (locaux).
- 5) Tous les conducteurs de camions et d'autocars ont besoin d'un certificat d'aptitude à la sécurité. Les exploitants d'autocars ont besoin d'une autorisation de circuler en plus du certificat d'aptitude à la sécurité. Dans de nombreuses administrations, le processus de demande est beaucoup plus simple que celui des années précédentes. T.-N.-L. ne délivre pas de certificat d'aptitude à la sécurité pour les transporteurs routiers, cependant, le numéro CCS unique est imprimé sur chaque document d'immatriculation. Les autocars ont besoin d'une autorisation de circuler.
- 6) L'Alb. a simplifié les exigences pour l'obtention d'une autorisation de circuler par les exploitants d'autocars.
- 7) Le N.-B. travaille encore à la mise en œuvre de tous les aspects du processus de demande et des exigences relatives aux assurances en ce qui a trait aux certificats de sécurité.
- 8) À l'Î.-P.-É., on attend toujours les modifications aux exigences relatives aux assurances. Les T.N.-O. sont peu susceptibles de rendre obligatoires les dispositions en matière d'assurance des exigences relatives aux certificats de sécurité, car il n'y a pas suffisamment de compagnies d'assurance dans ce territoire pour fournir cette mention.
- 9) L'Ont. utilise une désignation alphabétique plutôt que numérique pour les permis de conduire – toutes les autres classes de permis du CCS sont présentes.
- 10) Dans les petites administrations, le nombre de transporteurs n'est pas assez important pour appuyer l'autocertification de certaines normes du CCS (c.-à-d. PMVI) et c'est pourquoi la norme n'est pas adoptée. Cette absence de mise en œuvre n'est pas considérée comme un écart important.
- 11) Certaines administrations ont des exigences plus strictes que les exigences minimales du CCS en matière de fréquence. De plus, le processus est plus étroitement contrôlé, car les médecins sont tenus de signaler les problèmes de santé qui peuvent altérer la conduite. Un examen médical peut être demandé en tout temps et au renouvellement du permis. Un permis de conduire commercial (PCC) canadien ne peut pas être obtenu ou renouvelé sans certificat médical. Les PCC sont renouvelés au moins une fois aux cinq ans (parfois plus souvent).
- 12) L'Ont. a introduit le *Driver Behavior Predictive Model* (Modèle de prévision du comportement du conducteur), comprenant des points adaptés qui respectent la norme 7 ou la dépassent.
- 13) Le règlement fédéral révisé sur les heures de service est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2007. Ce règlement s'applique à tout transporteur routier qui traverse une frontière provinciale/territoriale ou internationale. Pour que les autorités provinciales puissent appliquer le règlement fédéral, un règlement correspondant régissant les transporteurs routiers intraprovinciaux et extraprovinciaux doit être adopté dans la législation provinciale. Le tableau indique la date réelle de mise en œuvre du nouveau règlement dans chaque province et territoire. Lorsque des dates limites de mise en œuvre ne sont pas établies, la mention « À dét. » (à déterminer) est indiquée. L'Alb. et la Sask. appliquent le règlement fédéral sur les heures de service aux transporteurs extraprovinciaux seulement, un règlement différent s'appliquant aux transporteurs intraprovinciaux.
- 14) En vertu de la politique, la C.-B. n'applique pas les exigences relatives aux heures de service à tout véhicule routier commercial faisant du transport intraprovincial ou extraprovincial (c.-à-d. les camions) dont le poids se situe entre 5 000 et 11 794 kg.
- 15) À l'automne 2010, le Conseil des ministres responsables du transport et de la sécurité routière a approuvé une série de modifications à la norme concernant l'arrimage des cargaisons. Une période de sensibilisation précédera la mise en œuvre complète des révisions. La plupart des administrations utilisent maintenant la méthode « adopté par renvoi » pour assurer la mise à jour de la norme, ce qui explique qu'il n'y a pas d'écart d'une administration à l'autre en 2011.
- 16) Le CCATM a entrepris une initiative visant à mettre à jour les normes d'inspection et d'entretien exhaustives s'appliquant aux camions, aux autocars et aux remorques.
- 17) Le Man. a mis en œuvre les importantes révisions de 2004 apportées à la norme, mais n'a pas encore mis en œuvre les modifications mineures de 2006.
- 18) Aux T.N.-O., des installations d'inspection sont disponibles pour les véhicules de transporteurs routiers extraprovinciaux. Ils obtiennent l'aide de l'Alb. en ce qui concerne le respect des exigences nationales en matière d'inspection périodique.
- 19) Toutes les administrations canadiennes s'emploient à mettre en œuvre des exigences d'inspection avant et après le voyage pour les exploitants commerciaux. Les échéances varient d'un véhicule à l'autre (camions/autocars). Les nouvelles dates cibles pour la mise en œuvre sont indiquées dans le tableau. La difficulté pour un certain nombre d'administrations semble être l'exigence de mener des inspections de soubassement obligatoires à kilométrage fixe ou planifiées dans le cas des autocars.
- 20) La Sask. doit encore mettre en œuvre les inspections de soubassement pour les autocars. Autrement, la norme est en place.
- 21) La C.-B. n'a pas encore mis en œuvre la norme 13 en raison de préoccupations concernant les délais d'inspection obligatoire du soubassement pour les autocars.

Tableau 4 : Mise en œuvre du CCS par administration en 2014

Norme du CCS	TC	C.-B.	Alb.	Sask.	Man.	Ont.	Qc	N.-B.	N.-É.	Î.-P.-É.	T.-N.-L.	Yn	T.N.-O.
Exigences générales	LTR												
1 : 4 500 kg et plus	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
2 : identificateur unique	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
3 : poids	O	5 000	4 500 (I)	5 000 (I)	4 500	4 500	4 500	4 500	4 500	4 500	4 500	4 500	4 500
4 : exemptions (1)	O	(M) (2)	Certains (3)	Certains (4)	Certains	Certains	Certains	N	Certains	Certains	N	Certains (3)	Certains
5 : intra/extra	Extra seulement	Même	Diff.	Diff.	Même	Même	Même	Même	Même	Même	Même	Diff.	Même
Permis d'exploitation de certificats de sécurité (5)	LTR	O Autocar	O Autocar (6)	O Autocar	O Autocar	O Autocar	O Autocar	O Autocar (7)	O Autocar	O Autocar	N O Autocar	O Autocar	O
Responsabilité financière	LTR												
Minimum 1 000 000 \$		O	O	O	O	O	O	O	O	N	O	O	O
Marchandises dangereuses 2 000 000 \$		O	O	O	O	O	O	O	O	N	O	O	O
Adoption		O	O	O	O	O	O	O	O	N (M) (8)	O	O	N (M) (8)
Norme 1 Concept du permis de conduire unique	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Norme 2 Épreuves théoriques et tests sur route (conducteurs)	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Norme 3 Programme de formation des examinateurs de conducteurs	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Norme 4 Système de classification des permis de conduire	S.O.	O	O	O	O	O (M) (9)	O	O	O	O	O	O	O
Norme 5 Normes et procédures d'autoaccréditation (10)	S.O.	O	O	O	O	O	O	S.O.	O	S.O.	S.O.	S.O.	O
Norme 6 Normes médicales pour les conducteurs du CCATM – fréquence (11)	S.O.	O	O (M)	O	O (M)	O	O (M)	O	O	O	O	O	O
Norme 7 Profils des conducteurs et des transporteurs	LTR	O	O	O	O	O (12)	O	O	O	O	O	O	O
Norme 8 Suspension temporaire	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Norme 9 Heures de service (13)	O 1 ^{er} janv. 2007	1 ^{er} mars 2007 (14)	À dét.	O (I)	O 1 ^{er} juin 2007	O 1 ^{er} janv. 2007	O 15 juin 2007	O 30 juin 2007	O Déc. 2009	O 1 ^{er} janv. 2007	O 1 ^{er} janv. 2007	O 1 ^{er} mai 2008	O 1 ^{er} janv. 2009
Norme 10 Arrimage des cargaisons (15)	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Norme 11 Inspection périodique et obligatoire des véhicules commerciaux (16)	S.O.	O	O	O	O (M) (17)	O	O	O	O	O	O	O	N (M) (18)
Norme 12 Critères d'inspection sur route de l'ASVC	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Norme 13 Ronde de sécurité (19)	S.O.	N Inconnu (21)	O 1 ^{er} juillet 2009	O Autocar 2012 (20)	O 1 ^{er} juillet 2008	O 1 ^{er} juillet 2007	À dét.	À dét.	À dét.	O 1 ^{er} avril 2009	O 1 ^{er} juillet 2012	O 1 ^{er} août 2008	O Déc. 2011
Norme 14 Cotes de sécurité, système et procédures	LTR	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Norme 15 Vérifications en entreprise	LTR	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O

Légende : O = les exigences réglementaires sont en place, N = les exigences réglementaires ne sont pas en place, M = écart mineur, S.O. = sans objet, I = écart important, À dét. = à déterminer, Diff. = traitement différent des transporteurs extraprovinciaux et intraprovinciaux.

Remarques :

- 1) La plupart des administrations accordent des exemptions mineures (p. ex. véhicules agricoles, camions de pompier, autobus de transport urbain). Ces véhicules ne sont généralement pas de compétence fédérale.
- 2) En C.-B., le CCS s'applique aux véhicules selon un seuil de 5 000 kg, conformément aux systèmes d'immatriculation et d'assurance des véhicules de la province.

- 3) En Alb. et au Yn, le seuil lié au CCS se situe à 4 500 kg pour les transporteurs extraprovinciaux (fédéraux), alors qu'il se situe à 11 794 kg pour les transporteurs intraprovinciaux (locaux).
- 4) En Sask., le seuil lié au CCS se situe à 5 000 kg pour les transporteurs extraprovinciaux (fédéraux) et est similaire à celui de la C.-B. conformément aux systèmes d'immatriculation et d'assurance des véhicules de la province, alors qu'il se situe à 11 794 kg pour les transporteurs intraprovinciaux (locaux).
- 5) Tous les conducteurs de camions et d'autocars ont besoin d'un certificat d'aptitude à la sécurité. Les exploitants d'autocars ont besoin d'une autorisation de circuler en plus du certificat d'aptitude à la sécurité. Dans de nombreuses administrations, le processus de demande est beaucoup plus simple que celui des années précédentes. T.-N.-L. ne délivre pas de certificat d'aptitude à la sécurité pour les transporteurs routiers, cependant, le numéro CCS unique est imprimé sur chaque document d'immatriculation. Les autocars ont besoin d'une autorisation de circuler.
- 6) L'Alb. a simplifié les exigences pour l'obtention d'une autorisation de circuler par les exploitants d'autocars.
- 7) Le N.-B. travaille encore à la mise en œuvre de tous les aspects du processus de demande et des exigences relatives aux assurances en ce qui a trait aux certificats de sécurité.
- 8) À l'Î.-P.-É., on attend toujours les modifications aux exigences relatives aux assurances. Les T.N.-O. sont peu susceptibles de rendre obligatoires les dispositions en matière d'assurance des exigences relatives aux certificats de sécurité, car il n'y a pas suffisamment de compagnies d'assurance dans ce territoire pour fournir cette mention.
- 9) L'Ont. utilise une désignation alphabétique plutôt que numérique pour les permis de conduire – toutes les autres classes de permis du CCS sont présentes.
- 10) Dans les petites administrations, le nombre de transporteurs n'est pas assez important pour appuyer l'autocertification de certaines normes du CCS (c.-à-d. PMVI) et c'est pourquoi la norme n'est pas adoptée. Cette absence de mise en œuvre n'est pas considérée comme un écart important.
- 11) Certaines administrations ont des exigences plus strictes que les exigences minimales du CCS en matière de fréquence. De plus, le processus est plus étroitement contrôlé, car les médecins sont tenus de signaler les problèmes de santé qui peuvent altérer la conduite. Un examen médical peut être demandé en tout temps et au renouvellement du permis. Un permis de conduire commercial (PCC) canadien ne peut pas être obtenu ou renouvelé sans ce certificat médical. Les PCC sont renouvelés au moins une fois aux cinq ans (parfois plus souvent).
- 12) L'Ont. a introduit le *Driver Behavior Predictive Model* (Modèle de prévision du comportement du conducteur), comprenant des points adaptés qui respectent la norme 7 ou la dépassent.
- 13) Le règlement fédéral révisé sur les heures de service est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2007. Ce règlement s'applique à tout transporteur routier qui traverse une frontière provinciale/territoriale ou internationale. Pour que les autorités provinciales puissent appliquer le règlement fédéral, un règlement correspondant régissant les transporteurs routiers intraprovinciaux et extraprovinciaux doit être adopté dans la législation provinciale. Le tableau indique la date réelle de mise en œuvre du nouveau règlement dans chaque administration. Lorsque des dates limites de mise en œuvre ne sont pas établies, la mention « À dét. » (à déterminer) est indiquée. L'Alb. et la Sask. appliquent le règlement fédéral sur les heures de service aux transporteurs extraprovinciaux seulement, un règlement différent s'appliquant aux transporteurs intraprovinciaux.
- 14) En vertu de la politique, la C.-B. n'applique pas les exigences relatives aux heures de service à tout véhicule routier commercial faisant du transport intraprovincial ou extraprovincial (c.-à-d. les camions) dont le poids se situe entre 5 000 et 11 794 kg.
- 15) À l'automne 2010, le Conseil des ministres responsables du transport et de la sécurité routière a approuvé une série de modifications à la norme concernant l'arrimage des cargaisons. Une période de sensibilisation précédera la mise en œuvre complète des révisions. La plupart des administrations utilisent maintenant la méthode « adopté par renvoi » pour assurer la mise à jour de la norme, ce qui explique qu'il n'y a pas d'écart d'une administration à l'autre en 2011.
- 16) Le CCATM a entrepris une initiative visant à mettre à jour les normes d'inspection et d'entretien exhaustives s'appliquant aux camions, aux autocars et aux remorques.
- 17) Le Man. a mis en œuvre les importantes révisions de 2004 apportées à la norme, mais n'a pas encore mis en œuvre les modifications mineures de 2006.
- 18) Aux T.N.-O., des installations d'inspection sont disponibles pour les véhicules de transporteurs routiers extraprovinciaux. Ils obtiennent l'aide de l'Alb. en ce qui concerne le respect des exigences nationales en matière d'inspection périodique.
- 19) Toutes les administrations canadiennes s'emploient à mettre en œuvre des exigences d'inspection avant et après le voyage pour les exploitants commerciaux. Les échéances varient d'un véhicule à l'autre (camions/autocars). Les nouvelles dates cibles pour la mise en œuvre sont indiquées dans le tableau. La difficulté pour un certain nombre d'administrations semble être l'exigence de mener des inspections de soubassement obligatoires à kilométrage fixe ou planifiées dans le cas des autocars.
- 20) La Sask. doit encore mettre en œuvre les inspections de soubassement pour les autocars. Autrement, la norme est en place.
- 21) La C.-B. n'a pas encore mis en œuvre la norme 13 en raison de préoccupations concernant les délais d'inspection obligatoire du soubassement pour les autocars.

Tableau 5 : Mise en œuvre du CCS par administration en 2015

Norme du CCS	TC	C.-B.	Alb.	Sask.	Man.	Ont.	Qc	N.-B.	N.-É.	Î.-P.-É.	T.-N.-L.	Yn	T.N.-O.
Exigences générales	LTR												
1 : 4 500 kg et plus	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
2 : identificateur unique	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
3 : poids	O	5 000	4 500 (I)	5 000 (I)	4 500	4 500	4 500	4 500	4 500	4 500	4 500	4 500	4 500
4 : exemptions (1)	O	(M) (2)	Certains (3)	Certains (4)	Certains	Certains	Certains	N	Certains	Certains	N	Certains (3)	Certains
5 : intra/extra	Extra seulement	Même	Diff.	Diff.	Même	Même	Même	Même	Même	Même	Même	Diff.	Même
Permis d'exploitation de certificats de sécurité (5)	LTR	O Autocar	O Autocar (6)	O Autocar	O Autocar	O Autocar	O Autocar	O Autocar (7)	O Autocar	O Autocar	N O Autocar	O Autocar	O
Responsabilité financière	LTR												
Minimum 1 000 000 \$		O	O	O	O	O	O	O	O	N	O	O	O
Marchandises dangereuses 2 000 000 \$		O	O	O	O	O	O	O	O	N	O	O	O
Adoption		O	O	O	O	O	O	O	O	N (M) (8)	O	O	N (M) (8)
Norme 1 Concept du permis de conduire unique	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Norme 2 Épreuves théoriques et tests sur route (conducteurs)	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Norme 3 Programme de formation des examinateurs de conducteurs	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Norme 4 Système de classification des permis de conduire	S.O.	O	O	O	O	O (M) (9)	O	O	O	O	O	O	O
Norme 5 Normes et procédures d'autoaccréditation (10)	S.O.	O	O	O	O	O	O	S.O.	O	S.O.	S.O.	S.O.	O
Norme 6 Normes médicales pour les conducteurs du CCATM – fréquence (11)	S.O.	O	O (M)	O	O (M)	O	O (M)	O	O	O	O	O	O
Norme 7 Profils des conducteurs et des transporteurs	LTR	O	O	O	O	O (12)	O	O	O	O	O	O	O
Norme 8 Suspension temporaire	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Norme 9 Heures de service (13)	O 1 ^{er} janv. 2007	1 ^{er} mars 2007 (14)	À dét.	O (I)	O 1 ^{er} juin 2007	O 1 ^{er} janv. 2007	O 15 juin 2007	O 30 juin 2007	O Déc. 2009	O 1 ^{er} janv. 2007	O 1 ^{er} janv. 2007	O 1 ^{er} mai 2008	O 1 ^{er} janv. 2009
Norme 10 Arrimage des cargaisons (15)	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Norme 11 Inspection périodique et obligatoire des véhicules commerciaux (16)	S.O.	O	O	O	O (17)	O	O	O	O	O	O	O	N (M) (18)
Norme 12 Critères d'inspection sur route de l'ASVC	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Norme 13 Ronde de sécurité (19)	S.O.	À dét. inconnu (21)	O 1 ^{er} juillet 2009	O Autocar 2012 (20)	O 1 ^{er} juillet 2008	O 1 ^{er} juillet 2007	À dét.	À dét.	À dét.	O 1 ^{er} avril 2009	O 1 ^{er} juillet 2012	O 1 ^{er} août 2008	O Déc. 2011
Norme 14 Cotes de sécurité, système et procédures	LTR	O (M) (22)	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Norme 15 Vérifications en entreprise	LTR	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O

Légende : O = les exigences réglementaires sont en place, N = les exigences réglementaires ne sont pas en place, M = écart mineur, S.O. = sans objet, I = écart important, À dét. = à déterminer, Diff. = traitement différent des transporteurs extraprovinciaux et intraprovinciaux.

Remarques :

- 1) La plupart des administrations accordent des exemptions mineures (p. ex. véhicules agricoles, camions de pompier, autobus de transport urbain). Ces véhicules ne sont généralement pas de compétence fédérale.
- 2) En C.-B., le CCS s'applique aux véhicules selon un seuil de 5 000 kg, conformément aux systèmes d'immatriculation et d'assurance des véhicules de la province.
- 3) En Alb. et au Yn, le seuil lié au CCS se situe à 4 500 kg pour les transporteurs extraprovinciaux (fédéraux), alors qu'il se situe à 11 794 kg pour les transporteurs intraprovinciaux (locaux).

- 4) En Sask., le seuil lié au CCS se situe à 5 000 kg pour les transporteurs extraprovinciaux (fédéraux) et est similaire à celui de la C.-B. conformément aux systèmes d'immatriculation et d'assurance des véhicules de la province, alors qu'il se situe à 11 794 kg pour les transporteurs intraprovinciaux (locaux).
- 5) Tous les conducteurs de camions et d'autocars ont besoin d'un certificat d'aptitude à la sécurité. Les exploitants d'autocars ont besoin d'une autorisation de circuler en plus du certificat d'aptitude à la sécurité. Dans de nombreuses administrations, le processus de demande est beaucoup plus simple que celui des années précédentes. T.-N.-L ne délivre pas de certificat d'aptitude à la sécurité pour les transporteurs routiers, cependant, le numéro CCS unique est imprimé sur chaque document d'immatriculation. Les autocars ont besoin d'une autorisation de circuler.
- 6) L'Alb. a simplifié les exigences pour l'obtention d'une autorisation de circuler par les exploitants d'autocars.
- 7) Le N.-B. travaille encore à la mise en œuvre de tous les aspects du processus de demande et des exigences relatives aux assurances en ce qui a trait aux certificats de sécurité.
- 8) À l'Î.-P.-É., on attend toujours les modifications aux exigences relatives aux assurances. Les T.N.-O. sont peu susceptibles de rendre obligatoires les dispositions en matière d'assurance des exigences relatives aux certificats de sécurité, car il n'y a pas suffisamment de compagnies d'assurance dans ce territoire pour fournir cette mention.
- 9) L'Ont. utilise une désignation alphabétique plutôt que numérique pour les permis de conduire – toutes les autres classes de permis du CCS sont présentes.
- 10) Dans les petites administrations, le nombre de transporteurs n'est pas assez important pour appuyer l'autocertification de certaines normes du CCS (c.-à-d. PMVI) et c'est pourquoi la norme n'est pas adoptée. Cette absence de mise en œuvre n'est pas considérée comme un écart important.
- 11) Certaines administrations ont des exigences plus strictes que les exigences minimales du CCS en matière de fréquence. De plus, le processus est plus étroitement contrôlé, car les médecins sont tenus de signaler les problèmes de santé qui peuvent altérer la conduite. Un examen médical peut être demandé en tout temps et au renouvellement du permis. Un permis de conduire commercial (PCC) canadien ne peut pas être obtenu ou renouvelé sans certificat médical. Les PCC sont renouvelés au moins une fois aux cinq ans (parfois plus souvent).
- 12) L'Ont. a introduit le *Driver Behavior Predictive Model* (Modèle de prévision du comportement du conducteur), comprenant des points adaptés qui respectent la norme 7 ou la dépassent.
- 13) Le règlement fédéral révisé sur les heures de service est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2007. Ce règlement s'applique à tout transporteur routier qui traverse une frontière provinciale/territoriale ou internationale. Pour que les autorités provinciales puissent appliquer le règlement fédéral, un règlement correspondant régissant les transporteurs routiers intraprovinciaux et extraprovinciaux doit être adopté dans la législation provinciale. Le tableau indique la date réelle de mise en œuvre du nouveau règlement dans chaque province et territoire. Lorsque des dates limites de mise en œuvre ne sont pas établies, la mention « À dét. » (à déterminer) est indiquée. L'Alb. et la Sask. appliquent le règlement fédéral sur les heures de service aux transporteurs extraprovinciaux seulement, un règlement différent s'appliquant aux transporteurs intraprovinciaux.
- 14) En vertu de la politique, la C.-B. n'applique pas les exigences relatives aux heures de service à tout véhicule routier commercial faisant du transport intraprovincial ou extraprovincial (c.-à-d. les camions) dont le poids se situe entre 5 000 et 11 794 kg.
- 15) À l'automne 2010, le Conseil des ministres responsables du transport et de la sécurité routière a approuvé une série de modifications à la norme concernant l'arrimage des cargaisons. Une période de sensibilisation précédera la mise en œuvre complète des révisions. La plupart des administrations utilisent maintenant la méthode « adopté par renvoi » pour assurer la mise à jour de la norme, ce qui explique qu'il n'y a pas d'écart d'une administration à l'autre en 2011.
- 16) Le CCATM a entrepris une initiative visant à mettre à jour les normes d'inspection et d'entretien exhaustives s'appliquant aux camions, aux autocars et aux remorques.
- 17) Adopté par renvoi en juin 2015.
- 18) Aux T.N.-O., des installations d'inspection sont disponibles pour les véhicules de transporteurs routiers extraprovinciaux. Ils obtiennent l'aide de l'Alb. en ce qui concerne le respect des exigences nationales en matière d'inspection périodique.
- 19) Toutes les administrations canadiennes s'emploient à mettre en œuvre des exigences d'inspection avant et après le voyage pour les exploitants commerciaux. Les échéances varient d'un véhicule à l'autre (camions/autocars). Les nouvelles dates cibles pour la mise en œuvre sont indiquées dans le tableau. La difficulté pour un certain nombre d'administrations semble être l'exigence de mener des inspections de soubassement obligatoires à kilométrage fixe ou planifiées dans le cas des autocars.
- 20) La Sask. doit encore mettre en œuvre les inspections de soubassement pour les autocars. Autrement, la norme est en place.
- 21) La C.-B. n'a pas encore mis en œuvre la norme 13 en raison de préoccupations concernant les délais d'inspection obligatoire du soubassement pour les autocars. La C.-B. procédera à un examen basé sur l'essai de l'Ont. en modifiant le délai selon la période la plus longue, soit tous les 12 000 km ou 30 jours.
- 22) Le 1^{er} juin 2015, la C.-B. a adopté trois nouvelles options supplémentaires en matière de cote de sécurité : « excellente » (pour reconnaître les transporteurs qui ont obtenu un excellent résultat de vérification ainsi qu'un statut de profil satisfaisant); « conditionnelle non vérifiée » et « non satisfaisante non vérifiée » (pour s'assurer que les transporteurs non vérifiés sont toujours publiquement responsables de leur rendement routier avant qu'une vérification en entreprise quantifiable des installations ne soit effectuée.

Tableau 6 : Mise en œuvre du CCS par administration en 2016

Norme du CCS	TC	C.-B.	Alb.	Sask.	Man.	Ont.	Qc	N.-B.	N.-É.	Î.-P.-É.	T.-N.-L.	Yn	T.N.-O.
Exigences générales	LTR												
1 : 4 500 kg et plus	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
2 : identificateur unique	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
3 : poids	O	5 000	4 500 (I)	5 000 (I)	4 500	4 500	4 500	4 500	4 500	4 500	4 500	4 500	4 500
4 : exemptions (1)	O	(M) (2)	Certains (3)	Certains (4)	Certains	Certains	Certains	N	Certains	Certains	N	Certains (3)	Certains
5 : intra/extra	Extra seulement	Même	Diff.	Diff.	Même	Même	Même	Même	Même	Même	Même	Diff.	Même
Permis d'exploitation de certificats de sécurité (5)	LTR	O Autocar	O Autocar (6)	O Autocar	O Autocar	O Autocar	O Autocar	O Autocar (7)	O Autocar	O Autocar	N O Autocar	O Autocar	O
Responsabilité financière	LTR												
Minimum 1 000 000 \$		O	O	O	O	O	O	O	O	N	O	O	O
Marchandises dangereuses 2 000 000 \$		O	O	O	O	O	O	O	O	N	O	O	O
Adoption		O	O	O	O	O	O	O	O	N (M) (8)	O	O	N (M) (8)
Norme 1 Concept du permis de conduire unique	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Norme 2 Épreuves théoriques et tests sur route (conducteurs)	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Norme 3 Programme de formation des examinateurs de conducteurs	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Norme 4 Système de classification des permis de conduire	S.O.	O	O	O	O	O (M) (9)	O	O	O	O	O	O	O
Norme 5 Normes et procédures d'autoaccréditation (10)	S.O.	O	O	O	O	O	O	S.O.	O	S.O.	S.O.	S.O.	O
Norme 6 Normes médicales pour les conducteurs du CCATM – fréquence (11)	S.O.	O	O (M)	O	O (M)	O	O (M)	O	O	O	O	O	O
Norme 7 Profils des conducteurs et des transporteurs	LTR	O	O	O	O	O (12)	O	O	O	O	O	O	O
Norme 8 Suspension temporaire	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Norme 9 Heures de service (13)	O 1 ^{er} janv. 2007	1 ^{er} mars 2007 (14)	À dét.	O (I)	O 1 ^{er} juin 2007	O 1 ^{er} janv. 2007	O 15 juin 2007	O 30 juin 2007	O Déc. 2009	O 1 ^{er} janv. 2007	O 1 ^{er} janv. 2007	O 1 ^{er} mai 2008	O 1 ^{er} janv. 2009
Norme 10 Arrimage des cargaisons (15)	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Norme 11 Inspection périodique et obligatoire des véhicules commerciaux (16)	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	N (M) (17)
Norme 12 Critères d'inspection sur route de l'ASVC	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Norme 13 Ronde de sécurité (18)	S.O.	À dét. (20)	O 1 ^{er} juillet 2009	O Autocar 2012 (19)	O 1 ^{er} juillet 2008	O 1 ^{er} juillet 2007	O Nov. 2016	À dét.	À dét.	O 1 ^{er} avril 2009	O 1 ^{er} juillet 2012	O 1 ^{er} août 2008	O Déc. 2011
Norme 14 Cotes de sécurité, système et procédures	LTR	O (M) (21)	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Norme 15 Vérifications en entreprise	LTR	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O

Légende : O = les exigences réglementaires sont en place, N = les exigences réglementaires ne sont pas en place, M = écart mineur, S.O. = sans objet, I = écart important, À dét. = à déterminer, Diff. = traitement différent des transporteurs extraprovinciaux et intraprovinciaux.

Remarques :

- 1) La plupart des administrations accordent des exemptions mineures (p. ex. véhicules agricoles, camions de pompier, autobus de transport urbain). Ces véhicules ne sont généralement pas de compétence fédérale.
- 2) En C.-B., le CCS s'applique aux véhicules selon un seuil de 5 000 kg, conformément aux systèmes d'immatriculation et d'assurance des véhicules de la province.
- 3) En Alb. et au Yn, le seuil lié au CCS se situe à 4 500 kg pour les transporteurs extraprovinciaux (fédéraux), alors qu'il se situe à 11 794 kg pour les transporteurs intraprovinciaux (locaux).

- 4) En Sask., le seuil lié au CCS se situe à 5 000 kg pour les transporteurs extraprovinciaux (fédéraux) et est similaire à celui de la C.-B. conformément aux systèmes d'immatriculation et d'assurance des véhicules de la province, alors qu'il se situe à 11 794 kg pour les transporteurs intraprovinciaux (locaux).
- 5) Tous les conducteurs de camions et d'autocars ont besoin d'un certificat d'aptitude à la sécurité. Les exploitants d'autocars ont besoin d'une autorisation de circuler en plus du certificat d'aptitude à la sécurité. Dans de nombreuses administrations, le processus de demande est beaucoup plus simple que celui des années précédentes. T.-N.-L ne délivre pas de certificat d'aptitude à la sécurité pour les transporteurs routiers, cependant, le numéro CCS unique est imprimé sur chaque document d'immatriculation. Les autocars ont besoin d'une autorisation de circuler.
- 6) L'Alb. a simplifié les exigences pour l'obtention d'une autorisation de circuler par les exploitants d'autocars.
- 7) Le N.-B. travaille encore à la mise en œuvre de tous les aspects du processus de demande et des exigences relatives aux assurances en ce qui a trait aux certificats de sécurité.
- 8) À l'Î.-P.-É., on attend toujours les modifications aux exigences relatives aux assurances. Les T.N.-O. sont peu susceptibles de rendre obligatoires les dispositions en matière d'assurance des exigences relatives aux certificats de sécurité, car il n'y a pas suffisamment de compagnies d'assurance dans ce territoire pour fournir cette mention.
- 9) L'Ont. utilise une désignation alphabétique plutôt que numérique pour les permis de conduire – toutes les autres classes de permis du CCS sont présentes.
- 10) Dans les petites administrations, le nombre de transporteurs n'est pas assez important pour appuyer l'autocertification de certaines normes du CCS (c.-à-d. PMVI) et c'est pourquoi la norme n'est pas adoptée. Cette absence de mise en œuvre n'est pas considérée comme un écart important.
- 11) Certaines administrations ont des exigences plus strictes que les exigences minimales du CCS en matière de fréquence. De plus, le processus est plus étroitement contrôlé, car les médecins sont tenus de signaler les problèmes de santé qui peuvent altérer la conduite. Un examen médical peut être demandé en tout temps et au renouvellement du permis. Un permis de conduire commercial (PCC) canadien ne peut pas être obtenu ou renouvelé sans certificat médical. Les PCC sont renouvelés au moins une fois aux cinq ans (parfois plus souvent).
- 12) L'Ont. a introduit le *Driver Behavior Predictive Model* (Modèle de prévision du comportement du conducteur), comprenant des points adaptés qui respectent la norme 7 ou la dépassent.
- 13) Le règlement fédéral révisé sur les heures de service est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2007. Ce règlement s'applique à tout transporteur routier qui traverse une frontière provinciale/territoriale ou internationale. Pour que les autorités provinciales puissent appliquer le règlement fédéral, un règlement correspondant régissant les transporteurs routiers intraprovinciaux et extraprovinciaux doit être adopté dans la législation provinciale. Le tableau indique la date réelle de mise en œuvre du nouveau règlement dans chaque province et territoire. Lorsque des dates limites de mise en œuvre ne sont pas établies, la mention « À dét. » (à déterminer) est indiquée. L'Alb. et la Sask. appliquent le règlement fédéral sur les heures de service aux transporteurs extraprovinciaux seulement, un règlement différent s'appliquant aux transporteurs intraprovinciaux.
- 14) En vertu de la politique, la C.-B. n'applique pas les exigences relatives aux heures de service à tout véhicule routier commercial faisant du transport intraprovincial ou extraprovincial (c.-à-d. les camions) dont le poids se situe entre 5 000 et 11 794 kg.
- 15) À l'automne 2010, le Conseil des ministres responsables du transport et de la sécurité routière a approuvé une série de modifications à la norme concernant l'arrimage des cargaisons. Une période de sensibilisation précédera la mise en œuvre complète des révisions. La plupart des administrations utilisent maintenant la méthode « adopté par renvoi » pour assurer la mise à jour de la norme, ce qui explique qu'il n'y a pas d'écart d'une administration à l'autre en 2011.
- 16) Le CCATM a entrepris une initiative visant à mettre à jour les normes d'inspection et d'entretien exhaustives s'appliquant aux camions, aux autocars et aux remorques.
- 17) Aux T.N.-O., des installations d'inspection sont disponibles pour les véhicules de transporteurs routiers extraprovinciaux. Ils obtiennent l'aide de l'Alb. en ce qui concerne le respect des exigences nationales en matière d'inspection périodique.
- 18) Toutes les administrations canadiennes s'emploient à mettre en œuvre des exigences d'inspection avant et après le voyage pour les exploitants commerciaux. Les échéances varient d'un véhicule à l'autre (camions/autocars). Les nouvelles dates cibles pour la mise en œuvre sont indiquées dans le tableau. La difficulté pour un certain nombre d'administrations semble être l'exigence de mener des inspections de soubassement obligatoires à kilométrage fixe ou planifiées dans le cas des autocars.
- 19) La Sask. doit encore mettre en œuvre les inspections de soubassement pour les autocars. Autrement, la norme est en place.
- 20) La C.-B. n'a pas encore mis en œuvre la norme 13 en raison de préoccupations concernant les délais d'inspection obligatoire du soubassement pour les autocars. La C.-B. procédera à un examen basé sur l'essai de l'Ont. en modifiant le délai selon la période la plus longue, soit tous les 12 000 km ou 30 jours.
- 21) Le 1^{er} juin 2015, la C.-B. a adopté trois nouvelles options supplémentaires en matière de cote de sécurité : « excellente » (pour reconnaître les transporteurs qui ont obtenu un excellent résultat de vérification ainsi qu'un statut de profil satisfaisant); « conditionnelle non vérifiée » et « non satisfaisante non vérifiée » (pour s'assurer que les transporteurs non vérifiés sont toujours publiquement responsables de leur rendement routier avant qu'une vérification en entreprise quantifiable des installations ne soit effectuée).

Tableau 7 : Mise en œuvre du CCS par administration en 2017

Norme du CCS	TC	C.-B.	Alb.	Sask.	Man.	Ont.	Qc	N.-B.	N.-É.	Î.-P.-É.	T.-N.-L.	Yn	T.N.-O.
Exigences générales	LTR												
1 : 4 500 kg et plus	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
2 : identificateur unique	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
3 : poids	O	5 000	4 500 (I)	5 000 (I)	4 500	4 500	4 500	4 500	4 500	4 500	4 500	4 500	4 500
4 : exemptions (1)	O	(M) (2)	Certains (3)	Certains (4)	Certains	Certains	Certains	N	Certains	Certains	N	Certains (3)	Certains
5 : intra/extra	Extra seulement	Même	Diff.	Diff.	Même	Même	Même	Même	Même	Même	Même	Diff.	Même
Permis d'exploitation de certificats de sécurité (5)	LTR	O Autocar	O Autocar (6)	O Autocar	O Autocar	O Autocar	O Autocar	O Autocar (7)	O Autocar	O Autocar	N O Autocar	O Autocar	O
Responsabilité financière	LTR												
Minimum 1 000 000 \$		O	O	O	O	O	O	O	O	N	O	O	O
Marchandises dangereuses 2 000 000 \$		O	O	O	O	O	O	O	O	N	O	O	O
Adoption		O	O	O	O	O	O	O	O	N (M) (8)	O	O	N (M) (8)
Norme 1 Concept du permis de conduire unique	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Norme 2 Épreuves théoriques et tests sur route (conducteurs)	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Norme 3 Programme de formation des examinateurs de conducteurs	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Norme 4 Système de classification des permis de conduire	S.O.	O	O	O	O	O (M) (9)	O	O	O	O	O	O	O
Norme 5 Normes et procédures d'autoaccréditation (10)	S.O.	O	O	O	O	O	O	S.O.	O	S.O.	S.O.	S.O.	O
Norme 6 Normes médicales pour les conducteurs du CCATM – fréquence (11)	S.O.	O	O (M)	O	O (M)	O	O (M)	O	O	O	O	O	O
Norme 7 Profils des conducteurs et des transporteurs	LTR	O	O	O	O	O (12)	O	O	O	O	O	O	O
Norme 8 Suspension temporaire	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Norme 9 Heures de service (13)	O 1 ^{er} janv. 2007	1 ^{er} mars 2007 (14)	O (I)	O (I)	O 1 ^{er} juin 2007	O 1 ^{er} janv. 2007	O 15 juin 2007	O 30 juin 2007	O Déc. 2009	O 1 ^{er} janv. 2007	O 1 ^{er} janv. 2007	O 1 ^{er} mai 2008	O 1 ^{er} janv. 2009
Norme 10 Arrimage des cargaisons (15)	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Norme 11 Inspection périodique et obligatoire des véhicules commerciaux (16)	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	N (M) (17)
Norme 12 Critères d'inspection sur route de l'ASVC	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Norme 13 Ronde de sécurité (18)	S.O.	À dét. (20)	O 1 ^{er} juillet 2009	O Autocar 2012 (19)	O 1 ^{er} juillet 2008	O 1 ^{er} juillet 2007	O Nov. 2016	À dét.	À dét.	O 1 ^{er} avril 2009	O 1 ^{er} juillet 2012	O 1 ^{er} août 2008	O Déc. 2011
Norme 14 Cotes de sécurité, système et procédures	LTR	O (M) (21)	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Norme 15 Vérifications en entreprise	LTR	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O

Légende : O = les exigences réglementaires sont en place, N = les exigences réglementaires ne sont pas en place, M = écart mineur, S.O. = sans objet, I = écart important, À dét. = à déterminer, Diff. = traitement différent des transporteurs extraprovinciaux et intraprovinciaux.

Remarques :

- 1) La plupart des administrations accordent des exemptions mineures (p. ex. véhicules agricoles, camions de pompier, autobus de transport urbain). Ces véhicules ne sont généralement pas de compétence fédérale.
- 2) En C.-B., le CCS s'applique aux véhicules selon un seuil de 5 000 kg, conformément aux systèmes d'immatriculation et d'assurance des véhicules de la province.
- 3) En Alb. et au Yn, le seuil lié au CCS se situe à 4 500 kg pour les transporteurs extraprovinciaux (fédéraux), alors qu'il se situe à 11 794 kg pour les transporteurs intraprovinciaux (locaux).

