

Programme canadien de gestion des statuts des véhicules

20 juin 2019

REMERCIEMENTS

Le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) tient à remercier les membres suivants du groupe de gestion stratégique sur les véhicules, dont le précieux travail à titre d'auteurs, ainsi que les efforts, les commentaires et les conseils ont permis la mise à jour du présent programme.

- **Mark Francis, président**
Directeur, Permis de conduire et immatriculation des véhicules
Insurance Corporation of British Columbia
- **Harold Blaney**
Responsable de la concertation hors Québec
Société de l'assurance automobile du Québec
- **Alf Brown**
Directeur, Sécurité des véhicules
Ministère des Transports de l'Alberta
- **Sandi Franks**
Conseillère principale en affaires
Insurance Corporation of British Columbia
- **Michel Morency**
Direction de l'expertise et de la sécurité des véhicules
Société de l'assurance automobile du Québec
- **Michele Morrison**
Directrice, Finances et administration des véhicules gravement accidentés
Saskatchewan Government Insurance
- **Colleen Robinson**
Directrice, Programme et politique d'immatriculation des véhicules
Insurance Corporation of British Columbia
- **Jeff Turner**
Ingénieur des normes des véhicules, Direction de la sensibilisation et des politiques en matière de sécurité
Ministère des Transports de l'Ontario

Table des matières

1. INTRODUCTION	4
2. DESCRIPTION DU PROGRAMME MODÈLE	6
2.1 VÉHICULES VOLÉS OU DÉCLARÉS PERTE TOTALE	6
2.1.1 Statut du véhicule	6
2.1.2 Modificateurs du statut du véhicule	8
2.1.3 Modificateurs de la disposition du véhicule	8
2.1.4 Règles d'utilisation	8
2.1.5 Processus d'identification du statut du véhicule	9
2.2 DOSSIERS DE RECONSTRUCTION	12
2.3 INSPECTION DU NIV	12
2.4 INSPECTION D'INTÉGRITÉ STRUCTURALE	13
2.4.1 Exigence de l'inspection d'intégrité structurale	13
2.4.2 Description de l'inspection d'intégrité structurale	13
2.4.3 Résultats de l'inspection d'intégrité structurale	14
2.4.4 Remise sur la route d'un véhicule reconstruit	14
2.5 RÉSEAU D'ÉCHANGE INTERPROVINCIAL DE DOSSIERS	14
2.5.1 Échange interprovincial de dossiers (EID)	14
2.5.2 Registraire des véhicules importés (RVI)	15
2.6 VÉHICULES IMPORTÉS	15
2.6.1 Exigences d'immatriculation	15
2.6.2 Véhicules avec conduite à droite	16
3. DÉTECTION DES REMORQUES VOLÉES ET PRÉVENTION DE LEUR IMMATRICULATION À TITRE DE REMORQUES DE FABRICATION ARTISANALE	16
4. VÉHICULES IMMATRICULÉS DE MANIÈRE FRAUDULEUSE PAR VOL D'IDENTITÉ	17
5. CONCLUSION	19
ANNEXE A : RÈGLES APPLICABLES AU STATUT DES VÉHICULES	20
ANNEXE B : MODÈLE DE PROGRAMME DE CONTRÔLE DES VÉHICULES ENDOMMAGÉS PAR UNE INONDATION	22
ANNEXE C : INFORMATIONS SUR LE STATUT DES VÉHICULES DANS LE RÉSEAU D'EID	23
1. Échange d'informations sur le statut des véhicules dans le réseau d'EID	23
2. Ancien statut de l'EID	23
3. Statut amélioré d'EID	25

1. INTRODUCTION

Le vol d'automobiles et la reconstruction de véhicules gravement accidentés et déclarés perte totale sont deux problèmes communs aux provinces et aux territoires du Canada. Ces activités frauduleuses font en sorte qu'il est de plus en plus difficile d'identifier les véhicules volés et non sécuritaires, et elles entraînent des coûts d'assurance, médicaux et sociaux excessifs.

À l'automne 2017 et à l'hiver 2018, un sous-groupe du groupe de gestion stratégique sur les véhicules du CCATM a révisé le Programme canadien de gestion des statuts des véhicules (PCGSV), anciennement appelé le Programme de contrôle des véhicules volés ou déclarés perte totale. En juin, il a déposé ses propositions d'amélioration devant le comité des administrateurs de conducteurs et de véhicules (C&V), puis devant le conseil d'administration, qui les a adoptées.

Contexte

Le Programme canadien de gestion des statuts des véhicules a été conçu en juin 1994 et révisé en novembre 2009. Il a pour but d'améliorer l'uniformité des contrôles utilisés pour identifier et gérer les véhicules volés ou déclarés perte totale au Canada, y compris les véhicules importés d'autres administrations canadiennes, des États-Unis et d'autres pays.

En 2017, le groupe de gestion stratégique sur les véhicules a reçu le mandat de réviser une nouvelle fois le programme. À cette fin, il a créé un sous-groupe, dont il a supervisé de près les activités.

Objectifs du programme

Les objectifs du programme sont les suivants :

- protéger les consommateurs contre les reconstituteurs sans scrupules de véhicules déclarés perte totale;
- fournir de l'information appropriée aux consommateurs pour qu'ils puissent prendre des décisions éclairées;
- veiller à la création d'un registre permanent des véhicules susceptibles d'être déclarés perte totale par les assureurs et exiger de ceux-ci qu'ils attribuent à ces véhicules le statut « gravement accidenté » ou « irréparable »;
- identifier les véhicules volés ou déclarés perte totale importés d'autres administrations canadiennes ou pays;
- empêcher l'attribution d'une nouvelle identité frauduleuse aux véhicules volés afin qu'ils ne soient pas remis sur le marché et la route;
- empêcher la reconstruction de véhicules irrécupérables ou irréparables¹ et assurer la sécurité de tous les véhicules reconstruits;
- mettre en place des politiques de constance et d'harmonisation des pratiques de gestion des véhicules dans l'esprit du principe « un véhicule, un dossier ».

Vue d'ensemble du programme

1. Le programme comprend les contrôles suivants :
 - statut d'un véhicule;
 - identification d'un véhicule volé ou déclaré perte totale;
 - dossier de reconstruction;
 - inspection d'un véhicule;
 - échange interprovincial de dossiers (EID);
 - véhicule importé;
 - véhicule immatriculé de manière frauduleuse par vol d'identité;
 - détection d'une remorque volée et prévention de son immatriculation à titre de remorque de fabrication artisanale.

2. La mise en œuvre de ce programme requiert les actions suivantes de toutes les administrations :
 - se conformer aux exigences légales et réglementaires en ce qui concerne le signalement obligatoire des véhicules déclarés perte totale, aux conditions de remise en état, aux exigences d'importation, au dossier de reconstruction obligatoire et à l'inspection d'intégrité structurale;
 - négocier avec les intervenants concernés (compagnies d'assurance, services de police, entreprises propriétaires d'un grand parc de véhicules, etc.) pour déterminer les procédures et l'information requises par les agents à l'immatriculation pour faire le suivi des véhicules volés ou déclarés perte totale;
 - tenir un système d'immatriculation informatisé afin :
 - que le certificat et le dossier d'immatriculation indiquent le statut du véhicule (irrécupérable/irréparable, gravement accidenté, reconstruit ou volé);
 - qu'il soit possible d'adopter des règles relatives à chacun des statuts de véhicule (annexe A);
 - d'empêcher ou d'autoriser la remise sur la route des véhicules volés ou irréparables;
 - établir et respecter les procédures administratives relativement à l'immatriculation et aux inspections d'intégrité structurale des véhicules visés par le programme;
 - produire et garder à jour les formulaires et documents d'information requis;
 - instruire le personnel de ses bureaux d'immatriculation des véhicules au sujet des changements aux procédures et formulaires d'immatriculation et à leurs systèmes associés;
 - sélectionner les techniciens autorisés à exécuter les inspections d'intégrité structurale;
 - créer une campagne d'information à l'intention des intervenants concernés (entreprises en tous genres et en recyclage en particulier [y compris les entreprises de traitement des métaux], services de police, compagnies d'assurance) et du grand public sur le programme.

