

NORME 14
COTE DE SÉCURITÉ

TABLE DES MATIÈRES

	PAGE
INTRODUCTION	14-5
A. DÉFINITIONS	14-5
B. SYSTÈME DE COTE DE SÉCURITÉ DES TRANSPORTEURS	14-6
C. PROCESSUS D'ATTRIBUTION DES COTES DE SÉCURITÉ DES TRANSPORTEURS	14-7

INTRODUCTION

La responsabilité en matière de sécurité au sein des entreprises de transport commercial repose d'abord et avant tout sur les transporteurs.

La Norme sur la cote de sécurité établit le cadre d'évaluation des cotes de sécurité des transporteurs en vertu duquel chaque administration doit évaluer le rendement des transporteurs en matière de sécurité.

Chaque administration doit adopter et se conformer à la Section A, Définitions; à la Section B, Objectifs du système de cote de sécurité des transporteurs, principes et portée; et à la Section C, Processus d'attribution des cotes de sécurité. Les administrations disposent d'une certaine souplesse pour l'application des éléments ci-dessus, dans la mesure où une bonne cohérence fonctionnelle est maintenue.

A. DÉFINITIONS

Au sens de la présente norme, les termes suivants sont ainsi définis :

« Accident à déclaration obligatoire » (*reportable accident*) signifie tout accident mettant en cause un véhicule commercial entraînant des blessures ou le décès d'une personne, ou encore un accident entraînant des dommages à la propriété estimés à 1 000 \$ ou plus ou dans le cadre duquel tout véhicule doit être remorqué (à la discrétion de la province/du territoire, l'objectif pour toutes les administrations étant d'adopter le paramètre de remorquage).

« administration d'origine » (*base jurisdiction*) signifie la province ou le territoire où le véhicule commercial est immatriculé.

« autorité provinciale » (*provincial authority*) signifie personne ou entité ayant, en vertu de la loi d'une province, l'autorité pour contrôler ou réglementer les activités des transporteurs faisant affaire exclusivement dans cette province.

« condamnation » (*conviction*) signifie déclaration par la cour à l'effet qu'un conducteur de véhicule commercial ou un transporteur s'est montré coupable d'une contravention à la loi ou à la réglementation concernant l'exploitation des véhicules commerciaux.

« conducteur » (*driver*) signifie personne qui conduit un véhicule commercial et, en ce qui a trait à un transporteur, une personne employée ou engagée de quelque autre façon par un transporteur dans le but de conduire un véhicule commercial.

« cote de sécurité » (*safety rating*) signifie évaluation, faite conformément à la présente Norme, du rendement d'un transporteur en matière de sécurité.

« taille du parc d'un transporteur » (*fleet size*) signifie nombre de véhicules commerciaux, excluant les remorques, sous la responsabilité d'un transporteur.

« transporteur » (*motor carrier*) signifie personne ou entité qui possède ou loue un véhicule commercial, ou en est responsable, pour les fins du transport des passagers ou des marchandises.

« véhicule commercial » (*commercial vehicle*) signifie :

- (a) Camion, tracteur ou remorque ou toute combinaison de ces derniers dont la masse en charge inscrite excède 4 500 kg; ou
- (b) autobus conçu, construit et utilisé pour le transport de passagers et dont la capacité prévue est de plus de 10 personnes incluant le chauffeur, à l'exclusion de son utilisation pour des fins personnelles.

« vérification en entreprise » (*facility audit*) signifie vérification effectuée conformément à la Norme 15, Norme de vérification en entreprise.

APPLICATION DE LA NORME

2. Cette Norme s'applique aux autorités provinciales qui délivrent des certificats d'aptitude à la sécurité aux transporteurs exploitant des véhicules commerciaux.

B. SYSTÈME DE COTE DE SÉCURITÉ DES TRANSPORTEURS

1. Objectifs

Les objectifs du système de cote de sécurité des transporteurs sont les suivants :

- Améliorer la sécurité de l'industrie du transport commercial sur route.
- Favoriser la compétitivité économique des transporteurs canadiens respectant les règles de sécurité.
- Favoriser l'éducation et les améliorations constantes en matière de sécurité des transporteurs.

2. Principes de base

Les principes de base du système de sécurité des transporteurs sont les suivants :

1. Compatibilité
 - applicable à toutes les administrations au Canada et en Amérique du Nord;
2. Efficacité
 - grâce à un examen et une classification systématique, le rendement des transporteurs est fondé sur des données objectives;

3. Rendement
 - atteinte d'une efficacité optimale, au plus bas coût possible;
4. Équité
 - équitable sans égard aux caractéristiques des transporteurs;
5. Souplesse
 - possibilité de certaines divergences et d'ajustements sans compromettre l'intégrité du système;
6. Cohérence
 - les transporteurs reçoivent des cotes similaires pour un rendement comparable dans chaque administration.