- 4) En Sask., le seuil lié au CCS se situe à 5 000 kg pour les transporteurs extraprovinciaux (fédéraux) et est similaire à celui de la C.-B. conformément aux systèmes d'immatriculation et d'assurance des véhicules de la province, alors qu'il se situe à 11 794 kg pour les transporteurs intraprovinciaux (locaux).
- 5) Tous les conducteurs de camions et d'autocars ont besoin d'un certificat d'aptitude à la sécurité. Les exploitants d'autocars ont besoin d'une autorisation de circuler en plus du certificat d'aptitude à la sécurité. Dans de nombreuses administrations, le processus de demande est beaucoup plus simple que celui des années précédentes. T.-N.-L ne délivre pas de certificat d'aptitude à la sécurité pour les transporteurs routiers, cependant, le numéro CCS unique est imprimé sur chaque document d'immatriculation. Les autocars ont besoin d'une autorisation de circuler.
- 6) L'Alb. a simplifié les exigences pour l'obtention d'une autorisation de circuler par les exploitants d'autocars.
- 7) Le N.-B. travaille encore à la mise en œuvre de tous les aspects du processus de demande et des exigences relatives aux assurances en ce qui a trait aux certificats de sécurité.
- 8) À l'Î.-P.-É., on attend toujours les modifications aux exigences relatives aux assurances. Les T.N.-O. sont peu susceptibles de rendre obligatoires les dispositions en matière d'assurance des exigences relatives aux certificats de sécurité, car il n'y a pas suffisamment de compagnies d'assurance dans ce territoire pour fournir cette mention.
- 9) L'Ont. utilise une désignation alphabétique plutôt que numérique pour les permis de conduire – toutes les autres classes de permis du CCS sont présentes.
- 10) Dans les petites administrations, le nombre de transporteurs n'est pas assez important pour appuyer l'autocertification de certaines normes du CCS (c.-à-d. PMVI) et c'est pourquoi la norme n'est pas adoptée. Cette absence de mise en œuvre n'est pas considérée comme un écart important.
- 11) Certaines administrations ont des exigences plus strictes que les exigences minimales du CCS en matière de fréquence. De plus, le processus est plus étroitement contrôlé, car les médecins sont tenus de signaler les problèmes de santé qui peuvent altérer la conduite. Un examen médical peut être demandé en tout temps et au renouvellement du permis. Un permis de conduire commercial (PCC) canadien ne peut pas être obtenu ou renouvelé sans certificat médical. Les PCC sont renouvelés au moins une fois aux cinq ans (parfois plus souvent).
- 12) L'Ont. a introduit le *Driver Behavior Predictive Model* (Modèle de prévision du comportement du conducteur), comprenant des points adaptés qui respectent la norme 7 ou la dépassent.
- 13) Le règlement fédéral révisé sur les heures de service est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2007. Ce règlement s'applique à tout transporteur routier qui traverse une frontière provinciale/territoriale ou internationale. Pour que les autorités provinciales puissent appliquer le règlement fédéral, un règlement correspondant régissant les transporteurs routiers intraprovinciaux et extraprovinciaux doit être adopté dans la législation provinciale. Le tableau indique la date réelle de mise en œuvre du nouveau règlement dans chaque province et territoire. Lorsque des dates limites de mise en œuvre ne sont pas établies, la mention « À dét. » (à déterminer) est indiquée. L'Alb. et la Sask. appliquent le règlement fédéral sur les heures de service aux transporteurs extraprovinciaux seulement, un règlement différent s'appliquant aux transporteurs intraprovinciaux.
- 14) En vertu de la politique, la C.-B. n'applique pas les exigences relatives aux heures de service à tout véhicule routier commercial faisant du transport intraprovincial ou extraprovincial (c.-à-d. les camions) dont le poids se situe entre 5 000 et 11 794 kg.
- 15) À l'automne 2010, le Conseil des ministres responsables du transport et de la sécurité routière a approuvé une série de modifications à la norme concernant l'arrimage des cargaisons. Une période de sensibilisation précédera la mise en œuvre complète des révisions. La plupart des administrations utilisent maintenant la méthode « adopté par renvoi » pour assurer la mise à jour de la norme, ce qui explique qu'il n'y a pas d'écart d'une administration à l'autre en 2011.
- 16) Le CCATM a entrepris une initiative visant à mettre à jour les normes d'inspection et d'entretien exhaustives s'appliquant aux camions, aux autocars et aux remorques.
- 17) Aux T.N.-O., des installations d'inspection sont disponibles pour les véhicules de transporteurs routiers extraprovinciaux. Ils obtiennent l'aide de l'Alb. en ce qui concerne le respect des exigences nationales en matière d'inspection périodique.
- 18) Toutes les administrations canadiennes s'emploient à mettre en œuvre des exigences d'inspection avant et après le voyage pour les exploitants commerciaux. Les échéances varient d'un véhicule à l'autre (camions/autocars). Les nouvelles dates cibles pour la mise en œuvre sont indiquées dans le tableau. La difficulté pour un certain nombre d'administrations semble être l'exigence de mener des inspections de soubassement obligatoires à kilométrage fixe ou planifiées dans le cas des autocars.
- 19) La Sask. doit encore mettre en œuvre les inspections de soubassement pour les autocars. Autrement, la norme est en place.
- 20) La C.-B. n'a pas encore mis en œuvre la norme 13 en raison de préoccupations concernant les délais d'inspection obligatoire du soubassement pour les autocars. La C.-B. procédera à un examen basé sur l'essai de l'Ont. en modifiant le délai selon la période la plus longue, soit tous les 12 000 km ou 30 jours.
- 21) Le 1^{er} juin 2015, la C.-B. a adopté trois nouvelles options supplémentaires en matière de cote de sécurité : « excellente » (pour reconnaître les transporteurs qui ont obtenu un excellent résultat de vérification ainsi qu'un statut de profil satisfaisant); « conditionnelle non vérifiée » et « non satisfaisante non vérifiée » (pour s'assurer que les transporteurs non vérifiés sont toujours publiquement responsables de leur rendement routier avant qu'une vérification en entreprise quantifiable des installations ne soit effectuée.

Tableau 8 : Mise en œuvre du CCS par administration en 2018

Norme du CCS	TC	C.-B.	Alb.	Sask.	Man.	Ont.	Qc	N.-B.	N.-É.	Î.-P.-É.	T.-N.-L.	Yn	T.N.-O.
Exigences générales	LTR												
1 : 4 500 kg et plus	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
2 : identificateur unique	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
3 : poids	O	5 000	4 500 (I)	5 000 (I)	4 500	4 500	4 500	4 500	4 500	4 500	4 500	4 500	4 500
4 : exemptions (1)	O	(M) (2)	Certains (3)	Certains (4)	Certains	Certains	Certains	N	Certains	Certains	N	Certains (3)	Certains
5 : intra/extra	Extra seulement	Même	Diff.	Diff.	Même	Même	Même	Même	Même	Même	Même	Diff.	Même
Permis d'exploitation de certificats de sécurité (5)	LTR	O Autocar	O Autocar (6)	O Autocar	O Autocar	O Autocar	O Autocar	O Autocar (7)	O Autocar	O Autocar	N O Autocar	O Autocar	O
Responsabilité financière	LTR												
Minimum 1 000 000 \$		O	O	O	O	O	O	O	O	N	O	O	O
Marchandises dangereuses 2 000 000 \$		O	O	O	O	O	O	O	O	N	O	O	O
Adoption		O	O	O	O	O	O	O	O	N (M) (8)	O	O	N (M) (8)
Norme 1 Concept du permis de conduire unique	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Norme 2 Épreuves théoriques et tests sur route (conducteurs)	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Norme 3 Programme de formation des examinateurs de conducteurs	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Norme 4 Système de classification des permis de conduire	S.O.	O	O	O	O	O (M) (9)	O	O	O	O	O	O	O
Norme 5 Normes et procédures d'autoaccréditation (10)	S.O.	O	O	O	O	O	O	S.O.	O	S.O.	S.O.	S.O.	O
Norme 6 Normes médicales pour les conducteurs du CCATM – fréquence (11)	S.O.	O	O (M)	O	O (M)	O	O (M)	O	O	O	O	O	O
Norme 7 Profils des conducteurs et des transporteurs	LTR	O	O	O	O	O (12)	O	O	O	O	O	O	O
Norme 8 Suspension temporaire	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Norme 9 Heures de service (13)	O 1 ^{er} janv. 2007	1 ^{er} mars 2007 (14)	O (I)	O (I)	O 1 ^{er} juin 2007	O 1 ^{er} janv. 2007	O 15 juin 2007	O 30 juin 2007	O Déc. 2009	O 1 ^{er} janv. 2007	O 1 ^{er} janv. 2007	O 1 ^{er} mai 2008	O 1 ^{er} janv. 2009
Norme 10 Arrimage des cargaisons (15)	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Norme 11 Inspection périodique et obligatoire des véhicules commerciaux (16)	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	N (M) (17)
Norme 12 Critères d'inspection sur route de l'ASVC	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Norme 13 Ronde de sécurité (18)	S.O.	À dét. (20)	O 1 ^{er} juillet 2009	O Autocar 2012 (19)	O 1 ^{er} juillet 2008	O (M) 1 ^{er} juillet 2018	O Nov. 2016	À dét.	O 1 ^{er} février 2018	O 1 ^{er} avril 2009	O 1 ^{er} juillet 2012	O 1 ^{er} août 2008	O Déc. 2011
Norme 14 Cotes de sécurité, système et procédures	LTR	O (M) (21)	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Norme 15 Vérifications en entreprise	LTR	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O

Légende : O = les exigences réglementaires sont en place, N = les exigences réglementaires ne sont pas en place, M = écart mineur, S.O. = sans objet, I = écart important, À dét. = à déterminer, Diff. = traitement différent des transporteurs extraprovinciaux et intraprovinciaux.

Remarques :

- 1) La plupart des administrations accordent des exemptions mineures (p. ex. véhicules agricoles, camions de pompier, autobus de transport urbain). Ces véhicules ne sont généralement pas de compétence fédérale.
- 2) En C.-B., le CCS s'applique aux véhicules selon un seuil de 5 000 kg, conformément aux systèmes d'immatriculation et d'assurance des véhicules de la province.
- 3) En Alb. et au Yn, le seuil lié au CCS se situe à 4 500 kg pour les transporteurs extraprovinciaux (fédéraux), alors qu'il se situe à 11 794 kg pour les transporteurs intraprovinciaux (locaux).

- 4) En Sask., le seuil lié au CCS se situe à 5 000 kg pour les transporteurs extraprovinciaux (fédéraux) et est similaire à celui de la C.-B. conformément aux systèmes d'immatriculation et d'assurance des véhicules de la province, alors qu'il se situe à 11 794 kg pour les transporteurs intraprovinciaux (locaux).
- 5) Tous les conducteurs de camions et d'autocars ont besoin d'un certificat d'aptitude à la sécurité. Les exploitants d'autocars ont besoin d'une autorisation de circuler en plus du certificat d'aptitude à la sécurité. Dans de nombreuses administrations, le processus de demande est beaucoup plus simple que celui des années précédentes. T.-N.-L ne délivre pas de certificat d'aptitude à la sécurité pour les transporteurs routiers, cependant, le numéro CCS unique est imprimé sur chaque document d'immatriculation. Les autocars ont besoin d'une autorisation de circuler.
- 6) L'Alb. a simplifié les exigences pour l'obtention d'une autorisation de circuler par les exploitants d'autocars.
- 7) Le N.-B. travaille encore à la mise en œuvre de tous les aspects du processus de demande et des exigences relatives aux assurances en ce qui a trait aux certificats de sécurité.
- 8) À l'Î.-P.-É., on attend toujours les modifications aux exigences relatives aux assurances. Les T.N.-O. sont peu susceptibles de rendre obligatoires les dispositions en matière d'assurance des exigences relatives aux certificats de sécurité, car il n'y a pas suffisamment de compagnies d'assurance dans ce territoire pour fournir cette mention.
- 9) L'Ont. utilise une désignation alphabétique plutôt que numérique pour les permis de conduire – toutes les autres classes de permis du CCS sont présentes.
- 10) Dans les petites administrations, le nombre de transporteurs n'est pas assez important pour appuyer l'autocertification de certaines normes du CCS (c.-à-d. PMVI) et c'est pourquoi la norme n'est pas adoptée. Cette absence de mise en œuvre n'est pas considérée comme un écart important.
- 11) Certaines administrations ont des exigences plus strictes que les exigences minimales du CCS en matière de fréquence. De plus, le processus est plus étroitement contrôlé, car les médecins sont tenus de signaler les problèmes de santé qui peuvent altérer la conduite. Un examen médical peut être demandé en tout temps et au renouvellement du permis. Un permis de conduire commercial (PCC) canadien ne peut pas être obtenu ou renouvelé sans certificat médical. Les PCC sont renouvelés au moins une fois aux cinq ans (parfois plus souvent).
- 12) L'Ont. a introduit le *Driver Behavior Predictive Model* (Modèle de prévision du comportement du conducteur), comprenant des points adaptés qui respectent la norme 7 ou la dépassent.
- 13) Le règlement fédéral révisé sur les heures de service est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2007. Ce règlement s'applique à tout transporteur routier qui traverse une frontière provinciale/territoriale ou internationale. Pour que les autorités provinciales puissent appliquer le règlement fédéral, un règlement correspondant régissant les transporteurs routiers intraprovinciaux et extraprovinciaux doit être adopté dans la législation provinciale. Le tableau indique la date réelle de mise en œuvre du nouveau règlement dans chaque province et territoire. Lorsque des dates limites de mise en œuvre ne sont pas établies, la mention « À dét. » (à déterminer) est indiquée. L'Alb. et la Sask. appliquent le règlement fédéral sur les heures de service aux transporteurs extraprovinciaux seulement, un règlement différent s'appliquant aux transporteurs intraprovinciaux.
- 14) En vertu de la politique, la C.-B. n'applique pas les exigences relatives aux heures de service à tout véhicule routier commercial faisant du transport intraprovincial ou extraprovincial (c.-à-d. les camions) dont le poids se situe entre 5 000 et 11 794 kg.
- 15) À l'automne 2010, le Conseil des ministres responsables du transport et de la sécurité routière a approuvé une série de modifications à la norme concernant l'arrimage des cargaisons. Une période de sensibilisation précédera la mise en œuvre complète des révisions. La plupart des administrations utilisent maintenant la méthode « adopté par renvoi » pour assurer la mise à jour de la norme, ce qui explique qu'il n'y a pas d'écart d'une administration à l'autre en 2011.
- 16) Le CCATM a entrepris une initiative visant à mettre à jour les normes d'inspection et d'entretien exhaustives s'appliquant aux camions, aux autocars et aux remorques.
- 17) Aux T.N.-O., des installations d'inspection sont disponibles pour les véhicules de transporteurs routiers extraprovinciaux. Ils obtiennent l'aide de l'Alb. en ce qui concerne le respect des exigences nationales en matière d'inspection périodique.
- 18) Toutes les administrations canadiennes s'emploient à mettre en œuvre des exigences d'inspection avant et après le voyage pour les exploitants commerciaux. Les échéances varient d'un véhicule à l'autre (camions/autocars). Les nouvelles dates cibles pour la mise en œuvre sont indiquées dans le tableau. La difficulté pour un certain nombre d'administrations semble être l'exigence de mener des inspections de soubassement obligatoires à kilométrage fixe ou planifiées dans le cas des autocars. En Ontario, depuis le 1^{er} juillet 2018, les inspections de soubassement pour les autocars expirent au plus tard entre 30 jours ou 12 000 km, selon le délai le plus tardif (pour la norme 13 du CCS, il s'agit du délai le plus court, soit 30 jours ou 12 000 km). En N.-É., un règlement harmonisé à la norme 13 du CCS est entré en vigueur en février 2018 avec l'exigence supplémentaire d'enlever la neige et la glace sur un véhicule commercial avant qu'il ne circule sur la route.
- 19) La Sask. doit encore mettre en œuvre les inspections de soubassement pour les autocars. Autrement, la norme est en place.
- 20) La C.-B. n'a pas encore mis en œuvre la norme 13 en raison de préoccupations concernant les délais d'inspection obligatoire du soubassement pour les autocars. La C.-B. procédera à un examen basé sur l'essai de l'Ont. en modifiant le délai selon la période la plus longue, soit tous les 12 000 km ou 30 jours.
- 21) Le 1^{er} juin 2015, la C.-B. a adopté trois nouvelles options supplémentaires en matière de cote de sécurité : « excellente » (pour reconnaître les transporteurs qui ont obtenu un excellent résultat de vérification ainsi qu'un statut de profil satisfaisant); « conditionnelle non vérifiée » et « non satisfaisante non vérifiée » (pour s'assurer que les transporteurs non vérifiés sont toujours publiquement responsables de leur rendement routier avant qu'une vérification en entreprise quantifiable des installations ne soit effectuée).

ÉCART PAR RAPPORT À UNE MISE EN ŒUVRE COMPLÈTE DU CCS PAR ADMINISTRATION

Bien que le CCS ait pour objectif général de veiller à ce que les transporteurs routiers intraprovinciaux et extraprovinciaux soient traités de la même manière, chaque administration, en vertu de l'accord initial relatif au CCS, est libre d'établir différentes dispositions réglementaires et exigences de tenue de dossiers à l'égard des entreprises de transport par camion et par autocar qui exercent l'ensemble de leurs activités dans leur province ou territoire. On constate donc des écarts par rapport au CCS à l'échelle du pays, et l'un des principaux objectifs des rapports annuels au Parlement est de les documenter. Les tableaux 2 à 8 présentent des renseignements détaillés sur la façon dont les normes du CCS sont mises en œuvre au Canada au cours de cette période septennale et indiquent les variations avec les normes, qu'elles soient mineures ou importantes, ainsi que les cas où les transporteurs intraprovinciaux et extraprovinciaux sont traités différemment. Les tableaux ont été distribués aux P/T et mis à jour en fonction de leurs commentaires. Ainsi, un écart reste enregistré par rapport au rapport de l'année précédente, à moins qu'une administration n'indique spécifiquement qu'il a été supprimé.

Bon nombre des écarts sont mineurs et existent depuis un certain nombre d'années. Certaines administrations peuvent être enclines à les laisser en place jusqu'à ce que des modifications plus importantes soient apportées à leurs règlements.

Les normes du CCS sont dynamiques et font l'objet d'un examen et d'une mise à jour périodiques pour répondre aux enjeux contemporains de l'industrie du transport routier au Canada. Des écarts peuvent survenir en raison des différentes priorités législatives des administrations et de l'obtention de ressources pour mettre en œuvre les révisions apportées aux normes du CCS. Ainsi, dans une année donnée, il peut y avoir plus ou moins d'écarts dans la mise en œuvre uniforme et complète des normes du CCS. Dans le passé, les administrations ont cependant proposé d'éliminer ce manque d'uniformité sur une période plus longue. Comme indiqué ci-dessous, les écarts peuvent être liés aux exigences ou aux dispositions générales du cadre du CCS ou ils peuvent être liés à des normes particulières du CCS.

ÉCARTS RELATIFS AUX DISPOSITIONS GÉNÉRALES DU CCS

Les normes du CCS s'appliquent à tous les véhicules commerciaux dont le poids est supérieur à 4 500 kg, qu'ils soient considérés comme des véhicules intraprovinciaux ou extraprovinciaux. Les tableaux 2 à 8 indiquent qu'à l'exception de la Colombie-

Britannique, de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Yukon, les P/T ont mis en œuvre cette exigence générale. La Colombie-Britannique s'écarte un peu de l'exigence du CCS du fait que ses systèmes d'immatriculation et d'assurance ne relèvent pas du même organisme. Cet écart est ainsi considéré comme mineur et peu susceptible de changer.

Dans les cas de l'Alberta, du Yukon et de la Saskatchewan, le seuil de poids du CCS se situe toujours à 4 500 kg (Alb., Yn) et à 5 000 kg (Sask.) pour les transporteurs routiers extraprovinciaux. Toutefois, en Alberta et au Yukon, le seuil de poids du CCS s'applique à tous les transporteurs routiers intraprovinciaux à 11 794 kg ou plus, tandis qu'en Saskatchewan, l'application des normes du CCS aux transporteurs routiers intraprovinciaux s'établissait à 11 000 kg jusqu'en 2014, puis le seuil a été porté à 11 794 kg comme en Alberta et au Yukon.

Cela signifie qu'en Alberta, en Saskatchewan et au Yukon le CCS ne s'applique pleinement qu'aux véhicules intraprovinciaux excédant ces seuils de poids. Les véhicules dont le poids est inférieur à ces seuils et qui sont exploités uniquement à l'intérieur de ces provinces sont exemptés de nombreuses normes du CCS (heures de service, ronde de sécurité, inspection annuelle et cotes de sécurité, etc.). Bien que cet écart soit important, ces véhicules ne sortent généralement pas de ces provinces.

ÉCARTS PAR RAPPORT À DES NORMES PRÉCISES DU CCS

Les données de 2012-2018 indiquent que la plupart des administrations continuent d'exempter certains types de véhicules du programme du CCS dans leurs règlements locaux. Ceux-ci comprennent notamment les véhicules municipaux et agricoles, les ambulances, les camions de pompier, les corbillards et certains véhicules utilisés par divers corps de métier (p. ex. plombiers). Puisque ces véhicules sont d'ordinaire utilisés au niveau local, ces écarts relatifs aux exigences du CCS n'ont généralement aucun effet sur les exploitations extraprovinciales de camions et d'autocars.

Trois administrations (Alberta, Saskatchewan et Yukon) continuent de traiter les transporteurs extraprovinciaux et intraprovinciaux différemment dans leurs règlements. La Colombie-Britannique exempte les camions d'un poids nominal brut égal ou inférieur à 11 794 kg des exigences de se conformer à la réglementation sur les heures de service. En vertu de la politique, la Colombie-Britannique n'applique pas les exigences relatives aux heures de service aux véhicules routiers commerciaux de 5 000 à 11 794 kg pour les transporteurs intraprovinciaux et extraprovinciaux.

Presque tous les P/T ont mis en œuvre les exigences de responsabilité financière (assurance) ainsi que celles relatives au processus d'application de la LTR et du CCS. À

l'Île-du-Prince-Édouard et dans les Territoires du Nord-Ouest, des travaux sont toujours en cours pour se conformer à toutes les exigences réglementaires.

En ce qui concerne les *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire*, les tableaux 2 à 8 indiquent que 11 des 13 administrations avaient mis en œuvre les règlements provinciaux révisés à la fin de 2018. L'Alberta et la Saskatchewan n'ont toujours pas mis en œuvre le règlement fédéral. Dans ces deux provinces, le règlement fédéral s'applique aux transporteurs extraprovinciaux seulement, un règlement différent s'appliquant aux transporteurs intraprovinciaux.

Les tableaux 2 à 8 indiquent que certains progrès graduels ont été réalisés dans la mise en œuvre de la norme révisée relative aux rondes de sécurité. La norme a été considérablement améliorée afin d'inclure de nouveaux critères pour cerner et réparer les déficiences et comprend de nouveaux calendriers particuliers à suivre pour différents types de véhicules commerciaux (c.-à-d. camions, remorques et autocars). En 2015, la Colombie-Britannique a indiqué qu'elle attendait le résultat d'un essai en Ontario avant la mise en œuvre. La norme a été mise en œuvre en 2012 à Terre-Neuve-et-Labrador, en 2015 au Manitoba et en 2016 au Québec. En Nouvelle-Écosse, un règlement harmonisé à la norme 13 du CCS est entré en vigueur en 2018 avec l'exigence supplémentaire d'enlever la neige et la glace sur un véhicule commercial avant qu'il ne circule sur la route. En 2018, deux provinces (Colombie-Britannique et au Nouveau-Brunswick) n'avaient toujours pas mis en œuvre la norme révisée.

ÉTAT D'AVANCEMENT DU CADRE D'APTITUDE À LA SÉCURITÉ (2012 À 2018)

Les tableaux 9 à 15 présentent l'état d'avancement des administrations entre 2012 et 2018 dans la mise en œuvre des exigences de la LTR (2006) modifiée et des normes du CCS devant être incluses dans le régime de cotes de sécurité. Mentionnons que la LTR modifiée a poursuivi l'objet des modifications de 1987 à la Loi, alors que la réglementation économique de l'industrie était remplacée par un accent sur la sécurité. Les modifications de 2006 ont consolidé l'accent sur l'aptitude à la sécurité et ont été conçues pour créer un cadre d'aptitude à la sécurité *uniforme à l'échelle nationale* pour les transporteurs routiers. En bref, les modifications obligent les transporteurs routiers extraprovinciaux à détenir un *certificat d'aptitude à la sécurité*, qui doit être délivré par les autorités provinciales de manière cohérente dans l'ensemble du pays, sur la base de la norme 14 – *Cote de sécurité*, créant un régime de sécurité national uniforme.

Les tableaux indiquent que les P/T ont réalisé d'importants progrès graduels pour réduire les écarts dans les exigences relatives aux cotes de sécurité qui avaient été cernées par

Knowles en 2004 lors de l'évaluation de l'état de préparation des administrations canadiennes dans la mise en œuvre de la LTR révisée². Les tableaux 9 à 15 sont abordés dans la prochaine section portant sur la mise en œuvre des dispositions générales de la LTR révisée.

² Étude de l'état de préparation au projet de cotes de sécurité des transporteurs routiers du CCATM – Rapport final – 2 septembre 2004 – préparé par Knowles Canada – disponible sur le site Web du CCATM à l'adresse suivante : www.ccmta.ca et de Transports Canada à l'adresse suivante : www.tc.gc.ca.

Tableau 9 : Régime de cotes de sécurité du CCS – État d'avancement de la mise en œuvre en 2012

Éléments de la LTR (1)	TC	C.-B.	Alb.	Sask.	Man.	Ont.	Qc	N.-B.	N.-É.	Î.-P.-É.	T.-N.-L.	Yn	T.N.-O.
1) Dispositions générales	LTR	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
2) Identification des exploitants problématiques	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
3) Modèle d'intervention en quatre étapes adopté(2)	S.O.	O (M) (3)	O	O (M) (3)	O	O	O	O	O	O	O (2)	O	O
4) Surveillance des transporteurs immatriculés dans l'administration seulement	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
5) Transporteurs américains dans le régime de cotes de sécurité (4)	S.O.	N	N	N	N	O (5)	O (5)	N	N	N	N	N	N
6) Demandes/disposition relative à l'assurance	S.O.	O	O	O	O	O	O	N (I) (6)	O	O	O (6)	O	O
7) Tous les véhicules visés par le CCS	S.O.	O	O (M) (7)	O (M) (7)	O	O	O	O	O	O	O	O (M) (7)	O
8) Évaluation des transporteurs en fonction de 24 mois de données	S.O.	O (M) (8)	O (M) (8)	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
9) Échanges de données sur les collisions, les inspections et les déclarations de culpabilité	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
10) Toutes les vérifications en entreprise conformément à la norme 15 du CCS	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O (9)	O	O (M) (9)
11) Attribution/changement des cotes de sécurité selon quatre catégories de cote	LTR	O (M) (10)	O (M) (10)	O	O	O (M) (10)	N (I) (11)	O (M) (12)	O	O	O (10)	O	O (13)
12) Mise en œuvre de tous les éléments de la norme 14 sur les cotes de sécurité (p. ex. plans de sécurité)	S.O.	O	O	O	O	O (M) (14)	O (M) (14)	O	O	O	O (15)	O	O
13) Toutes les collisions évaluées en fonction de la formule de gravité (p. ex. 2, 4 et 6 points)	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
14) Utilisation du tableau d'équivalence des déclarations de culpabilité du CCATM	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
15) Évaluation du caractère évitable des collisions responsables	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
16) Réception et utilisation de données des É.-U. dans le système de cotes de sécurité (15)	S.O.	O	O	O	O	Inc.	Inc.	Inc.	Inc.	Inc.	N À dét. (15)	N	O
17) Échanges électroniques d'information sur les transporteurs avec d'autres administrations	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O (16)	O	O

Légende : O = les exigences réglementaires sont en place, I = écart important, N = les exigences réglementaires ne sont pas en place, Inc. = inconnu, M = écart mineur, S.O. = sans objet.

Remarques :

- 1) Les résultats présentés dans ce tableau sont tirés de recherches en ligne et les mises à jour ont été fournies par les administrations au CCATM.
- 2) Toutes les administrations utilisent le processus d'intervention suivant : 1) lettre, 2) entrevue, 3) vérification, 4) audience de justification, dans le cadre du processus d'intervention. La vitesse à laquelle un transporteur passe de l'étape 1 à l'étape 4 et se voit attribuer une cote non satisfaisante peut varier, car un mauvais rendement de sécurité peut faire en sorte que l'on saute certaines étapes du processus d'intervention (lettre d'avertissement/entrevue) et engendrer une vérification immédiate en entreprise. T.-N.-L. a adopté ceci dans un règlement en 2005. En Ont., l'ordre d'intervention veut que la vérification précède l'entrevue.
- 3) Les systèmes de la C.-B. et de la Sask. sont composés de cinq éléments dans le processus d'intervention. Le personnel de ces provinces rend visite aux nouveaux inscrits peu de temps après la délivrance de leur certificat de sécurité confirmant leur capacité à remplir les exigences en matière de tenue de dossiers.

- 4) Le 14 septembre 2008, le Canada et les É.-U. ont signé un nouvel accord de réciprocité afin de reconnaître les processus de cotes de sécurité des deux pays. L'accord de réciprocité concernant la cote de sécurité/l'examen de conformité a été signé par le CCATM et la FMCSA et engage les deux parties à s'échanger des données sur les collisions, les inspections et les déclarations de culpabilité pour remplir les profils des transporteurs routiers tenus dans les deux pays. L'accord de réciprocité révisé vise à éliminer le doublement des efforts de suivi et de surveillance des transporteurs routiers des deux côtés de la frontière, éliminant ainsi un obstacle important au commerce transfrontalier.
- 5) L'Ont. et le Qc attribuent des cotes de sécurité aux transporteurs routiers des É.-U. et du Mexique qui exploitent des activités dans leurs administrations, ce qui est permis. Compte tenu d'un accord de réciprocité préexistant concernant les cotes de sécurité et de l'intention de le mettre en œuvre, les autres administrations excluent les transporteurs routiers américains de leurs systèmes. Par conséquent, les transporteurs routiers extraprovinciaux qui exploitent leurs activités aux É.-U. devront avoir deux cotes de sécurité : une émise par une administration canadienne où ils sont immatriculés et l'autre par la Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCSA) des É.-U. Les transporteurs routiers américains pourraient avoir un avantage concurrentiel sur certains transporteurs routiers canadiens extraprovinciaux, puisqu'ils n'ont pas à s'inscrire aux programmes de cotes de sécurité des autres administrations canadiennes (à l'exception de l'Ont. et du Qc).
- 6) N.-B. : les éléments du processus de vérification des demandes et de l'assurance ne sont pas tous en place en raison de problèmes de ressources. T.-N.-L. a adopté un processus des demandes en 2005 dans un règlement en novembre 2005.
- 7) Les cotes de sécurité de l'Alb., de la Sask. et du Yn pour les transporteurs extraprovinciaux respectent le seuil de poids du CCS. Le régime de cotes de sécurité s'applique aux transporteurs routiers intraprovinciaux aux seuils de 11 000 kg (Sask.) et de 11 794 kg et plus (Alb./Yn).
- 8) La C.-B. et l'Alb. utilisent une période de 12 mois (plus stricte) au lieu de la période de 24 mois prescrite dans le CCS. Une plus grande importance a été accordée aux événements plus récents.
- 9) Les T.-N.-O. poursuivent les travaux relatifs à la mise en œuvre de vérifications quantifiables et au critère d'échec/de réussite de la norme 15 du CCS. T.-N.-L. a adopté ceci dans un règlement en 2005.
- 10) L'Ont. a cinq catégories de cote, y compris la catégorie « excellente ». Pour sa part, l'Alb. a mis en place une catégorie « excellente » pour les transporteurs routiers participant à son programme de Partenaires en matière d'observation (Partners in Compliance) en 2010. La C.-B. a lancé un programme de transporteurs « Privilège » (Premium) qui reconnaît les transporteurs routiers les plus sécuritaires dans son programme d'évaluation de la sécurité. T.-N.-L. a adopté ceci dans un règlement en 2005.
- 11) Le Qc, dans le cadre de sa stratégie d'acceptation des transporteurs visant à introduire les révisions de la LTR initiale, n'a pas inclus la catégorie « satisfaisante non vérifiée » ou une exigence de vérification aux fins de l'obtention d'une cote satisfaisante. La province a indiqué que cette question était à l'étude en 2011.
- 12) Le N.-B. connaît des difficultés en ce qui a trait à l'attribution immédiate d'une cote non satisfaisante lorsque les niveaux d'assurance minimaux ne sont pas atteints. Il s'agit d'une question de déclaration qui sera traitée dans le cadre d'un projet de modernisation à long terme visant à mettre à jour les systèmes.
- 13) Les T.-N.-O. ont mis en place un système pour attribuer quatre cotes de sécurité conformément à la LTR et au CCS.
- 14) En Ont. et au Qc, une cote de sécurité conditionnelle peut être appliquée en fonction du rendement routier de sécurité d'un transporteur sans qu'il ait échoué une vérification. T.-N.-L. a adopté ceci dans un règlement en 2005.
- 15) Dans le cadre de leurs méthodes d'attribution des cotes de sécurité, la C.-B., l'Alb. et le Man. utilisent des données sur les événements américains (p. ex. les collisions et les inspections de l'ASVC) pour évaluer les transporteurs routiers extraprovinciaux qui y sont immatriculés. On ignore si d'autres administrations canadiennes incluent des données sur les événements américains dans leurs méthodologies pour évaluer leurs transporteurs routiers extraprovinciaux immatriculés dans l'administration. Il se peut que T.-N.-L. ne reçoive pas de données américaines et qu'elle ne les utilise pas. À confirmer.
- 16) T.-N.-L. a adopté ceci dans un règlement en 2005.

Tableau 10 : Régime de cotes de sécurité du CCS – État d'avancement de la mise en œuvre en 2013

Éléments de la LTR (1)	TC	C.-B.	Alb.	Sask.	Man.	Ont.	Qc	N.-B.	N.-É.	Î.-P.-É.	T.-N.-L.	Yn	T.N.-O.
1) Dispositions générales	LTR	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
2) Identification des exploitants problématiques	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
3) Modèle d'intervention en quatre étapes adopté(2)	S.O.	O (M) (3)	O	O (M) (3)	O	O	O	O	O	O	O (2)	O	O
4) Surveillance des transporteurs immatriculés dans l'administration seulement	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
5) Transporteurs américains dans le régime de cotes de sécurité (4)	S.O.	N	N	N	N	O (5)	O (5)	N	N	N	N	N	N
6) Demandes/disposition relative à l'assurance	S.O.	O	O	O	O	O	O	N (I) (6)	O	O	O (6)	O	O
7) Tous les véhicules visés par le CCS	S.O.	O	O (M) (7)	O (M) (7)	O	O	O	O	O	O	O	O (M) (7)	O
8) Évaluation des transporteurs en fonction de 24 mois de données	S.O.	O (M) (8)	O (M) (8)	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
9) Échanges de données sur les collisions, les inspections et les déclarations de culpabilité	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
10) Toutes les vérifications en entreprise conformément à la norme 15 du CCS	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O (9)	O	O (M) (9)
11) Attribution/changement des cotes de sécurité selon quatre catégories de cote	LTR	O (M) (10)	O (M) (10)	O	O	O (M) (10)	N (I) (11)	O (M) (12)	O	O	O (10)	O	O (13)
12) Mise en œuvre de tous les éléments de la norme 14 sur les cotes de sécurité (p. ex. plans de sécurité)	S.O.	O	O	O	O	O (M) (14)	O (M) (14)	O	O	O	O (14)	O	O
13) Toutes les collisions évaluées en fonction de la formule de gravité (p. ex. 2, 4 et 6 points)	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
14) Utilisation du tableau d'équivalence des déclarations de culpabilité du CCATM	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
15) Évaluation du caractère évitable des collisions responsables	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
16) Réception et utilisation de données des É.-U. dans le système de cotes de sécurité (15)	S.O.	O	O	O	O	Inc.	Inc.	Inc.	Inc.	Inc.	N À dét. (15)	N	O
17) Échanges électroniques d'information sur les transporteurs avec d'autres administrations	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O (16)	O	O

Légende : **O** = les exigences réglementaires sont en place, **I** = écart important, **N** = les exigences réglementaires ne sont pas en place, **Inc.** = inconnu, **M** = écart mineur, **S.O.** = sans objet.

Remarques :

- 1) Les résultats présentés dans ce tableau sont tirés de recherches en ligne et les mises à jour ont été fournies par les administrations au CCATM.
- 2) Toutes les administrations utilisent le processus d'intervention suivant : 1) lettre, 2) entrevue, 3) vérification, 4) audience de justification, dans le cadre du processus d'intervention. La vitesse à laquelle un transporteur passe de l'étape 1 à l'étape 4 et se voit attribuer une cote non satisfaisante peut varier, car un mauvais rendement de sécurité peut faire en sorte que l'on saute certaines étapes du processus d'intervention (lettre d'avertissement/entrevue) et engendrer une vérification immédiate en entreprise. T.-N.-L. a adopté ceci dans un règlement en 2005. En Ont., l'ordre d'intervention veut que la vérification précède l'entrevue.

- 3) Les systèmes de la C.-B. et de la Sask. sont composés de cinq éléments dans le processus d'intervention. Les interventions de la C.-B. consistent en : 1) une lettre d'avertissement, 2) une auto-évaluation du plan de sécurité, 3) un examen de la sensibilisation à la conformité (introduit en janvier 2013), 4) une vérification, 5) une audience de justification. Le personnel de ces provinces rend visite aux nouveaux inscrits peu de temps après la délivrance de leur certificat de sécurité confirmant leur capacité à remplir les exigences en matière de tenue de dossiers.
- 4) Le 14 septembre 2008, le Canada et les É.-U. ont signé un nouvel accord de réciprocité afin de reconnaître les processus de cotes de sécurité des deux pays. L'accord de réciprocité concernant la cote de sécurité/l'examen de conformité a été signé par le CCATM et la FMCSA et engage les deux parties à s'échanger des données sur les collisions, les inspections et les déclarations de culpabilité pour remplir les profils des transporteurs routiers tenus dans les deux pays. L'accord de réciprocité révisé vise à éliminer le dédoublement des efforts de suivi et de surveillance des transporteurs routiers des deux côtés de la frontière, éliminant ainsi un obstacle important au commerce transfrontalier.
- 5) L'Ont. et le Qc attribuent des cotes de sécurité aux transporteurs routiers des É.-U. et du Mexique qui exploitent des activités dans leurs administrations, ce qui est permis. Compte tenu d'un accord de réciprocité préexistant concernant les cotes de sécurité et de l'intention de le mettre en œuvre, les autres administrations excluent les transporteurs routiers américains de leurs systèmes. Par conséquent, les transporteurs routiers extraprovinciaux qui exploitent leurs activités aux É.-U. devront avoir deux cotes de sécurité : une émise par une administration canadienne où ils sont immatriculés et l'autre par la Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCSA) des É.-U. Les transporteurs routiers américains pourraient avoir un avantage concurrentiel sur certains transporteurs routiers canadiens extraprovinciaux, puisqu'ils n'ont pas à s'inscrire aux programmes de cotes de sécurité des autres administrations canadiennes (à l'exception de l'Ont. et du Qc).
- 6) N.-B. : les éléments du processus de vérification des demandes et de l'assurance ne sont pas tous en place en raison de problèmes de ressources. T.-N.-L. a adopté un processus des demandes en 2005 dans un règlement en novembre 2005.
- 7) Les cotes de sécurité de l'Alb., de la Sask. et du Yn pour les transporteurs extraprovinciaux respectent le seuil de poids du CCS. Le régime de cotes de sécurité s'applique aux transporteurs routiers intraprovinciaux aux seuils de 11 000 kg (Sask.) et de 11 794 kg et plus (Alb./Yn).
- 8) La C.-B. et l'Alb. utilisent une période de 12 mois (plus stricte) au lieu de la période de 24 mois prescrite dans le CCS. Une plus grande importance a été accordée aux événements plus récents.
- 9) Les T.-N.-O. poursuivent les travaux relatifs à la mise en œuvre de vérifications quantifiables et au critère d'échec/de réussite de la norme 15 du CCS. T.-N.-L. a adopté ceci dans un règlement en 2005.
- 10) L'Ont. a cinq catégories de cote, y compris la catégorie « excellente ». Pour sa part, l'Alb. a mis en place une catégorie « excellente » pour les transporteurs routiers participant à son programme de Partenaires en matière d'observation (Partners in Compliance) en 2010. La C.-B. a lancé un programme de transporteurs « Privilège » (Premium) qui reconnaît les transporteurs routiers les plus sécuritaires dans son programme d'évaluation de la sécurité. T.-N.-L. a adopté ceci dans un règlement en 2005.
- 11) Le Qc, dans le cadre de sa stratégie d'acceptation des transporteurs visant à introduire les révisions de la LTR initiale, n'a pas inclus la catégorie « satisfaisante non vérifiée » ou une exigence de vérification aux fins de l'obtention d'une cote satisfaisante. La province a indiqué que cette question était à l'étude en 2011.
- 12) Le N.-B. connaît des difficultés en ce qui a trait à l'attribution immédiate d'une cote non satisfaisante lorsque les niveaux d'assurance minimaux ne sont pas atteints. Il s'agit d'une question de déclaration qui sera traitée dans le cadre d'un projet de modernisation à long terme visant à mettre à jour les systèmes.
- 13) Les T.-N.-O. ont mis en place un système pour attribuer quatre cotes de sécurité conformément à la LTR et au CCS.
- 14) En Ont. et au Qc, une cote de sécurité conditionnelle peut être appliquée en fonction du rendement routier de sécurité d'un transporteur sans qu'il ait échoué une vérification. T.-N.-L. a adopté ceci dans un règlement en 2005.
- 15) Dans le cadre de leurs méthodes d'attribution des cotes de sécurité, la C.-B., l'Alb. et le Man. utilisent des données sur les événements américains (p. ex. les collisions et les inspections de l'ASVC) pour évaluer les transporteurs routiers extraprovinciaux qui y sont immatriculés. On ignore si d'autres administrations canadiennes incluent des données sur les événements américains dans leurs méthodologies pour évaluer leurs transporteurs routiers extraprovinciaux immatriculés dans l'administration.
- 16) T.-N.-L. a adopté ceci dans un règlement en 2005.