3. Toutes les administrations devront mettre en place un processus de surveillance périodique et structuré pour garantir le bon fonctionnement et l'intégrité de leur programme. Les contrôles de surveillance doivent veiller à ce qui suit :
 - chaque personne responsable de l'immatriculation des véhicules et des inspections d'intégrité structurale respecte scrupuleusement les règles et procédures établies;
 - les documents officiels sont des originaux et leur contenu est exact;

- les compagnies d'assurance et toutes les autres organisations respectent les règles et procédures relatives à l'identification des véhicules volés ou déclarés perte totale.

2. DESCRIPTION DU PROGRAMME MODÈLE

2.1 VÉHICULES VOLÉS OU DÉCLARÉS PERTE TOTALE

2.1.1 Statut du véhicule

Les statuts des véhicules et leurs définitions présentés ici sont semblables à ceux de l'American Association of Motor Vehicle Administrators dans son document *Branding Best Practices* (2002).

Les légères variations ont uniquement pour but de faciliter l'harmonisation du traitement et de la gestion des véhicules volés, gravement accidentés, irréparables et reconstruits dans l'ensemble des administrations canadiennes.

Les véhicules respectant les normes fédérales commencent habituellement leur vie sans statut, ou au statut « normal ».

1. Seuls les statuts ci-dessous seront utilisés pour identifier les véhicules déclarés perte totale ou volés :
 - Irrécupérable ou irréparable
 - Gravement accidenté
 - Reconstituit
 - Volé
 - Modifié

2. Ces statuts sont définis comme suit :

Irrécupérable ou irréparable

Tout véhicule qui ne peut circuler sur la route en raison de dommages importants interdisant toute reconstruction.

Le statut d'un véhicule irrécupérable ou irréparable doit être enregistré de manière permanente sur le certificat et dans le dossier d'immatriculation du véhicule.

Gravement accidenté

Tout véhicule qui, par suite d'une collision, d'un incendie, d'un accident ou de toute autre situation, est tellement endommagé :

- que le coût des réparations du véhicule pour pouvoir être remis sur la route excède la juste valeur marchande qu'il avait immédiatement avant les dommages, ou
- que le véhicule est déclaré perte totale par l'assureur parce qu'il ne serait pas avantageux sur le plan économique de réparer le véhicule pour qu'il puisse être légalement remis sur la route, ou

- que le véhicule est déclaré perte totale par l'assureur parce que les dommages au véhicule excèdent le seuil contractuel.

Lorsque les dommages subis par un véhicule sont esthétiques (c'est-à-dire qu'ils ne sont pas de nature structurale ni mécanique et qu'ils se limitent à la carrosserie ou aux panneaux intérieurs), le véhicule endommagé peut être exonéré de la définition d'un véhicule gravement accidenté.

Le statut « gravement accidenté » doit être indiqué sur le certificat et dans le dossier d'immatriculation jusqu'à ce que le statut soit modifié pour indiquer « reconstruit ».

Reconstruit

Tout véhicule gravement accidenté qui a été reconstruit à l'aide de techniques et de matériaux conformes aux normes du secteur et qui a été soumis à l'inspection mécanique de sécurité aux fins d'immatriculation ou d'enregistrement du titre de propriété.

Le statut « reconstruit » doit être indiqué de manière permanente sur le certificat et dans le dossier d'immatriculation du véhicule.

Volé

Tout véhicule qui a été déclaré volé à la police et qui n'a pas été retrouvé².

Un véhicule volé conserve ce statut aussi longtemps que le service de police qui a signalé son vol n'a pas confirmé l'avoir retrouvé.

Comme le statut « volé » correspond à un statut de transition qui peut être remplacé par n'importe quel autre statut, certaines administrations ont mis en place une validation informatique qui indique qu'un véhicule a été volé, mais qui ne remplace pas son statut.

Modifié

Alors que les administrations n'utilisent pas toutes ce statut, il s'agit de tout véhicule qui est un amalgame³, une automobile à monter soi-même⁴, une réplique de véhicule⁵, une trousse d'automobile prête à monter⁶ ou qui a été grandement modifié après sa fabrication et qui a passé l'inspection de sécurité des véhicules.

De plus, le groupe de travail sur les véhicules automatisés du CCATM propose que ce statut serve également aux véhicules ayant été automatisés après leur mise en marché.

Le statut « modifié » doit être indiqué en permanence sur le certificat et dans le dossier d'immatriculation du véhicule.

2.1.2 Modificateurs du statut du véhicule^a

Certaines administrations se servent de modificateurs du statut du véhicule, qui identifient la cause du statut du véhicule, laquelle peut être l'une des suivantes :

Inondation

- Tout véhicule qui a été immergé dans un liquide jusqu'au bas du tableau de bord ou jusqu'à un niveau pouvant affecter l'un des principaux éléments du système électrique ou tout véhicule contaminé par un fluide toxique qui le rend dangereux en raison du risque de toxicité.
- Voir l'[annexe B](#) pour consulter la section « Modèle de véhicule endommagé par une inondation » du CCATM.
- Ce modificateur peut être utilisé lorsque le statut du véhicule est « irrécupérable » ou « irréparable ».

Impropre à l'utilisation ou dangereux

- Le véhicule peut être enregistré, mais il ne peut pas être immatriculé pour circuler sur la route.
- Ce modificateur peut être utilisé lorsque le statut du véhicule est « normal », « reconstruit » ou « modifié ».
- Ce modificateur doit être indiqué sur le certificat d'immatriculation jusqu'à ce qu'il puisse être supprimé.
- Les véhicules qui ont un modificateur indiquant qu'ils sont impropres à la conduite ne peuvent pas rouler sur la voie publique.

2.1.3 Modificateurs de la disposition du véhicule^b

La disposition du véhicule indique l'emplacement du véhicule et comprend la mention « détruit ». Les administrations canadiennes n'utilisent pas toutes des modificateurs de la disposition du véhicule.

Détruit

- La mention « détruit » est attribuée à un véhicule qui a été désigné irrécupérable ou irréparable en raison d'une inondation, d'une maladie infectieuse ou d'un risque biologique et dont la décontamination ne serait pas avantageuse sur le plan économique, ou alors qui a été exposé à une substance toxique.
- La mention « détruit » doit être indiquée en permanence sur le certificat ou dans le dossier d'immatriculation du véhicule.

2.1.4 Règles d'utilisation

Irrécupérable/irréparable

- Un véhicule désigné irrécupérable/irréparable ne doit pas être remis sur la route.

^a Voir le tableau *Statut amélioré d'EID*, annexe C, section 3.

^b Voir le tableau *Statut amélioré d'EID*, annexe C, section 3.

- Un véhicule peut uniquement être importé « pour les pièces seulement » depuis les États-Unis par l'intermédiaire du programme du RVI et ne doit pas être remis en circulation.
- Le véhicule doit être remorqué ou transporté d'une place à l'autre.
- Des éléments du véhicule désigné irrécupérable/irréparable peuvent servir à la réparation ou à la reconstruction d'autres véhicules, sauf si la pièce en question provient d'un véhicule irrécupérable/irréparable par suite d'une inondation et qu'on a déterminé que la pièce en question, ayant subi les effets de l'inondation, n'était plus en état de servir.
- Seule l'administration qui a déclaré le véhicule irrécupérable/irréparable peut modifier ou supprimer ce statut.
- Lorsqu'un véhicule désigné reconstruit est endommagé à la suite d'un deuxième accident dans une autre administration canadienne, cette dernière devrait modifier le statut du véhicule de sorte que le véhicule soit désigné irrécupérable/irréparable.

Gravement accidenté

- Un véhicule désigné gravement accidenté ne peut pas rouler sur la voie publique jusqu'à ce que le statut soit modifié pour que le véhicule soit désigné reconstruit.
- Le véhicule doit être remorqué ou transporté en direction et en provenance du centre d'inspection en vue de l'inspection mécanique ou de l'inspection d'intégrité structurale.
- Lorsqu'un véhicule importé est désigné gravement accidenté dans une administration donnée, une autre administration peut enregistrer à nouveau le véhicule en tant que véhicule reconstruit si ce dernier est inspecté et satisfait aux normes de sécurité de l'administration en question.
- Lorsqu'un véhicule est importé des États-Unis avec le statut « gravement accidenté », il doit aussi passer par le programme du RVI.

Reconstruit

- Un véhicule désigné reconstruit peut être immatriculé de nouveau et remis sur la route.

Volé

- Toute transaction autorisant l'utilisation d'un véhicule désigné volé est absolument interdite.
- Seule l'administration qui a désigné le véhicule volé peut modifier ou supprimer ce statut en consultation avec la police.

Modifié

- Un véhicule désigné modifié peut rouler sur la voie publique.

2.1.5 Processus d'identification du statut du véhicule

2.1.5.1 Véhicules volés

- C'est aux services de police d'aviser les bureaux d'immatriculation des véhicules lorsqu'un véhicule déclaré volé est retrouvé⁷.

- Lorsque le bureau d'immatriculation apprend qu'un véhicule a été déclaré volé, il doit indiquer ce statut dans le dossier d'immatriculation du véhicule ou il doit indiquer ailleurs que le véhicule a été volé afin d'empêcher sa réimmatriculation tant qu'il n'est pas retrouvé.
- Seule l'administration qui a désigné le véhicule volé peut supprimer ce statut lorsque le véhicule est retrouvé.
- Les services de police, par l'entremise du Centre d'information de la police canadienne (CIPC), tiennent une base de données nationale sur tous les véhicules volés. Le bureau d'immatriculation doit absolument consulter cette base de données (directement ou indirectement) avant d'immatriculer un véhicule pour vérifier si le véhicule en question provient de son administration et s'il a été déclaré volé. Si le véhicule a été déclaré volé ou si une quelconque irrégularité entache son dossier, son cas doit être transmis à son administration de provenance.

2.1.5.2 Véhicules déclarés perte totale

- Le statut des véhicules déclarés perte totale doit être mis à jour conformément aux directives des sections suivantes. Ces véhicules ont été déclarés tels par un assureur parce que les dommages au véhicule excèdent le seuil contractuel.

a) Compagnies d'assurance

- **Véhicules acquis par les assureurs**
Toutes les compagnies d'assurance doivent obligatoirement aviser leur bureau d'immatriculation lorsqu'elles déclarent un véhicule perte totale. Cet avis doit être donné au moment où l'on procède au transfert de propriété de l'assuré à l'assureur et il doit spécifier clairement que le véhicule a été gravement accidenté ou est irrécupérable/irréparable.
- **Véhicules dont la propriété est conservée par l'assuré**
Si la compagnie d'assurance déclare le véhicule perte totale tout en laissant la propriété à l'assuré, elle doit tout de même aviser le bureau d'immatriculation de l'état du véhicule. Elle doit fournir au client un formulaire indiquant le nouveau statut qu'il devra présenter au bureau d'immatriculation afin que ce statut soit inscrit sur le certificat ou dans le dossier d'immatriculation du véhicule endommagé. Dès que l'assuré présentera le certificat d'immatriculation annoté à l'assureur, ce dernier pourra alors lui payer l'indemnité prévue.
- **Véhicules volés qui sont retrouvés endommagés ou qui ont été reconstruits à l'aide de pièces volées**
Si la compagnie d'assurance acquiert la propriété d'un véhicule à la suite d'une indemnisation pour vol et que, par la suite, ce véhicule est retrouvé démolé, endommagé ou reconstruit à l'aide de pièces volées à un point tel qu'il est considéré irrécupérable/irréparable ou gravement accidenté, la compagnie d'assurance doit en aviser le bureau d'immatriculation afin que le statut correspondant soit inscrit au dossier et sur le certificat d'immatriculation du véhicule endommagé. Cet avis doit être donné avant la vente du véhicule à une autre personne.

b) Autres organismes, entreprises ou particuliers

- Tous les organismes publics et privés qui détiennent des parcs de véhicules importants qu'ils autoassurent et qui déclarent eux-mêmes les pertes totales de leur flotte ont également l'obligation d'aviser les bureaux d'immatriculation de ces déclarations en leur fournissant le nouveau statut du véhicule (irré récupérable/irréparable ou gravement accidenté).
- Les bureaux d'immatriculation ne peuvent pas refuser d'inscrire que le véhicule est gravement accidenté ou irré récupérable/irréparable lorsque le propriétaire du véhicule fait volontairement cette déclaration. Cependant, ils doivent vérifier si la personne connaît bien l'incidence de cette déclaration et si le véhicule est toujours sa propriété.

c) Importateurs de véhicules

- Tout véhicule importé doit conserver le statut qui correspond le mieux au statut donné par l'administration canadienne ou américaine d'origine, sauf si les autorités compétentes déterminent qu'il devrait se voir attribuer un statut plus contraignant.
- La personne qui importe dans une administration un véhicule qui se trouve dans l'une de ces deux situations :
 - a. il a été déclaré perte totale dans une autre administration;
 - b. il a été démolé ou endommagé à un point tel que le coût estimé ou réel des pièces et de la main-d'œuvre nécessaire pour le reconstruire ou le remettre en état de circuler excède sa valeur marchande, telle qu'établie dans une édition courante des valeurs marchandes (p. ex. le *Red Book*), doit obligatoirement le faire inscrire dans les dossiers de l'administration avant de l'immatriculer ou de le vendre; doit indiquer le statut qui correspond le mieux au statut qui avait été attribué à ce véhicule par l'administration d'origine. Si aucun statut ne lui avait été attribué, elle doit indiquer celui qui correspond le mieux à l'état d'endommagement du véhicule.

d) Registraire des véhicules automobiles

Le registraire des véhicules automobiles ou tout autre comité ou particulier désigné peut attribuer un statut à un véhicule lorsqu'une enquête révèle qu'un statut est justifié (p. ex. lorsque l'inspection révèle une corrosion ou un dommage important qui pourrait affecter l'intégrité structurale du véhicule).

2.1.5.3 *Autres demandes*

Toute demande présentée à l'interne ou par une tierce partie en vue de modifier le statut le plus récent d'un véhicule doit être examinée par la personne ou le comité autorisé. Seules les corrections au statut du véhicule découlant d'une erreur précise et documentée seront approuvées.