Tableau 11 : Régime de cotes de sécurité du CCS – État d'avancement de la mise en œuvre en 2014

Éléments de la LTR (1)	TC	C.-B.	Alb.	Sask.	Man.	Ont.	Qc	N.-B.	N.-É.	Î.-P.-É.	T.-N.-L.	Yn	T.N.-O.
1) Dispositions générales	LTR	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
2) Identification des exploitants problématiques	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
3) Modèle d'intervention en quatre étapes adopté(2)	S.O.	O (M) (3)	O	O (M) (3)	O	O	O	O	O	O	O (2)	O	O
4) Surveillance des transporteurs immatriculés dans l'administration seulement	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
5) Transporteurs américains dans le régime de cotes de sécurité (4)	S.O.	N	N	N	N	O (5)	O (5)	N	N	N	N	N	N
6) Demandes/disposition relative à l'assurance	S.O.	O	O	O	O	O	O	N (I) (6)	O	O	O (6)	O	O
7) Tous les véhicules visés par le CCS	S.O.	O	O (M) (7)	O (M) (7)	O	O	O	O	O	O	O	O (M) (7)	O
8) Évaluation des transporteurs en fonction de 24 mois de données	S.O.	O (M) (8)	O (M) (8)	O (M) (8)	O	O	O	O	O	O	O	O	O
9) Échanges de données sur les collisions, les inspections et les déclarations de culpabilité	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
10) Toutes les vérifications en entreprise conformément à la norme 15 du CCS	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O (9)	O	O (M) (9)
11) Attribution/changement des cotes de sécurité selon quatre catégories de cote	LTR	O (M) (10)	O (M) (10)	O	O	O (M) (10)	N (I) (11)	O (M) (12)	O	O	O (10)	O	O (13)
12) Mise en œuvre de tous les éléments de la norme 14 sur les cotes de sécurité (p. ex. plans de sécurité)	S.O.	O	O	O	O	O (M) (14)	O (M) (14)	O	O	O	O (14)	O	O
13) Toutes les collisions évaluées en fonction de la formule de gravité (p. ex. 2, 4 et 6 points)	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
14) Utilisation du tableau d'équivalence des déclarations de culpabilité du CCATM	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
15) Évaluation du caractère évitable des collisions responsables responsables	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
16) Réception et utilisation de données des É.-U. dans le système de cotes de sécurité (15)	S.O.	O	O	O	O	Inc.	Inc.	Inc.	Inc.	Inc.	N À dét. (15)	N	O
17) Échanges électroniques d'information sur les transporteurs avec d'autres administrations	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O (16)	O	O

Légende : O = les exigences réglementaires sont en place, I = écart important, N = les exigences réglementaires ne sont pas en place, Inc. = inconnu, M = écart mineur, S.O. = sans objet.

Remarques :

- 1) Les résultats présentés dans ce tableau sont tirés de recherches en ligne et les mises à jour ont été fournies par les administrations au CCATM.
- 2) Toutes les administrations utilisent le processus d'intervention suivant : 1) lettre, 2) entrevue, 3) vérification, 4) audience de justification, dans le cadre du processus d'intervention. La vitesse à laquelle un transporteur passe de l'étape 1 à l'étape 4 et se voit attribuer une cote non satisfaisante peut varier, car un mauvais rendement de sécurité peut faire en sorte que l'on saute certaines étapes du processus d'intervention (lettre d'avertissement/entrevue) et engendrer une vérification immédiate en entreprise. T.-N.-L. a adopté ceci dans un règlement en 2005. En Ont., l'ordre d'intervention veut que la vérification précède l'entrevue.

- 3) Les systèmes de la C.-B. et de la Sask. sont composés de cinq éléments dans le processus d'intervention. Les interventions de la C.-B. consistent en : 1) une lettre d'avertissement, 2) une auto-évaluation du plan de sécurité, 3) un examen de la sensibilisation à la conformité (introduit en janvier 2013), 4) une vérification, 5) une audience de justification. Le personnel de la Sask. rend visite aux nouveaux inscrits peu de temps après la délivrance de leur certificat de sécurité confirmant leur capacité à remplir les exigences en matière de tenue de dossiers.
- 4) Le 14 septembre 2008, le Canada et les É.-U. ont signé un nouvel accord de réciprocité afin de reconnaître les processus de cotes de sécurité des deux pays. L'accord de réciprocité concernant la cote de sécurité/l'examen de conformité a été signé par le CCATM et la FMCSA et engage les deux parties à s'échanger des données sur les collisions, les inspections et les déclarations de culpabilité pour remplir les profils des transporteurs routiers tenus dans les deux pays. L'accord de réciprocité révisé vise à éliminer le dédoublement des efforts de suivi et de surveillance des transporteurs routiers des deux côtés de la frontière, éliminant ainsi un obstacle important au commerce transfrontalier.
- 5) L'Ont. et le Qc attribuent des cotes de sécurité aux transporteurs routiers des É.-U. et du Mexique qui exploitent des activités dans leurs administrations, ce qui est permis. Compte tenu d'un accord de réciprocité préexistant concernant les cotes de sécurité et de l'intention de le mettre en œuvre, les autres administrations excluent les transporteurs routiers américains de leurs systèmes. Par conséquent, les transporteurs routiers extraprovinciaux qui exploitent leurs activités aux É.-U. devront avoir deux cotes de sécurité : une émise par une administration canadienne où ils sont immatriculés et l'autre par la Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCSA) de s'É.-U. Les transporteurs routiers américains pourraient avoir un avantage concurrentiel sur certains transporteurs routiers canadiens extraprovinciaux, puisqu'ils n'ont pas à s'inscrire aux programmes de cotes de sécurité des autres administrations canadiennes (à l'exception de l'Ont. et du Qc).
- 6) N.-B. : les éléments du processus de vérification des demandes et de l'assurance ne sont pas tous en place en raison de problèmes de ressources. T.-N.-L. a adopté un processus des demandes en 2005 dans un règlement en novembre 2005.
- 7) Les cotes de sécurité de l'Alb., de la Sask. et du Yn pour les transporteurs extraprovinciaux respectent le seuil de poids du CCS. Le régime de cotes de sécurité s'applique aux transporteurs routiers intraprovinciaux aux seuils de 11 794 kg et plus.
- 8) La C.-B., l'Alb. et la Sask. utilisent une période de 12 mois (plus stricte) au lieu de la période de 24 mois prescrite dans le CCS. Une plus grande importance a été accordée aux événements plus récents en C.-B., mais pas en Sask.
- 9) Les T.-N.-O. poursuivent les travaux relatifs à la mise en œuvre de vérifications quantifiables et au critère d'échec/de réussite de la norme 15 du CCS. T.-N.-L. a adopté ceci dans un règlement en 2005.
- 10) L'Ont. a cinq catégories de cote, y compris la catégorie « excellente ». Pour sa part, l'Alb. a mis en place une catégorie « excellente » pour les transporteurs routiers participant à son programme de Partenaires en matière d'observation (Partners in Compliance) en 2010. La C.-B. a lancé un programme de transporteurs « Privilège » (Premium) qui reconnaît les transporteurs routiers les plus sécuritaires dans son programme d'évaluation de la sécurité. T.-N.-L. a adopté ceci dans un règlement en 2005.
- 11) Le Qc, dans le cadre de sa stratégie d'acceptation des transporteurs visant à introduire les révisions de la LTR initiale, n'a pas inclus la catégorie « satisfaisante non vérifiée » ou une exigence de vérification aux fins de l'obtention d'une cote satisfaisante. La province a indiqué que cette question était à l'étude en 2011.
- 12) Le N.-B. connaît des difficultés en ce qui a trait à l'attribution immédiate d'une cote non satisfaisante lorsque les niveaux d'assurance minimaux ne sont pas atteints. Il s'agit d'une question de déclaration qui sera traitée dans le cadre d'un projet de modernisation à long terme visant à mettre à jour les systèmes.
- 13) Les T.-N.-O. ont mis en place un système pour attribuer quatre cotes de sécurité conformément à la LTR et au CCS.
- 14) En Ont. et au Qc, une cote de sécurité conditionnelle peut être appliquée en fonction du rendement routier de sécurité d'un transporteur sans qu'il ait échoué une vérification. T.-N.-L. a adopté ceci dans un règlement en 2005.
- 15) Dans le cadre de leurs méthodes d'attribution des cotes de sécurité, la C.-B., l'Alb. et le Man. utilisent des données sur les événements américains (p. ex. les collisions et les inspections de l'ASVC) pour évaluer les transporteurs routiers extraprovinciaux qui y sont immatriculés. On ignore si d'autres administrations canadiennes incluent des données sur les événements américains dans leurs méthodologies pour évaluer leurs transporteurs routiers extraprovinciaux immatriculés dans l'administration. Il se peut que T.-N.-L. ne reçoive pas de données américaines et qu'elle ne les utilise pas. À confirmer.
- 16) T.-N.-L. a adopté ceci dans un règlement en 2005.

Tableau 12 : Régime de cotes de sécurité du CCS – État d'avancement de la mise en œuvre en 2015

Éléments de la LTR (1)	TC	C.-B.	Alb.	Sask.	Man.	Ont.	Qc	N.-B.	N.-É.	Î.-P.-É.	T.-N.-L.	Yn	T.N.-O.
1) Dispositions générales	LTR	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
2) Identification des exploitants problématiques	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
3) Modèle d'intervention en quatre étapes adopté(2)	S.O.	O (M) (3)	O	O (M) (3)	O	O	O	O	O	O	O (2)	O	O
4) Surveillance des transporteurs immatriculés dans l'administration seulement	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
5) Transporteurs américains dans le régime de cotes de sécurité (4)	S.O.	N	N	N	N	O (5)	O (5)	N	N	N	N	N	N
6) Demandes/disposition relative à l'assurance	S.O.	O	O	O	O	O	O	N (I) (6)	O	O	O (6)	O	O
7) Tous les véhicules visés par le CCS	S.O.	O	O (M) (7)	O (M) (7)	O	O	O	O	O	O	O	O (M) (7)	O
8) Évaluation des transporteurs en fonction de 24 mois de données	S.O.	O (M) (8)	O (M) (8)	O (M) (8)	O	O	O	O	O	O	O	O	O
9) Échanges de données sur les collisions, les inspections et les déclarations de culpabilité	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
10) Toutes les vérifications en entreprise conformément à la norme 15 du CCS	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O (9)	O	O (M) (9)
11) Attribution/changement des cotes de sécurité selon quatre catégories de cote	LTR	O (M) (10)	O (M) (10)	O	O	O (M) (10)	O (11)	O (M) (12)	O	O	O (10)	O	O (13)
12) Mise en œuvre de tous les éléments de la norme 14 sur les cotes de sécurité (p. ex. plans de sécurité)	S.O.	O	O	O	O	O (M) (14)	O (M) (14)	O	O	O	O (14)	O	O
13) Toutes les collisions évaluées en fonction de la formule de gravité (p. ex. 2, 4 et 6 points)	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
14) Utilisation du tableau d'équivalence des déclarations de culpabilité du CCATM	S.O.	O (M) (17)	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
15) Évaluation du caractère évitable des collisions responsables	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
16) Réception et utilisation de données des É.-U. dans le système de cotes de sécurité (15)	S.O.	O	O	O	O	Inc.	Inc.	Inc.	Inc.	Inc.	N À dét. (15)	N	O
17) Échanges électroniques d'information sur les transporteurs avec d'autres administrations	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O (16)	O	O

Légende : O = les exigences réglementaires sont en place, I = écart important, N = les exigences réglementaires ne sont pas en place, Inc. = inconnu, M = écart mineur, S.O. = sans objet.

Remarques :

- 1) Les résultats présentés dans ce tableau sont tirés de recherches en ligne et les mises à jour ont été fournies par les administrations au CCATM.
- 2) Toutes les administrations utilisent le processus d'intervention suivant : 1) lettre, 2) entrevue, 3) vérification, 4) audience de justification, dans le cadre du processus d'intervention. La vitesse à laquelle un transporteur passe de l'étape 1 à l'étape 4 et se voit attribuer une cote non satisfaisante peut varier, car un mauvais rendement de sécurité peut faire en sorte que l'on saute certaines étapes du processus d'intervention (lettre d'avertissement/entrevue) et engendrer une vérification immédiate en entreprise. T.-N.-L. a adopté ceci dans un règlement en 2005. En Ont., l'ordre d'intervention veut que la vérification précède l'entrevue.

- 3) Les systèmes de la C.-B. et de la Sask. sont composés de cinq éléments dans le processus d'intervention. Les interventions de la C.-B. consistent en : 1) une lettre d'avertissement, 2) une auto-évaluation du plan de sécurité, 3) un examen de la sensibilisation à la conformité (introduit en janvier 2013), 4) une vérification, 5) une audience de justification. Le personnel de la Sask. rend visite aux nouveaux inscrits peu de temps après la délivrance de leur certificat de sécurité confirmant leur capacité à remplir les exigences en matière de tenue de dossiers.
- 4) Le 14 septembre 2008, le Canada et les É.-U. ont signé un nouvel accord de réciprocité afin de reconnaître les processus de cotes de sécurité des deux pays. L'accord de réciprocité concernant la cote de sécurité/l'examen de conformité a été signé par le CCATM et la FMCSA et engage les deux parties à s'échanger des données sur les collisions, les inspections et les déclarations de culpabilité pour remplir les profils des transporteurs routiers tenus dans les deux pays. L'accord de réciprocité révisé vise à éliminer le dédoublement des efforts de suivi et de surveillance des transporteurs routiers des deux côtés de la frontière, éliminant ainsi un obstacle important au commerce transfrontalier.
- 5) L'Ont. et le Qc attribuent des cotes de sécurité aux transporteurs routiers des É.-U. et du Mexique qui exploitent des activités dans leurs administrations, ce qui est permis. Compte tenu d'un accord de réciprocité préexistant concernant les cotes de sécurité et de l'intention de le mettre en œuvre, les autres administrations excluent les transporteurs routiers américains de leurs systèmes. Par conséquent, les transporteurs routiers extraprovinciaux qui exploitent leurs activités aux É.-U. devront avoir deux cotes de sécurité : une émise par une administration canadienne où ils sont immatriculés et l'autre par la Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCSA) des É.-U. Les transporteurs routiers américains pourraient avoir un avantage concurrentiel sur certains transporteurs routiers canadiens extraprovinciaux, puisqu'ils n'ont pas à s'inscrire aux programmes de cotes de sécurité des autres administrations canadiennes (à l'exception de l'Ont. et du Qc).
- 6) N.-B. : les éléments du processus de vérification des demandes et de l'assurance ne sont pas tous en place en raison de problèmes de ressources. T.-N.-L. a adopté un processus des demandes en 2005 dans un règlement en novembre 2005.
- 7) Les cotes de sécurité de l'Alb., de la Sask. et du Yn pour les transporteurs extraprovinciaux respectent le seuil de poids du CCS. Le régime de cotes de sécurité s'applique aux transporteurs routiers intraprovinciaux aux seuils de 11 794 kg et plus.
- 8) La C.-B., l'Alb. et la Sask. utilisent une période de 12 mois (plus stricte) au lieu de la période de 24 mois prescrite dans le CCS. Une plus grande importance a été accordée aux événements plus récents en C.-B. et en Alb., mais pas en Sask.
- 9) Les T.-N.-O. poursuivent les travaux relatifs à la mise en œuvre de vérifications quantifiables et au critère d'échec/de réussite de la norme 15 du CCS. T.-N.-L. a adopté ceci dans un règlement en 2005.
- 10) L'Ont. a cinq catégories de cote, y compris la catégorie « excellente ». Pour sa part, l'Alb. a mis en place une catégorie « excellente » pour les transporteurs routiers participant à son programme de Partenaires en matière d'observation (Partners in Compliance) en 2010. Au 1^{er} juin 2015, la C.-B. comptait sept catégories de cote, notamment « excellente » (pour reconnaître les transporteurs qui ont obtenu un excellent résultat de vérification ainsi qu'un statut de profil satisfaisant), « conditionnelle non vérifiée » et « non satisfaisante non vérifiée » (pour s'assurer que les transporteurs non vérifiés sont toujours publiquement responsables de leur rendement routier avant qu'une vérification en entreprise quantifiable des installations ne soit effectuée). À des fins d'échange de données, les cotes « conditionnelle non vérifiée » et « non satisfaisante non vérifiée » sont actuellement remplacées par la cote « satisfaisante non vérifiée ». T.-N.-L. a adopté ceci dans un règlement en 2005.
- 11) Depuis l'été 2015, le Québec se conforme aux quatre catégories de cote.
- 12) Le N.-B. connaît des difficultés en ce qui a trait à l'attribution immédiate d'une cote non satisfaisante lorsque les niveaux d'assurance minimaux ne sont pas atteints. Il s'agit d'une question de déclaration qui sera traitée dans le cadre d'un projet de modernisation à long terme visant à mettre à jour les systèmes.
- 13) Les T.-N.-O. ont mis en place un système pour attribuer quatre cotes de sécurité conformément à la LTR et au CCS.
- 14) En Ont. et au Qc, une cote de sécurité conditionnelle peut être appliquée en fonction du rendement routier de sécurité d'un transporteur sans qu'il ait échoué une vérification. T.-N.-L. a adopté ceci dans un règlement en 2005.
- 15) Dans le cadre de leurs méthodes d'attribution des cotes de sécurité, la C.-B., l'Alb. et le Man. utilisent des données sur les événements américains (p. ex. les collisions et les inspections de l'ASVC) pour évaluer les transporteurs routiers extraprovinciaux qui y sont immatriculés. On ignore si d'autres administrations canadiennes incluent des données sur les événements américains dans leurs méthodologies pour évaluer leurs transporteurs routiers extraprovinciaux immatriculés dans l'administration. Il se peut que T.-N.-L. ne reçoive pas de données américaines et qu'elle ne les utilise pas. À confirmer.
- 16) T.-N.-L. a adopté ceci dans un règlement en 2005.
- 17) La C.-B. utilise le tableau d'équivalence des déclarations de culpabilité en relation avec les codes d'équivalence, mais en octobre 2015, a révisé les points associés à chaque type de déclaration de culpabilité pour mieux refléter la corrélation avec les accidents futurs ainsi qu'en utilisant une échelle de 5 points pour déterminer plus précisément le rendement routier du transporteur.

Tableau 13 : Régime de cotes de sécurité du CCS – État d’avancement de la mise en œuvre en 2016

Éléments de la LTR (1)	TC	C.-B.	Alb.	Sask.	Man.	Ont.	Qc	N.-B.	N.-É.	Î.-P.-É.	T.-N.-L.	Yn	T.N.-O.
1) Dispositions générales	LTR	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
2) Identification des exploitants problématiques	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
3) Modèle d’intervention en quatre étapes adopté(2)	S.O.	O (M) (3)	O	O (M) (3)	O	O	O	O	O	O	O (2)	O	O
4) Surveillance des transporteurs immatriculés dans l’administration seulement	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
5) Transporteurs américains dans le régime de cotes de sécurité (4)	S.O.	N	N	N	N	O (5)	O (5)	N	N	N	N	N	N
6) Demandes/disposition relative à l’assurance	S.O.	O	O	O	O	O	O	N (I) (6)	O	O	O (6)	O	O
7) Tous les véhicules visés par le CCS	S.O.	O	O (M) (7)	O (M) (7)	O	O	O	O	O	O	O	O (M) (7)	O
8) Évaluation des transporteurs en fonction de 24 mois de données	S.O.	O (M) (8)	O (M) (8)	O (M) (8)	O	O	O	O	O	O	O	O	O
9) Échanges de données sur les collisions, les inspections et les déclarations de culpabilité	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
10) Toutes les vérifications en entreprise conformément à la norme 15 du CCS	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O (9)	O	O (M) (9)
11) Attribution/changement des cotes de sécurité selon quatre catégories de cote	LTR	O (M) (10)	O (M) (10)	O	O	O (M) (10)	O (11)	O (M) (12)	O	O	O (10)	O	O (13)
12) Mise en œuvre de tous les éléments de la norme 14 sur les cotes de sécurité (p. ex. plans de sécurité)	S.O.	O	O	O	O	O (M) (14)	O (M) (14)	O	O	O	O (14)	O	O
13) Toutes les collisions évaluées en fonction de la formule de gravité (p. ex. 2, 4 et 6 points)	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
14) Utilisation du tableau d’équivalence des déclarations de culpabilité du CCATM	S.O.	O (M) (17)	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
15) Évaluation du caractère évitable des collisions responsables	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
16) Réception et utilisation de données des É.-U. dans le système de cotes de sécurité (15)	S.O.	O	O	O	O	Inc.	Inc.	Inc.	Inc.	Inc.	N À dét. (15)	N	O
17) Échanges électroniques d’information sur les transporteurs avec d’autres administrations	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O (16)	O	O

Légende : **O** = les exigences réglementaires sont en place, **I** = écart important, **N** = les exigences réglementaires ne sont pas en place, **Inc.** = inconnu, **M** = écart mineur, **S.O.** = sans objet.

Remarques :

- 1) Les résultats présentés dans ce tableau sont tirés de recherches en ligne et les mises à jour ont été fournies par les administrations au CCATM.
- 2) Toutes les administrations utilisent le processus d’intervention suivant : 1) lettre, 2) entrevue, 3) vérification, 4) audience de justification, dans le cadre du processus d’intervention. La vitesse à laquelle un transporteur passe de l’étape 1 à l’étape 4 et se voit attribuer une cote non satisfaisante peut varier, car un mauvais rendement de sécurité peut faire en sorte que l’on saute certaines étapes du processus d’intervention (lettre d’avertissement/entrevue) et engendrer une vérification immédiate en entreprise. T.-N.-L. a adopté ceci dans un règlement en 2005. En Ont., l’ordre d’intervention veut que la vérification précède l’entrevue.

- 3) Les systèmes de la C.-B. et de la Sask. sont composés de cinq éléments dans le processus d'intervention. Les interventions de la C.-B. consistent en : 1) une lettre d'avertissement, 2) une auto-évaluation du plan de sécurité, 3) un examen de la sensibilisation à la conformité (introduit en janvier 2013), 4) une vérification, 5) une audience de justification. Le personnel de la Sask. rend visite aux nouveaux inscrits peu de temps après la délivrance de leur certificat de sécurité confirmant leur capacité à remplir les exigences en matière de tenue de dossiers.
- 4) Le 14 septembre 2008, le Canada et les É.-U. ont signé un nouvel accord de réciprocité afin de reconnaître les processus de cotes de sécurité des deux pays. L'accord de réciprocité concernant la cote de sécurité/l'examen de conformité a été signé par le CCATM et la FMCSA et engage les deux parties à s'échanger des données sur les collisions, les inspections et les déclarations de culpabilité pour remplir les profils des transporteurs routiers tenus dans les deux pays. L'accord de réciprocité révisé vise à éliminer le dédoublement des efforts de suivi et de surveillance des transporteurs routiers des deux côtés de la frontière, éliminant ainsi un obstacle important au commerce transfrontalier.
- 5) L'Ont. et le Qc attribuent des cotes de sécurité aux transporteurs routiers des É.-U. et du Mexique qui exploitent des activités dans leurs administrations, ce qui est permis. Compte tenu d'un accord de réciprocité préexistant concernant les cotes de sécurité et de l'intention de le mettre en œuvre, les autres administrations excluent les transporteurs routiers américains de leurs systèmes. Par conséquent, les transporteurs routiers extraprovinciaux qui exploitent leurs activités aux É.-U. devront avoir deux cotes de sécurité : une émise par une administration canadienne où ils sont immatriculés et l'autre par la Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCSA) des É.-U. Les transporteurs routiers américains pourraient avoir un avantage concurrentiel sur certains transporteurs routiers canadiens extraprovinciaux, puisqu'ils n'ont pas à s'inscrire aux programmes de cotes de sécurité des autres administrations canadiennes (à l'exception de l'Ont. et du Qc).
- 6) N.-B. : les éléments du processus de vérification des demandes et de l'assurance ne sont pas tous en place en raison de problèmes de ressources. T.-N.-L. a adopté un processus des demandes en 2005 dans un règlement en novembre 2005.
- 7) Les cotes de sécurité de l'Alb., de la Sask. et du Yn pour les transporteurs extraprovinciaux respectent le seuil de poids du CCS. Le régime de cotes de sécurité s'applique aux transporteurs routiers intraprovinciaux aux seuils de 11 794 kg et plus.
- 8) La C.-B., l'Alb. et la Sask. utilisent une période de 12 mois (plus stricte) au lieu de la période de 24 mois prescrite dans le CCS. Une plus grande importance a été accordée aux événements plus récents en C.-B. et en Alb., mais pas en Sask.
- 9) Les T.-N.-O. poursuivent les travaux relatifs à la mise en œuvre de vérifications quantifiables et au critère d'échec/de réussite de la norme 15 du CCS. T.-N.-L. a adopté ceci dans un règlement en 2005.
- 10) L'Ont. a cinq catégories de cote, y compris la catégorie « excellente ». Pour sa part, l'Alb. a mis en place une catégorie « excellente » pour les transporteurs routiers participant à son programme de Partenaires en matière d'observation (Partners in Compliance) en 2010. Au 1^{er} juin 2015, la C.-B. comptait sept catégories de cote, notamment « excellente » (pour reconnaître les transporteurs qui ont obtenu un excellent résultat de vérification ainsi qu'un statut de profil satisfaisant), « conditionnelle non vérifiée » et « non satisfaisante non vérifiée » (pour s'assurer que les transporteurs non vérifiés sont toujours publiquement responsables de leur rendement routier avant qu'une vérification en entreprise quantifiable des installations ne soit effectuée). À des fins d'échange de données, les cotes « conditionnelle non vérifiée » et « non satisfaisante non vérifiée » sont actuellement remplacées par la cote « satisfaisante non vérifiée ». T.-N.-L. a adopté ceci dans un règlement en 2005.
- 11) Depuis l'été 2015, le Québec se conforme aux quatre catégories de cote.
- 12) Le N.-B. connaît des difficultés en ce qui a trait à l'attribution immédiate d'une cote non satisfaisante lorsque les niveaux d'assurance minimaux ne sont pas atteints. Il s'agit d'une question de déclaration qui sera traitée dans le cadre d'un projet de modernisation à long terme visant à mettre à jour les systèmes.
- 13) Les T.-N.-O. ont mis en place un système pour attribuer quatre cotes de sécurité conformément à la LTR et au CCS.
- 14) En Ont. et au Qc, une cote de sécurité conditionnelle peut être appliquée en fonction du rendement routier de sécurité d'un transporteur sans qu'il ait échoué une vérification. T.-N.-L. a adopté ceci dans un règlement en 2005.
- 15) Dans le cadre de leurs méthodes d'attribution des cotes de sécurité, la C.-B., l'Alb. et le Man. utilisent des données sur les événements américains (p. ex. les collisions et les inspections de l'ASVC) pour évaluer les transporteurs routiers extraprovinciaux qui y sont immatriculés. On ignore si d'autres administrations canadiennes incluent des données sur les événements américains dans leurs méthodologies pour évaluer leurs transporteurs routiers extraprovinciaux immatriculés dans l'administration. Il se peut que T.-N.-L. ne reçoive pas de données américaines et qu'elle ne les utilise pas. À confirmer.
- 16) T.-N.-L. a adopté ceci dans un règlement en 2005.
- 17) La C.-B. utilise le tableau d'équivalence des déclarations de culpabilité en relation avec les codes d'équivalence, mais en octobre 2015, a révisé les points associés à chaque type de déclaration de culpabilité pour mieux refléter la corrélation avec les accidents futurs ainsi qu'en utilisant une échelle de 5 points pour déterminer plus précisément le rendement routier du transporteur.

Tableau 14 : Régime de cotes de sécurité du CCS – État d'avancement de la mise en œuvre en 2017

Éléments de la LTR (1)	TC	C.-B.	Alb.	Sask.	Man.	Ont.	Qc	N.-B.	N.-É.	Î.-P.-É.	T.-N.-L.	Yn	T.N.-O.
1) Dispositions générales	LTR	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
2) Identification des exploitants problématiques	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
3) Modèle d'intervention en quatre étapes adopté(2)	S.O.	O (M) (3)	O	O (M) (3)	O	O	O	O	O	O	O (2)	O	O
4) Surveillance des transporteurs immatriculés dans l'administration seulement	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
5) Transporteurs américains dans le régime de cotes de sécurité (4)	S.O.	N	N	N	N	O (5)	O (5)	N	N	N	N	N	N
6) Demandes/disposition relative à l'assurance	S.O.	O	O	O	O	O	O	N (I) (6)	O	O	O (6)	O	O
7) Tous les véhicules visés par le CCS	S.O.	O	O (M) (7)	O (M) (7)	O	O	O	O	O	O	O	O (M) (7)	O
8) Évaluation des transporteurs en fonction de 24 mois de données	S.O.	O (M) (8)	O (M) (8)	O (M) (8)	O	O	O	O	O	O	O	O	O
9) Échanges de données sur les collisions, les inspections et les déclarations de culpabilité	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
10) Toutes les vérifications en entreprise conformément à la norme 15 du CCS	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O (9)	O	O (M) (9)
11) Attribution/changement des cotes de sécurité selon quatre catégories de cote	LTR	O (M) (10)	O (M) (10)	O	O	O (M) (10)	O (11)	O (M) (12)	O	O	O (10)	O	O (13)
12) Mise en œuvre de tous les éléments de la norme 14 sur les cotes de sécurité (p. ex. plans de sécurité)	S.O.	O	O	O	O	O (M) (14)	O (M) (14)	O	O	O	O (14)	O	O
13) Toutes les collisions évaluées en fonction de la formule de gravité (p. ex. 2, 4 et 6 points)	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
14) Utilisation du tableau d'équivalence des déclarations de culpabilité du CCATM	S.O.	O (M) (17)	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
15) Évaluation du caractère évitable des collisions	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
16) Réception et utilisation de données des É.-U. dans le système de cotes de sécurité (15)	S.O.	O	O	O	O	Inc.	Inc.	Inc.	Inc.	Inc.	N À dét. (15)	N	O
17) Échanges électroniques d'information sur les transporteurs avec d'autres administrations	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O (16)	O	O

Légende : O = les exigences réglementaires sont en place, I = écart important, N = les exigences réglementaires ne sont pas en place, Inc. = inconnu, M = écart mineur, S.O. = sans objet.

Remarques :

- 1) Les résultats présentés dans ce tableau sont tirés de recherches en ligne et les mises à jour ont été fournies par les administrations au CCATM.
- 2) Toutes les administrations utilisent le processus d'intervention suivant : 1) lettre, 2) entrevue, 3) vérification, 4) audience de justification, dans le cadre du processus d'intervention. La vitesse à laquelle un transporteur passe de l'étape 1 à l'étape 4 et se voit attribuer une cote non satisfaisante peut varier, car un mauvais rendement de sécurité peut faire en sorte que l'on saute certaines étapes du processus d'intervention (lettre d'avertissement/entrevue) et engendrer une vérification immédiate en entreprise. T.-N.-L. a adopté ceci dans un règlement en 2005. En Ont., l'ordre d'intervention veut que la vérification précède l'entrevue.

- 3) Les systèmes de la C.-B. et de la Sask. sont composés de cinq éléments dans le processus d'intervention. Les interventions de la C.-B. consistent en : 1) une lettre d'avertissement, 2) une auto-évaluation du plan de sécurité, 3) un examen de la sensibilisation à la conformité (introduit en janvier 2013), 4) une vérification, 5) une audience de justification. Le personnel de la Sask. rend visite aux nouveaux inscrits peu de temps après la délivrance de leur certificat de sécurité confirmant leur capacité à remplir les exigences en matière de tenue de dossiers.
- 4) Le 14 septembre 2008, le Canada et les É.-U. ont signé un nouvel accord de réciprocité afin de reconnaître les processus de cotes de sécurité des deux pays. L'accord de réciprocité concernant la cote de sécurité/l'examen de conformité a été signé par le CCATM et la FMCSA et engage les deux parties à s'échanger des données sur les collisions, les inspections et les déclarations de culpabilité pour remplir les profils des transporteurs routiers tenus dans les deux pays. L'accord de réciprocité révisé vise à éliminer le dédoublement des efforts de suivi et de surveillance des transporteurs routiers des deux côtés de la frontière, éliminant ainsi un obstacle important au commerce transfrontalier.
- 5) L'Ont. et le Qc attribuent des cotes de sécurité aux transporteurs routiers des É.-U. et du Mexique qui exploitent des activités dans leurs administrations, ce qui est permis. Compte tenu d'un accord de réciprocité préexistant concernant les cotes de sécurité et de l'intention de le mettre en œuvre, les autres administrations excluent les transporteurs routiers américains de leurs systèmes. Par conséquent, les transporteurs routiers extraprovinciaux qui exploitent leurs activités aux É.-U. devront avoir deux cotes de sécurité : une émise par une administration canadienne où ils sont immatriculés et l'autre par la Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCSA) des É.-U. Les transporteurs routiers américains pourraient avoir un avantage concurrentiel sur certains transporteurs routiers canadiens extraprovinciaux, puisqu'ils n'ont pas à s'inscrire aux programmes de cotes de sécurité des autres administrations canadiennes (à l'exception de l'Ont. et du Qc).
- 6) N.-B. : les éléments du processus de vérification des demandes et de l'assurance ne sont pas tous en place en raison de problèmes de ressources. T.-N.-L. a adopté un processus des demandes en 2005 dans un règlement en novembre 2005.
- 7) Les cotes de sécurité de l'Alb., de la Sask. et du Yn pour les transporteurs extraprovinciaux respectent le seuil de poids du CCS. Le régime de cotes de sécurité s'applique aux transporteurs routiers intraprovinciaux aux seuils de 11 794 kg et plus.
- 8) La C.-B., l'Alb. et la Sask. utilisent une période de 12 mois (plus stricte) au lieu de la période de 24 mois prescrite dans le CCS. Une plus grande importance a été accordée aux événements plus récents en C.-B. et en Alb., mais pas en Sask.
- 9) Les T.-N.-O. poursuivent les travaux relatifs à la mise en œuvre de vérifications quantifiables et au critère d'échec/de réussite de la norme 15 du CCS. T.-N.-L. a adopté ceci dans un règlement en 2005.
- 10) L'Ont. a cinq catégories de cote, y compris la catégorie « excellente ». Pour sa part, l'Alb. a mis en place une catégorie « excellente » pour les transporteurs routiers participant à son programme de Partenaires en matière d'observation (Partners in Compliance) en 2010. Au 1^{er} juin 2015, la C.-B. comptait sept catégories de cote, notamment « excellente » (pour reconnaître les transporteurs qui ont obtenu un excellent résultat de vérification ainsi qu'un statut de profil satisfaisant), « conditionnelle non vérifiée » et « non satisfaisante non vérifiée » (pour s'assurer que les transporteurs non vérifiés sont toujours publiquement responsables de leur rendement routier avant qu'une vérification en entreprise quantifiable des installations ne soit effectuée). À des fins d'échange de données, les cotes « conditionnelle non vérifiée » et « non satisfaisante non vérifiée » sont actuellement remplacées par la cote « satisfaisante non vérifiée ». T.-N.-L. a adopté ceci dans un règlement en 2005.
- 11) Depuis l'été 2015, le Québec se conforme aux quatre catégories de cote.
- 12) Le N.-B. connaît des difficultés en ce qui a trait à l'attribution immédiate d'une cote non satisfaisante lorsque les niveaux d'assurance minimaux ne sont pas atteints. Il s'agit d'une question de déclaration qui sera traitée dans le cadre d'un projet de modernisation à long terme visant à mettre à jour les systèmes.
- 13) Les T.-N.-O. ont mis en place un système pour attribuer quatre cotes de sécurité conformément à la LTR et au CCS.
- 14) En Ont. et au Qc, une cote de sécurité conditionnelle peut être appliquée en fonction du rendement routier de sécurité d'un transporteur sans qu'il ait échoué une vérification. T.-N.-L. a adopté ceci dans un règlement en 2005.
- 15) Dans le cadre de leurs méthodes d'attribution des cotes de sécurité, la C.-B., l'Alb. et le Man. utilisent des données sur les événements américains (p. ex. les collisions et les inspections de l'ASVC) pour évaluer les transporteurs routiers extraprovinciaux qui y sont immatriculés. On ignore si d'autres administrations canadiennes incluent des données sur les événements américains dans leurs méthodologies pour évaluer leurs transporteurs routiers extraprovinciaux immatriculés dans l'administration. Il se peut que T.-N.-L. ne reçoive pas de données américaines et qu'elle ne les utilise pas. À confirmer.
- 16) T.-N.-L. a adopté ceci dans un règlement en 2005.
- 17) La C.-B. utilise le tableau d'équivalence des déclarations de culpabilité en relation avec les codes d'équivalence, mais en octobre 2015, a révisé les points associés à chaque type de déclaration de culpabilité pour mieux refléter la corrélation avec les accidents futurs ainsi qu'en utilisant une échelle de 5 points pour déterminer plus précisément le rendement routier du transporteur.

Tableau 15 : Régime de cotes de sécurité du CCS – État d’avancement de la mise en œuvre en 2018

Éléments de la LTR (1)	TC	C.-B.	Alb.	Sask.	Man.	Ont.	Qc	N.-B.	N.-É.	Î.-P.-É.	T.-N.-L.	Yn	T.N.-O.
1) Dispositions générales	LTR	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
2) Identification des exploitants problématiques	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
3) Modèle d’intervention en quatre étapes adopté(2)	S.O.	O (M) (3)	O	O (M) (3)	O	O	O	O	O	O	O (2)	O	O
4) Surveillance des transporteurs immatriculés dans l’administration seulement	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
5) Transporteurs américains dans le régime de cotes de sécurité (4)	S.O.	N	N	N	N	O (5)	O (5)	N	N	N	N	N	N
6) Demandes/disposition relative à l’assurance	S.O.	O	O	O	O	O	O	N (I) (6)	O	O	O (6)	O	O
7) Tous les véhicules visés par le CCS	S.O.	O	O (M) (7)	O (M) (7)	O	O	O	O	O	O	O	O (M) (7)	O
8) Évaluation des transporteurs en fonction de 24 mois de données	S.O.	O (M) (8)	O (M) (8)	O (M) (8)	O	O	O	O	O	O	O	O	O
9) Échanges de données sur les collisions, les inspections et les déclarations de culpabilité	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
10) Toutes les vérifications en entreprise conformément à la norme 15 du CCS	S.O.	O	O	O	O (M) (9)	O	O	O	O	O	O (9)	O	O (M) (9)
11) Attribution/changement des cotes de sécurité selon quatre catégories de cote	LTR	O (M) (10)	O (M) (10)	O	O	O (M) (10)	O (11)	O (M) (12)	O	O	O (10)	O	O (13)
12) Mise en œuvre de tous les éléments de la norme 14 sur les cotes (p. ex. plans de sécurité)	S.O.	O	O	O	O	O (M) (14)	O (M) (14)	O	O	O	O (14)	O	O
13) Toutes les collisions évaluées en fonction de la formule de gravité (p. ex. 2, 4 et 6 points)	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
14) Utilisation du tableau d’équivalence des déclarations de culpabilité du CCATM	S.O.	O (M) (17)	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
15) Évaluation du caractère évitable des collisions	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
16) Réception et utilisation de données des É.-U. dans le système de cotes de sécurité (15)	S.O.	O	O	O	O	Inc.	Inc.	Inc.	Inc.	Inc.	N À dét. (15)	N	O
17) Échanges électroniques d’information sur les transporteurs avec d’autres administrations	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O (16)	O	O

Légende : **O** = les exigences réglementaires sont en place, **I** = écart important, **N** = les exigences réglementaires ne sont pas en place, **Inc.** = inconnu, **M** = écart mineur, **S.O.** = sans objet.