2.2 DOSSIERS DE RECONSTRUCTION

1. Le propriétaire d'un véhicule reconstruit doit conserver le dossier de reconstruction du véhicule⁸. Tous les documents doivent être les documents originaux ou des copies authentiques notariées. Le dossier de reconstruction doit être transféré aux propriétaires subséquents du véhicule.
2. Le dossier de reconstruction est requis pour l'inspection d'intégrité structurale d'un véhicule endommagé et il devrait contenir les éléments suivants :
 - les noms et adresse de la personne qui effectue la reconstruction, ceux du propriétaire du véhicule et de l'assureur avec le numéro de réclamation ou de l'entreprise ayant déclaré le véhicule perte totale⁹;
 - l'année, la marque, le modèle et le numéro d'identification du véhicule (NIV);
 - la liste des principales pièces utilisées, y compris tout numéro d'identification applicable, le nom du fournisseur, la date d'achat et le NIV du véhicule d'origine¹⁰;
 - l'estimation des réparations produites par l'assureur ou par l'entreprise ayant déclaré le véhicule perte totale;
 - la facture d'achat du châssis, de la carcasse ou de toute autre pièce de carrosserie du véhicule indiquant clairement de NIV de ce dernier;
 - la facture des principales pièces utilisées, y compris le nom du fournisseur, la date d'achat et le NIV du véhicule d'origine;
 - au moins quatre photographies en couleurs illustrant l'avant, l'arrière et les deux côtés du véhicule prises avant la reconstruction;
 - au moins une photographie en couleurs du véhicule prise sur un banc de redressage, si cet équipement devait être utilisé¹¹;
 - les photographies des joints réparés s'ils ne sont pas accessibles ni visibles à l'inspection;
 - les photographies doivent indiquer la date et les huit derniers chiffres du NIV;
 - les instructions du fabricant pour les réparations faites sur le véhicule, ou la facture d'un centre de réparation certifié par le fabricant garantissant que les réparations structurales ont été faites dans le respect des instructions du fabricant;
 - les résultats imprimés de l'appareil d'alignement des roues attestant que l'alignement des roues est conforme aux normes du fabricant. Cette attestation doit indiquer la marque, le modèle, l'année et le NIV du véhicule reconstruit ainsi que les noms et adresse de la personne qui a réalisé l'alignement;
 - une attestation du reconstruteur et du propriétaire certifiant que les documents et les renseignements fournis sont véridiques.
3. Le rapport d'inspection doit être conservé dans le dossier de reconstruction.
4. Sur demande, le dossier de reconstruction doit être fourni au registraire des véhicules automobiles ou à tout autre particulier ou comité désigné pour l'inspection.

2.3 INSPECTION DU NIV

Tout véhicule reconstruit devrait être soumis à une inspection afin de vérifier l'authenticité de son NIV¹².

2.4 INSPECTION D'INTÉGRITÉ STRUCTURALE

2.4.1 Exigence de l'inspection d'intégrité structurale

1. Tout véhicule ayant le statut de véhicule gravement accidenté doit subir avec succès l'inspection d'intégrité structurale avant que le statut puisse être modifié pour indiquer que le véhicule a été reconstruit.
2. Une inspection du NIV doit être effectuée pour confirmer l'authenticité du NIV.
3. Le propriétaire du véhicule reconstruit devrait vérifier si les joints d'assemblage des parties réparées sont accessibles lors de l'inspection d'intégrité structurale et si aucun composé d'étanchéité, d'insonorisation ou de protection contre la corrosion n'a été appliqué à ces parties.

2.4.2 Description de l'inspection d'intégrité structurale

1. Seules les personnes autorisées par les autorités gouvernementales peuvent effectuer des inspections d'intégrité structurale des véhicules reconstruits. Elles doivent avoir des qualifications respectant ou dépassant les exigences minimales établies par l'administration où elles travaillent.
2. Afin d'empêcher que des personnes non autorisées utilisent de manière frauduleuse des formulaires d'inspection d'intégrité structurale, la circulation de ces formulaires doit être contrôlée par la numérotation de chaque formulaire et par la tenue d'un dossier de tous les formulaires remis à des personnes autorisées.
3. La personne qui effectue l'inspection d'intégrité structurale devrait :
 - vérifier si le véhicule n'a pas été déclaré irrécupérable/irréparable;
 - vérifier si le dossier de reconstruction est complet et si tous les documents et renseignements fournis sont authentiques;
 - utiliser les photographies et les informations fournies pour examiner le véhicule reconstruit et déterminer s'il est bien celui décrit au dossier de reconstruction;
 - vérifier que les réparations ont été faites selon les instructions du fabricant et veiller à ce que les points de contrôle du châssis soient mesurés à l'aide d'équipement informatisé seulement;
 - vérifier si les dimensions du véhicule (empattement, jambes de force, etc.) et si les dispositifs de retenue des occupants (coussins de sécurité gonflables, ceintures de sécurité, etc.) répondent aux normes du fabricant;
 - vérifier si tous les dispositifs et éléments obligatoires du véhicule fonctionnent de manière sécuritaire, notamment les phares et feux de signalisation, les freins, la direction, la suspension, le système d'alimentation, le système d'échappement, les rétroviseurs, le pare-brise et le vitrage, les accessoires et le matériel intérieur, les roues, les pneus et la carrosserie¹³.

2.4.3 Résultats de l'inspection d'intégrité structurale

1. La personne qui effectue l'inspection d'intégrité structurale doit consigner les résultats de cette inspection sur un formulaire prévu à cet effet et indiquer si le véhicule est conforme ou non aux normes établies dans le dossier de reconstruction et dans l'inspection mécanique.
2. Lorsqu'un véhicule est déclaré non conforme à la suite de l'inspection d'intégrité structurale, son propriétaire doit corriger le problème constaté et se représenter chez la personne qui a effectué cette inspection pour qu'elle examine le véhicule ou les documents manquants. Si le propriétaire choisit de faire inspecter son véhicule ailleurs, il devra représenter le véhicule et le dossier complet de reconstruction, y compris les documents sur l'inspection qui a déclaré le véhicule non conforme, à l'inspecteur responsable de l'inspection d'intégrité structurale.
3. L'administration doit conserver une copie officielle du dossier de reconstruction et des documents d'inspection jusqu'à la fin de la vie du véhicule.

2.4.4 Remise sur la route d'un véhicule reconstruit

1. Le propriétaire d'un véhicule reconstruit qui a été déclaré conforme aux normes techniques doit présenter le formulaire d'inspection d'intégrité à un bureau d'immatriculation afin que le statut du véhicule gravement accidenté soit modifié pour indiquer qu'il s'agit maintenant d'un véhicule reconstruit. De plus, la majorité des administrations (sinon toutes) exigent une inspection de sécurité mécanique comme condition à l'obtention du statut de véhicule reconstruit, dont le rapport doit être soumis avant l'immatriculation. Si le véhicule a été importé d'une autre administration ou des États-Unis, il faut vérifier son statut auprès du réseau d'EID.
2. Dès que le certificat et le dossier d'immatriculation indiquent que le véhicule est reconstruit, ce véhicule peut à nouveau rouler sur la voie publique.
3. Ce statut est indiqué de façon permanente sur le certificat et dans le dossier d'immatriculation.

2.5 RÉSEAU D'ÉCHANGE INTERPROVINCIAL DE DOSSIERS

2.5.1 Échange interprovincial de dossiers (EID)

Le réseau d'EID est un atout majeur pour l'administration du programme canadien de gestion des statuts de véhicules. Il permet à chaque administration canadienne de consulter le dossier d'un véhicule importé d'ailleurs au Canada ou des États-Unis.

On peut accéder aux données sur les véhicules (et les conducteurs) du réseau d'EID de toutes les administrations au CIPC et au Registraire des véhicules importés (RVI).

Veillez consulter l'[annexe C](#), Information sur le statut d'un véhicule dans le réseau d'EID, pour en savoir plus.

2.5.2 Registraire des véhicules importés (RVI)

1. En ce qui concerne les véhicules qui sont couverts par le programme du RVI¹⁴, le RVI obtient des informations sur le statut du véhicule des États-Unis comme suit :
 - sur le formulaire 1 – véhicule importé ou sur le formulaire 3 – véhicule importé pour les pièces, estampillé par l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) (versions électroniques accessibles grâce à l'Initiative du guichet unique de l'ASFC);
 - sur les titres de propriété américains du véhicule;
 - par deux systèmes de recherche de tierces parties (p. ex. Carfax et Autocheck/Experian).
2. Le statut du véhicule américain est converti à celui du statut correspondant au Canada pour le véhicule et est transmis au réseau d'EID. Lorsque de multiples statuts américains sont attribués à un véhicule, le RVI transmet le statut le « plus défavorable » au réseau d'EID¹⁵. Le véhicule doit faire l'objet d'une inspection de conformité par le RVI, consignée dans la section des commentaires de l'EID.
3. En ce qui concerne les véhicules qui ne sont pas visés par le programme du RVI, le statut de chaque véhicule doit être déterminé à l'aide de l'information appropriée. Voir la section 2.6.1.

2.6 VÉHICULES IMPORTÉS

2.6.1 Exigences d'immatriculation

1. Avant d'immatriculer un véhicule importé d'une autre administration canadienne, des États-Unis ou d'un autre pays, chaque administration canadienne doit vérifier dans le réseau d'EID qu'aucun des statuts précédemment attribués au véhicule par les administrations où il est passé n'interdit l'immatriculation du véhicule au Canada.
 - Effectuer une recherche dans l'EID/le RVI parmi tous les véhicules importés pour savoir si le véhicule a déjà été marqué au Canada ou aux États-Unis. Le statut du véhicule attribué par l'administration exportatrice doit être conservé afin que l'administration importatrice enregistre correctement le statut du véhicule¹⁶.
 - Obtenir les documents suivants, au besoin :
 - le certificat ou le titre de propriété;
 - la déclaration d'information du véhicule neuf;
 - l'immatriculation du véhicule;
 - les formulaires de l'Agence des services frontaliers du Canada :
 1. le document B3-3 Douanes Canada – Formule de codage;
 2. le Document de déclaration en détail des effets personnels de l'ASFC;
 - le formulaire 1 – véhicule importé ou le formulaire 3 – véhicule importé pour les pièces, estampillé par l'ASFC, ou en l'absence de ces formulaires, vérifier dans le réseau d'EID;
 - le rapport d'inspection du véhicule;
 - la facture de la vente.

- En ce qui concerne les véhicules de plus de 15 ans importés de pays autres que le Canada et les États-Unis, les documents suivants peuvent aussi être requis :
 - une lettre du registraire des véhicules dans le pays d'origine;
 - une déclaration assermentée pour les véhicules lorsque certains problèmes peuvent se poser en ce qui concerne le statut des véhicules ou lorsqu'il n'existe aucun programme de marquage des véhicules;
 - une traduction certifiée des documents en langue étrangère.
2. Les politiques et procédures d'immatriculation des véhicules importés qui ne sont pas visés par le programme du RVI devraient être établies d'utilisation au point de service.

2.6.2 Véhicules avec conduite à droite

Les véhicules avec conduite à droite importés soulèvent certaines préoccupations en matière de sécurité routière, d'économie, d'assurance et d'environnement au Canada. Le groupe de travail sur la conduite à droite du CCATM, qui relève du comité des administrateurs de conducteurs et de véhicules (C&V) du CCATM, a établi des recommandations qui permettent aux administrations de prendre certaines mesures pour gérer les répercussions et les nouveaux enjeux entraînés par ces véhicules.

Outre les recommandations du groupe de travail sur la conduite à droite, les propositions suivantes ont été effectuées :

- qu'un statut irrécupérable/irréparable soit attribué à tout véhicule avec la conduite à droite qui a été désigné perte totale;
- qu'un indicateur de conduite à droite soit ajouté au réseau d'EID pour faciliter l'identification et le suivi des véhicules avec la conduite à droite.

3. DÉTECTION DES REMORQUES VOLÉES ET PRÉVENTION DE LEUR IMMATRICULATION À TITRE DE REMORQUES DE FABRICATION ARTISANALE

Le vol de véhicules est un problème qui préoccupe toutes les administrations. Les véhicules volés sont souvent démantelés dans des ateliers de cannibalisation et leurs pièces, vendues. Ils peuvent aussi être vendus intacts. Les véhicules dispendieux sont d'ordinaire exportés dans des pays où il est plus facile de les immatriculer au nom d'un nouveau propriétaire et où le risque d'être pris en faute est minime.

Au Canada et aux États-Unis, on peut retrouver les véhicules volés vendus intacts quand leur identification est possible. Malheureusement, les voleurs savent comment compliquer les recherches en remplaçant les marques, étiquettes et caractéristiques d'identification. Bien que ce genre de remplacements nécessite généralement l'identité d'un véhicule donneur, les voleurs l'obtiennent assurément malgré les coûts et les efforts nécessaires, surtout dans le cas des véhicules dispendieux.

Il est aussi possible d'immatriculer un véhicule volé en prétextant qu'il est de fabrication artisanale. Les véhicules de fabrication artisanale n'ont pas de NIV, car ceux-ci sont habituellement assignés par une administration. Cette stratégie est risquée pour les véhicules motorisés, généralement reconnaissables

par leur marque et leur modèle. Toutefois, les remorques échappent plus facilement aux radars, car contrairement aux véhicules motorisés, leur réimmatriculation ne dépend pas d'une inspection de sécurité.

Pour l'immatriculation d'une remorque, son propriétaire n'a qu'à fournir une preuve du poids de la remorque et remplir les papiers nécessaires. Une fois ces formalités réglées, une nouvelle plaque d'immatriculation et un nouveau titre de propriété sont généralement émis sans trop de problèmes. Qui plus est, le grand nombre de remorques artisanales immatriculées chaque année rend difficile l'inspection de chacune avant l'immatriculation.

Le CCATM exhorte les administrations à se pencher sur des stratégies de prévention de l'immatriculation des remorques volées et à prendre exemple sur le système de catégorisation basé sur le poids adopté par une des administrations.

Si de nombreuses petites remorques utilitaires sont fabriquées par des particuliers, les probabilités qu'une grosse remorque l'ait été sont beaucoup moins grandes. C'est particulièrement vrai pour les remorques commerciales de la taille d'une caravane à sellette. Ainsi, même si le nombre total de remorques artisanales immatriculées chaque année est considérable, on remarque que le nombre de remorques immatriculées va décroissant plus elles sont lourdes.

Au-delà d'un certain seuil, soit 5 000 kg dans l'administration en question, il est faisable d'inspecter chaque remorque de fabrication artisanale. Environ une remorque de ce poids doit être inspectée par semaine, ce qui cadre sans problème dans le budget de l'administration. De plus, le seuil pondéral peut être revu au besoin pour équilibrer le nombre d'inspections requises en fonction des ressources disponibles.

4. VÉHICULES IMMATRICULÉS DE MANIÈRE FRAUDULEUSE PAR VOL D'IDENTITÉ

Les permis de conduire et autres cartes d'identité volés ou usurpés peuvent servir à l'immatriculation, à l'enregistrement et à l'assurance de véhicules de manière frauduleuse.

Ce type de fraude nuit non seulement à la victime de vol et à son dossier auprès des administrateurs des registres de véhicules, mais à bien d'autres aussi : corps de police, concessionnaires, agences d'évaluation du crédit, banques, sociétés de prêt, agents de stationnement, organismes de péage routier, entreprises de remorquage et fourrières.

De plus, la victime est souvent aux prises avec les dettes associées à l'achat du véhicule (versements du prêt) et à son assurance. Elle peut aussi devoir payer des contraventions de stationnement ou de vitesse et des réclamations pour accident.