Remarques :

- 1) Les résultats présentés dans ce tableau sont tirés de recherches en ligne et les mises à jour ont été fournies par les administrations au CCATM.
- 2) Toutes les administrations utilisent le processus d’intervention suivant : 1) lettre, 2) entrevue, 3) vérification, 4) audience de justification, dans le cadre du processus d’intervention. La vitesse à laquelle un transporteur passe de l’étape 1 à l’étape 4 et se voit attribuer une cote non satisfaisante peut varier, car un mauvais rendement de sécurité peut faire en sorte que l’on saute certaines étapes du processus d’intervention (lettre d’avertissement/entrevue) et engendrer une vérification immédiate en entreprise. T.-N.-L. a adopté ceci dans un règlement en 2005. En Ont., l’ordre d’intervention veut que la vérification précède l’entrevue.

- 3) Les systèmes de la C.-B. et de la Sask. sont composés de cinq éléments dans le processus d'intervention. Les interventions de la C.-B. consistent en : 1) une lettre d'avertissement, 2) une auto-évaluation du plan de sécurité, 3) un examen de la sensibilisation à la conformité (introduit en janvier 2013), 4) une vérification, 5) une audience de justification. Le personnel de la Sask. rend visite aux nouveaux inscrits peu de temps après la délivrance de leur certificat de sécurité confirmant leur capacité à remplir les exigences en matière de tenue de dossiers.
- 4) Le 14 septembre 2008, le Canada et les É.-U. ont signé un nouvel accord de réciprocité afin de reconnaître les processus de cotes de sécurité des deux pays. L'accord de réciprocité concernant la cote de sécurité/l'examen de conformité a été signé par le CCATM et la FMCSA et engage les deux parties à s'échanger des données sur les collisions, les inspections et les déclarations de culpabilité pour remplir les profils des transporteurs routiers tenus dans les deux pays. L'accord de réciprocité révisé vise à éliminer le dédoublement des efforts de suivi et de surveillance des transporteurs routiers des deux côtés de la frontière, éliminant ainsi un obstacle important au commerce transfrontalier.
- 5) L'Ont. et le Qc attribuent des cotes de sécurité aux transporteurs routiers des É.-U. et du Mexique qui exploitent des activités dans leurs administrations, ce qui est permis. Compte tenu d'un accord de réciprocité préexistant concernant les cotes de sécurité et de l'intention de le mettre en œuvre, les autres administrations excluent les transporteurs routiers américains de leurs systèmes. Par conséquent, les transporteurs routiers extraprovinciaux qui exploitent leurs activités aux É.-U. devront avoir deux cotes de sécurité : une émise par une administration canadienne où ils sont immatriculés et l'autre par la Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCSA) des É.-U. Les transporteurs routiers américains pourraient avoir un avantage concurrentiel sur certains transporteurs routiers canadiens extraprovinciaux, puisqu'ils n'ont pas à s'inscrire aux programmes de cotes de sécurité des autres administrations canadiennes (à l'exception de l'Ont. et du Qc).
- 6) N.-B. : les éléments du processus de vérification des demandes et de l'assurance ne sont pas tous en place en raison de problèmes de ressources. T.-N.-L. a adopté un processus des demandes en 2005 dans un règlement en novembre 2005.
- 7) Les cotes de sécurité de l'Alb., de la Sask. et du Yn pour les transporteurs extraprovinciaux respectent le seuil de poids du CCS. Le régime de cotes de sécurité s'applique aux transporteurs routiers intraprovinciaux aux seuils de 11 794 kg et plus.
- 8) La C.-B., l'Alb. et la Sask. utilisent une période de 12 mois (plus stricte) au lieu de la période de 24 mois prescrite dans le CCS. Une plus grande importance a été accordée aux événements plus récents en C.-B. et en Alb., mais pas en Sask.
- 9) En 2018, le Man. a piloté un « autre modèle d'évaluation » pour les vérifications en entreprise demandées par les transporteurs à la recherche d'une cote « satisfaisante », qui consistait à examiner les résultats des vérifications de la FMCSA, des évaluations des risques de la Société d'assurance publique du Manitoba, des vérifications de SafeWork, etc. ainsi qu'à examiner le régime interne de gestion de la sécurité interne des transporteurs. Cela a été utilisé pour réduire les tailles des échantillons de la norme 15 du CCS. Le programme a été interrompu après mai 2018. Les T.N.-O. poursuivent les travaux relatifs à la mise en œuvre de vérifications quantifiables et au critère d'échec/de réussite de la norme 15 du CCS. T.-N.-L. a adopté ceci dans un règlement en 2005.
- 10) L'Ont. a cinq catégories de cote, y compris la catégorie « excellente ». Pour sa part, l'Alb. a mis en place une catégorie « excellente » pour les transporteurs routiers participant à son programme de Partenaires en matière d'observation (Partners in Compliance) en 2010. Au 1^{er} juin 2015, la C.-B. comptait sept catégories de cote, notamment « excellente » (pour reconnaître les transporteurs qui ont obtenu un excellent résultat de vérification ainsi qu'un statut de profil satisfaisant), « conditionnelle non vérifiée » et « non satisfaisante non vérifiée » (pour s'assurer que les transporteurs non vérifiés sont toujours publiquement responsables de leur rendement routier avant qu'une vérification en entreprise quantifiable des installations ne soit effectuée). À des fins d'échange de données, les cotes « conditionnelle non vérifiée » et « non satisfaisante non vérifiée » sont actuellement remplacées par la cote « satisfaisante non vérifiée ». T.-N.-L. a adopté ceci dans un règlement en 2005.
- 11) Depuis l'été 2015, le Québec se conforme aux quatre catégories de cote.
- 12) Le N.-B. connaît des difficultés en ce qui a trait à l'attribution immédiate d'une cote non satisfaisante lorsque les niveaux d'assurance minimaux ne sont pas atteints. Il s'agit d'une question de déclaration qui sera traitée dans le cadre d'un projet de modernisation à long terme visant à mettre à jour les systèmes.
- 13) Les T.-N.-O. ont mis en place un système pour attribuer quatre cotes de sécurité conformément à la LTR et au CCS.
- 14) En Ont. et au Qc, une cote de sécurité conditionnelle peut être appliquée en fonction du rendement routier de sécurité d'un transporteur sans qu'il ait échoué une vérification. T.-N.-L. a adopté ceci dans un règlement en 2005.
- 15) Dans le cadre de leurs méthodes d'attribution des cotes de sécurité, la C.-B., l'Alb. et le Man. utilisent des données sur les événements américains (p. ex. les collisions et les inspections de l'ASVC) pour évaluer les transporteurs routiers extraprovinciaux qui y sont immatriculés. On ignore si d'autres administrations canadiennes incluent des données sur les événements américains dans leurs méthodologies pour évaluer leurs transporteurs routiers extraprovinciaux immatriculés dans l'administration. Il se peut que T.-N.-L. ne reçoive pas de données américaines et qu'elle ne les utilise pas. À confirmer.
- 16) T.-N.-L. a adopté ceci dans un règlement en 2005.
- 17) La C.-B. utilise le tableau d'équivalence des déclarations de culpabilité en relation avec les codes d'équivalence, mais en octobre 2015, a révisé les points associés à chaque type de déclaration de culpabilité pour mieux refléter la corrélation avec les accidents futurs ainsi qu'en utilisant une échelle de 5 points pour déterminer plus précisément le rendement routier du transporteur.

Les tableaux 9 à 15 ont également été remplis en fonction des commentaires des P/T. Ainsi, un écart ayant été noté l'année précédente subsistera à moins qu'une administration ne signale expressément à TC qu'il a été supprimé. Encore une fois, le Nt n'est pas inclus dans les tableaux, car aucune route ne relie le territoire au reste du Canada et les activités de transport commercial du Nt sont exclusivement intraprovinciales et ne relèvent pas de la compétence fédérale. Dans l'ensemble, le tableau indique que les P/T ont mis en œuvre des régimes de cotes de sécurité uniformes.

Les P/T ont élaboré et mis en œuvre un régime de cotes de sécurité fondé sur les modifications de la LTR et délivrent des cotes de sécurité à leurs transporteurs routiers immatriculés dans l'administration. Les tableaux 9 à 15 indiquent que presque tous les P/T ont établi des régimes de cotes de sécurité conformément à la LTR et en compatibilité avec celle-ci.

À la fin de 2011, peu d'écarts importants subsistaient. Le Québec n'avait pas mis en œuvre la cote « satisfaisante non vérifiée » et tous les éléments du processus de vérification des demandes et de l'assurance n'étaient pas en place au Nouveau-Brunswick. Le tableau 12 indique qu'à partir de 2015 le Québec s'est conformé aux quatre catégories de cote. En 2018, le Nouveau-Brunswick a signalé avoir apporté des changements progressifs à son système informatique des véhicules automobiles et des conducteurs et a précisé que le processus de vérification de l'assurance serait abordé dans le cadre de ce projet de modernisation. Dans les Territoires du Nord-Ouest, on a mené à bien un programme pilote comprenant des modifications au programme de vérification en 2018. Toutefois, on n'a pas encore mis en œuvre un système de vérifications qui inclut le critère d'échec/de réussite.

Dans l'ensemble, beaucoup d'efforts ont été investis par les P/T depuis 2004 afin d'établir des régimes de cotes de sécurité et de réduire les différences dans les méthodologies qui y sont liées. Bon nombre des écarts de méthodologie cernés dans l'étude réalisée par Knowles en 2004, avant la mise en œuvre de la LTR en 2006, ont été éliminés graduellement en fonction des échéanciers législatifs et des ressources des administrations.

MODÈLE D'INTERVENTION EN QUATRE ÉTAPES

Les P/T continuent d'utiliser un modèle d'intervention en quatre étapes. Celui-ci comprend les éléments suivants : 1) lettre d'avertissement, 2) entrevue, 3) vérification en entreprise et 4) audience de justification. De plus, les P/T appliquent les diverses sanctions prévues

dans la norme (c.-à-d. les amendes, les ordonnances de limitation du parc et la sanction ultime, qui consiste à empêcher le transporteur de poursuivre ses activités).

Il importe de souligner que les normes du CCS représentent des exigences *minimales*. Ainsi, un écart par rapport à la norme peut dans certains cas donner lieu à des résultats positifs en matière de sécurité. Par exemple, un certain nombre d'administrations ont indiqué que même si la norme précise que ces étapes d'intervention devraient être consécutives, leurs régimes ont été adaptés de façon à intervenir plus tôt et à sauter des niveaux d'intervention si un transporteur commence à avoir des collisions ou des problèmes de conformité ou pose un risque important pour les usagers de la route. Un autre exemple est un transporteur routier soumis à une vérification en entreprise immédiate s'il est en cause dans une collision causant des blessures ou un décès. Dans un tel cas, une intervention en temps opportun pour prendre des mesures rapidement contre le transporteur routier dangereux est plus importante que de suivre les niveaux d'intervention prescrits.

Un certain nombre de P/T ont également indiqué que les étapes 1 à 3 pouvaient être accomplies en très peu de temps (p. ex. une semaine), alors que plus de temps pouvait être requis pour rassembler les éléments de preuve nécessaires à la tenue d'une audience de justification. La possibilité de passer rapidement d'une étape à l'autre ou de contourner l'une d'elles est également susceptible d'entraîner des avantages sur le plan de la sécurité, car on pourra intervenir plus rapidement auprès d'un transporteur routier dangereux.

Les tableaux 9 à 15 indiquent que les programmes de cotes de sécurité de la Colombie-Britannique et de la Saskatchewan comportent un niveau d'intervention supplémentaire. Les interventions en Colombie-Britannique consistent en : 1) une lettre d'avertissement, 2) une auto-évaluation du plan de sécurité, 3) un examen de la sensibilisation à la conformité (mise en œuvre en 2013), 4) une vérification et 5) une audience de justification. En Saskatchewan, un nouveau transporteur routier reçoit la visite d'un membre du personnel provincial peu de temps après la délivrance de son certificat de sécurité afin de confirmer sa capacité à respecter les normes et à remplir les exigences en matière de tenue de dossiers. Il s'agit d'un autre exemple d'écart qui est susceptible d'entraîner des avantages sur le plan de la sécurité.

DÉLIVRANCE DE COTES DE SÉCURITÉ AUX TRANSPORTEURS IMMATICULÉS DANS L'ADMINISTRATION SEULEMENT

Tous les P/T délivrent des cotes de sécurité seulement aux transporteurs qui y ont été immatriculés. Toutefois, l'Ontario et le Québec exigent également que les transporteurs routiers étrangers s'inscrivent à leur programme de cote de sécurité s'ils prévoient exploiter leurs activités dans ces provinces. Cette mesure a pour but de s'assurer que les transporteurs

routiers américains et éventuellement mexicains qui exploitent des activités dans leurs administrations sont assujettis à un régime de surveillance et de sanctions conformément au cadre d'aptitude à la sécurité. Ainsi, si des transporteurs routiers américains présentent un mauvais bilan en matière de sécurité (collisions) ou de conformité (inspections échouées et déclarations de culpabilité), ces deux administrations peuvent prendre des mesures contre ces transporteurs, exigeant qu'ils améliorent leur rendement en matière de sécurité sans quoi ils risquent de perdre la possibilité de poursuivre leurs activités dans ces provinces.

Réciprocité des cotes de sécurité avec les États-Unis – sécurité des opérations transfrontalières

En 2011, le CCATM poursuivait des travaux techniques avec la Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCSA) des États-Unis afin de rendre opérationnel un accord de réciprocité de 2008 sur les cotes de sécurité. L'accord prévoyait à l'origine que les données de sécurité seraient transmises à l'administration qui a délivré l'immatriculation afin qu'un seul pays surveille et sanctionne les transporteurs extraprovinciaux ou internationaux exerçant des activités dans les deux pays. Il était prévu que les deux pays seraient en meilleure position pour surveiller et sanctionner efficacement leurs transporteurs routiers respectifs dans le cadre de l'accord renouvelé, car le rendement en matière de sécurité des transporteurs routiers serait évalué d'après des données d'incident à l'échelle du continent (c.-à-d. accidents, inspections et déclarations de culpabilité).

Ensuite, les États-Unis ont indiqué qu'ils ne cesseraient pas d'y surveiller les exploitants canadiens et de leur attribuer des cotes, comme stipulé à l'origine dans l'accord de 2008 en raison d'un mandat du Congrès d'assurer le suivi des transporteurs à « haut risque », notamment les exploitants canadiens. Bien que des travaux supplémentaires sur les données et les questions de politiques aient été entrepris en 2012 par les deux pays, on a conclu que les problèmes techniques en suspens ne pouvaient pas être résolus et que l'objectif de réciprocité de l'accord de 2008 ne pouvait pas être atteint à cette époque.

Par conséquent, le CCATM a recommandé en 2012 qu'une évaluation indépendante des options pour surveiller la sécurité des exploitants américains au Canada soit menée. L'étude a porté sur l'évaluation des risques des transporteurs américains, les questions de concurrence et les considérations de coût. Les travaux ont été effectués en 2013-2014, le rapport final a été remis en 2015 et les discussions du CCATM sur la gestion des opérations transfrontalières se sont poursuivies de 2015 à 2018. En 2018, l'enjeu a été écarté de la liste des priorités du comité du CCATM. L'évolution de la situation sera surveillée dans les rapports annuels à venir.

DISPOSITIONS RELATIVES À L'ASSURANCE

Les modifications de la LTR de 2006 ont rendu obligatoires l'assurance responsabilité et l'assurance des marchandises afin que les transporteurs routiers puissent présenter une demande de certificat de sécurité et soient autorisés à exploiter des activités au Canada. Les tableaux 9 à 15 montrent que presque tous les P/T ont mis en œuvre les exigences relatives aux dispositions du processus de demande et d'assurance de la LTR. Des modifications visant à harmoniser les exigences du Nouveau-Brunswick à celles de la LTR sont prévues dans le cadre d'un programme de modernisation à long terme. Tous les autres P/T ont affirmé que sans assurance, le certificat du CCS serait annulé.

INCLUSION DE TOUS LES VÉHICULES VISÉS PAR LE CCS DANS LE PROGRAMME DES COTES DE SÉCURITÉ

Presque tous les P/T incluent tous les transporteurs routiers (extraprovinciaux et intraprovinciaux) dans leurs régimes de cotes de sécurité. En Alberta, au Yukon et en Saskatchewan, les transporteurs routiers qui exercent leurs activités à l'échelle interprovinciale ou internationale sont inclus dans le programme intégral du CCS à un seuil de poids de 4 500 kg. Toutefois, s'ils exercent leurs activités seulement à l'intérieur de leur province/territoire respectif, les dispositions complètes du programme de cotes du CCS ne sont appliquées qu'à partir d'un seuil de 11 794 kg en Alberta et au Yukon. En Saskatchewan, le seuil s'établissait à 11 000 kg jusqu'en 2014, puis il a été porté à 11 794 kg.

Bien que ces différences de seuil constituent un écart par rapport aux exigences du CCS, il est difficile d'établir l'incidence de ces écarts à l'échelle nationale puisque les véhicules exemptés ne sortent pas de ces provinces. Ainsi, bien qu'il s'agisse d'un écart important *au sein* de ces administrations, les transporteurs routiers fédéraux sont toujours assujettis à l'ensemble des cotes de sécurité et des règles du CCS à l'échelle du pays.

COTE DE SÉCURITÉ FONDÉE SUR 24 MOIS DE DONNÉES RELATIVES AUX COLLISIONS, AUX INSPECTIONS ET AUX DÉCLARATIONS DE CULPABILITÉ

La LTR et la norme du CCS sur les cotes de sécurité exigent que les administrations examinent les données sur les événements (collisions, inspections et déclarations de culpabilité) recueillies sur une période de 24 mois pour établir la cote de sécurité. Si le transporteur routier exerce ses activités depuis moins de 24 mois, comme dans le cas d'un nouveau transporteur, l'administration doit établir la cote de sécurité en utilisant toutes les

données relatives aux collisions, aux inspections et aux déclarations de culpabilité qui figurent au dossier. De plus, au moment d'attribuer une des quatre cotes de sécurité, les P/T doivent normaliser les données pondérées en prenant en considération la taille du parc du transporteur afin de tenir compte de son exposition au risque.

Les tableaux 9 à 15 indiquent que tous les P/T, à quelques exceptions près, respectent ces exigences. Les méthodologies de la Colombie-Britannique et de l'Alberta sont par exemple fondées sur une période de 12 mois, un délai plus court que les exigences de la LTR et du CCS. Soulignons que la norme reste muette sur la pondération de données de différentes années. Après l'entrée en vigueur de la LTR, ces administrations ont modifié leurs systèmes et leurs méthodes afin de mettre davantage l'accent sur les collisions, les inspections et les déclarations de culpabilité plus récentes. En 2014, la Saskatchewan a également adopté une fenêtre de 12 mois.

Dans d'autres P/T, conformément aux exigences de la norme 14, la cote de sécurité est encore fondée sur 24 mois de données, mais une place plus importante est souvent accordée aux événements plus récents. Les administrations ont modifié leurs méthodes afin de les rendre plus « sensibles » ou plus susceptibles de repérer les transporteurs routiers « problématiques ».

ENVOI/RÉCEPTION DE DONNÉES SUR LES COLLISIONS, LES INSPECTIONS ET LES DÉCLARATIONS DE CULPABILITÉ

Le CCS et la LTR exigent des P/T qu'ils échangent des données avec les autres administrations pour remplir les profils de leurs conducteurs et transporteurs et établir/modifier les cotes de sécurité de leurs transporteurs routiers. Les tableaux 9 à 15 indiquent que tous les P/T s'échangent maintenant les données précisées par la LTR et les normes du CCS.

CATÉGORIES DE COTE DE SÉCURITÉ DES TRANSPORTEURS

La norme 14 du CCS et la LTR spécifient qu'un régime de quatre catégories de cotes de sécurité devrait être appliqué. La plupart des administrations ont mis en œuvre les catégories de cotes requises. En 2015, le Québec a mis en œuvre la cote « satisfaisante non vérifiée », harmonisant les pratiques de la province avec celles des autres administrations des P/T.

L'Ontario et l'Alberta diffèrent légèrement des exigences de la LTR et du CCS parce qu'elles ont inclus une catégorie « excellente » dans leur régime de cotes de sécurité.

Depuis 2015, la Colombie-Britannique a sept cotes, avec trois catégories de cotes outre les quatre précisées dans la norme 14 du CCS, y compris « excellente », « conditionnelle non vérifiée » et « non satisfaisante non vérifiée ». Notons, toutefois, qu'à des fins d'échange de données, les catégories « conditionnelle non vérifiée » et « non satisfaisante non vérifiée » sont actuellement remplacées par la cote « satisfaisante non vérifiée ».

Il s'agit d'un autre exemple où un écart par rapport à la norme est susceptible d'avoir des résultats positifs en matière de sécurité. Cette cote est réservée aux transporteurs dont le dossier (collisions, inspections et déclarations de culpabilité) est manifestement supérieur à celui des autres transporteurs routiers, en fonction des résultats d'une vérification en entreprise.

AUTRE

Tous les P/T sont demeurés des membres en règle de l'ASVC et effectuent des inspections selon les critères qui sont révisés annuellement.

Les seuls autres écarts par rapport aux normes qui ont été signalés en ce qui a trait aux méthodologies de cotation se rapportent aux régimes du Québec et de l'Ontario, selon lesquels une cote « conditionnelle » peut être générée uniquement en fonction des données routières, sans avoir échoué une vérification. Les représentants de ces administrations ont indiqué que leur système était mis à jour régulièrement et que ceci servait à « déclencher » une mesure d'intervention de la part de l'organisme. Il s'agit là d'un autre exemple d'écart susceptible d'avoir un effet positif sur la sécurité, car les systèmes de l'Ontario et du Québec déclencheront une intervention plus tôt (c.-à-d. lettre d'avertissement, entrevue, vérification) que si leurs systèmes respectifs n'étaient pas autant en relation directe avec les données. D'autres P/T ont peut-être inclus des « déclencheurs » semblables dans leurs systèmes respectifs.

Travaux d'élaboration sur les dispositifs de consignation électronique

La période de 2012 à-2018 s'est avérée cruciale pour le développement de l'utilisation obligatoire des dispositifs de consignation électronique (DCE) afin d'assurer le respect du règlement sur les heures de service au Canada. Les DCE aident à s'assurer que les heures de travail et de repos d'un conducteur commercial sont consignées de manière précise et fiable. Ces appareils remplaceront les fiches journalières sur papier, qui peuvent être falsifiées ou incomplètes, et, dans certains cas, dupliquées ou manquantes.

Bien que les efforts de recherche et de consultation sur cette question remontent à 2005, la période de 2012 à 2018 à l'étude a été marquée par une élaboration intense de la part du gouvernement fédéral ainsi que les P/T, à la fois individuellement et au sein du CCATM.

Le 16 décembre 2017, Transports Canada a publié le *Règlement modifiant le Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire (dispositif de consignation électronique et autres modifications)* dans la Gazette du Canada, Partie 1. Pendant que ce travail réglementaire se déroulait, des efforts importants ont également été déployés par des représentants provinciaux et fédéraux au sein du groupe de travail sur la norme technique des DCE du CCATM pour élaborer la norme canadienne sur les DCE.

Une fois achevée, la norme sera incorporée par renvoi dans le règlement fédéral final, dont la publication dans la partie II de la Gazette du Canada est anticipée pour 2019. Elle établira des spécifications de rendement et de conception minimales pour les DCE, qui seront fondées en grande partie sur les exigences techniques américaines, mais adaptées pour tenir compte du règlement canadien sur les heures de service. En outre, afin d'assurer un niveau élevé de confiance dans l'efficacité des DCE, la certification par un tiers a été considérée comme la méthode la plus fiable pour garantir que les modèles de DCE et les versions logicielles seront conformes à la norme technique et aux modifications. L'évolution du dossier des DCE sera surveillée dans les rapports annuels à venir.

ÉTAT D'AVANCEMENT DE L'APPLICATION DE LA LTR ET DES NORMES DU CCS DE 2012 À 2018

L'application des normes du CCS comprend deux volets : les inspections sur route de l'ASVC et les vérifications en entreprise. Le cofinancement de Transports Canada accordé aux administrations est en partie lié à la réalisation de ces deux volets. Cette approche est adoptée à la suite d'études démontrant des répercussions positives sur la sécurité.

L'élimination des objectifs de rendement pour les inspections de l'ASVC et les vérifications en entreprise et la rationalisation des exigences en matière de rapports pourraient toutefois avoir une incidence sur la capacité de TC à évaluer l'équité entre les transporteurs routiers extraprovinciaux et intraprovinciaux et à dégager une vue d'ensemble de la sécurité des véhicules commerciaux au Canada. Il est en effet possible qu'une quantité réduite de données limite et fragmente le tableau, comparativement aux années antérieures. Une variable atténuante est le fait que les P/T doivent encore rendre compte des inspections de l'ASVC et des vérifications effectuées auprès des transporteurs extraprovinciaux, bien qu'aucun objectif n'ait été fixé. Les évaluations futures détermineront la mesure des répercussions.

Les données présentées ci-dessous proviennent des rapports des administrations fournis par TC en fonction des exigences révisées en matière d'établissement de rapports contenues dans les deux derniers accords de cofinancement.

La recherche a établi à maintes reprises que les inspections sur route des conducteurs de véhicules commerciaux et de leurs véhicules ont des effets positifs sur la sécurité et les taux de conformité. Des inspecteurs des P/T formés effectuent ces inspections en bordure de route, aux pesées routières et aux installations des transporteurs routiers en fonction des procédures et des critères d'inspection créés par l'ASVC appelés le *North American Standard Inspection Program*.

Au Canada, les critères de mise hors service élaborés par l'ASVC sont spécifiés dans la norme 12 *Critères d'inspection sur route de l'ASVC* du CCS, qui est mise à jour annuellement. La norme 12 porte sur quatre domaines clés : les conducteurs, les véhicules, les marchandises dangereuses et la conformité administrative. Les inspections de l'ASVC comportent maintenant jusqu'à huit niveaux, toutefois, les niveaux 1 à 5 sont les plus couramment utilisés, le niveau 1 représentant la procédure d'inspection la plus complète³.

Avant l'élimination des cibles d'inspection de l'ASVC en 2008-2009, les P/T dépassaient généralement celles-ci, ce qui indique des activités d'exécution assez robustes dans toutes les administrations. Comme on peut le voir dans le tableau 16 et la figure 1, cette tendance se poursuit, car l'élimination des cibles n'a pas donné lieu à une réduction du nombre total d'inspections.

Les 331 511 inspections menées en 2009-2010 et les 320 982 inspections menées en 2010-2011 dépassent toutes les autres années où les cibles étaient toujours en vigueur, seule l'année 2005-2006 présentait des totaux plus élevés pour les inspections de l'ASVC. Comme on peut le voir dans le tableau 16, il n'y a que quelques cas (en jaune) où le nombre d'inspections est inférieur aux anciens niveaux cibles. Toutefois, la situation nationale est assez stable à la suite de l'élimination des cibles, y compris pour la période de 2012 à 2018 à l'étude.

³ Pour une description des niveaux d'inspection de l'ASVC : <https://www.cvsa.org/fr/inspections/all-inspection-levels/>

Tableau 16 : Inspections de l'ASVC de 2008/09 à 2017/18

Cibles*	08-09	09-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18
C.-B.	22 545	27 786	27 382	26 089	27 762	31 865	29 454	25 556	22 996	23 305
Alb.	21 724	30 986	32 013	36 720	32 119	32 771	30 156	30 913	25 947	28 124
Sask.	8 555	11 438	17 860	15 218	13 052	9 943	11 462	13 904	13 963	15 808
Man.	6 445	6 680	7 494	6 189	4 837	3 541	3 841	4 876	3 804	3 804
Ont.	77 153	90 288	104 120	95 513	102 807	102 651	110 345	120 960	119 548	113 412
Qc	26 943	56 928	100 440	96 320	35 408	65 204	73 620	79 328	77 692**	77 692**
N.-B.	5 642	25 422	28 991	29 808	26 714	25 729	26 013	24 962	20 117	11 710
N.-É.	3 961	7 801	7 502	10 145	10 618	7 987	9 578	8 971	9 390	9 354
Î.-P.-É.	1 036	2 381	2 160	1 677	1 759	1 521	1 154	1 779	1 267	1 239
T.-N.-L.	1 243	1 265	1 748	1 986	1 765	1 636	1 157	1 047	1 333	1 941
Yn	562	657	909	782	892	801	629	770	605	682
T.N.-O.	1 584	644	892	535	635	1 021	834	840	1 120	741
Total	179 495	262 276	331 511	320 982	258 368	284 670	298 213	313 906	297 782	286 605

*À des fins d'analyse seulement, il s'agit des cibles qui ont été fixées dans les accords de financement précédents, qui étaient en vigueur de 2004 à 2009.

**Données non disponibles pour le Québec à partir de 2015-2016; création d'une valeur numérique moyennant les 10 années précédentes.

Le jaune indique des cas où les cibles n'avaient pas été atteintes dans une administration.

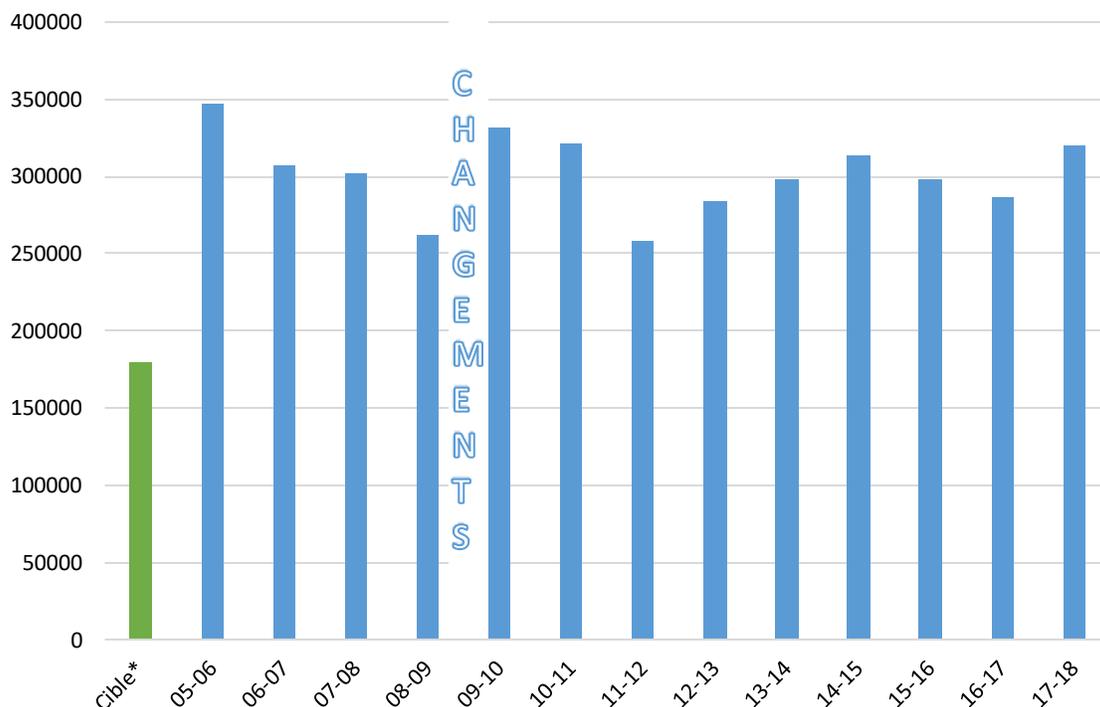


Figure 1 : Nombre d'inspections en bordure de route de l'ASVC au Canada par exercice financier avant et après l'élimination des cibles en 2009-2010

Roadcheck est un programme d'inspection de sécurité de 72 heures entrepris tous les ans par des agents d'application de la loi canadiens, américains et mexicains afin de promouvoir la sécurité des transporteurs routiers. L'événement est coordonné par l'ASVC en partenariat avec des administrations membres du CCATM. Les véhicules lourds sont sélectionnés aléatoirement aux fins d'inspection conformément aux procédures élaborées par l'ASVC. Les freins, les systèmes de direction, les roues, les pneus, les châssis et la façon dont les charges sont arrimées sont inspectés, de même que la documentation du conducteur aux fins d'un examen de la conformité au règlement sur les heures de service.

La procédure du programme Roadcheck offre aux administrations la souplesse nécessaire pour pouvoir réaliser l'opération éclair pendant une période s'échelonnant entre 48 et 72 heures. Les résultats n'incluent pas les véhicules qu'on a laissé passer sans les soumettre à l'inspection et qui sont considérés comme ayant « réussi » compte tenu de la présence d'un autocollant valide de l'ASVC. Seuls les véhicules sans autocollant d'inspection valide de l'ASVC sont inspectés et inclus dans les résultats. Ce biais d'échantillonnage a pour conséquence que les résultats du programme Roadcheck au chapitre des taux hors service ne devraient pas être extrapolés à l'ensemble des transporteurs routiers. Enfin, soulignons que les tableaux et les renseignements ci-dessous sont tirés de communiqués de presse du CCATM.

Les tableaux 17 à 22 ci-dessous résument les résultats canadiens de l'opération « Roadcheck » de l'ASVC pour les années 2012 à 2017. En 2018, les données présentées par le CCATM étaient agrégées à l'échelle du pays, ce qui rend impossible leur présentation sous la forme habituelle d'un tableau. Les résultats agrégés à l'échelle du pays sont donc présentés à la p. 58 pour 2018. En moyenne, plus de 80 % des véhicules commerciaux ont réussi les inspections Roadcheck, entre 2012 et 2018.

Tableau 17 : Résultat du programme Roadcheck canadien en 2012

	Camions inspectés	Camions HS	Conducteurs HS	% de camions HS	% de conducteurs HS	Autocars inspectés	Autocars HS	Conducteurs HS	% d'autocars HS	% de conducteurs HS
C.-B.	612	165	28	27,0	4,6	74	9	1	12,2	1,4
Alb.	500	145	30	29,0	6,0	50	2	4	4,0	8,0
Sask.	605	84	7	13,9	1,2	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
Man.	343	74	2	21,6	0,6	3	0	0	0	0
Ont.	2 915	542	76	18,6	2,6	39	4	1	10,3	2,6
Qc	935	100	16	10,7	1,7	2	0	0	0	S.O.
N.-B.	232	36	5	15,5	2,2	27	8	0	29,6	0
Î.-P.-É.	95	9	3	9,5	3,2	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
N.-É.	242	34	6	14,0	2,5	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
T.-N.-L.	315	54	8	17,1	2,5	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
Yn	83	16	0	19,3	0	1	0	0	0	0
T.N.-O.	52	3	3	5,8	5,8	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
Total	6 929	1 262	184	18,2	2,7	196	23	6	11,7	3,1

Remarque : HS : hors service; S.O. : indique que l'administration n'a pas participé aux inspections d'autocars.

Tableau 18 : Résultat du programme Roadcheck canadien en 2013

	Camions inspectés	Camions HS	Conducteurs HS	% de camions HS	% de conducteurs HS	Autocars inspectés	Autocars HS	Conducteurs HS	% d'autocars HS	% de conducteurs HS
C.-B.	558	154	19	27,6	3,4	76	8	2	10,5	2,6
Alb.	524	180	35	34,4	6,7	91	9	8	9,9	8,8
Sask.	398	108	10	27,1	2,5	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
Man.	413	99	2	24,0	0,5	4	0	0	0	0
Ont.	3 398	683	64	20,1	1,9	23	4	0	17,4	0
Qc	1 038	198	16	19,1	1,5	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
N.-B.	238	47	7	19,7	2,9	22	2	0	9,1	0
Î.-P.-É.	103	11	3	10,7	2,9	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
N.-É.	253	45	2	17,8	0,8	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
T.-N.-L.	259	49	2	18,9	0,8	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
Yn	92	16	1	17,4	1,1	1	1	0	0	0
T.N.-O.	37	7	6	18,9	16,2	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
Total	7 311	1 597	167	21,8	2,3	217	24	10	11,1	4,6

Remarque : HS : hors service; S.O. : indique que l'administration n'a pas participé aux inspections d'autocars.

Tableau 19 : Résultat du programme Roadcheck canadien en 2014

	Camions inspectés	Camions HS	Conducteurs HS	% de camions HS	% de conducteurs HS	Autocars inspectés	Autocars HS	Conducteurs HS	% d'autocars HS	% de conducteurs HS
C.-B.	581	160	28	27,5	4,8	59	10	3	16,9	5,1
Alb.	533	214	40	40,2	7,5	66	7	2	10,6	3
Sask.	529	95	16	18	3	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
Man.	429	95	6	22,1	1,4	8	1	0	12,5	0
Ont.	3 667	782	61	21,3	1,7	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
Qc	1 562	309	31	19,8	2	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
N.-B.	224	33	0	14,7	0	21	2	0	9,5	0
Î.-P.-É.	90	14	0	15,6	0	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
N.-É.	260	56	5	21,5	1,9	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
T.-N.-L.	172	29	7	16,9	4,1	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
Yn	97	26	3	26,8	3,1	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
T.N.-O.	50	14	1	28	2	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
Total	8 194	1 827	198	22,3	2,4	154	20	5	13	3,2

Remarque : HS : hors service; S.O. : indique que l'administration n'a pas participé aux inspections d'autocars.

Tableau 20 : Résultat du programme Roadcheck canadien en 2015

	Camions inspectés	Camions HS	Conducteurs HS	% de camions HS	% de conducteurs HS	Autocars inspectés	Autocars HS	Conducteurs HS	% d'autocars HS	% de conducteurs HS
C.-B.	625	138	14	22,1	2,2	71	8	0	11,3	0
Alb.	404	155	22	38,4	5,4	97	9	1	9,3	1,0
Sask.	479	118	29	24,6	6,1	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
Man.	356	82	2	23,0	0,6	7	0	0	0	0
Ont.	3 755	564	64	15,0	1,7	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
Qc	1 459	253	16	17,3	1,1	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
N.-B.	230	33	4	14,3	1,7	32	2	0	6,3	0
Î.-P.-É.	69	8	0	11,6	0	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
N.-É.	268	55	2	20,5	0,7	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
T.-N.-L.	293	96	14	32,8	4,8	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
Yn	64	7	1	10,9	1,6	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
T.N.-O.	27	2	0	7,4	0	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
Total	8 029	1 511	168	18,8	2,1	207	19	1	9,2	0,5

Remarque : HS : hors service; S.O. : indique que l'administration n'a pas participé aux inspections d'autocars.