La présente section fournit suggestions et recommandations aux administrateurs des registres de véhicules motorisés pour la gestion des dossiers des véhicules immatriculés de manière frauduleuse et pour l'adoption de mesures d'atténuation des conséquences au dossier des victimes.

Victime

La victime peut se procurer auprès de l'administrateur du registre de véhicules des copies des documents d'immatriculation frauduleux pour déclarer le vol à la police et aux bureaux de crédit Equifax et TransUnion.

L'administrateur peut également lui demander de remplir une déclaration ou un questionnaire notarié confirmant son statut de victime de vol d'identité et le transfert du véhicule à son nom sans son consentement.

Quand l'administrateur est convaincu que la personne est victime d'un vol d'identité, il peut prendre les mesures suivantes pour l'aider :

- conseiller à la victime de communiquer avec son assureur pour :
 - annuler toute dette associée au véhicule;
 - supprimer toute réclamation associée au véhicule;
- supprimer le véhicule du dossier de la victime (une fois le véhicule retrouvé et l'identité de son propriétaire en titre établie);
- collaborer avec les organismes touchés et les aviser de la fraude;
- collaborer avec la police pour transférer le titre de propriété du véhicule à son détenteur en droit.

Véhicule

Quand la police l'informe d'une enquête sur un véhicule immatriculé de manière frauduleuse, l'administration peut empêcher toute future transaction concernant ledit véhicule, comme des transferts de propriété.

Une fois l'enquête terminée, le véhicule retrouvé et l'identité du propriétaire en titre établie, l'administrateur doit transférer l'immatriculation du véhicule au propriétaire. Ce processus demande la participation des organismes suivants :

- service de police;
- concessionnaires automobiles;
- assureurs;
- sociétés de prêt et banques;
- assureurs privés;
- huissiers de justice;
- entreprises de remorquage et fourrières.

Véhicules récents

Les véhicules récents sont généralement achetés illégalement chez les concessionnaires au moyen de prêts au nom de la victime ou de cartes de crédit volées ou usurpées.

Dans ces cas, l'administrateur doit demander une correspondance à la police ou exiger une ordonnance du tribunal identifiant le propriétaire en titre et les documents notariés remplis par le propriétaire en titre pour transférer l'immatriculation du véhicule à son nom.

Véhicules d'occasion

Les véhicules ayant peu ou pas de valeur sont souvent achetés illégalement auprès de particuliers en argent comptant. Ils finissent souvent chez un remorqueur ou à la fourrière, et la victime en fait les frais.

Certaines administrations ont des lois à ce chapitre. Aux administrations n'en ayant pas et quand personne ne justifie un intérêt financier pour le véhicule, on recommande l'adoption de politiques

permettant au remorqueur ou à la fourrière de vendre le véhicule pour faire ses frais ou de l'envoyer à la ferraille.

Si le remorqueur ou la fourrière décide de le vendre, il ou elle doit avoir à remplir une déclaration notariée, car l'administrateur a besoin de cette déclaration et de la correspondance de la police pour transférer l'immatriculation du véhicule.

Si le remorqueur ou la fourrière envoie le véhicule à la ferraille, il ou elle doit en aviser l'administrateur par écrit, lequel indiquera au dossier d'immatriculation du véhicule que son propriétaire est le remorqueur ou la fourrière et que son statut est passé à irrécupérable/irréparable.

Véhicules non retrouvés

Si le véhicule frauduleusement immatriculé n'est pas retrouvé et est toujours immatriculé au nom de la victime après une période prolongée, l'administration peut adopter comme politique de permettre à l'administrateur d'indiquer comme propriétaire enregistré « vol d'identité » afin que le véhicule ne soit plus lié à la victime.

Vu la prévalence croissante des vols d'identité, on recommande aux administrations de mettre en place des processus et des procédures (comme ceux qui sont décrits ci-dessus) pour gérer et atténuer les conséquences néfastes pour les victimes.

5. CONCLUSION

Conscient que le monde de l'automobile évolue constamment, tout comme les activités criminelles connexes, le groupe de gestion stratégique sur les véhicules du CCATM recommande aux administrations la lecture du présent document tous les cinq ans afin que leur programme demeure pertinent et fidèle aux pratiques exemplaires.

ANNEXE A : RÈGLES APPLICABLES AU STATUT DES VÉHICULES

IRRÉCUPÉRABLE/IRRÉPARABLE

Définition	Remise en circulation	Statut d'immatriculation	Changement du statut du véhicule
<p>Tout véhicule impossible à conduire et qui a subi de tels dommages que sa reconstruction n'est pas recommandée.</p> <p>Les véhicules endommagés par une inondation sont désignés comme irrécupérables ou irréparables.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Le véhicule ne peut jamais recommencer à circuler. Certaines pièces du véhicule peuvent être récupérées. Exception : Aucune composante d'un véhicule endommagé par une inondation et qui est désigné irrécupérable/irréparable ne peut servir à la réparation ou à la reconstruction d'autres véhicules, sauf s'il est déterminé que l'inondation a épargné la composante en question. 	<p>Ce statut est attribué dans les situations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> le véhicule a été désigné comme voiture de rebut dans une autre administration; l'inspection de l'intégrité structurale du véhicule a révélé d'importants dommages. 	<p>Seule l'administration qui a déclaré le véhicule irrécupérable/irréparable peut modifier ou supprimer ce statut.</p> <p>Seules les corrections au statut du véhicule découlant d'une erreur précise et documentée sont permises.</p>

GRAVEMENT ACCIDENTÉ

Définition	Remise en circulation	Statut d'immatriculation	Changement du statut du véhicule
<p>Tout véhicule qu'une collision, un incendie, un accident ou toute autre situation a endommagé à un point tel qu'il ne serait pas avantageux financièrement de le réparer pour qu'il soit à nouveau légalement autorisé à circuler.</p> <p>Ces véhicules comprennent les véhicules déclarés perte totale par les assureurs parce que leurs dommages excèdent le seuil contractuel.</p>	<p>Seuls les véhicules ayant passé une inspection d'intégrité structurale et mécanique ou de sécurité peuvent recommencer à circuler.</p> <p>Le statut du véhicule doit être modifié pour indiquer « reconstruit » après que le véhicule a passé son inspection d'intégrité structurale et son inspection mécanique ou de sécurité.</p>	<p>Ce statut est attribué dans les situations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> une compagnie d'assurance ou un parc autoassuré produisent une déclaration obligatoire de perte totale; le propriétaire du véhicule décide de son plein gré d'attribuer ce statut; le véhicule s'est vu attribuer un statut identique ou équivalent dans une autre administration. 	<p>Ce statut ne peut être remplacé que par les statuts suivants :</p> <p>Reconstruit : si le véhicule a passé son inspection d'intégrité structurale;</p> <p>Volé : si le véhicule a été volé après l'accident (le statut « gravement accidenté » est rétabli si le véhicule est retrouvé);</p> <p>Irrécupérable/irréparable : si ce statut est attribué au véhicule à l'inspection d'intégrité structurale ou à la suite d'une nouvelle décision de l'assureur ou du propriétaire.</p>