Tableau 21 : Résultat du programme Roadcheck canadien en 2016

	Camions inspectés	Camions HS	Conducteurs HS	% de camions HS	% de conducteurs HS	Autocars inspectés	Autocars HS	Conducteurs HS	% d'autocars HS	% de conducteurs HS
C.-B.	724	139	14	19,2	1,9	96	6	7	6,3	7,3
Alb.	463	167	17	36,1	3,7	39	6	0	15,4	0
Sask.	615	136	21	22,1	3,4	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
Man.	290	63	4	21,7	1,4	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
Ont.	3 397	530	46	15,6	1,4	73	10	3	13,7	4,1
Qc	1 486	277	25	18,6	1,7	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
N.-B.	241	28	3	11,6	1,2	22	2	0	9,1	0
Î.-P.-É.	32	5	1	15,6	3,1	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
N.-É.	255	53	5	20,8	2,0	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
T.-N.-L.	282	62	13	22,0	4,6	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
Yn	56	7	0	12,5	0	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
T.N.-O.	46	13	0	28,3	0	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
Total	7 887	1 480	149	18,8	1,9	230	24	10	10,4	4,3

Remarque : HS : hors service; S.O. : indique que l'administration n'a pas participé aux inspections d'autocars.

Tableau 22 : Résultat du programme Roadcheck canadien en 2017

	Camions inspectés	Camions HS	Conducteurs HS	% de camions HS	% de conducteurs HS	Autocars inspectés	Autocars HS	Conducteurs HS	% d'autocars HS	% de conducteurs HS
C.-B.	639	155	14	24,3	2,2	82	12	0	14,6	0
Alb.	487	146	36	30	7,4	43	3	1	7,0	2,3
Sask.	495	93	11	18,8	2,2	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
Man.	334	98	3	29,3	0,9	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
Ont.	2 810	453	42	16,1	1,5	118	5	2	4,2	1,7
Qc	1 729	330	26	19,1	1,5	3	0	0	0	0
N.-B.	279	40	2	14,3	0,7	19	0	0	0	0
Î.-P.-É.	41	4	0	9,8	0	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
N.-É.	313	64	2	20,4	0,6	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
T.-N.-L.	295	75	8	25,4	2,7	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
Yn	31	1	1	3,2	3,2	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
T.N.-O.	30	16	1	53,3	3,3	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
Total	7 483	1 475	146	19,7	2	265	20	3	7,5	1,1

Remarque : HS : hors service; S.O. : indique que l'administration n'a pas participé aux inspections d'autocars.

Les faits saillants relatifs à Roadcheck pour chaque année de 2012 à 2018 sont indiqués ci-dessous.

2012 :

- 7 125 inspections de niveau 1 de l'ASVC ont été menées dans 93 sites à l'échelle du Canada;
- 1 262 camions, 23 autocars et 190 conducteurs ont été mis hors service pour différentes déficiences et violations;
- le taux de mise hors service s'élevait à 18,2 % pour les camions et à 11,7 % pour les autocars;
- 2,7 % des conducteurs de camions et 3,1 % des conducteurs d'autocars ont été mis hors service.

2013 :

- 7 528 inspections de niveau 1 de l'ASVC ont été menées dans 167 sites à l'échelle du Canada;
- 1 597 camions, 24 autocars et 177 conducteurs ont été mis hors service pour différentes déficiences et violations;
- le taux de mise hors service s'élevait à 18,9 % pour les camions et à 12,3 % pour les autocars;
- 3 % des conducteurs de camions et 0,8 % des conducteurs d'autocars ont été mis hors service.

2014 :

- 8 348 inspections de niveau 1 de l'ASVC ont été menées dans 201 sites à l'échelle du Canada;
- 1 827 camions, 20 autocars et 203 conducteurs ont été mis hors service pour différentes déficiences et violations;
- le taux de mise hors service s'élevait à 22,3 % pour les camions et à 13 % pour les autocars;
- 2,4 % des conducteurs de camions et 3,2 % des conducteurs d'autocars ont été mis hors service.

2015 :

- 8 236 inspections de niveau 1 de l'ASVC ont été menées dans 174 sites à l'échelle du Canada;
- 1 511 camions, 19 autocars et 169 conducteurs ont été mis hors service pour différentes déficiences et violations;
- le taux de mise hors service s'élevait à 18,8 % pour les camions et à 9,2 % pour les autocars;
- 2,1 % des conducteurs de camions et 0,5 % des conducteurs d'autocars ont été mis hors service.

2016 :

- 8 117 inspections de niveau 1 de l'ASVC ont été menées dans 146 sites à l'échelle du Canada;
- 1 480 camions, 24 autocars et 159 conducteurs ont été mis hors service pour différentes déficiences et violations;
- le taux de mise hors service s'élevait à 18,8 % pour les camions et à 10,4 % pour les autocars;
- 1,9 % des conducteurs de camions et 4,3 % des conducteurs d'autocars ont été mis hors service.

2017 :

- 7 748 inspections de niveau 1 de l'ASVC ont été menées à l'échelle du Canada;
- 1 475 camions, 20 autocars et 149 conducteurs ont été mis hors service pour différentes déficiences et violations;
- le taux de mise hors service s'élevait à 19,7 % pour les camions et à 7,5 % pour les autocars;
- 2 % des conducteurs de camions et 7,5 % des conducteurs d'autocars ont été mis hors service.

2018 :

- 6 727 inspections de niveau 1 de l'ASVC ont été menées à l'échelle du Canada;
- 1 375 camions, 25 autocars et 158 conducteurs ont été mis hors service pour différentes déficiences et violations;
- le taux de mise hors service global s'élevait à 20,4 %.

VÉRIFICATIONS EN ENTREPRISE

La réalisation d'une vérification en entreprise consiste pour un vérificateur agréé à se rendre sur le lieu de l'établissement commercial principal d'un transporteur routier afin de procéder à des évaluations complètes. Les vérifications sont menées en fonction d'une procédure définie par la norme 15 *Vérifications en entreprise* du CCS. Comme indiqué dans la norme, une vérification consiste en un examen détaillé de documents particuliers, des entrevues auprès du personnel de sécurité ainsi que des données recueillies durant les inspections de l'ASVC. Les vérifications servent à évaluer la conformité et le rendement d'un transporteur en matière de sécurité à l'égard de la détermination des infractions. Les résultats sont utilisés conjointement avec le profil du transporteur (voir la norme 7 *Profils des conducteurs et des transporteurs*) pour établir la cote de sécurité du transporteur (norme 14 *Cote de sécurité* du CCS). Les vérifications doivent être quantifiables, effectuées de manière uniforme au sein de chaque administration et compatibles avec les autres administrations. Elles sont menées par un membre de l'administration dûment formé.

Les vérifications en entreprise servent à attribuer une cote satisfaisante, conditionnelle (dans la plupart des administrations) ou non satisfaisante. Les résultats d'une vérification exigent généralement que les transporteurs routiers mettent en œuvre des mesures pour améliorer le rendement en matière de sécurité et de conformité dans des délais définis. Si le rendement en matière de sécurité et de conformité ne s'améliore pas ou s'aggrave, la P/T peut déclarer non satisfaisant le transporteur routier et révoquer son certificat de sécurité afin de l'empêcher d'exercer ses activités sur les routes canadiennes.

La recherche a établi que le fait de mener des vérifications en entreprise a des effets positifs sur les cotes de sécurité et les taux de conformité. C'est pour cette raison que TC a inclus des cibles minimales pour les vérifications dans le programme de contribution avec les P/T dans les anciens accords de contribution. Toutefois, comme mentionné, depuis 2009-2010, les P/T ne sont plus tenus de satisfaire ces cibles de vérification minimales ni de déclarer le nombre de vérifications menées auprès des transporteurs routiers intraprovinciaux.

Les P/T ont toujours atteint les cibles de vérification annuelles précisées dans les accords de cofinancement antérieurs de TC, effectuant généralement beaucoup plus de vérifications que le minimum requis. Cela peut être attribuable au fait que le régime de cotes de sécurité incite les administrations à mener des vérifications en fonction des données sur les collisions, les inspections et les déclarations de culpabilité consignées à l'égard des transporteurs routiers dans leurs profils de transporteurs respectifs.

Le tableau 23 indique que, pour les années des anciens accords de financement, le nombre de vérifications a atteint un sommet en 2005-2006, soit 2 258, puis a décliné les années suivantes, atteignant un creux de 1 857 vérifications en 2007-2008. Il est à noter qu'aucune comparaison ne peut être faite avec les années subséquentes (à partir de 2009-2010), qui reflètent la situation dans le cadre des nouveaux accords de contribution, où aucune cible de vérification n'a été fixée et où les P/T ont cessé de déclarer le nombre de vérifications effectuées auprès des transporteurs routiers intraprovinciaux. Étant donné que les deux changements se sont produits simultanément, il est impossible d'évaluer l'incidence à court terme de l'élimination des cibles sur le nombre de vérifications menées. Le tableau 23, toutefois, indique que pour ces années subséquentes (2009-2010 à 2017-2018), le nombre total de vérifications à l'échelle nationale menées auprès des transporteurs routiers extraprovinciaux est demeuré relativement stable, suggérant que si l'élimination des cibles a eu un effet, ce dernier est pour l'instant demeuré à peu près constant.

Tableau 23 : Vérifications en entreprise de 2005/06 à 2017/18

	05/06	06/07	07/08	08/09	09/10*	10/11	11/12	12/13	13/14	14/15	15/16	16/17	17/18
C.-B.	349	340	300	295	205	251	253	190	126	80	45	47	52
Alb.	252	206	221	339	182	395	377	368	339	318	319	347	323
Sask.	125	133	82	80	42	30	32	49	42	42	38	30	36
Man.	85	86	125	92	48	56	58	62	58	36	51	51	25
Ont.	747	803	496	681	237	200	211	269	248	278	175	152	158
Qc	456	279	292	252	92	229	99	69	103	88	113**	113**	113**
N.-B.	71	85	81	79	65	94	98	155	113	61	93	47	76
N.-É.	129	137	215	173	31	12	25	7	17	26	43	36	17
I.-P.-É.	15	15	17	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13
T.-N.-L.	23	21	21	21	2	1	22	20	21	3	3	3	3
Yn	3	3	4	3	3	4	7	7	8	6	6	6	8
T.N.-O.	3	3	3	3	0	3	2	1	3	3	3	3	3
Total	2 258	2 111	1 857	2 031	920	1 288	1 197	1 210	1 091	954	902*	848**	827**

*Les cibles de vérifications ont été éliminées en 2009-2010 et les exigences en matière de déclaration ont changé : les P/T ne déclarent maintenant que le nombre de vérifications menées auprès des transporteurs routiers *extraprovinciaux*.

**Données non disponibles pour le Québec à partir de 2015-2016; création d'une estimation moyennant les six années précédentes avec des exigences similaires en matière de déclaration.

Une administration montre une nette tendance à la baisse du nombre de vérifications à partir de 2012-2013 et une autre administration montre une légère tendance à la baisse à partir de 2015-2016 (en jaune). Toutefois, comme ces diminutions ont commencé plusieurs années après l'élimination des cibles, elles sont probablement liées à des facteurs internes plutôt qu'au retrait de celles-ci.

Les données agrégées à l'échelle nationale indiquent une légère tendance à la baisse de 2013-2014 à 2017-2018, toutefois, cela s'explique principalement par la diminution observée dans une ou deux administrations. De plus, en raison de l'absence de données du Québec pour les années 2015-2016 à 2017-2018, une estimation a été créée moyennant les six années de données comparables précédentes pour cette province. Si les nombres réels pour le Québec devaient excéder cette estimation, cela pourrait compenser, au moins en partie, la légère diminution nationale indiquée actuellement dans le tableau 23. La situation sera réévaluée une fois que les données du Québec seront disponibles pour ces années.

Il existe un certain nombre d'impacts potentiels liés à l'élimination des cibles de rendement et aux changements dans les exigences de déclaration. Le fait de ne pas avoir un nombre total de vérifications de transporteurs routiers extra et intra provinciaux compromettra l'analyse future des tendances historiques. En outre, en l'absence du nombre de vérifications menées auprès des transporteurs routiers intraprovinciaux, il devient plus difficile d'évaluer la robustesse globale et l'équité à l'échelle nationale du cadre d'aptitude à la sécurité. Par exemple, il ne serait pas possible de détecter les problèmes d'équité des transporteurs routiers intraprovinciaux et extraprovinciaux si une P/T (improbablement) effectuait beaucoup moins de vérifications, voire aucune, auprès des transporteurs routiers intraprovinciaux. Bien que cela soit improbable en raison de l'intérêt des P/T à l'égard de la sécurité des transporteurs routiers dans leurs administrations, un tel scénario pourrait compromettre le principe du CCS et de la LTR voulant qu'un rendement en matière de sécurité semblable donne lieu à des cotes de sécurité uniformes et compatibles entre les transporteurs intraprovinciaux et extraprovinciaux à l'échelle nationale. Soulignons toutefois que le dernier accord de financement exige toujours que les P/T rendent compte du nombre d'inspecteurs et d'employés chargés des vérifications déployés, et tant que ces derniers restent stables au fil du temps, on peut supposer qu'un nombre semblable de vérifications sont réalisées auprès des transporteurs routiers intraprovinciaux et extraprovinciaux.

ÉCHANGE DE DONNÉES

La mécanique du système des cotes de sécurité de même que les accords de contribution au cofinancement du CCS exigent que les P/T échangent des données sur les collisions, les inspections et les déclarations de culpabilité. Les données servent à déterminer les cotes de

sécurité et à discipliner les transporteurs routiers. L'échange de ces données est donc essentiel pour assurer la solidité et l'exhaustivité de l'évaluation de la sécurité établie par chaque administration pour chaque transporteur routier qu'elle supervise.

Les tableaux canadiens des codes d'équivalence des déclarations de culpabilité du CCATM constituent un outil de référence qui établit l'équivalence des infractions à l'échelle des cadres législatifs et réglementaires des P/T. Cela permet aux administrations de prendre les mesures appropriées sur la base d'une conception commune de la gravité des infractions.

Le tableau 24 résume la tendance septennale de 2012 à 2018 dans le volume des échanges de renseignements sur les déclarations de culpabilité entre les administrations. Les valeurs du tableau représentent le nombre total de déclarations de culpabilité envoyées à d'autres P/T par chaque administration pour chacune des sept années à l'étude.

Tableau 24 : Échange de données (déclarations de culpabilité envoyées) 2011/12 à 2017/18

Année	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018
Total	59 201	62 607	62 385	75 902	80 125*	84 161*	76 705*

*Données non disponibles au Québec à partir de 2015-2016, la valeur comprend une estimation moyennant les quatre années précédentes pour le Québec.

Les P/T ont commencé à utiliser les renseignements sur les déclarations de culpabilité d'autres administrations dans leurs régimes de cotes de sécurité vers 2002. Les données historiques indiquent que le nombre d'échanges de données sur les déclarations de culpabilité est resté relativement stable et constant entre 2005 et 2009. Cependant, on a observé une augmentation importante du nombre de données sur les déclarations de culpabilité échangées entre les administrations en 2009-2010. Ensuite, comme le montre le tableau 24, il y a eu une tendance à la hausse du volume de données sur les condamnations envoyées par les administrations au cours de la période de 2011-2012 à 2017-2018. Cela est probablement attribuable aux améliorations continues apportées aux systèmes des administrations pour traiter les déclarations de culpabilité. Dans l'ensemble, pour la période, les données suggèrent que le cadre d'aptitude à la sécurité fonctionne correctement alors que davantage de données sont échangées et traitées.

NIVEAUX DE DOTATION DES ADMINISTRATIONS

Le nombre d'employés des administrations affectés aux activités d'application de la loi peut être utilisé comme indicateur du niveau d'effort, dans l'ensemble du pays, pour

soutenir le cadre d'aptitude à la sécurité et faire appliquer le *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* et les normes du CCS. Les exigences en matière de déclaration associées aux accords de cofinancement spécifient que les P/T rendent compte du nombre d'inspecteurs routiers et de vérificateurs en entreprise en poste. Le tableau 25 résume le nombre d'employés assurant l'application de la LTR sur la route et dans les vérifications de 2011-2012 à 2017-2018. Historiquement, les niveaux de dotation des P/T ont fluctué et varient en fonction des départs à la retraite, des priorités gouvernementales et des budgets relatifs à la dotation en personnel. Les données des rapports antérieurs présentés au Parlement indiquent que la dotation des P/T en personnel sur la route (inspections de l'ASVC) a atteint un sommet en 2008-2009 avec 1 203 agents d'application de la loi, alors que l'on atteignait un sommet de 112 employés à temps plein (ETP) qui effectuaient la vérification des transporteurs routiers en 2007-2008.

Le tableau 25 indique que les niveaux de dotation sont demeurés relativement stables au cours des sept années à l'étude, bien qu'il y ait eu une légère tendance à la baisse quant au nombre de vérificateurs. Toutefois, tel que mentionné précédemment, la production comme telle - soit le nombre d'inspections et de vérifications en entreprise - est demeurée relativement constante. Soulignons encore une fois qu'il faut faire preuve de prudence, étant donné qu'on a dû créer une estimation pour le Québec à partir de l'année 2015-2016.

Tableau 25 : Niveaux de dotation des administrations de 2011-2012 à 2017-2018

Années	2011-2012 ETP		2012-2013 ETP		2013-2014 ETP		2014 – 2015 ETP		2015-2016 ETP		2016-2017 ETP		2017-2018 ETP	
	Sur route	Audit	Sur route	Audit	Sur route	Audit	Sur route	Audit	Sur route	Audit	Sur route	Audit	Sur route	Audit
C.-B.	153	17	180	17	175	17	184	16	179	14	176	13	186	13
Alb.	132	9	132	9	104	9	94	9	95	9	94	9	100	9
Sask.	36	4	22	3	30	4	42	5	48	6	47	6	35	6
Man.	42	8	42	8	42	8	42	7	42	7	42	7	42	6
Ont.	310	35	306	33	288	29	303	28	290	28	281	27	280	27
Qc	245,9	18,9	252	19	252	19	258	17	253*	18,5*	253*	18,5*	253*	18,5*
N.-B.	47	3	36	3	46	3	49	3	54	3	43	3	44	3,5
N.-É.	30	3	45	3	38	3	38	2	43	3	43	3	41	2
Î.-P.-É.	11	1	11	1	11	1	12	1	13	1	11	1	11	1
T.-N.-L.	16	1	14	1	15	1	15	1	29	7	34	7	34	6
Yn	3,4	0,1	3	0,1	3	0,1	3	0,1	3	0,1	3	0,1	2	0,1
T.N.-O.	12	1	10	1	8,5	1	9	1	10	1	9	0,1	9	1
Total	1 038	101	1 053	98,1	1 012	95,1	1 049	90,1	1 059*	97,6*	1 036*	95,6*	1 037*	93,1*

Légende : ETP = employés temps plein; Sur route = inspections sur route; Audit = vérifications en entreprise. Remarque : Ce tableau n'inclut pas la dotation pour gérer les autres normes du CCS.

*Données du Québec non disponibles pour cette année. Estimation moyennant les quatre années précédentes pour le Québec.

Il importe de noter que ce tableau n'inclut pas tout le personnel auquel les administrations ont recours pour administrer et mettre en application la LTR et les normes du CCS. Par exemple, toutes les administrations comptent sur des employés pour faire passer les examens théoriques et de conduite, vérifier les dossiers médicaux et régir les garages où sont réalisées les inspections annuelles. En outre, le tableau n'inclut pas le personnel qui traite les demandes relatives au CCS et à la LTR et qui analyse les politiques, ou le personnel des TI dans chaque administration qui met au point des systèmes de surveillance des transporteurs routiers et qui intègre les données utilisées pour les évaluer et leur attribuer une cote. Les accords de contribution entre TC et les administrations permettent à ces dernières de récupérer une petite partie des coûts du personnel pour administrer la réglementation relative aux transporteurs routiers extraprovinciaux, mais seulement pour les employés qui participent directement à l'application des inspections sur route et aux vérifications en entreprise de l'ASVC.

RÉSUMÉ DE LA PARTIE I

La mise à jour réglementaire présentée dans la partie I repose en partie sur les données indiquées par les P/T dans une enquête menée par Transports Canada. L'examen est axé sur trois éléments clés : l'état de la mise en œuvre des normes du CCS au Canada, la mise en œuvre nationale du régime d'aptitude à la sécurité de la LTR et les efforts d'application menés par les P/T à l'appui du CCS et de la LTR.

Les tableaux 2 à 8 fournissent des détails exhaustifs sur les écarts par rapport aux normes du CCS à l'échelle du pays. Les écarts peuvent être liés aux exigences générales du cadre du CCS ou à des normes particulières de ce dernier. Quant aux exigences générales, par exemple, il est important de noter que les normes du CCS sont censées s'appliquer à tous les véhicules commerciaux pesant plus de 4 500 kg, qu'ils soient exploités par des transporteurs routiers intraprovinciaux ou extraprovinciaux. À cet égard, les données indiquent que l'Alberta, la Saskatchewan et le Yukon n'ont pas mis en œuvre cette exigence générale. En conséquence, dans ces provinces, les programmes et règlements de sécurité ne sont pas les mêmes selon qu'il s'agit de transporteurs routiers intraprovinciaux ou extraprovinciaux.

En ce qui concerne la mise en œuvre du *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire*, les données indiquent que 11 des 13 administrations avaient mis en place un règlement provincial à la fin de 2018, mais que l'Alberta et la Saskatchewan n'ont toujours pas mis en œuvre un règlement qui reflète le règlement fédéral. Dans ces deux provinces, le règlement fédéral s'applique aux transporteurs

extraprovinciaux seulement, un règlement différent s'appliquant aux transporteurs intraprovinciaux.

En ce qui concerne le cadre d'aptitude à la sécurité, les données présentées aux tableaux 9 à 15 indiquent qu'un régime de cotes de sécurité relativement uniforme a été mis en œuvre par les P/T à l'échelle du Canada. Dans l'ensemble, la période de 2012 à 2018 peut être caractérisée comme une période où des changements progressifs supplémentaires ont été apportés aux systèmes de cotes de sécurité des P/T afin de les harmoniser davantage à la LTR. Un certain nombre de modifications ont été apportées pour améliorer l'efficacité globale du régime de cotes de sécurité mis en œuvre par toutes les administrations. Un grand nombre de ces modifications étaient mineures et ont nécessité des adaptations, de légères modifications aux politiques et des changements dans les pratiques d'application de la loi. Certaines d'entre elles, plus importantes, ont exigé plus de travail quant aux systèmes et ont été effectuées à mesure que les ressources des administrations le permettaient. Dans l'ensemble, pour la période de 2012 à 2018, la réduction des écarts importants et mineurs par les P/T a permis de rendre le système national des cotes de sécurité pour les transporteurs routiers plus homogène que par les années précédentes.

Dans le cadre des accords de cofinancement conclus avec les P/T de 2009-2010 à 2014-2015 et de 2015-2016 à 2019-2020, TC continue de travailler pour faire en sorte que toutes les administrations disposent d'un cadre d'aptitude à la sécurité uniforme afin d'assurer l'équité entre les transporteurs routiers intraprovinciaux et extraprovinciaux. L'évaluation globale pour la période indique généralement que les P/T ont mis en œuvre des régimes de cotes de sécurité qui, pour la plupart, sont compatibles avec la LTR et les exigences d'aptitude à la sécurité. Des progrès graduels ont été réalisés alors que les administrations continuent d'éliminer les écarts mineurs au niveau des exigences ayant une incidence sur les transporteurs routiers extraprovinciaux. Les données indiquent que les P/T s'emploient à éliminer ces écarts (p. ex. le Québec a adopté la cote de sécurité « satisfaisante non vérifiée » et les T.-N.-O. continuent d'élaborer et de mettre en œuvre un processus de vérification quantifiable).

En ce qui concerne l'absence d'objectifs de rendement dans les accords de cofinancement de 2009-2010 à 2014-2015 et de 2015-2016 à 2019-2020, les données indiquent que le niveau d'effort déployé en matière d'application de la loi au terme de neuf années assujetties aux nouvelles exigences de déclaration est resté stable. Le nombre de vérifications en entreprise menées est demeuré relativement constant en vertu des nouveaux accords, bien qu'aucune comparaison ne puisse être faite avec la situation aux termes de l'ancien régime, compte tenu des changements apportés aux exigences de déclaration. En outre, en 2015-2016, il y a eu 35 506 plus d'inspections de l'ASVC menées au Canada comparativement à 2008-2009, qui fut la dernière année sous l'ancien régime. Cela représente une augmentation de 13 % à la suite de l'élimination des cibles de rendement. Il n'y a également aucune raison de penser que les P/T ont choisi d'opter

d'avantage pour les types d'inspection de l'ASVC qui sont les moins coûteux en termes de ressource financières et de temps. Au contraire, les données suggèrent qu'un cadre d'aptitude à la sécurité relativement robuste, stable et dynamique a été mis en œuvre dans les P/T.

Il est possible que l'évaluation de l'équité quant à l'application du cadre d'aptitude à la sécurité aux transporteurs extraprovinciaux et intraprovinciaux devienne plus difficile en l'absence de rapport sur les résultats des vérifications intraprovinciales et des cotes de sécurité qui en résultent. Toutefois, les P/T rendent toujours compte des vérifications menées auprès des transporteurs routiers extraprovinciaux, ce qui constitue la principale responsabilité de TC en vertu de la LTR. Le nombre de vérifications menées auprès des transporteurs routiers extraprovinciaux est demeuré relativement stable au cours de la période de 2011-2012 à 2017-2018 à l'étude. Les données agrégées à l'échelle nationale indiquent une légère tendance à la baisse de 2013-2014 à 2017-2018, toutefois, cela s'explique principalement par une diminution observée dans une administration, probablement le résultat d'enjeux internes plutôt que l'élimination des cibles.

À l'avenir, TC continuera de surveiller et d'évaluer l'incidence, le cas échéant, de l'élimination des cibles de rendement sur le cadre d'aptitude à la sécurité, en mettant particulièrement l'accent sur les transporteurs routiers extraprovinciaux.

INTRODUCTION

La seconde partie du rapport présente des données sur les collisions routières devant être signalées au Canada. On présentera tout d'abord des renseignements sur les tendances touchant la population des conducteurs en général, puis on mettra l'accent sur les collisions mettant en cause des VC, notamment les autocars, les camions porteurs et les semi-remorques⁴.

Tous les renseignements relatifs aux véhicules, aux conducteurs et aux victimes sont tirés de la Base nationale de données sur les collisions du Canada (BNDC), une compilation des rapports de police sur les collisions routières survenues sur les routes publiques du Canada. Chaque administration transmet annuellement ces données sur les collisions à Transports Canada. Par conséquent, contrairement aux mises à jour relatives à la réglementation présentées dans la première partie du présent rapport, lesquelles sont basées sur des exercices financiers, les statistiques sur la sécurité qui suivent sont principalement basées sur les années civiles de 2012 à 2018.

USAGERS DE LA ROUTE – COLLISIONS ET VICTIMES

Comme on peut le constater dans le tableau 26 et les figures 2 à 4, qui illustrent la tendance générale des collisions et des victimes de 1999 à 2018, la situation de la sécurité routière au Canada ne cesse de s'améliorer. Dans le tableau 26, les colonnes intitulées « Collisions » indiquent le nombre total de collisions ayant fait des victimes (comprend les collisions ayant causé des blessures graves ou des décès et exclut les collisions ayant causé des dommages matériels uniquement) et les colonnes intitulées « Victimes » indiquent le nombre total de victimes sur le plan des décès, des blessures graves et des blessures totales attribuables à des collisions.

Les figures 2, 3 et 4 ci-dessous reprennent l'information sur les victimes du tableau 26 et illustrent l'amélioration continue des tendances quant aux décès et aux blessures graves pour la période allant de 1999 à 2018.

⁴ De la BNDC : les camions porteurs sont des véhicules dont le poids est supérieur à 4 536 kg et qui sont pourvus d'une caisse de chargement fixe. Les tracteurs-routiers sont des tracteurs routiers pourvus ou non de semi-remorques.

Tableau 26 : Collisions et victimes de 1999 à 2018

	Collisions			Victimes	
	Mortelles ¹	Avec blessures ²	Décès ³	Grièvement blessées ⁴	Blessées ⁵ (Total)
1999	2 632	148 683	2 980	16 187	218 457
2000	2 548	153 290	2 904	15 581	222 848
2001	2 415	149 023	2 758	15 296	216 542
2002	2 583	153 832	2 921	15 894	222 665
2003	2 487	150 493	2 777	15 110	216 123
2004	2 438	145 150	2 735	15 572	206 104
2005	2 551	145 559	2 898	15 792	204 701
2006	2 586	142 517	2 871	16 044	199 976
2007	2 455	138 615	2 753	14 410	192 745
2008	2 193	127 571	2 431	12 851	176 394
2009	2 007	123 449	2 216	11 955	170 770
2010	2 021	123 615	2 238	11 796	172 081
2011	1 849	122 350	2 023	10 940	167 741
2012	1 848	122 834	2 075	11 104	166 727
2013	1 772	120 371	1 951	10 662	164 525
2014	1 675	114 618	1 841	10 445	156 558
2015	1 695	117 846	1 889	10 855	161 061
2016	1 737	116 534	1 899	10 564	158 791
2017	1 694	112 714	1 856	10 107	152 772
2018	1 743	108 371	1 922	9 494	152 847

1 : Les « collisions mortelles » incluent les collisions de la route ayant causé au moins un décès dans les 30 jours suivant la collision, sauf au Québec avant 2007 (huit jours).

2 : Les « collisions avec blessures » incluent toutes les collisions de la route ayant causé au moins une blessure, mais pas de mort dans les 30 jours suivant la collision, sauf au Québec avant 2007 (huit jours).

3 : Les « victimes décédées » incluent toutes les personnes décédées à la suite d'une collision routière dans les 30 jours suivant l'incident, sauf au Québec avant 2007 (huit jours).

4 : Les « victimes grièvement blessées » incluent les personnes ayant été admises à l'hôpital aux fins de traitement ou d'observation. Les blessures graves ont été estimées entre 1999 et 2018 puisque plusieurs administrations ont indiqué qu'elles ne les déclaraient pas toutes.

5 : Le « nombre total de victimes blessées » incluent toutes les personnes ayant subi des blessures de gravité diverse, de minime à grave.

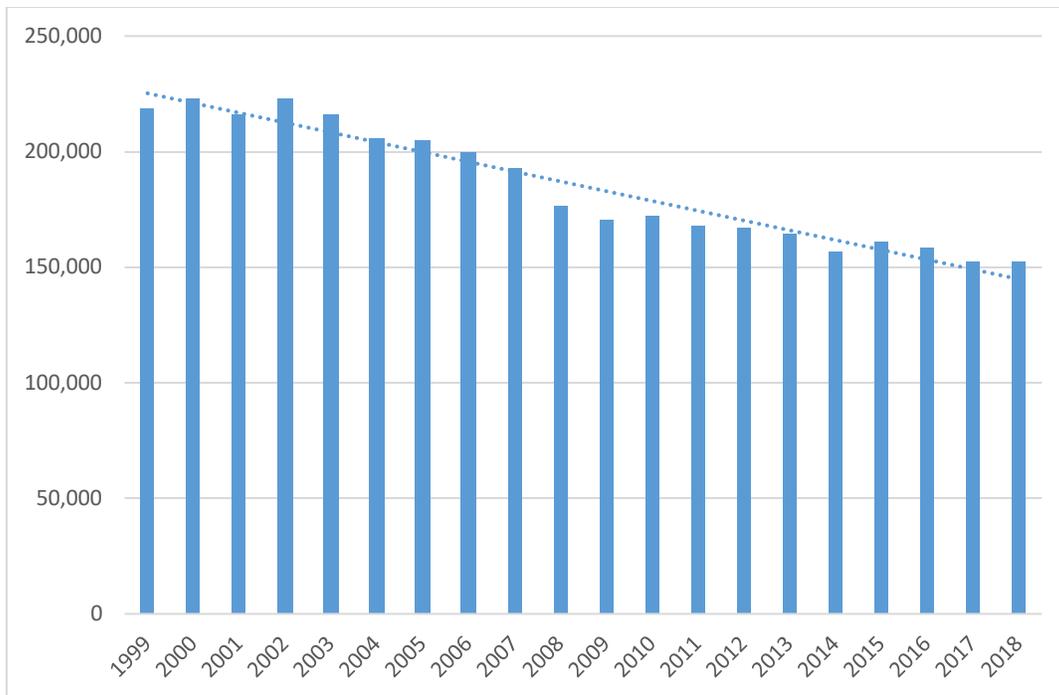


Figure 2 : Victimes de collisions routières de 1999 à 2018 : nombre total de blessés

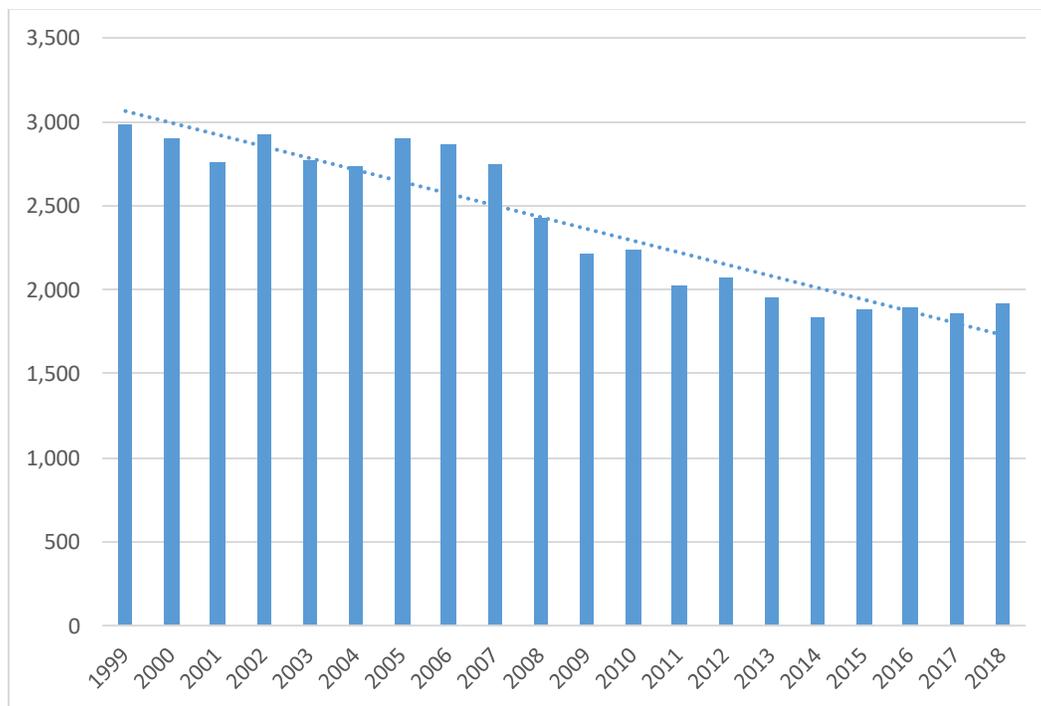


Figure 3 : Victimes de collisions routières de 1999 à 2018 : décès

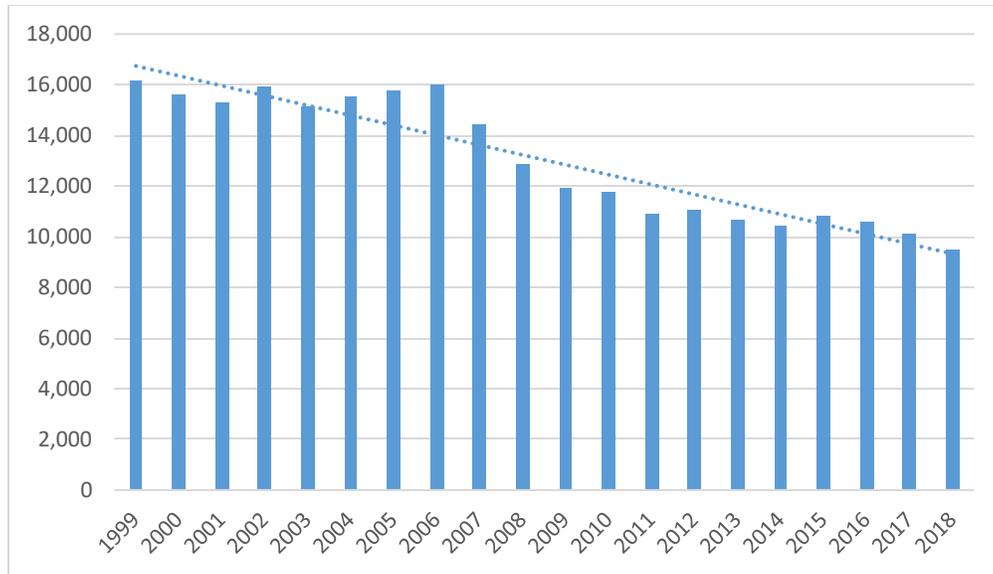


Figure 4 : Victimes de collisions routières de 1999 à 2018 : blessures graves

En 2018, 1 922 personnes ont perdu la vie sur les routes canadiennes comparativement à 25, 20 et 56 décès respectivement pour le transport aérien, maritime et ferroviaire. Ces chiffres mettent en évidence le fait que le transport routier constitue un enjeu de santé et de sécurité important pour la population canadienne. Néanmoins, même si la sécurité routière représente un défi de taille dans le domaine du transport, il est important de noter que les décès annuels ont considérablement diminué entre 1992 et 2018, avec une baisse de l'ordre de 45,1 %. Malgré une augmentation importante du nombre de véhicules automobiles immatriculés, des véhicules-kilomètres parcourus (VKP) ainsi que du produit intérieur brut (voir la figure 5), il convient de noter que 1 579 personnes de moins sont décédées sur les routes canadiennes en 2018 comparativement à 1992.

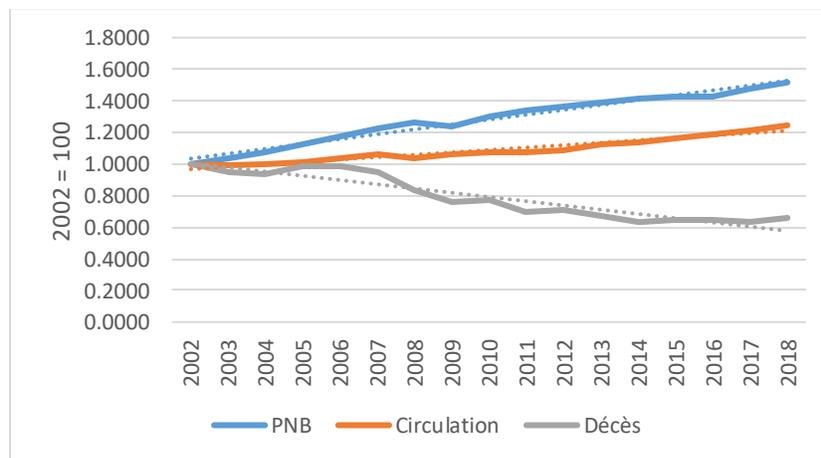


Figure 5 : Décès par rapport au trafic et au produit intérieur brut, de 2002 à 2018

La figure 6 montre que pour la période de 2012 à 2018, le nombre de décès concernant les usagers de la route a diminué en 2013, a atteint le point le plus bas en 2014, a augmenté en 2015 et 2016, a diminué de nouveau en 2017 et a finalement augmenté en 2018. Comme le montre la figure 3, ces augmentations et diminutions ont été la norme au cours des 20 dernières années. Néanmoins, la tendance maîtresse est qu'il y a une baisse générale du nombre de personnes tuées sur les routes, et cela est également vrai pour la période de 2012 à 2018 à l'étude dans ce rapport.

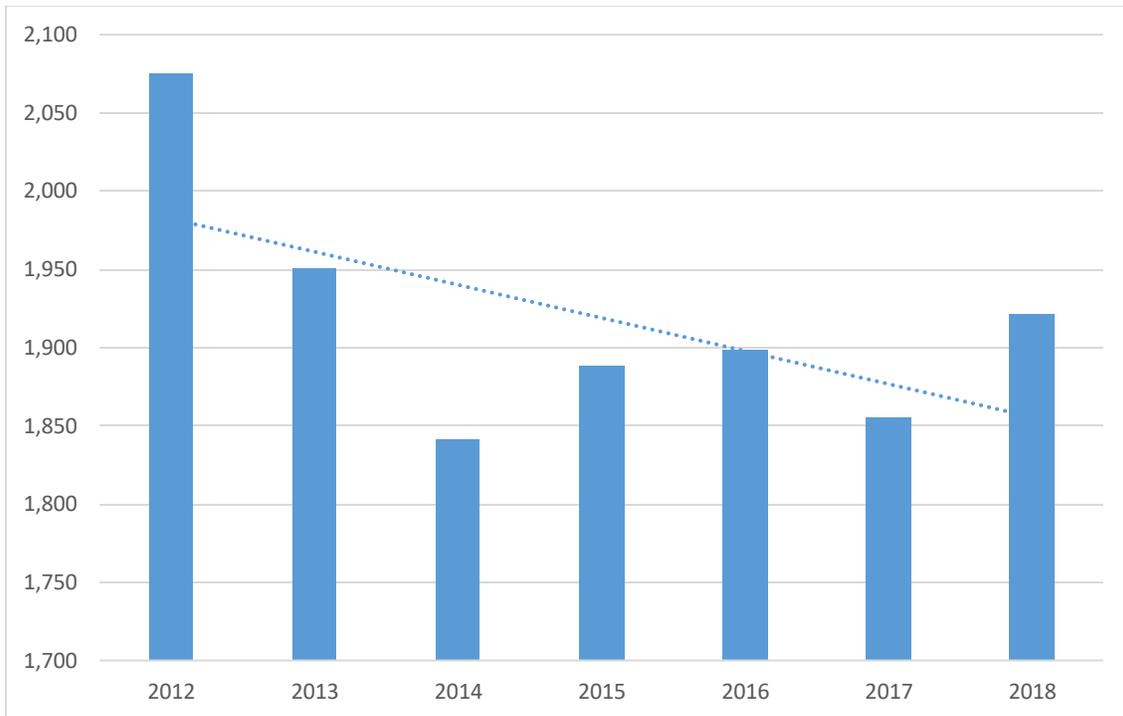


Figure 6 : Décès sur la route, de 2012 à 2018

En somme, conformément à la tendance des 20 dernières années, les décès sur la route sont globalement en baisse malgré une exposition accrue. Cette tendance concorde avec les initiatives de sécurité progressives entreprises par les gouvernements et l'industrie, sur la base de développements scientifiques, de politiques rigoureuses et de l'élaboration de contre-mesures solides.

COLLISIONS METTANT EN CAUSE DES VÉHICULES COMMERCIAUX

Les sections suivantes présentent des renseignements détaillés sur les collisions mettant en cause des véhicules commerciaux. Les données sont tirées de la BNDC. La première section présente les tendances générales des collisions mettant en cause des véhicules commerciaux, présentées avec une analyse de l'évolution des collisions des camions lourds en fonction d'une estimation de l'exposition au risque dérivée de données provenant de l'Enquête sur les véhicules au Canada.

La deuxième section examine les renseignements de la BNDC sur les actions et l'état des conducteurs de véhicules commerciaux au moment de la collision ainsi que des statistiques liées aux collisions mettant en cause un seul véhicule commercial, lesquelles ont été liées à la fatigue du conducteur dans la littérature scientifique. La dernière section fournit des renseignements sur les victimes de collisions mettant en cause des véhicules commerciaux.

COLLISIONS METTANT EN CAUSE DES VÉHICULES COMMERCIAUX, DE 2012 À 2018

Le tableau 27 présente un résumé des véhicules commerciaux et de *tous les autres véhicules* en cause dans des collisions, par gravité, pour la période de 2012 à 2018. Les figures 7, 9, 11 et 13 illustrent ces renseignements pour les sept années à l'étude et les figures 8, 10, 12 et 14 montrent les mêmes variables, mais dans une fenêtre plus large de 26 ans (de 1992 à 2018).

En 2018, 375 véhicules commerciaux (y compris des camions et des autocars) étaient en cause dans des collisions mortelles comparativement à 403 en 2012, soit une diminution de 7 %. Comme on peut le voir dans la figure 9, les collisions mortelles mettant en cause des VC ont fluctué au cours de la période septennale avec un pic en 2017, mais la tendance générale demeure une diminution globale. La moyenne annuelle pour la période est de 394 collisions mortelles, soit 18,1 % de moins que la moyenne annuelle pour la période septennale précédente (2005 à 2011), qui était de 481 collisions mortelles. La figure 10 illustre la fluctuation au cours de la période de 1992 à 2018. Bien que ce ne soit pas linéaire, les données indiquent une tendance générale à la baisse. En 1992, 525 véhicules commerciaux étaient en cause dans des collisions mortelles comparativement à 375 en 2018, soit une diminution de 28,6 %. L'année 2015 a vu le plus faible nombre de véhicules lourds en cause dans des collisions mortelles pour la période de 26 ans, avec 361 véhicules.

Tableau 27 : Nombre de véhicules commerciaux et des autres types de véhicules en cause dans des collisions de la route à signaler, par type de véhicule et par gravité au Canada de 2012 à 2018

		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Décès	Tous les autocars	26	38	28	33	31	28	30
	Camions porteurs > 4 536 kg	153	137	143	122	122	141	129
	Semi-remorques	224	227	240	206	220	262	216
	Véhicules commerciaux totaux	403	402	411	361	373	431	375
	Véhicules non commerciaux en cause avec des véhicules commerciaux	335	334	396	343	377	375	354
	Total des véhicules en cause dans des collisions concernant des véhicules commerciaux	738	736	807	704	750	806	729
	Total de tous les autres véhicules en cause	2 202	2 164	1 971	2 045	2 165	2 037	2 176
	Total de tous les véhicules en cause	2 940	2 900	2 778	2 749	2 915	2 843	2 905
Blessures	Tous les autocars	1 976	1 898	1 805	1 895	1 782	1 673	1 678
	Camions porteurs > 4 536 kg	3 859	3 841	3 867	3 781	3 559	3 739	3 737
	Semi-remorques	3 306	3 452	3 578	3 075	2 987	3 181	3 057
	Véhicules commerciaux totaux	9 141	9 191	9 250	8 751	8 328	8 593	8 472
	Véhicules non commerciaux en cause avec des véhicules commerciaux	7 952	8 063	8 308	7 793	7 389	7 612	7 591
	Total des véhicules en cause dans des collisions concernant des véhicules commerciaux	17 093	17 254	17 558	16 544	15 717	16 205	16 063
	Total de tous les autres véhicules en cause	203 419	200 242	189 962	197 466	194 855	187 353	183 755
	Total de tous les véhicules en cause	220 512	217 496	207 520	214 010	210 572	203 558	199 818
DMS	Tous les autocars	6 625	7 166	7 401	6 960	5 948	6 190	6 516
	Camions porteurs > 4 536 kg	19 576	20 587	20 708	20 690	19 453	20 532	21 224
	Semi-remorques	14 370	15 164	15 150	13 703	12 607	13 987	14 681
	Véhicules commerciaux totaux	40 571	42 917	43 259	41 353	38 008	40 709	42 421
	Véhicules non commerciaux en cause avec des véhicules commerciaux	30 966	32 962	33 558	32 252	29 812	31 579	32 905
	Total des véhicules en cause dans des collisions concernant des véhicules commerciaux	71 537	75 879	76 817	73 605	67 820	72 288	75 326
	Total de tous les autres véhicules en cause	658 377	702 612	757 558	763 985	726 238	760 019	773 225
	Total de tous les véhicules en cause	729 914	778 491	834 375	837 590	794 058	832 307	848 551
Total	Tous les autocars	8 627	9 102	9 234	8 888	7 761	7 891	8 224
	Camions porteurs > 4 536 kg	23 588	24 565	24 718	24 594	23 134	24 412	25 090
	Semi-remorques	17 900	18 843	18 968	16 984	15 814	17 430	17 954
	Véhicules commerciaux totaux	50 115	52 510	52 920	50 466	46 709	49 733	51 268
	Véhicules non commerciaux en cause avec des véhicules commerciaux	39 253	41 359	42 262	40 388	37 578	39 566	40 850
	Total des véhicules en cause dans des collisions concernant des véhicules commerciaux	89 368	93 869	95 182	90 854	84 287	89 299	92 118
	Total de tous les autres véhicules en cause	863 998	905 018	949 491	963 513	923 258	949 409	959 156
	Total de tous les véhicules en cause	953 366	998 887	1 044 673	1 054 367	1 007 545	1 038 708	1 051 274

En 2018, 8 472 véhicules commerciaux étaient en cause dans des collisions avec blessures, une réduction de 7,3 % par rapport aux 9 141 signalés en 2012. La moyenne pour la période septennale de 2012 à 2018 était de 8 818 collisions avec blessures, soit 16,4 % de moins que la moyenne pour les sept années précédentes de 10 553 véhicules. La figure 11 illustre cette tendance à la baisse dans les collisions avec blessures pour la période de 2012 à 2018. Les données du tableau 27 indiquent également une légère tendance à la baisse au chapitre des *dommages matériels seulement* (DMS) pour la période septennale, avec un bas en 2016 suivi de deux années d'augmentation consécutive en 2017 et 2018 (voir les figures 13 et 14).

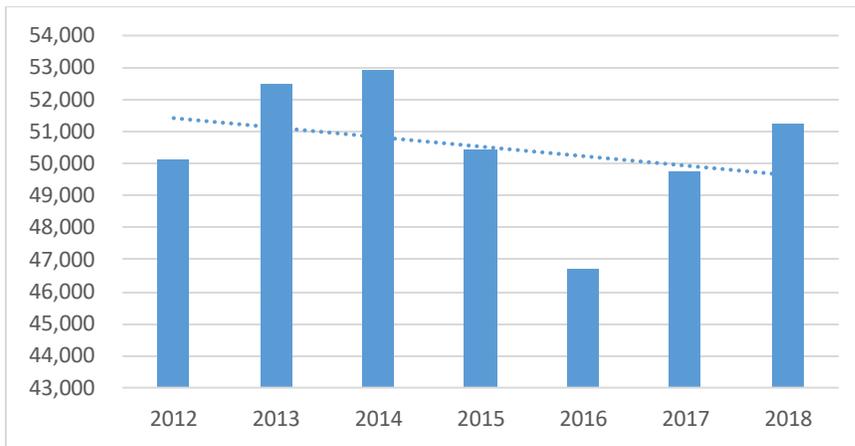


Figure 7 : Nombre de véhicules commerciaux en cause dans des collisions à signaler, de 2012 à 2018

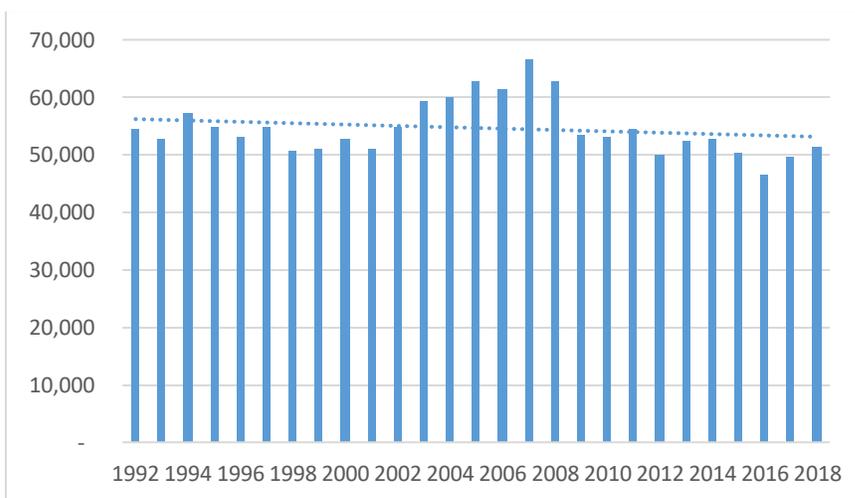


Figure 8 : Nombre de véhicules commerciaux en cause dans des collisions à signaler, de 1992 à 2018

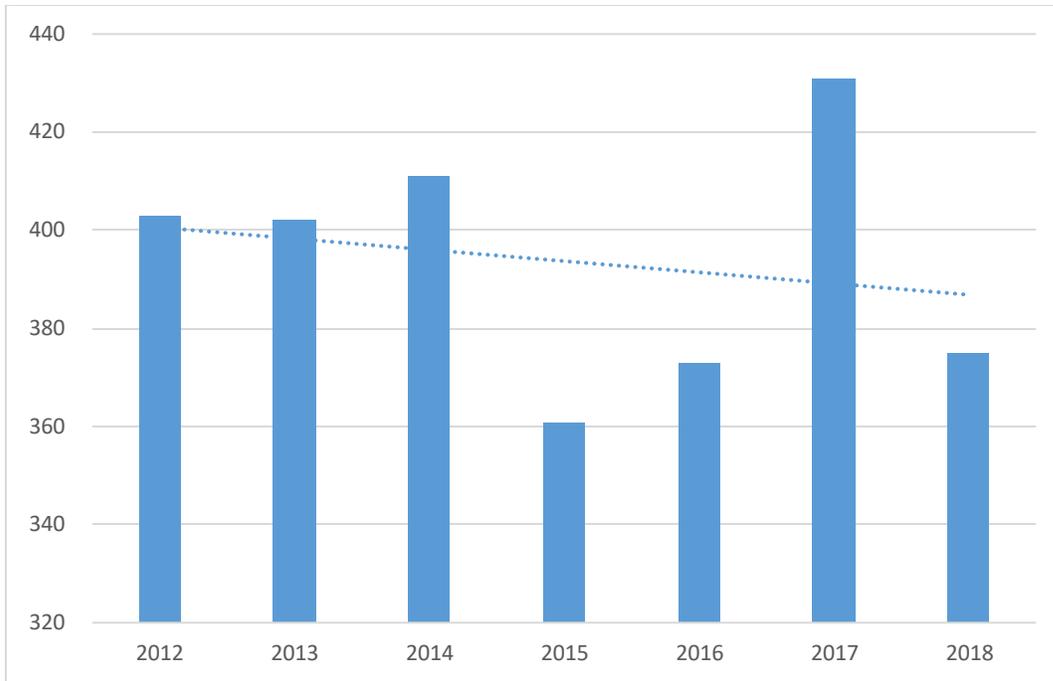


Figure 9 : Nombre de véhicules commerciaux en cause dans des collisions mortelles, de 2012 à 2018

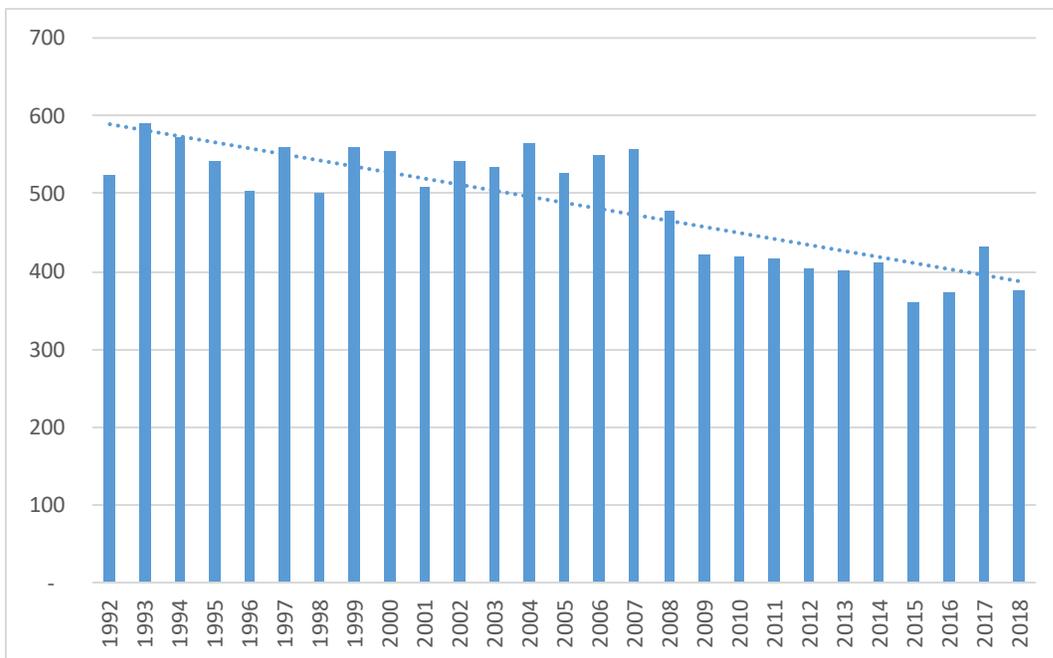


Figure 10 : Nombre de véhicules commerciaux en cause dans des collisions mortelles, de 1992 à 2018

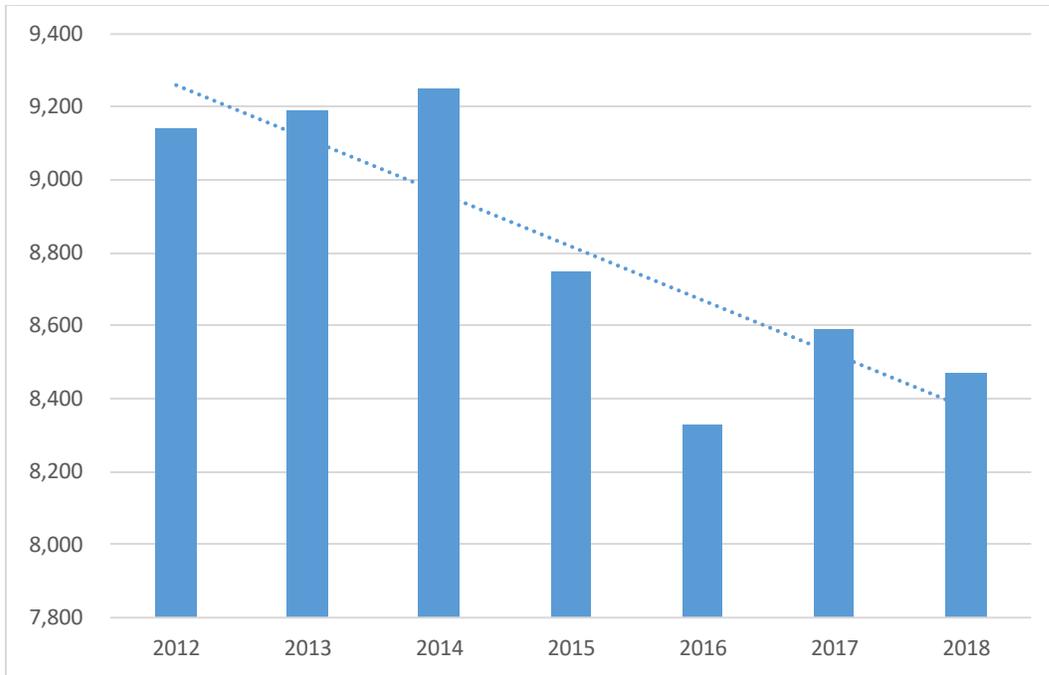


Figure 11 : Nombre de véhicules commerciaux en cause dans des collisions avec blessures, de 2012 à 2018

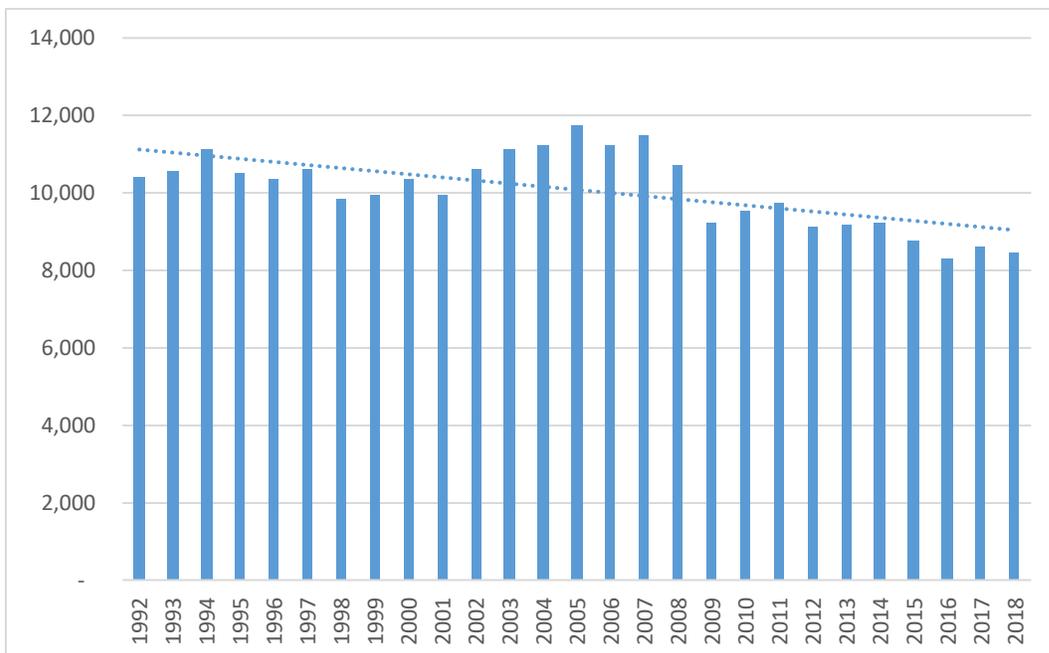


Figure 12 : Nombre de véhicules commerciaux en cause dans des collisions avec blessures, de 1992 à 2018

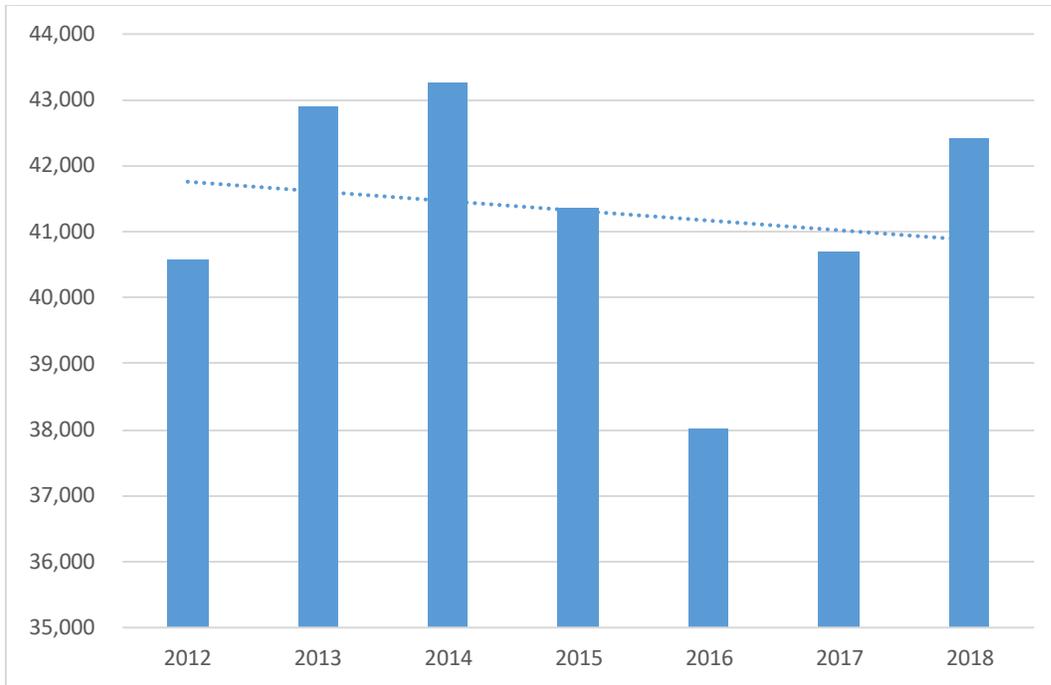


Figure 13 : Nombre de véhicules commerciaux en cause dans des collisions avec dommages matériels, de 2012 à 2018

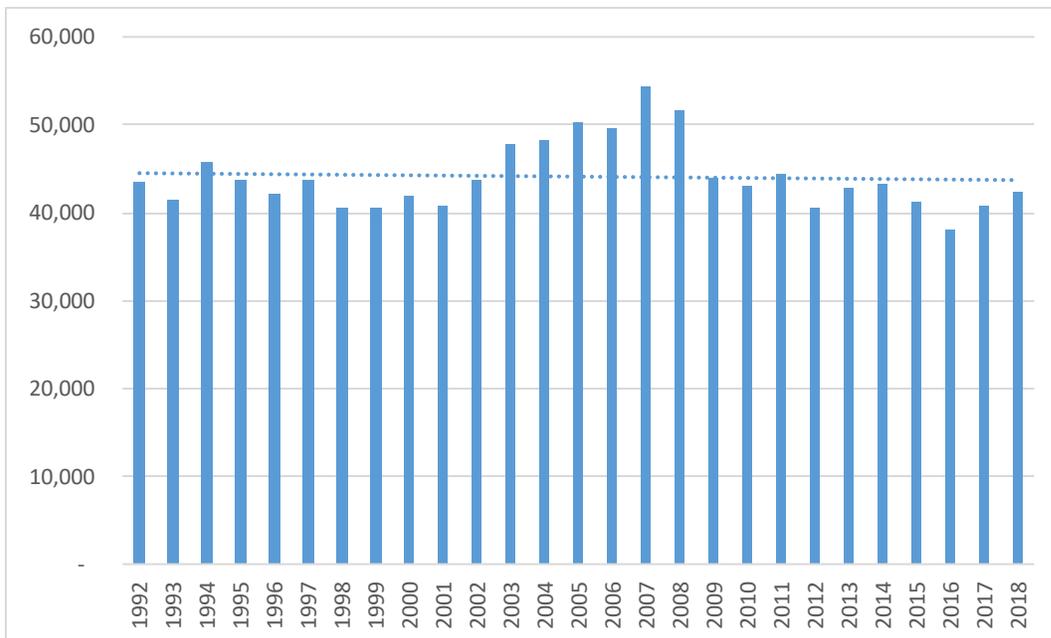


Figure 14 : Nombre de véhicules commerciaux en cause dans des collisions avec dommages matériels, de 1992 à 2018

La figure 15 ci-dessous illustre la contribution des catégories de véhicules lourds de la BNDC ainsi que des véhicules légers (voitures, camionnettes, véhicules utilitaires sport) aux collisions mortelles de véhicules lourds de 1992 à 2018.

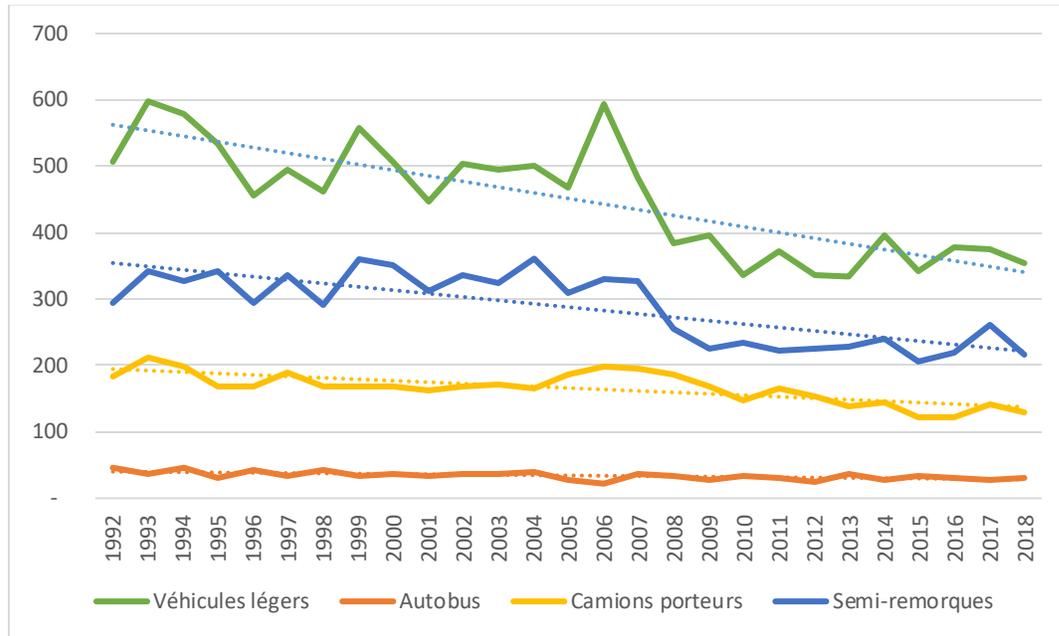


Figure 15 : Nombre de véhicules en cause dans des collisions de véhicules lourds mortelles par type de véhicule, 1992 à 2018

La figure 16 porte sur la contribution de catégories spécifiques de véhicules lourds aux collisions mortelles, à l'exclusion des véhicules légers, pour la période de 2012 à 2018. Comme on peut le voir, les semi-remorques sont surreprésentés comparativement aux camions porteurs et aux autocars. Toutefois, comme indiqué plus loin dans le tableau 28 et la figure 25, on estime qu'au cours de la période de 2012 à 2018, les semi-remorques ont parcouru plus de trois fois plus de véhicules-kilomètres que les camions porteurs, ce qui suggère que l'exposition est un facteur important de leur surreprésentation dans les collisions mortelles. Au chapitre des tendances, la figure 16 montre une situation plutôt stable pour les semi-remorques et les autocars et une légère baisse pour les camions porteurs.

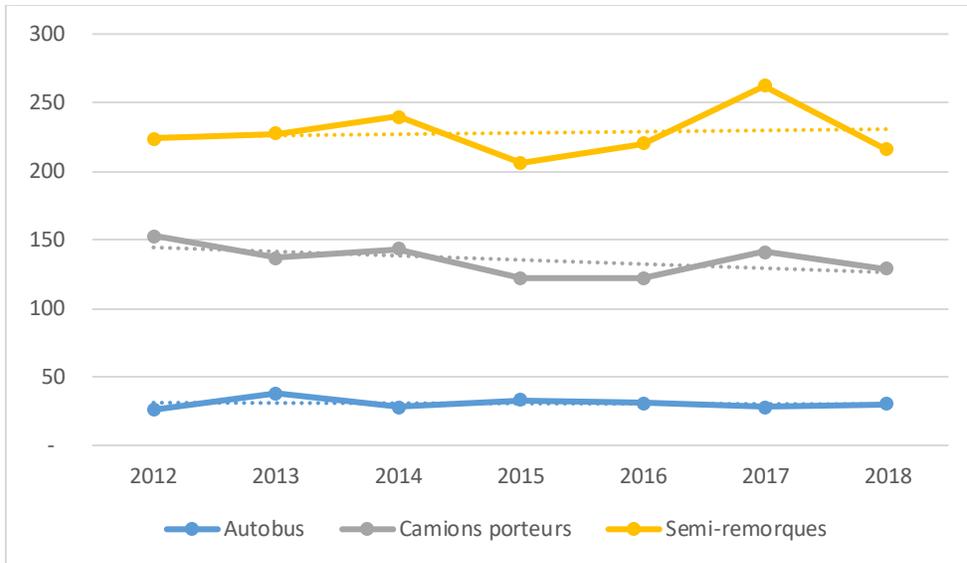


Figure 16 : Véhicules commerciaux en cause dans des collisions mortelles par type de véhicule, de 2012 à 2018

La figure 17 illustre la contribution des catégories de véhicules lourds de la BNDC, ainsi que celle des véhicules légers, aux collisions avec blessures impliquant des véhicules lourds de 1992 à 2018. Comme c'était le cas pour les collisions mortelles, les véhicules légers sont surreprésentés dans les collisions de véhicules commerciaux avec blessures.

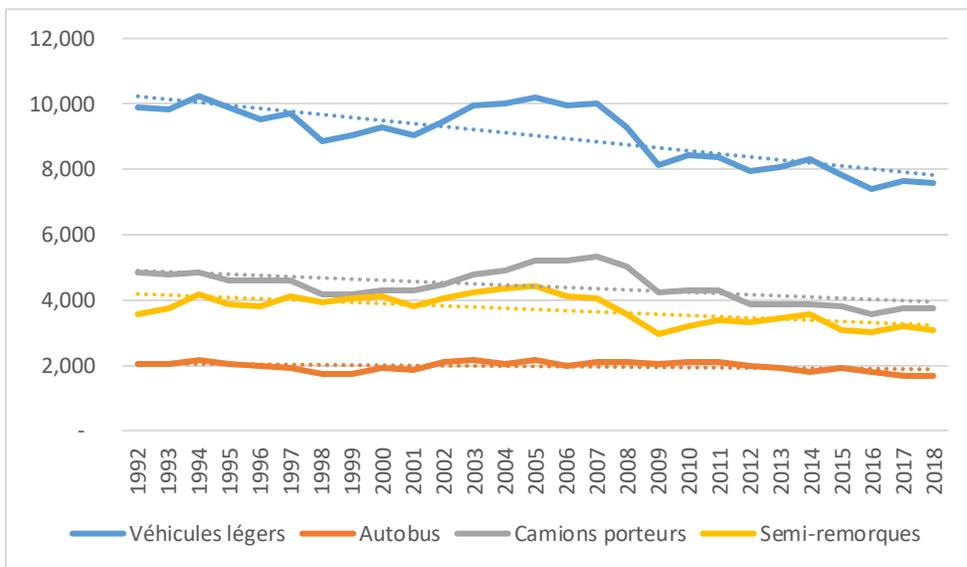


Figure 17 : Nombre de véhicules en cause dans des collisions de véhicules lourds avec blessures par type de véhicule, 1992 à 2018

La figure 18 illustre la contribution de catégories spécifiques de véhicules lourds aux collisions avec blessures, à l'exclusion des véhicules légers, pour la période de 2012 à 2018. La situation présentée est différente de la distribution des catégories de camions lourds dans le cas des collisions mortelles. Même s'ils parcourent beaucoup moins de véhicules-kilomètres, les camions porteurs sont davantage représentés dans les collisions avec blessures que les semi-remorques. Sur le plan des tendances, la figure 18 montre de légères diminutions pour les trois catégories.

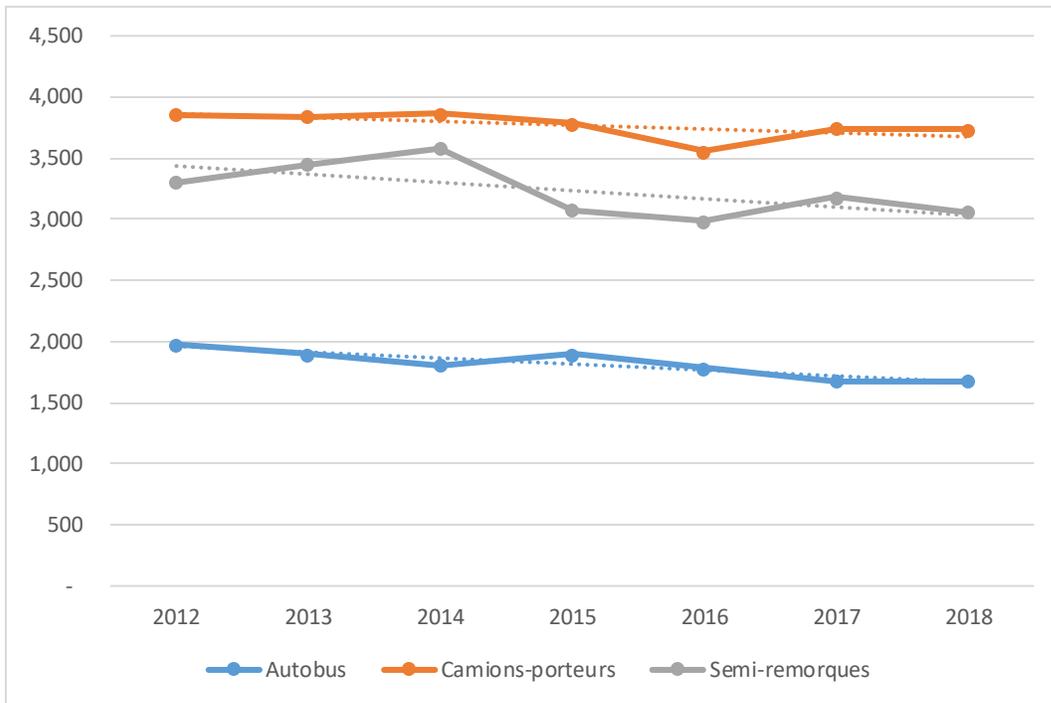


Figure 18 : Véhicules commerciaux en cause dans des collisions avec blessures par type de véhicule, de 2012 à 2018

La figure 19 présente le taux de mise en cause des véhicules commerciaux par gravité des collisions. Comme on peut le voir, les VC sont surreprésentés dans les collisions mortelles. Les victimes qui en résultent sont indiquées à la figure 20. Pour la période de 2012 à 2018, alors que les VC ne représentaient que 4,9 % du total des véhicules impliqués dans des collisions routières, ils étaient en cause dans 20,4 % des décès sur la route. Cette réalité pourrait s'expliquer par le poids et la masse relatifs des VC en comparaison avec ceux des véhicules légers.

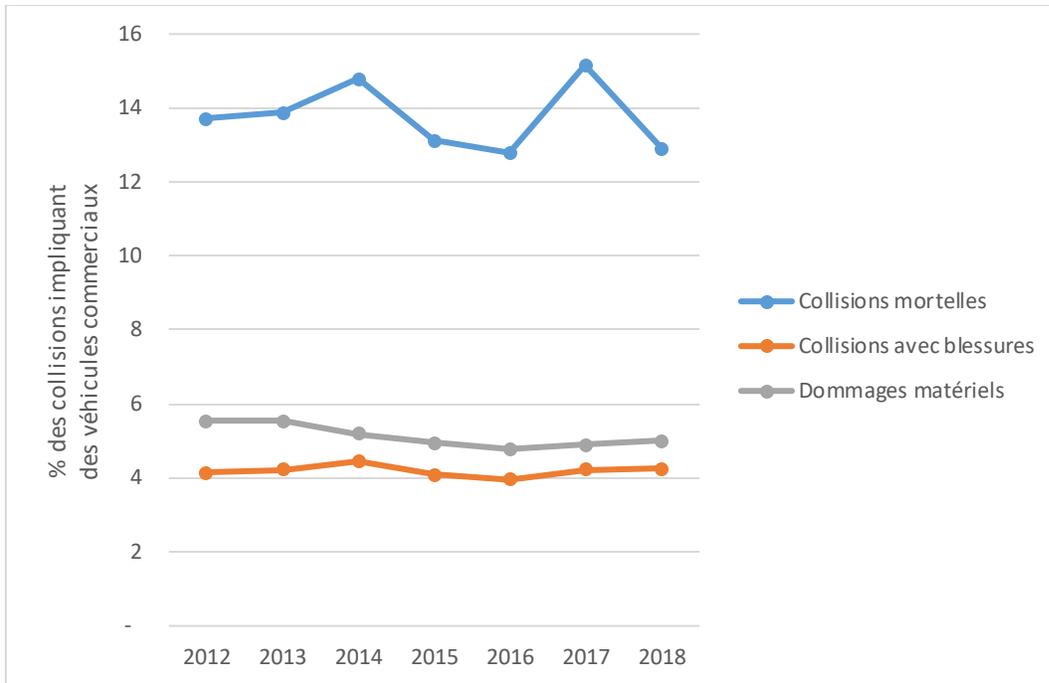


Figure 19 : Taux de collisions des véhicules commerciaux par gravité, de 2012 à 2018

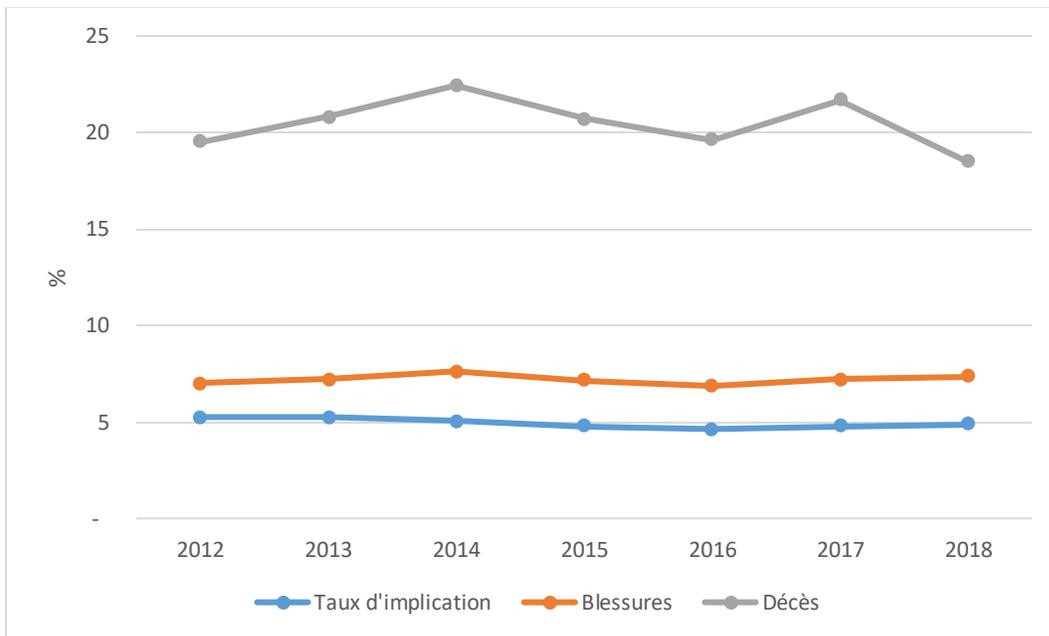


Figure 20 : Taux de collisions liés aux véhicules commerciaux et victimes de ces collisions, de 2012 à 2018

Pour ce qui est des facteurs contribuant aux collisions, la figure 21 montre que les défauts des véhicules sont associés à moins de 4 % des collisions mortelles de VC.