RECONSTRUIT

Définition	Remise en circulation	Statut d'immatriculation	Changement du statut du véhicule
Tout véhicule gravement accidenté qui a été reconstruit et qui a passé l'inspection aux fins d'immatriculation ou de délivrance du titre de propriété.	Le véhicule peut recommencer à circuler.	<p>Ce statut est attribué dans les situations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> le véhicule gravement accidenté a passé son inspection d'intégrité structurale et son inspection mécanique ou de sécurité; le véhicule s'est vu attribuer le même statut dans une autre administration ou il est déterminé que le véhicule devrait recevoir un statut plus contraignant. 	<p>Ce statut ne peut être remplacé que par les statuts suivants :</p> <p>Irrécupérable/irréparable : si ce véhicule est impliqué dans un autre accident et qu'il est déclaré perte totale.</p> <p>Volé : si le véhicule a été volé (le statut « reconstruit » doit être rétabli si le véhicule est retrouvé et qu'il n'a subi aucun dommage majeur entre-temps).</p>

VOLÉ

Définition	Remise en circulation	Statut d'immatriculation	Changement du statut du véhicule
Tout véhicule qui a été déclaré volé à la police et qui n'a pas été retrouvé.	Aucune transaction autorisant la remise en circulation n'est permise avant que le véhicule ait été retrouvé et son statut, modifié.	Le statut du véhicule est immédiatement modifié après réception d'un avis de la police.	<p>Seul le service de police qui a déclaré un véhicule volé peut demander la révocation de ce statut une fois le véhicule retrouvé.</p> <p>Après sa révocation, le statut « volé » doit être remplacé par :</p> <ul style="list-style-type: none"> le statut existant avant le vol; le statut « gravement accidenté » ou « irrécupérable/irréparable » si le véhicule est endommagé ou détruit à un point tel que l'une ou l'autre de ces conditions s'applique.

ANNEXE B : MODÈLE DE PROGRAMME DE CONTRÔLE DES VÉHICULES ENDOMMAGÉS PAR UNE INONDATION

Extrait du document *Model for Flood Damaged Vehicles* (Modèle de programme de contrôle des véhicules endommagés par une inondation) du CCATM, version 4.0, du 16 mai 2007.

Toutes les administrations devraient adopter des règlements connexes permettant et encourageant l'application du modèle de véhicule endommagé par une inondation.

1. Un véhicule endommagé par une inondation est défini comme suit :
Tout véhicule qui a été immergé dans un liquide jusqu'au bas du tableau de bord ou jusqu'à un niveau pouvant affecter l'un de principaux éléments du système électrique ou tout véhicule contaminé par un fluide toxique qui rend le véhicule dangereux en raison du risque de toxicité.
2. Le bas du tableau de bord correspond à la partie où le plancher rencontre le tablier à la ligne de soudure.
3. Les éléments principaux du système électrique sont les suivants :
 - la boîte à fusibles ou le tableau de distribution à disjoncteurs;
 - la composante qui contrôle ou déclenche toute autre composante du dispositif de retenue des occupants du véhicule;
 - toute composante électronique qui transmet ou transfère la puissance pour l'utilisation du système de chauffage ou de climatisation de l'habitacle du véhicule;
 - toute composante électronique qui transmet ou transfère la puissance pour l'utilisation du système de désembuage ou de dégivrage du véhicule;
 - toute composante ou tout module électronique qui contrôle les principaux systèmes opérationnels du véhicule;
 - le faisceau de câbles principal avec connexions non scellées qui est situé dans l'habitacle;
 - tout module électronique qui contrôle le système d'autodiagnostic du tableau de bord du véhicule, à l'exclusion des systèmes de communication, de navigation et de divertissement;
 - tout module électronique qui contrôle les systèmes de freinage, d'accélération et de direction du véhicule ou tout autre système influant sur la maniabilité ou l'utilisation sécuritaire du véhicule.
4. Aucun des éléments d'un véhicule endommagé par une inondation ne peut servir à réparer ou à reconstruire d'autres véhicules, sauf s'il est déterminé que la pièce en question n'a pas été affectée par l'inondation.

Exceptions :

- Une administration peut décider de ne pas attribuer un statut « irrécupérable/irréparable » à un véhicule à la suite d'une inondation si aucun des éléments principaux du système électrique du véhicule n'a été immergé ou recouvert par un liquide.
- Le statut « irrécupérable/irréparable » par suite d'une inondation ne s'applique pas aux véhicules fabriqués en 1971 ou avant.

Justification : cette exemption laisse une certaine marge de manœuvre dans le cas des véhicules qui ont une valeur de collection et sont munis de composantes électriques peu nombreuses et très élémentaires.

- Une administration peut décider de ne pas attribuer un statut « irrécupérable/irréparable » à un véhicule à la suite d'une inondation s'il peut être documenté que le véhicule a été immergé dans l'eau douce sans qu'aucun contaminant toxique ou dangereux ne soit présent et que le véhicule peut être réparé de manière sécuritaire.

ANNEXE C : INFORMATIONS SUR LE STATUT DES VÉHICULES DANS LE RÉSEAU D’EID

Les renseignements ci-dessous ont été fournis par le CCATM et étaient à jour en date du mois de mars 2018.

1. Échange d’informations sur le statut des véhicules dans le réseau d’EID

Les administrations échangent de l’information sur les véhicules dans le réseau d’EID en utilisant la transaction VE1. Cette transaction est offerte en deux formats, soit le format **ANCIEN**, par lequel on peut échanger un seul statut pour le véhicule et le format **AMÉLIORÉ**, qui comporte plusieurs catégories de statuts pour le véhicule.

Depuis janvier 2018, la Colombie-Britannique, l’Île-du-Prince-Édouard, le Nouveau-Brunswick, la Saskatchewan et les Territoires du Nord-Ouest sont tous capables d’envoyer plusieurs catégories de statuts (format amélioré). Du lot, la Saskatchewan est la seule province à pouvoir envoyer tous les statuts. L’Île-du-Prince-Édouard peut envoyer certains des nouveaux statuts, tandis que la Colombie-Britannique, le Nouveau-Brunswick et les Territoires du Nord-Ouest peuvent uniquement envoyer les statuts identiques disponibles dans l’**ANCIEN** format.

Par exemple, lorsque la Saskatchewan utilise le format **AMÉLIORÉ** et échange des données avec l’Alberta (qui utilise le format **ANCIEN**), le logiciel d’EID effectue automatiquement l’interprétation des données. Si la Saskatchewan signale qu’un véhicule a été volé et reconstruit, l’Alberta ne verra que le statut « volé ».

Au sein du réseau d’EID, il existe une certaine hiérarchie pour l’échange des données sur le statut des véhicules. Si une administration enregistre plusieurs statuts pour un véhicule en particulier tout en utilisant le format **ANCIEN** pour les transactions effectuées dans le réseau d’EID, le statut réel signalé est déterminé par la hiérarchie de signalement (voir le tableau « **Ancien** statut d’EID »).

En 2006, la transaction VE1 de l’EID a été améliorée pour qu’une grande quantité d’informations sur le statut du véhicule puisse être échangée. L’ancien statut unique comprenait des données sur le statut, l’emplacement du véhicule, la validité du NIV (voir les données de l’ancien statut à la page suivante). Dans la version **AMÉLIORÉE**, des catégories plus logiques ont été établies pour le statut unique (état du véhicule, raison de l’état, emplacement du véhicule, composition du véhicule, type de NIV et exigences d’inspection).

2. Ancien statut de l’EID

Description	Statut courant du véhicule. Si une administration a attribué plus d’un statut actif à un véhicule, la hiérarchie de signalement des statuts devrait être utilisée pour déterminer le statut qui doit être utilisé.	
Codes	0 - Normal	Aucun statut anormal n’a été attribué au véhicule existant.
	1 - Volé	Le véhicule a été déclaré volé à la police et il n’a pas été retrouvé.
	2 - Inspection requise	Le véhicule doit passer son inspection. (En juin 2006, l’ancien statut « impropre à l’utilisation » a été remplacé pour mieux refléter la manière dont les administrations utilisent cette donnée.)
	3 - Abandonné	Le véhicule a été retrouvé abandonné, le propriétaire enregistré est introuvable ou il n’existe aucun dossier provincial ou territorial associé au véhicule. Le véhicule est sous la garde de la police.