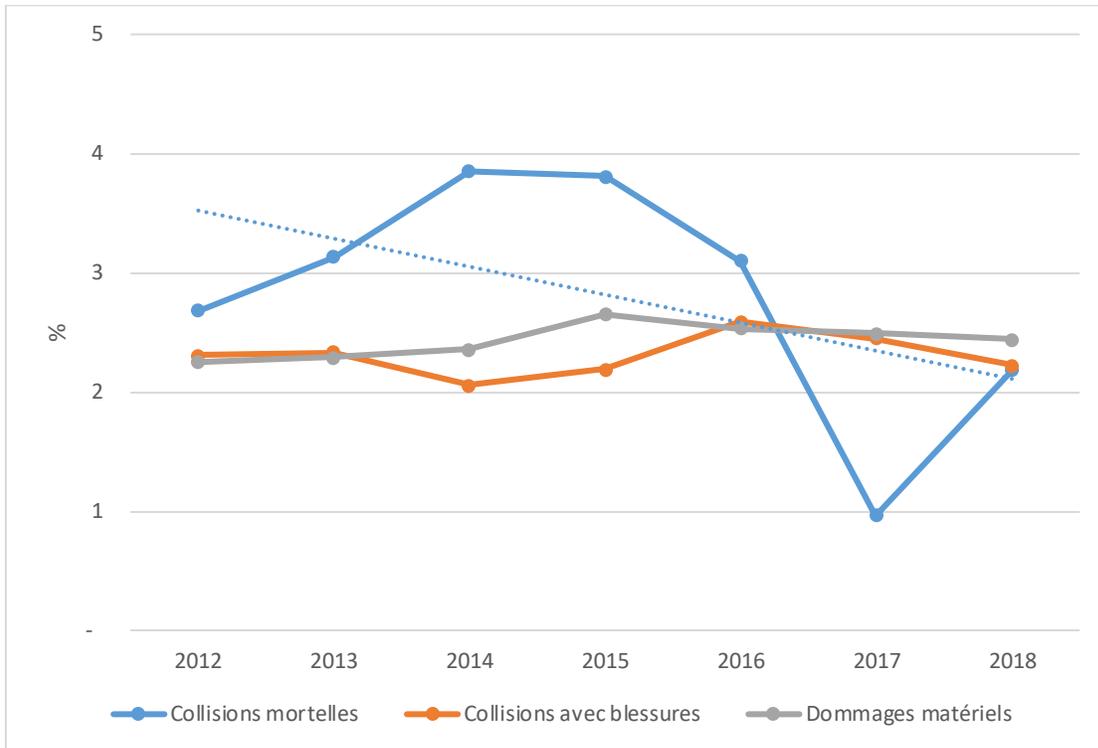


Figure 21 : Taux de collisions des véhicules commerciaux ayant des défauts, de 2012 à 2018

La figure 22 indique que les actions des conducteurs de VC, et dans une moindre mesure l'état des conducteurs, sont des facteurs contributifs plus importants que les défauts des véhicules. Soulignons toutefois que les données de la BNDC proviennent de rapports de police et non d'études approfondies sur les causes des collisions. Il est établi que de telles données sont d'une utilité limitée pour quantifier la prévalence de facteurs humains subtils tels que l'inattention ou la fatigue. Les données d'études sur les causes des collisions menées dans d'autres contextes et utilisant diverses méthodes estiment que les facteurs humains (le conducteur) sont responsables de 80 à 90 % des collisions routières, tant pour les véhicules légers que pour les véhicules lourds⁵.

⁵ Thiffault, P. (2011). *Addressing human factors in the motor carrier industry in Canada* (https://www.ccmta.ca/web/default/files/PDF/human-factors_report_May_2011.pdf).

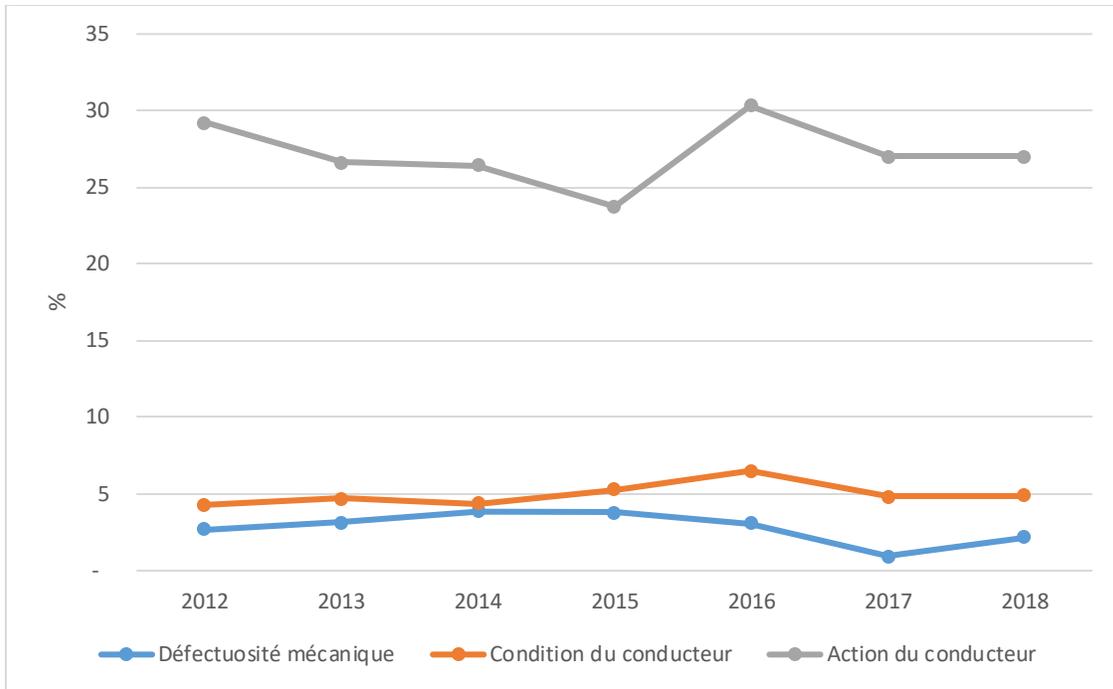


Figure 22 : Facteurs contributifs dans les collisions mortelles mettant en cause des véhicules commerciaux, de 2012 à 2018

La figure 23 présente des données de la BNDC sur l'état des conducteurs de VC en cause dans des collisions de VC pour la période de 2012 à 2018 lorsque leur état était jugé *autre que normal*. Soulignons que les nombres sont peu élevés et que dans 95 % des collisions mortelles, l'état général des conducteurs de VC était considéré comme *normal*. Néanmoins, pour les 5 % restants, lorsque l'état des conducteurs était jugé *autre que normal*, la conduite en état d'ébriété (32 %) et la fatigue/l'endormissement (29 %) étaient les facteurs les plus fréquemment indiqués dans les données. Notons cependant qu'il est largement admis que les données basées sur les rapports de police ont tendance à sous-estimer sérieusement la contribution de la fatigue et de l'inattention liée à la fatigue aux collisions.

À des fins de comparaison, la figure 24 illustre l'état des conducteurs de véhicules légers (voitures, camionnettes, véhicules utilitaires sport) dans l'ensemble des collisions mortelles, lorsque l'état était jugé comme *autre que normal* pour la même période. Il importe de mentionner que l'état des conducteurs de véhicules légers était jugé *autre que normal* dans 23,5 % de l'ensemble des collisions mortelles, ce qui est près de cinq fois plus de ce qu'il en était pour les conducteurs de VC (4,96 %). Sur le plan des principales différences dans le profil des facteurs contribuant aux collisions, il est important de noter que le taux d'alcool est beaucoup plus élevé pour les conducteurs de véhicules légers et que le taux de fatigue est près de trois fois plus élevé pour les conducteurs de VC.

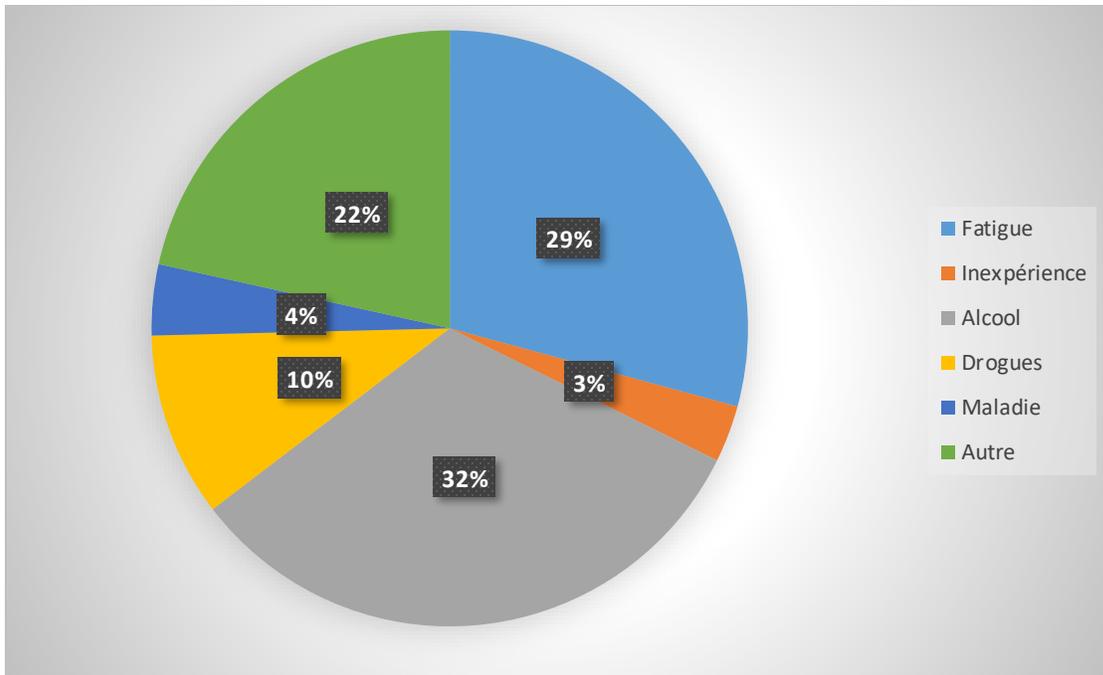


Figure 23 : État des conducteurs de VC, lorsque celui-ci était jugé « autre que normal », dans 4,96 % des collisions mortelles de VC, pour la période de 2012 à 2018 – BNDC

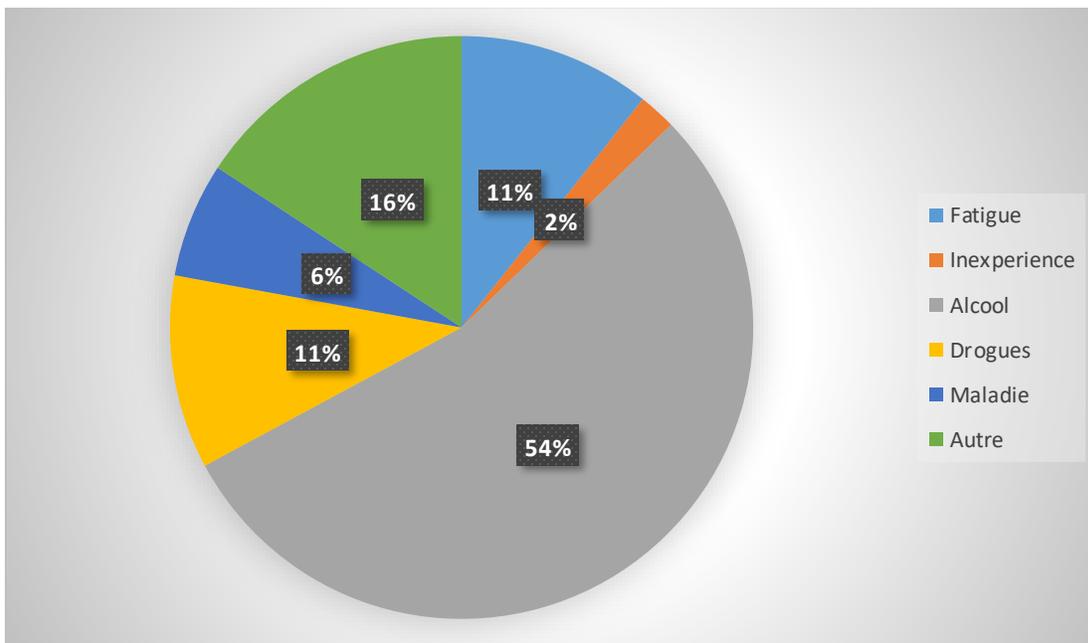


Figure 24 : État des conducteurs de véhicules légers, lorsque celui-ci est jugé « autre que normal », dans 23,5 % des collisions mortelles, pour la période de 2012 à 2018 – BNDC

La figure 25 fournit des données de la BNDC sur les actions des conducteurs de VC lorsqu'ils étaient jugés comme *n'ayant pas eu une conduite appropriée* dans des collisions mortelles de VC pour la période de 2012 à 2018, ce qui fut le cas dans 27 % des collisions mortelles. Parmi celles-ci, les catégories *inattention* (27 %), *autre action de conduite* (22 %) et *vitesse* (14 %) correspondaient aux comportements des conducteurs les plus couramment déterminés.

On pourrait toutefois discuter du fait que *l'inattention* pourrait également être liée à la catégorie *état du conducteur*, car il est bien documenté qu'une partie importante des problèmes d'inattention est liée à l'hypovigilance, les premiers signes de fatigue. Comme on peut le voir à la figure 25, l'inattention, qui comprend également la distraction au volant, est le facteur qui contribue le plus aux collisions mortelles de VC.

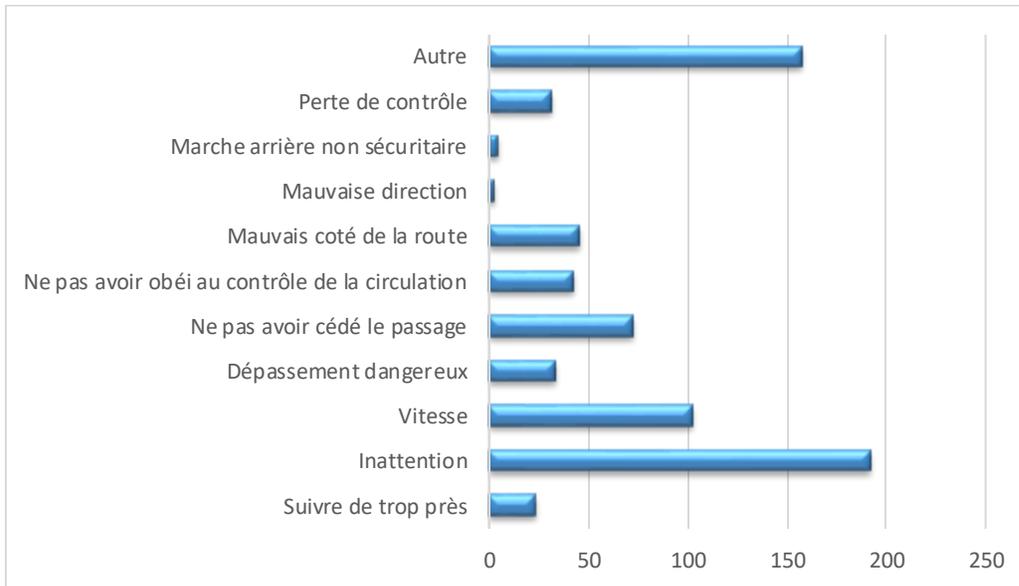


Figure 25 : Actions des conducteurs de VC, lorsque ceux-ci étaient jugés comme « n'ayant pas eu une conduite appropriée », dans 27,2 % des collisions mortelles de VC, pour la période de 2012 à 2018 – BNDC

Encore une fois, à des fins de comparaison, la figure 26 illustre les actions des conducteurs de véhicules légers dans l'ensemble des collisions mortelles pour la même période, lorsque les conducteurs étaient jugés comme *n'ayant pas eu une conduite appropriée*, ce qui était le cas dans 50,5 % de ces collisions, soit près du double des actions des conducteurs de VC (27 %). Sur le plan des différences clés, la vitesse était le principal facteur contributif avec 22 % des cas, contre 14 % pour les conducteurs de VC, suivi de l'inattention avec une contribution de 20 %, ce qui est inférieur aux 27 % observés chez les conducteurs de VC.

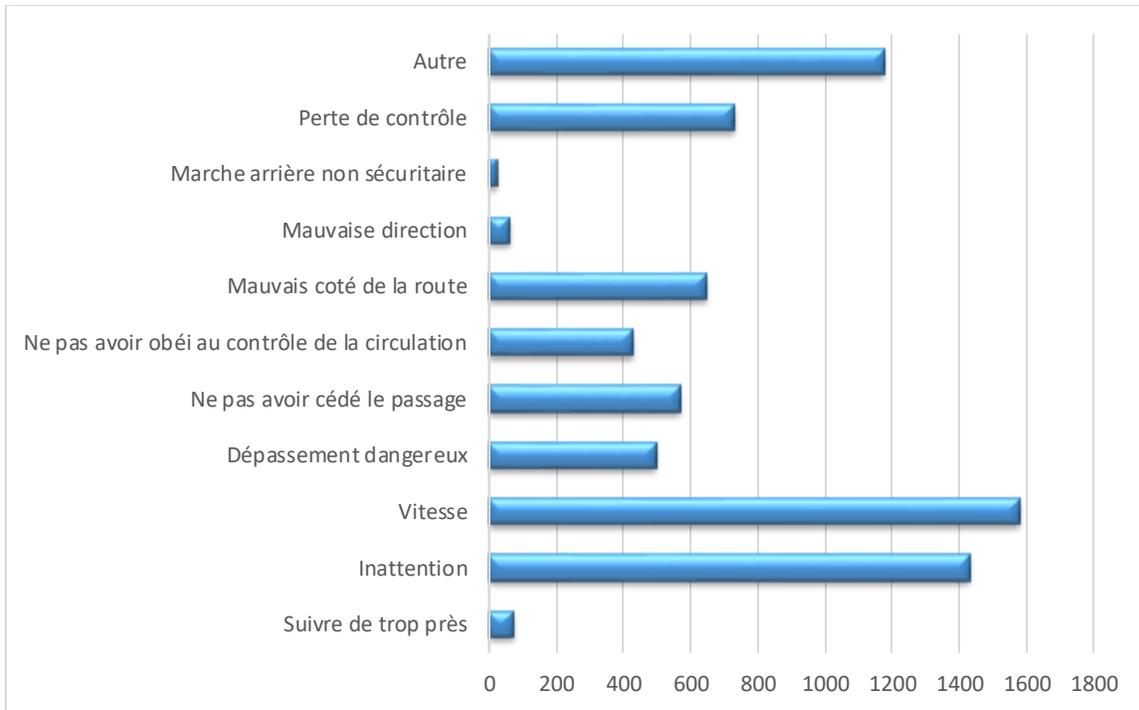


Figure 26 : Actions des conducteurs de véhicules légers, lorsque ceux-ci étaient jugés comme « n’ayant pas eu une conduite appropriée », dans 50,5 % de toutes les collisions mortelles de VC, pour la période de 2012 à 2018 – BNDC

En somme, les données de la BNDC pour la période de 2012 à 2018 indiquent que l’inattention (liée à la *fatigue* et à la *distraction*) et la conduite trop rapide (liée à **une conduite à haut risque**) sont des facteurs contributifs clés des collisions concernant les collisions mortelles des véhicules lourds. Cela est conforme à l’évaluation menée par le *groupe de travail sur les facteurs humains et la sécurité des transporteurs routiers* du CCATM. La présence d’alcool en tant que facteur contributif doit également être notée : en moyenne, il y a eu six collisions mortelles de VC liées à l’alcool par année.

EXPOSITION AU RISQUE ET TAUX DE COLLISIONS DES CAMIONS LOURDS (DE 2012 À 2018)

Le concept d’exposition au risque tient compte de données relatives à l’activité pour expliquer les différences de taux de collisions, par exemple entre les véhicules lourds et les véhicules légers. Il s’agit, par conséquent, d’un meilleur indicateur du rendement au chapitre de la sécurité des véhicules commerciaux que la simple comparaison de données brutes sur les collisions qui ne tiennent pas compte de l’exposition.

Cette section fournit des données de l'ancienne *Enquête sur les véhicules au Canada* (EVC) de Statistique Canada, qui a estimé le nombre de VKP par les camions porteurs de plus de 4 500 kg, les semi-remorques de plus de 15 000 kg et *tous les camions lourds* (une combinaison des deux catégories). Les VKP représentent une meilleure mesure de l'activité des camions que d'autres mesures, notamment le nombre d'immatriculations de camions lourds, qui a connu une hausse considérable au cours des dernières années. Les données sur les VKP ne sont pas disponibles pour les autocars dans l'EVC. Il est important de noter que puisque l'EVC a expiré en 2009, les données sur les VKP des camions lourds présentées ici sont estimées au moyen d'un modèle économétrique de prévision en fonction de données de l'EVC déclarées antérieurement au cours des années précédant 2009.

Comme le montrent le tableau 28 et la figure 27, le modèle estime une augmentation globale des VKP des camions lourds pour la période de 2012 à 2018. La figure 28 indique que cette augmentation s'est produite principalement après le ralentissement économique de 2008 et 2009 et qu'elle serait principalement liée aux activités de transport par semi-remorques.

Néanmoins, comme le montrent les figures 29 et 30 qui illustrent les taux de collisions mortelles et avec blessures des camions lourds par 100 millions de VKT (calculés sur la base de l'estimation de l'EVC et des données de la BNDC), cette augmentation de l'exposition ne s'est pas traduite par une détérioration du rendement en matière de sécurité. En fait, les figures 29 et 30 indiquent que les taux de collisions mortelles et avec blessures ont tous deux diminué de 2012 à 2018 (28,4 % pour les collisions mortelles et 26,1 % pour les collisions avec blessures). Dans l'ensemble, selon ce modèle, l'augmentation importante de l'exposition des semi-remorques après 2009 correspond à une *diminution* du taux de collisions. Il est également intéressant de noter que la diminution du taux de collisions des véhicules lourds se produit après la mise en œuvre en 2007 du nouveau *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire*. La figure 10, présentée précédemment, illustre également une rupture dans la ligne de tendance pour les données brutes sur les collisions mortelles des véhicules lourds après 2007. Bien qu'il soit impossible d'établir de causalité avec des statistiques descriptives comme celles-ci, ces renseignements ne sont pas négligeables.

Dans l'ensemble, le modèle économétrique de prévision estime qu'au cours de la période de 2012 à 2018, les camions lourds (y compris les camions porteurs et les semi-remorques) ont parcouru une moyenne annuelle d'environ 44,9 milliards de kilomètres (10,6 milliards pour les camions porteurs et 34,4 milliards pour les semi-remorques).

Tableau 28 : Estimation des véhicules-kilomètres parcourus, de 2012 à 2018

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Type de camion	(millions)						
Camions porteurs	10 005,0	10 115,0	10 408,0	10 592,0	10 795,5	11 032,5	11 248,9
Semi-remorques	29 585,0	31 113,0	32 621,7	34 203,5	35 898,0	37 651,3	39 494,7
Total	39 590	41 228	43 030	44 795	46 694	48 684	50 744

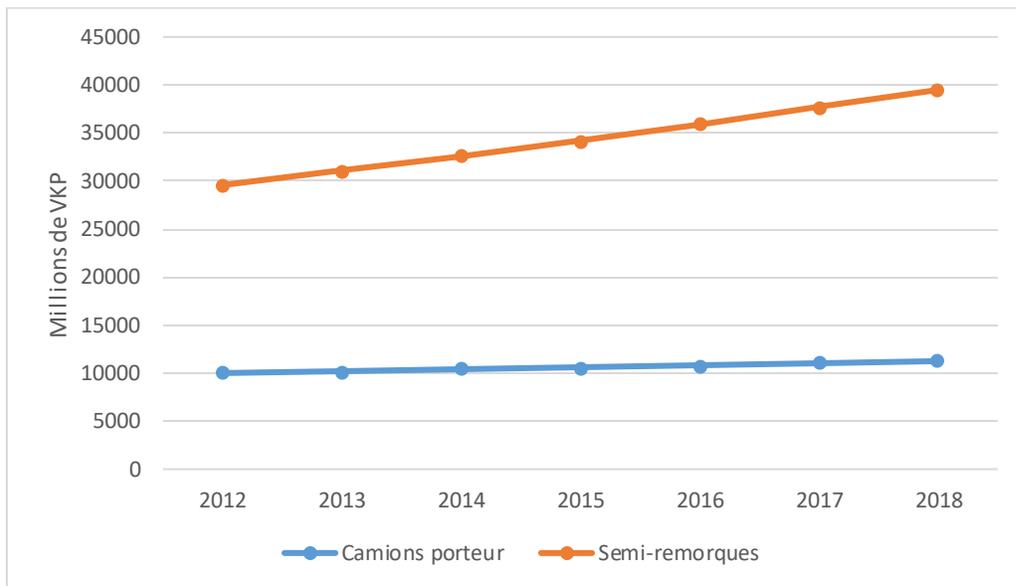


Figure 27 : Estimation des véhicules-kilomètres parcourus par catégorie de camion lourd, de 2012 à 2018

Il est intéressant de noter en outre que, selon le modèle, les semi-remorques ont généralement des taux de collisions plus faibles que les camions porteurs, même s'ils parcourent plus de deux fois la distance. Comme le montrent les figures 29 et 30, les camions porteurs présentent des taux de collisions plus élevés que les semi-remorques tant au chapitre des collisions mortelles que des collisions avec blessures. Le milieu urbain dense où les camions porteurs sont plus susceptibles de circuler est un facteur contributif plausible.

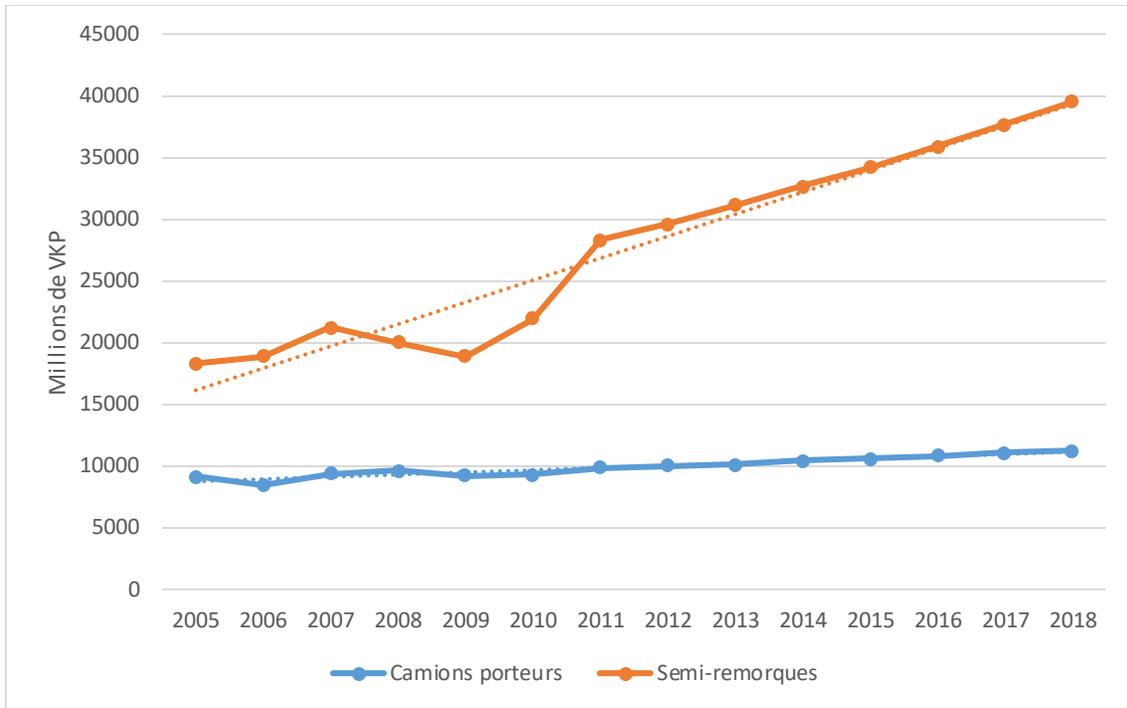


Figure 28 : Estimation des véhicules-kilomètres parcourus par catégorie de camion lourd, de 2005 à 2018

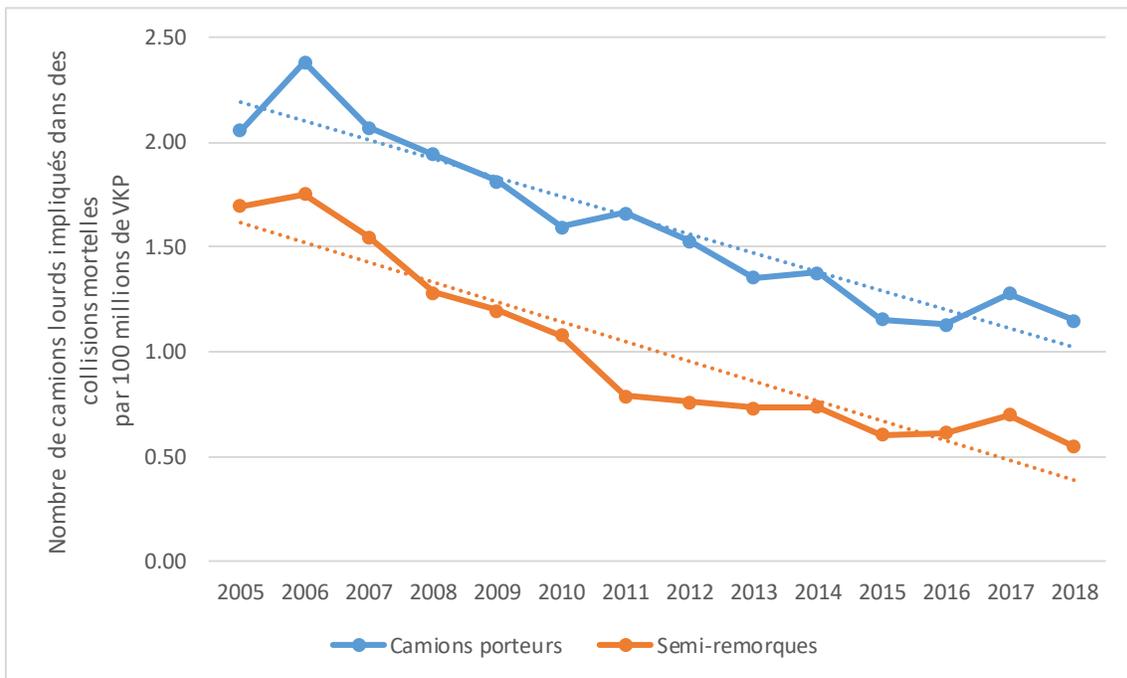


Figure 29 : Taux de collisions mortelles estimés des camions lourds par 100 millions de VKP, de 2005 à 2018

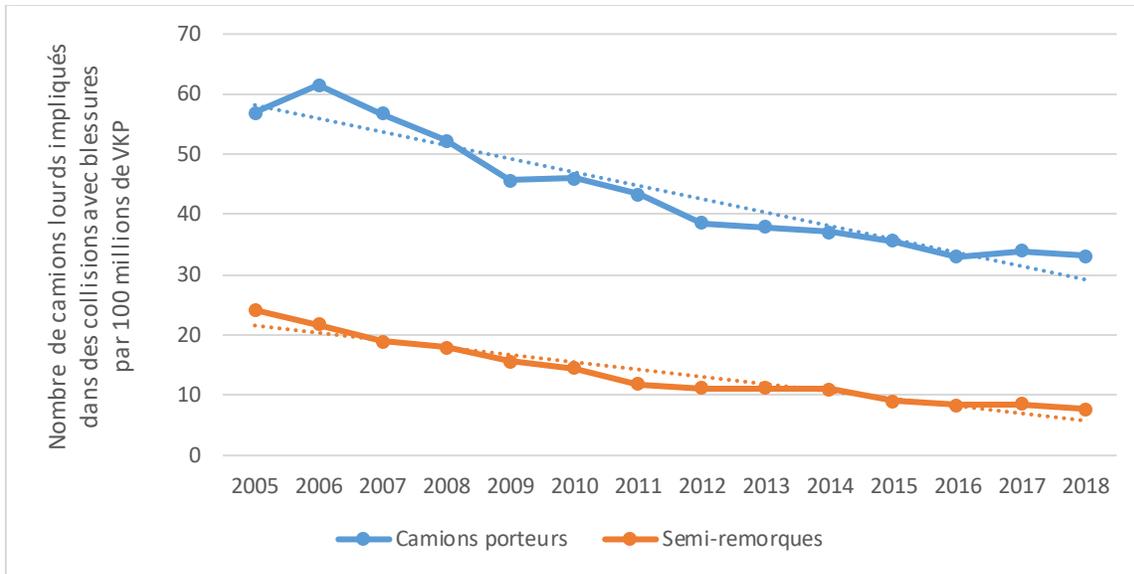


Figure 30 : Taux de collisions avec blessures estimés des camions lourds par 100 millions de VKP, de 2005 à 2018

COLLISIONS NE METTANT EN CAUSE QU'UN VÉHICULE COMMERCIAL

Le tableau 29 présente des données de la BNDC relatives aux collisions ne mettant en cause qu'un VC. Cette catégorie de collision est souvent associée à la présence de fatigue, puisqu'il s'agit essentiellement d'un seul véhicule qui fait une sortie de route. Il faut toutefois souligner que l'utilisation des collisions ne mettant en cause qu'un seul véhicule comme indicateur unique de la présence de fatigue a des limites évidentes. Le problème de la fatigue est complexe et difficile à quantifier et, en tant que tel, il doit être évalué au moyen de méthodologies utilisant de multiples critères. Les collisions ne mettant en cause qu'un seul véhicule y sont néanmoins reliées dans la littérature et leur observation est certainement pertinente dans toute discussion sur l'incidence potentielle du règlement sur les heures de service sur la fatigue des conducteurs.

La figure 31 illustre une diminution importante des collisions ne mettant en cause qu'un VC entre 2007 et 2009, après une tendance à la hausse constante qui s'était amorcée autour de 2000. Cependant, en retournant à la figure 8, nous voyons qu'il y a eu une baisse globale des collisions de VC pour la même période. Néanmoins, comme le montre la figure 32, le ratio des collisions ne mettant en cause qu'un seul VC par rapport au nombre total de collisions de VC a également diminué pour la même période, ce qui coïncide dans le temps avec la publication du règlement sur les heures de service en 2007. Ce nouveau règlement, offrant aux conducteurs 25 % plus de temps de sommeil et de repos comparativement à l'ancien régime, aurait pu contribuer à cette amélioration.

Tableau 29 : Nombre de véhicules commerciaux en cause dans des collisions à un seul véhicule

		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Décès	Tous les autocars	12	13	15	13	10	10	7
	Camions porteurs > 4 536 kg	38	35	21	25	27	28	31
	Semi-remorques	25	25	28	28	30	36	24
	Véhicules commerciaux totaux	75	73	64	66	67	74	62
Blessures	Tous les autocars	693	648	533	622	585	544	572
	Camions porteurs > 4 536 kg	711	649	619	640	559	610	630
	Semi-remorques	684	685	685	657	623	631	629
	Véhicules commerciaux totaux	2 088	1 982	1 837	1 919	1 767	1 785	1 831
DMS	Tous les autocars	382	415	398	364	355	395	430
	Camions porteurs > 4 536 kg	3 582	3 579	3 509	3 707	3 727	4 022	4 062
	Semi-remorques	3 611	3 690	3 643	3 256	3 062	3 381	3 461
	Véhicules commerciaux totaux	7 575	7 684	7 550	7 327	7 144	7 798	7 953
Total	Tous les autocars	1 087	1 076	946	999	950	949	1 009
	Camions porteurs > 4 536 kg	4 331	4 263	4 149	4 373	4 313	4 660	4 723
	Semi-remorques	4 320	4 400	4 356	3 941	3 715	4 048	4 114
	Véhicules commerciaux totaux	9 738	9 739	9 451	9 313	8 978	9 657	9 846

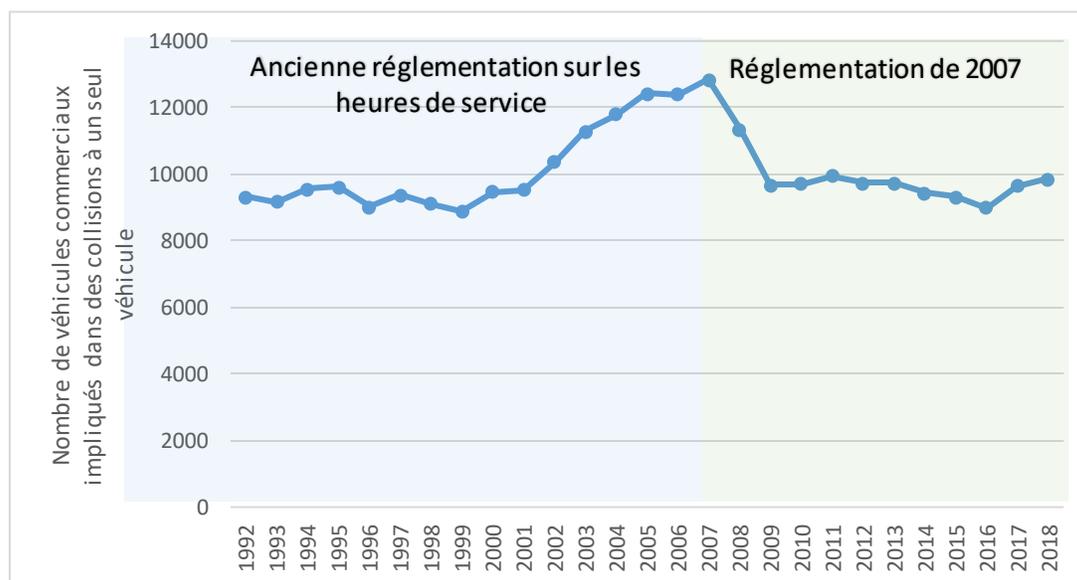


Figure 31 : Nombre de collisions ne mettant en cause qu'un seul VC (toutes les collisions), de 1992 à 2018

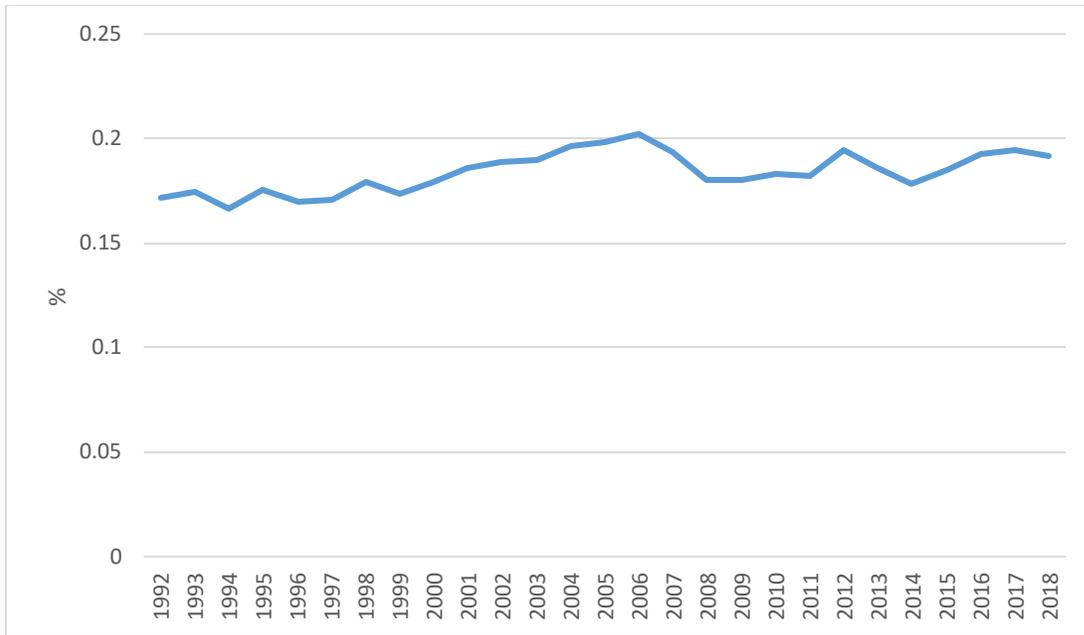


Figure 32 : Taux de collisions ne mettant en cause qu'un VC par rapport aux collisions de VC totales, de 1992 à 2018

VICTIMES DE COLLISIONS METTANT EN CAUSE DES VÉHICULES COMMERCIAUX

Le tableau 30 et les figures 33 à 44 présentent des renseignements sur le nombre de victimes de collisions mettant en cause des véhicules commerciaux, par gravité de blessure, catégorie d'usagers de la route et type de véhicule commercial, pour la période de 2012 à 2018.

Tableau 30 : Victimes de la route à la suite de collisions mettant en cause des VC et tous les autres véhicules au Canada, par gravité de blessure et type de véhicule, de 2012 à 2018

		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Décès	Tous les autocars	14	10	3	3	5	5	20
	Camions porteurs > 4 536 kg	28	21	20	17	15	19	19
	Semi-remorques	27	31	33	25	36	43	32
	Total des occupants des véhicules commerciaux	69	62	56	45	56	67	71
	Occupants d'autres véhicules en cause avec des véhicules commerciaux	272	271	299	299	253	275	232
	Cyclistes	15	18	10	7	13	11	8
	Piétons	49	53	47	40	50	48	43
	Total des victimes de collisions mettant en cause des véhicules commerciaux	405	406	413	391	373	402	355
	Victimes de toutes les autres collisions	1 670	1 545	1 428	1 498	1 526	1 454	1 567
	Total	2 075	1 951	1 841	1 889	1 899	1 856	1 922
Blessures	Tous les autocars	1 526	1 359	1 224	1 398	1 358	1 219	1 299
	Camions porteurs > 4 536 kg	1 304	1 306	1 260	1 294	1 200	1 222	1 258
	Semi-remorques	1 184	1 192	1 274	1 089	999	1 117	1 099
	Total des occupants des véhicules commerciaux	4 014	3 857	3 758	3 781	3 557	3 558	3 656
	Occupants d'autres véhicules mettant en cause des véhicules commerciaux	7 129	7 289	7 480	7 005	6 652	6 793	6 840
	Cyclistes	222	199	171	220	172	175	144
	Piétons	550	468	485	488	473	450	437
	Total des victimes de collisions mettant en cause des véhicules commerciaux	11 963	11 863	11 927	11 540	10 887	11 004	11 110
	Victimes de toutes les autres collisions	154 764	152 662	144 631	149 521	147 904	141 768	139 445
	Total	166 727	164 525	156 558	161 061	158 791	152 772	150 555
Total	Tous les autocars	1 540	1 369	1 227	1 401	1 363	1 224	1 319
	Camions porteurs > 4 536 kg	1 332	1 327	1 280	1 311	1 215	1 241	1 277
	Semi-remorques	1 211	1 223	1 307	1 114	1 035	1 160	1 131
	Total des occupants des véhicules commerciaux	4 083	3 919	3 814	3 826	3 613	3 625	3 727
	Occupants d'autres véhicules mettant en cause des véhicules commerciaux	7 401	7 560	7 779	7 304	6 905	7 068	7 072
	Cyclistes	237	217	181	227	185	186	152
	Piétons	599	521	532	528	523	498	480
	Total des victimes de collisions mettant en cause des véhicules commerciaux	12 368	12 269	12 340	11 931	11 260	11 406	11 465
	Victimes de toutes les autres collisions	156 434	154 207	146 059	151 019	149 430	143 222	141 012
	Total	168 802	166 476	158 399	162 950	160 690	154 628	152 477

La figure 33 indique une tendance à la baisse concernant l'ensemble des victimes découlant de collisions de VC, de 1992 à 2018. La période de 1998 à 2007 indique une tendance à la hausse, mais celle-ci a été suivie d'une diminution importante entre 2008 et 2009. La figure 34, portant sur la période de 2012 à 2018, montre des baisses importantes en 2015 et 2016, suivies de légères augmentations en 2017 et 2018.

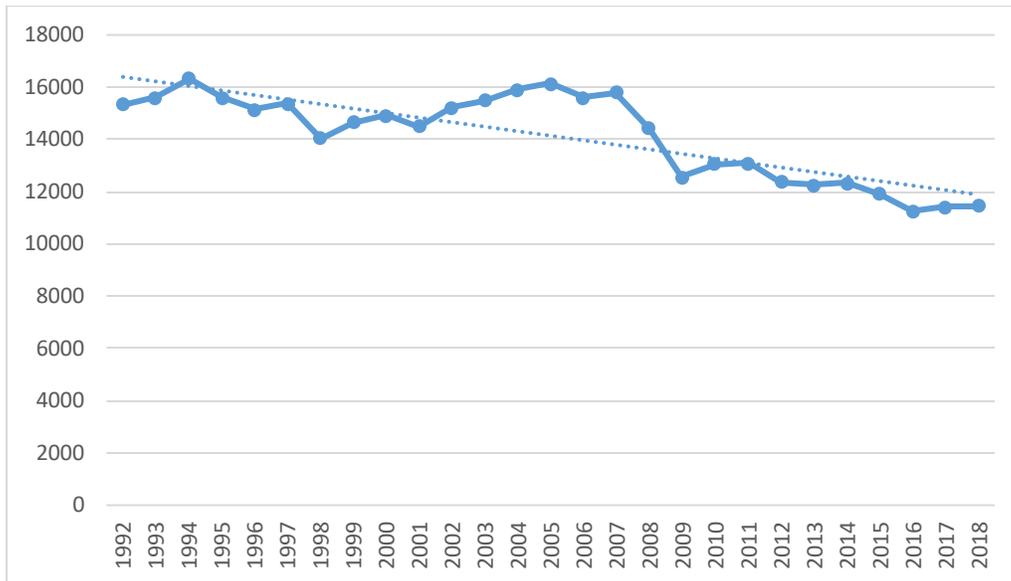


Figure 33 : Total des victimes de collisions mettant en cause des véhicules commerciaux, de 1992 à 2018

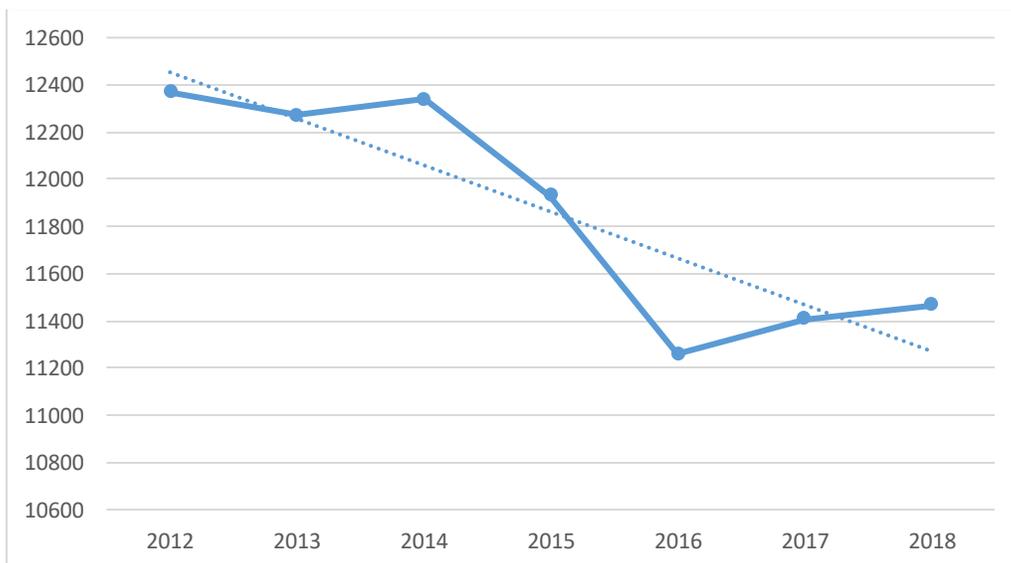


Figure 34 : Total des victimes de collisions mettant en cause des véhicules commerciaux, de 2012 à 2018

La figure 35 indique une tendance à la baisse concernant les décès découlant de collisions de VC de 1992 à 2018 avec une baisse importante pour la période de 2007 à 2010. En ce qui a trait à la période de 2012 à 2018, la figure 36 indique de légères augmentations en 2013 et 2014 suivies de diminutions importantes en 2015 et 2016, d'une augmentation en 2017 et d'une diminution marquée en 2018, créant une tendance à la baisse globale pour la période. Le nombre de décès liés aux collisions de VC est passé de 405 en 2012 à 355 en 2018, soit une baisse de 12,3 % et également le plus faible nombre depuis 1992.

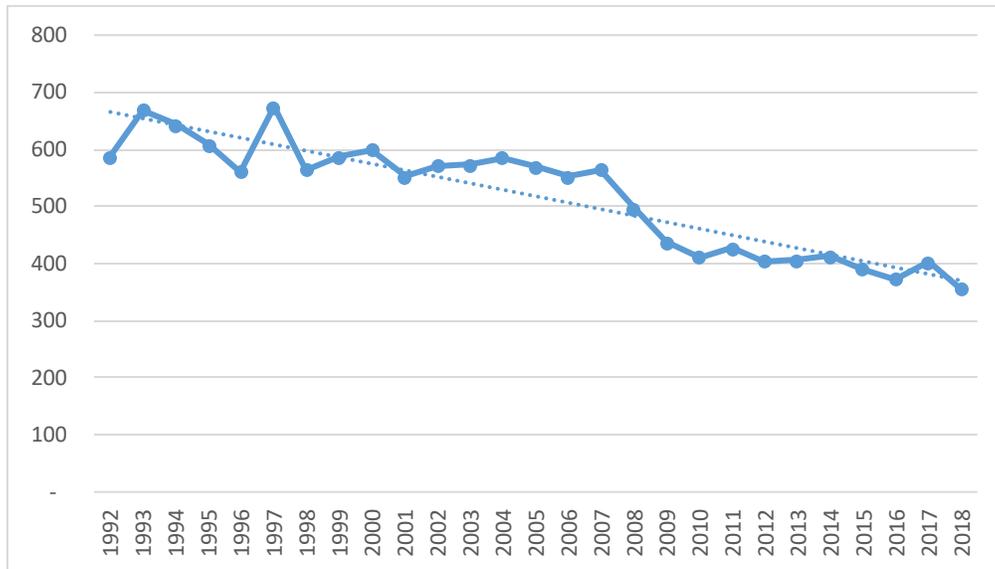


Figure 35 : Décès dans des collisions mettant en cause des véhicules commerciaux, de 1992 à 2018

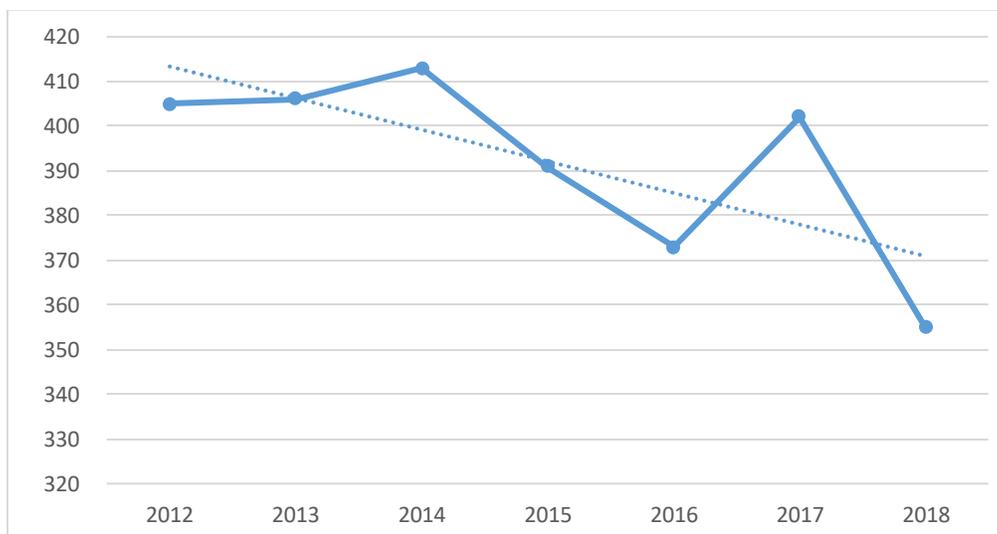


Figure 36 : Décès dans des collisions mettant en cause des véhicules commerciaux, de 2012 à 2018

La figure 37 montre que pour la période de 2012 à 2018, la majorité (69,4 %) des décès découlant de collisions de VC étaient des occupants de véhicules légers en cause dans ces collisions. Les occupants des VC, les piétons et les cyclistes représentaient respectivement 15,5 %, 12 % et 3 % des décès.

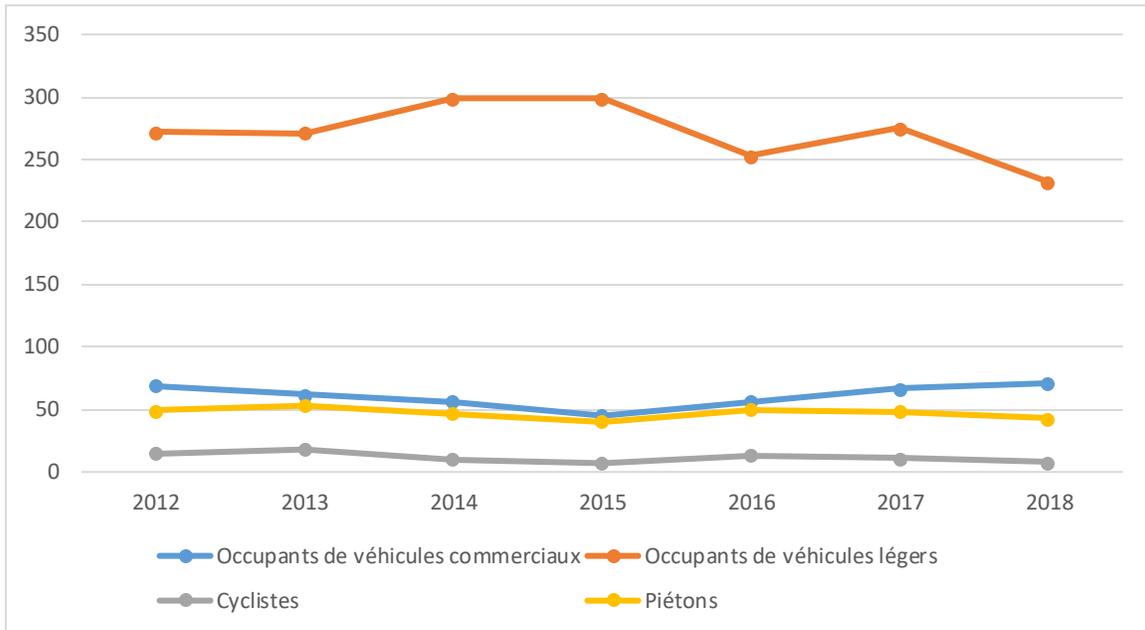


Figure 37 : Décès d’occupants de VC et d’autres usagers de la route en cause dans des collisions de VC, de 2012 à 2018

Au chapitre des décès d’occupants de VC, la figure 38 montre une tendance à la baisse de 2012 à 2015, suivie d’une tendance à la hausse de 2016 à 2018, entraînant une légère tendance à la hausse globale pour la période. Pour ce qui est des décès d’occupants de VC par catégorie de véhicules lourds pour la même période, la figure 39 indique une tendance à la hausse des décès d’occupants de semi-remorques et d’autocars et une tendance à la baisse pour les occupants de camions porteurs. À noter qu’il y a eu une forte augmentation du nombre de décès d’occupants d’autobus en 2018. Cela s’explique par la collision tragique impliquant un autocar transportant l’équipe de hockey junior des Broncos de Humboldt et un camion semi-remorque, qui a fait 16 morts et 13 blessés.

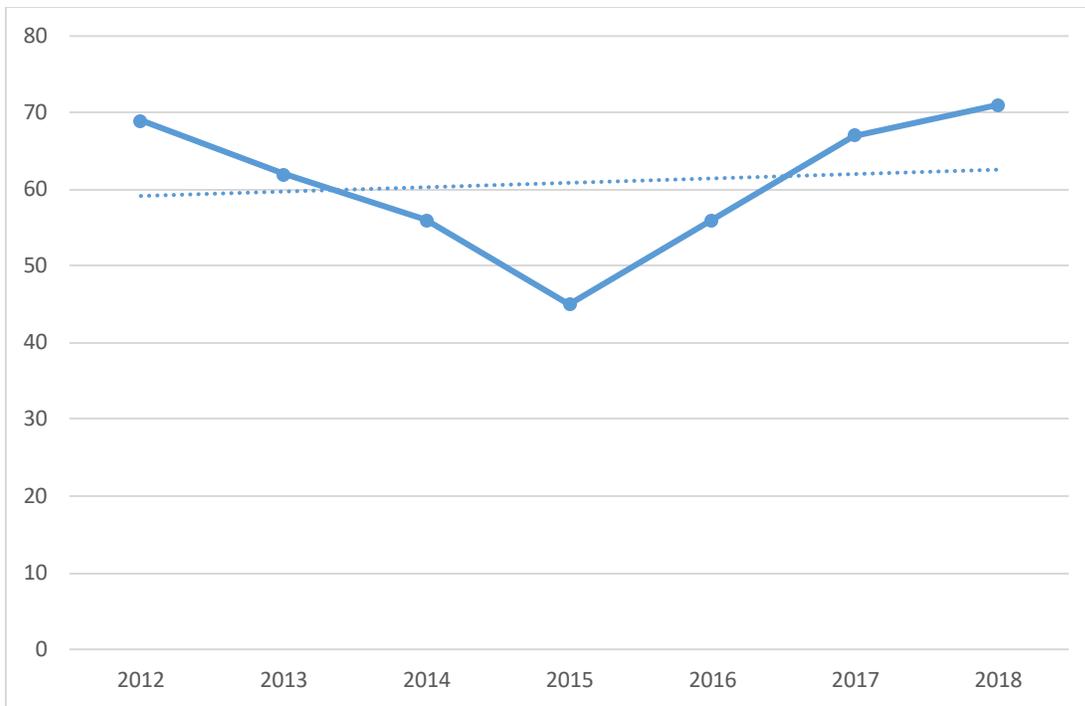


Figure 38 : Décès d'occupants de VC dans des collisions routières, de 2012 à 2018

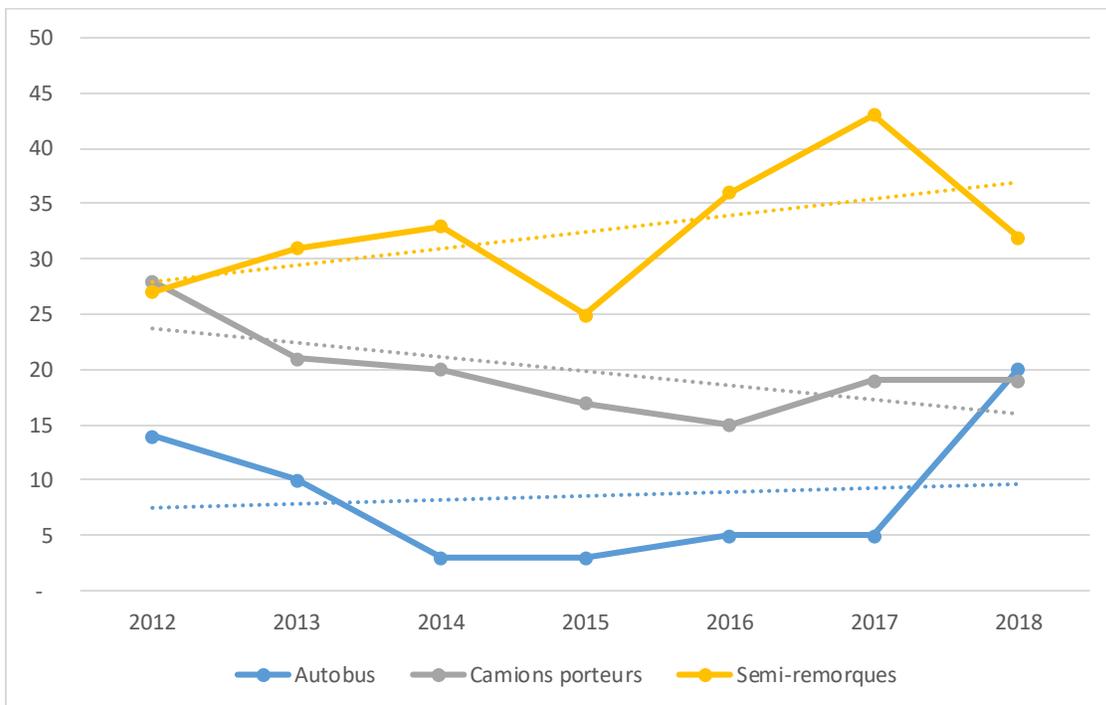


Figure 39 : Décès d'occupants de VC par catégories de VC, de 2012 à 2018

En ce qui concerne les blessures découlant de collisions de VC, la figure 40 révèle une tendance à la baisse entre 1992 et 2018, encore une fois avec une baisse importante de 2007 à 2009. Pour la période de 2012 à 2018, la figure 41 indique une augmentation en 2014, des baisses importantes en 2015 et 2016 et de légères augmentations en 2017 et 2018. Le résultat global est une tendance à la baisse entre 2012 et 2018, avec une réduction de 7,1 % pour la période.

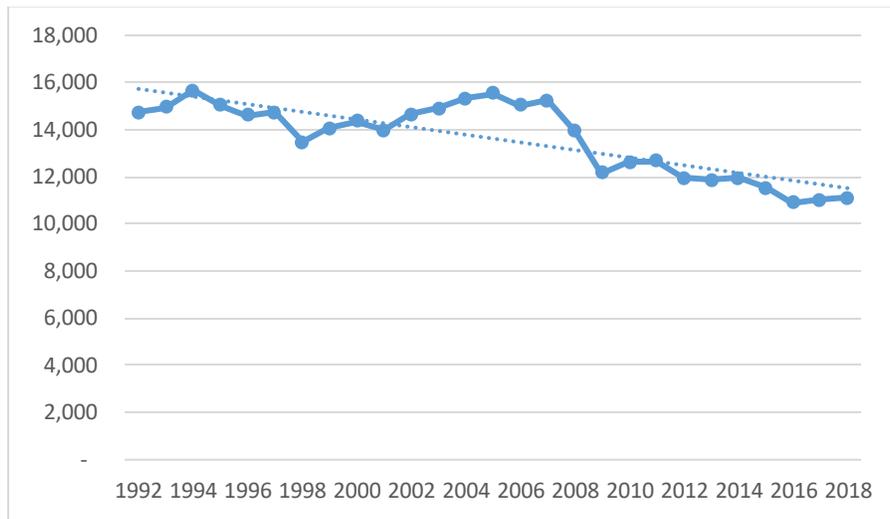


Figure 40 : Blessures dans des collisions mettant en cause des véhicules commerciaux, de 1992 à 2018

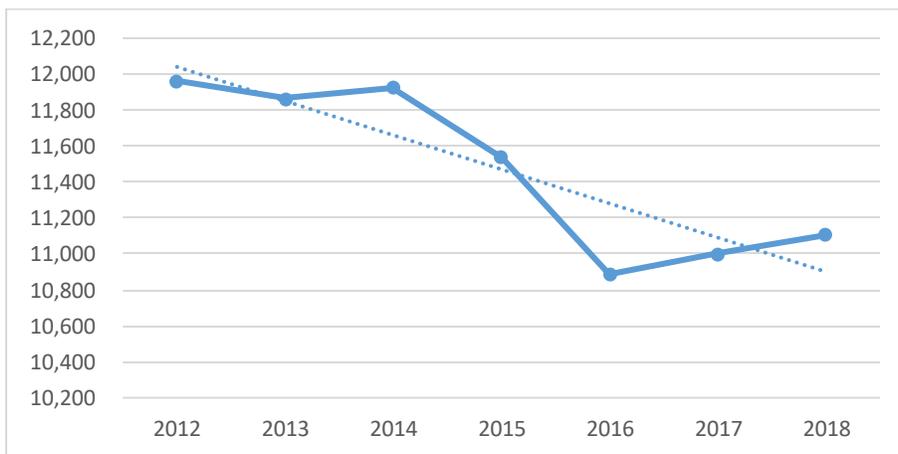


Figure 41 : Blessures dans des collisions mettant en cause des véhicules commerciaux, de 2012 à 2018

La figure 42 indique que pour la période de 2012 à 2018, la majorité (61,5 %) des blessés découlant de collisions de VC étaient des occupants de véhicules légers en cause dans ces collisions. Les blessures aux occupants de VC, aux piétons et aux cyclistes représentaient respectivement 32,7 %, 4,2 % et 1,6 % des cas.

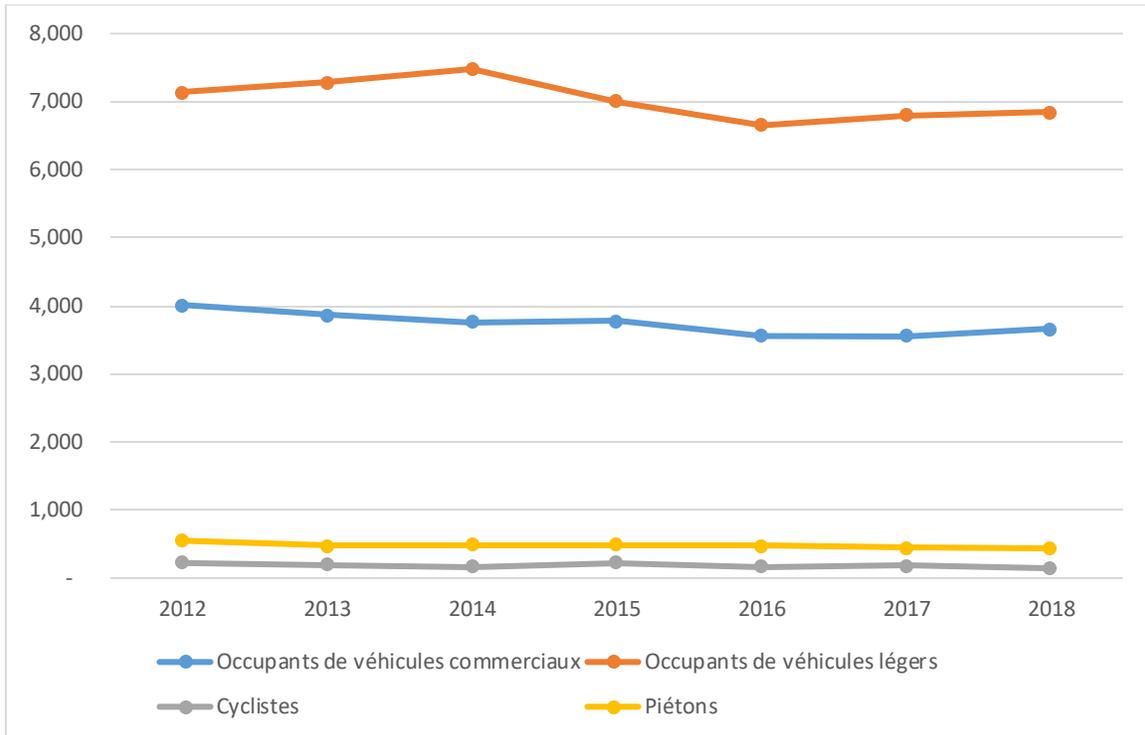


Figure 42 : Blessures aux occupants de VC et aux autres usagers de la route en cause dans des collisions de VC, de 2012 à 2018

En ce qui concerne les blessures des occupants de VC, la figure 43 indique une tendance à la baisse de 2012 à 2014, une légère augmentation en 2015, une forte diminution en 2016 et une légère hausse jusqu'en 2018, créant une tendance globale à la baisse pour la période, avec 9 % moins de blessés en 2018 qu'en 2012. En ce qui concerne les catégories de véhicules lourds, la figure 44 indique qu'en moyenne les occupants d'autocars (y compris les passagers), de camions porteurs et de semi-remorques comptent respectivement pour 35,8 %, 33,8 % et 30,4 % des blessés.

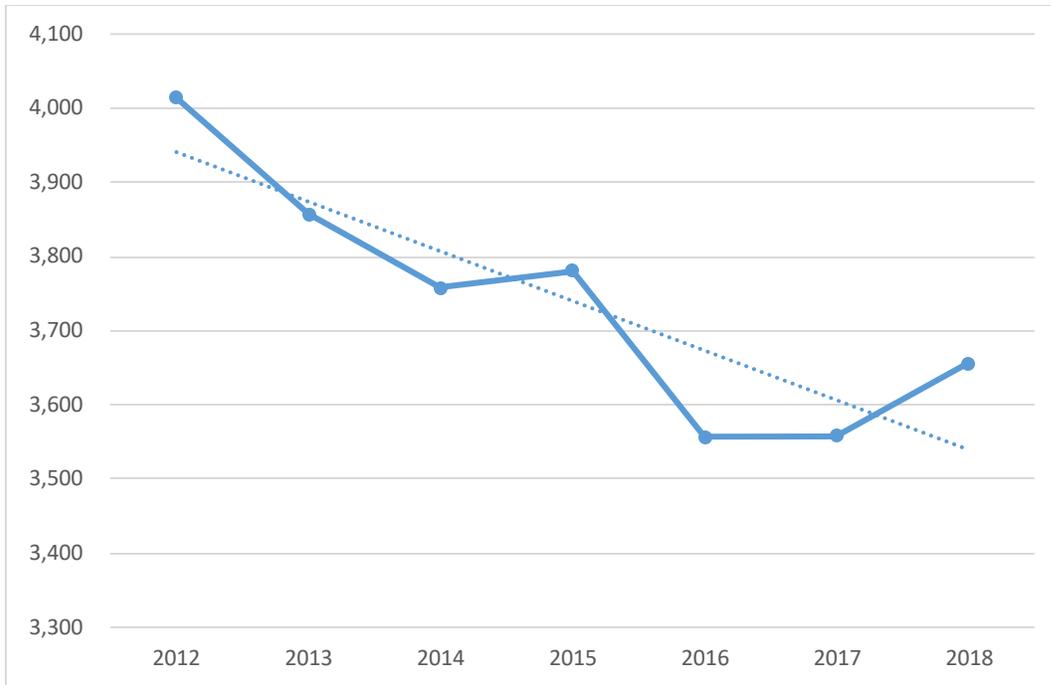


Figure 43 : Blessures aux occupants de VC dans des collisions routières, de 2012 à 2018

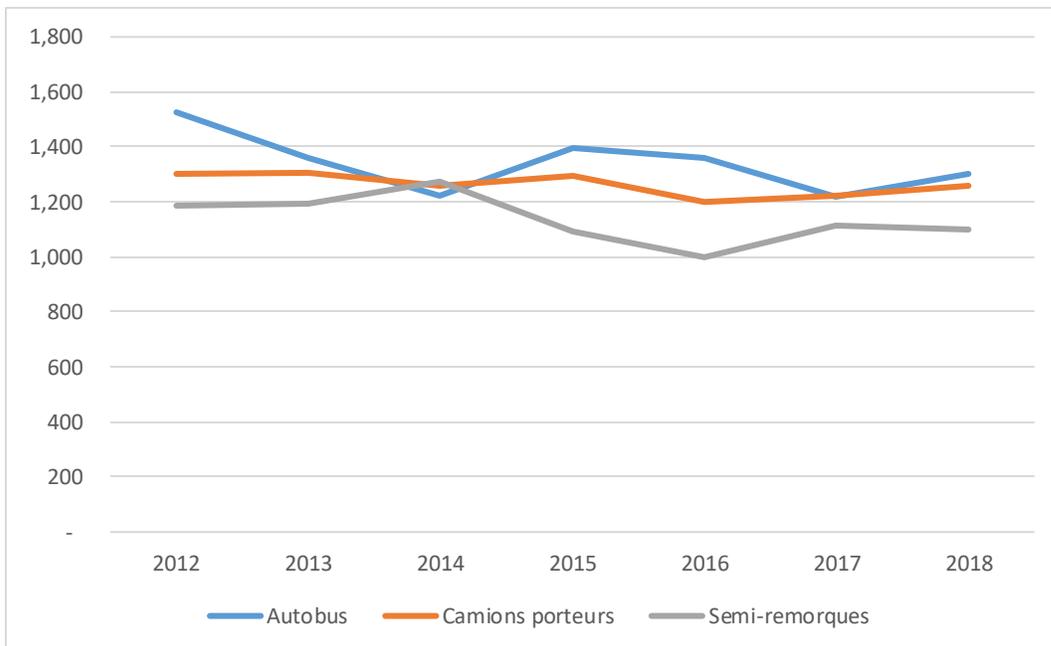


Figure 44 : Blessures aux occupants de VC dans des collisions routières par catégorie, de 2012 à 2018

L'évaluation de la sécurité routière présentée dans la partie II du présent rapport indique que de nombreux indicateurs montrent des tendances à l'amélioration. Certaines des données présentées remontent à 1992, ce qui permet d'avoir un aperçu plus large de la situation. La tendance positive est très importante à long terme. Pour ce qui est de la période de 2012 à 2018 à l'étude, les analyses révèlent également une tendance positive, bien qu'avec plus de variabilité, selon le paramètre considéré.

Les données liées aux victimes parmi les usagers de la route révèlent une situation en constante amélioration, même face à une exposition accrue et à une augmentation du nombre de toutes les catégories de véhicules sur les routes canadiennes. Ainsi, la période de 2012 à 2018 à l'étude a connu le plus faible taux de décès de l'histoire récente. En remontant jusqu'en 1999, on constate que les données révèlent que les années 2014 et 2017 ont été celles où le moins de Canadiens sont morts à la suite de collisions routières. Cela pourrait être lié à des initiatives de sécurité progressives entreprises par les gouvernements et l'industrie, sur la base des données scientifiques, des politiques et de l'élaboration de contre-mesures solides. Néanmoins, avec encore 1 841 décès sur la route en 2014 et 1 856 en 2017, il est clair que des efforts supplémentaires sont nécessaires pour continuer à améliorer le bilan routier, et que ceux-ci doivent être ciblés, axés sur les données probantes et novateurs.

La tendance positive est également apparente lorsqu'on examine le rendement en matière de sécurité routière de l'industrie canadienne du transport routier. Même en présence d'une augmentation du trafic et d'une activité économique croissante, le nombre de décès et de blessures liés aux collisions de véhicules lourds diminue au fil des ans. Le plus faible nombre de décès depuis 1992 a été enregistré en 2018, soit 355, 47 % de moins que le nombre le plus élevé, observé en 1997, qui était de 675 personnes décédées. Pour ce qui est de la période de 2012 à 2018, on constate une tendance générale à la baisse, bien que le nombre de décès ait augmenté légèrement en 2013 et 2014, avec une hausse plus marquée en 2017. En ce qui concerne les blessures, la tendance est à nouveau positive depuis 1992, et plus encore pour la période de 2012 à 2018. Bien qu'il y ait eu de légères augmentations en 2014, 2017 et 2018, les diminutions observées en 2015 et 2016 étaient plus importantes.

En examinant de plus près les collisions de VC, on constate que les véhicules lourds sont surreprésentés dans les collisions mortelles par rapport aux autres catégories de véhicules. Pour la période de 2012 à 2018, alors que les VC ne représentaient que 4,9 % du total des véhicules en cause dans des collisions routières, ils étaient associés à 20,4 % des décès sur les routes. Cette réalité s'explique principalement par le poids et la masse relatifs des VC en comparaison avec ceux des véhicules légers. Par conséquent, pour la période, 69 % des

décès découlant de collisions de VC sont survenus dans les véhicules légers impliqués dans ces collisions. Les occupants des VC, les piétons et les cyclistes représentaient pour leur part respectivement 15,5 %, 12 % et 3 % des décès. Les semi-remorques sont par ailleurs surreprésentées dans les collisions mortelles alors que les autocars et les camions porteurs le sont pour les collisions avec blessures.

Malgré ces tendances positives en matière de sécurité, le 6 avril 2018, un camion semi-remorque est entré en collision avec un autobus nolisé transportant l'équipe de hockey junior des Broncos de Humboldt, faisant 16 morts et 13 blessés.

L'évaluation de la sécurité routière s'est également centrée sur un modèle économétrique de prévision pour estimer les tendances d'exposition et les taux de collisions sur la base de données provenant de l'ancienne Enquête sur les véhicules au Canada de Statistique Canada, pour les camions porteurs de plus de 4 500 kg et les semi-remorques de plus de 15 000 kg. Le modèle estime une augmentation globale des VKP des camions lourds pour la période de 2012 à 2018. Cette augmentation aurait été amorcée après le ralentissement économique de 2008 et 2009 et elle serait principalement liée aux activités de transport par semi-remorques. Le modèle suggère cependant que cette augmentation de l'exposition ne s'est pas traduite par une détérioration du rendement en matière de sécurité. Les taux de collisions mortelles et avec blessures calculés sur la base du modèle et des données de la BNDC ont connu tous deux une baisse entre 2012 et 2018 (28,4 % pour les collisions mortelles et 26,1 % pour les collisions avec blessures).

En ce qui concerne les facteurs contribuant aux collisions, tels qu'évalués par les policiers sur les lieux des collisions, les données de la BNDC montrent que pour la période de 2012 à 2018, les défauts des véhicules étaient associées à moins de 4 % des collisions mortelles de véhicules lourds. Les actions des conducteurs et dans une moindre mesure les états de ces derniers ont été déterminés comme des facteurs contributifs plus importants. Bien que les nombres soient faibles et que les états des conducteurs étaient considérés comme « non normaux » dans seulement 5 % des collisions mortelles des VC, il a été déterminé que la fatigue et l'alcool constituaient des facteurs contributifs clés pour ces collisions. Il est important de noter, toutefois, que la fatigue est sérieusement sous-estimée dans ce type de base de données. En ce qui concerne les actions des conducteurs, lorsqu'il a été déterminé que ces derniers « n'avaient pas eu une conduite appropriée », dans 27 % des collisions mortelles de VC, l'inattention et la vitesse étaient les principaux facteurs contributifs.

En somme, les données de la BNDC pour la période de 2012 à 2018 révèlent que l'inattention (liée à la fatigue et à la distraction) et la vitesse (liée à des comportements à haut risque) sont des facteurs contributifs clés dans les collisions mortelles des véhicules lourds au Canada. Cela est conforme à l'évaluation détaillée présentée dans le rapport final

du groupe de travail sur les facteurs humains et la sécurité des transporteurs routiers du CCATM⁶.

⁶ Thiffault, P. (2011). *Addressing human factors in the motor carrier industry in Canada* (https://www.cmmta.ca/web/default/files/PDF/human-factors_report_May_2011.pdf).

ANNEXE 1 – ABRÉVIATIONS POUR LES PROVINCES ET LES TERRITOIRES

Alberta	Alb.
Colombie-Britannique	C.-B.
Île-du-Prince-Édouard	Î.-P.-.É.
Manitoba	Man.
Nouveau-Brunswick	N.-B.
Nouvelle-Écosse	N.-É.
Nunavut	Nt
Ontario	Ont.
Québec	Qc
Saskatchewan	Sask.
Terre-Neuve-et-Labrador	T.-N.-L
Territoires du Nord-Ouest	T.N.-O.
Yukon	Yn