Programme canadien de gestion des statuts des véhicules

Description	Statut courant du véhicule. Si une administration a attribué plus d'un statut actif à un véhicule, la hiérarchie de signalement des statuts devrait être utilisée pour déterminer le statut qui doit être utilisé.	
	4 - Gravement accidenté	Le véhicule est endommagé à un point tel que le coût des réparations requises pour qu'il puisse légalement recommencer à rouler sur la voie publique excède la juste valeur marchande qu'il possédait immédiatement avant les dommages.
	5 - Déplacé	Le véhicule est immatriculé ou a été exporté dans une autre administration.
	6 - NIV erroné	Le NIV, même s'il est associé à un véhicule immatriculé, n'est pas réglementaire.
	7 - Vendu	Le véhicule a été déclaré vendu par le propriétaire enregistré.
	8 - Reconstruit	Le véhicule a été réparé après avoir été gravement accidenté. Ce véhicule doit avoir été certifié ou avoir passé une inspection avant de pouvoir être immatriculé.
	9 - Irréparable	Véhicule impropre à la conduite sur la voie publique. Il n'a plus aucune valeur de revente, sauf pour les pièces ou la ferraille.

Conformément au modèle du document *Wrecked Vehicle Program* (Programme de contrôle des véhicules déclarés perte totale), le tableau ci-dessous illustre la hiérarchie de signalement des statuts (le statut « volé » étant le statut le plus élevé). Ce tableau présente aussi des lignes directrices pour l'enregistrement de chaque statut.

STATUT DU VÉHICULE	IMMATRICULÉ POUR CIRCULER SUR LA VOIE PUBLIQUE?	STATUT DU VÉHICULE À L'IMMATRICULATION
Volé¹⁷	NON	
Irréparable	NON	
Gravement accidenté	OUI — requiert la certification	RECONSTRUIT
Reconstruit	OUI — requiert la certification	RECONSTRUIT
Abandonné	OUI — requiert la certification	NORMAL
Inspection requise	OUI — requiert la certification	NORMAL
NIV erroné	OUI	NORMAL — seulement si le NIV est exact
Vendu	OUI	NORMAL
Déplacé	OUI	NORMAL
Normal	OUI	NORMAL

3. Statut amélioré d'EID

L'ANCIENNE catégorie a été divisée en six catégories distinctes pour l'échange d'information en ce qui concerne la disposition du véhicule. Les 10 ANCIENS statuts ont été inclus dans les catégories AMÉLIORÉES. (Les ANCIENS statuts sont présentés sur fond gris dans le tableau ci-dessous.)

ÉTAT	RAISON DE L'ÉTAT	EMPLACEMENT	COMPOSITION	TYPE DE NIV	INSPECTION REQUISE
Irréparable	Collision	Volé	Reconstruit	Remplacé	Immédiatement
Reconstruit	Inondation	Abandonné	Remis à neuf	Réémis	Prochain enregistrement
Gravement accidenté	Incendie	Vendu	Modifié	Attribué	Non
Endommagé	Grêle	Déplacé	Trousse de montage	Incorrect	
Normal	Sel	Exporté	Réplique		
	Vandalisé	Retrouvé	Fabrication artisanale		
	Pièce volée				
	Pièce manquante				
	Autre				
	Vol				

- ¹ Certaines provinces et certains territoires du Canada utilisent le statut « irrécupérable » tandis que d'autres utilisent le statut « irréparable ».
- ² Certaines administrations utilisent les données du CIPC pour identifier et signaler les véhicules volés. On a récemment déterminé que le statut « volé » dans le CIPC est parfois supprimé avant que le véhicule soit retrouvé; on en recherche la cause.
- ³ Véhicule usagé dont des composantes principales du châssis ou de la carrosserie ont été remplacées par des composantes de châssis ou de carrosserie provenant d'un autre véhicule ayant été immatriculé, qui a été fabriqué par le même fabricant et qui est de modèle identique ou semblable.
- ⁴ Nouveau véhicule qui 1) a été construit par un particulier ou une compagnie non approuvé par Transports Canada en tant que constructeur automobile, 2) qui est unique, et 3) qui ne ressemble à aucun véhicule déjà fabriqué ni au véhicule dont proviennent les composantes majeures.
- ⁵ Nouveau véhicule construit afin de ressembler à une marque déjà existante d'un constructeur automobile, mais qui est complètement construit à partir de pièces neuves.
- ⁶ Nouveau véhicule qui 1) est construit à partir d'une trousse et de pièces neuves ou remises en état et 2) ressemble à une marque déjà existante d'un constructeur automobile.
- ⁷ Certaines administrations reçoivent des données sur les véhicules volés par l'entremise du CIPC.
- ⁸ Dans certaines administrations, le poste d'inspection, et non le propriétaire du véhicule, est tenu de tenir un dossier de reconstruction pour le véhicule.
- ⁹ Dans certaines administrations, le nom de l'assureur, le numéro de réclamation et une copie de l'estimation sont conservés par l'assureur et ne font pas partie du dossier de reconstruction.
- ¹⁰ Dans certaines administrations, le NIV du véhicule source et la date d'achat ne sont pas requis.
- ¹¹ Les photographies du véhicule requises sur le banc de redressage peuvent varier d'une administration à l'autre.
- ¹² Le type d'inspection et les personnes autorisées à effectuer cette inspection devront être examinés et déterminés par un groupe de travail.
- ¹³ Dans certaines administrations, l'inspection de ces systèmes et composantes est effectuée pendant l'inspection mécanique et non durant l'inspection d'intégrité structurale. Les véhicules reconstruits doivent passer deux types d'inspections : l'inspection d'intégrité structurale est effectuée sur les véhicules reconstruits seulement tandis que l'inspection mécanique peut être effectuée dans d'autres situations (remise en circulation d'un véhicule entreposé, importé ou mis au rancart, etc.).
- ¹⁴ Raisons pour lesquelles un véhicule peut être exonéré du programme du RVI : s'il s'agit d'un véhicule commercial neuf canadien, d'un véhicule qui revient au Canada, d'un véhicule de 15 ans ou plus ou d'un autobus fabriqué avant le 1^{er} janvier 1971, d'un véhicule entré au pays pour une exposition, des essais ou une démonstration, d'un véhicule entré au pays par un visiteur ou un touriste, d'un véhicule de travail.
- ¹⁵ De telles situations peuvent entraîner des différends entre le RVI et les importateurs qui possèdent des véhicules pour lesquels un État américain a émis un certificat de véhicule gravement accidenté et pour lesquels le RIV/l'EID a émis un statut de véhicule irréparable. Les importateurs qui veulent contester le statut du véhicule émis par les États-Unis sont informés par le RVI qu'ils doivent communiquer avec le bureau d'immatriculation de l'État qui a émis le statut afin qu'il soit corrigé ou précisé et non avec Carfax ou Autocheck, qui ne font que transmettre l'information.
- ¹⁶ Lorsqu'un véhicule est importé d'une autre administration, le réseau d'EID consulte les fichiers d'immatriculation de toutes les administrations, en plus de ceux de l'administration d'origine. Même si toutes les administrations ont mis en place le Programme de contrôle des véhicules volés ou déclarés perte totale et attribuent le statut adéquat aux véhicules, il peut arriver qu'un véhicule déclaré irréparable, gravement accidenté ou volé soit immatriculé en tant que véhicule normal par une autre administration.
- ¹⁷ La récupération d'un véhicule volé devrait donner lieu au rétablissement du statut précédent.