3. Portée et responsabilité de l'attribution des cotes

Le système de cote de sécurité des transporteurs doit s'appliquer de façon égale à tous les transporteurs : extraprovinciaux et intraprovinciaux; privés et à compte d'autrui. L'administration d'origine sera responsable de l'attribution de la cote de sécurité à chaque transporteur possédant un ou plusieurs véhicules commerciaux immatriculés dans l'administration.

C. PROCESSUS D'ATTRIBUTION DES COTES DE SÉCURITÉ DES TRANSPORTEURS

1. Numéro de transporteur unique

L'autorité provinciale doit délivrer un numéro d'exploitant en vertu du *Code canadien de sécurité* à chaque transporteur qui possède des véhicules commerciaux immatriculés dans l'administration.

2. Système de profil des transporteurs

L'autorité provinciale de l'administration d'origine doit fournir les renseignements suivants dans le profil des transporteurs pour chaque transporteur qui exploite des véhicules commerciaux immatriculés dans l'administration :

- (a) tous les accidents à déclaration obligatoire;
- (b) le résultat des inspections de Niveau 1 à 5, y compris les mises hors service, menées conformément aux critères établis par l'Alliance pour la sécurité des

- véhicules commerciaux, tels qu'amendées de temps à autre;
- (c) les condamnations contre le transporteur et ses conducteurs attribuables à une contravention aux lois et règlements sur la sécurité routière et aux dispositions du *Code criminel* concernant l'exploitation des véhicules;
 - (d) les condamnations en matière d'heures de service contre le transporteur et ses conducteurs;
 - (e) les condamnations en matière d'entretien des véhicules commerciaux contre le transporteur et ses conducteurs;
 - (f) les condamnations en matière de sécurité des charges des véhicules commerciaux contre le transporteur et ses conducteurs;
 - (g) les condamnations à l'encontre du transporteur et ses conducteurs en vertu de la *Loi fédérale sur le transport des marchandises dangereuses* ainsi que des règlements et des autres lois similaires des provinces ou des territoires portant sur ces questions;
 - (h) les condamnations en matière de poids et dimensions des véhicules commerciaux contre le transporteur et ses conducteurs;
 - (i) les résultats des vérifications en entreprise;
 - (j) les sanctions administratives levées par une autorité provinciale pour avoir enfreint des lois en matière de sécurité; et
 - (k) toute information touchant les paragraphes (a) à (j) reçue en provenance d'une autre province ou d'un autre territoire, des États-Unis ou du Mexique ou d'un état des États-Unis ou du Mexique.

Pour les fins du profil des transporteurs, l'information donnée aux paragraphes (a) à (k) relative à un conducteur de véhicule commercial doit être attribuée au profil du transporteur concerné.

Pour les fins du profil des transporteurs, les accidents à déclaration obligatoire, les résultats des inspections routières ou les condamnations mettant en cause un véhicule commercial qu'un transporteur utilise en vertu d'un crédit-bail ou d'une location, ou qui se trouve sous sa responsabilité, doivent être attribués à ce transporteur.

Toutes les autorités provinciales doivent faire parvenir aussitôt que possible l'information définie aux paragraphes (a) à (k) concernant un transporteur, ses conducteurs et ses véhicules commerciaux à l'autorité provinciale ou au gouvernement étranger auprès duquel le véhicule commercial est immatriculé.

3. Évaluation de la cote de sécurité

Une cote de sécurité est déterminée de la façon suivante :

- (a) utilisation de l'information dans le profil du transporteur;
- (b) attribution d'une valeur à chacun des éléments figurant au profil du transporteur en tenant compte de sa gravité et de son impact potentiel sur la sécurité, conformément à la Norme 7 du *Code canadien de sécurité*, Profil des transporteurs
 - (i) pour la période de 24 mois précédant l'évaluation, ou
 - (ii) dans le cas d'un transporteur dont le profil a été établi depuis moins de 24 mois avant l'évaluation, pour la période écoulée depuis son établissement;
- (c) normalisation des données comptabilisées en utilisant la taille du parc du transporteur afin de tenir compte de l'exposition au risque du transporteur; et
- (d) attribution d'une cote de sécurité au transporteur conformément aux catégories définies à la section 5 de la Partie C de la présente Norme.

4. Demande de certificat d'aptitude à la sécurité

Chaque transporteur qui présente une demande de certificat d'aptitude à la sécurité doit soumettre à l'autorité provinciale de son administration d'origine l'information et les documents suivants :

- 1. une preuve d'assurance;
- 2. les documents d'incorporation ou les documents d'enregistrement d'un partenariat ou d'une entreprise à propriétaire unique ou encore le numéro de permis de conduire de tous les administrateurs responsables; et
- 3. une déclaration contenant les éléments suivants :
 - (a) attestation certifiant que l'information contenue dans la demande est véridique,
 - (b) acceptation des responsabilités associées à l'exploitation des véhicules commerciaux telles qu'imposées par la loi sur le transporteur,
 - (c) tous les numéros du *Code canadien de sécurité* ayant été délivrés pour le transporteur,
 - (d) déclaration à l'effet que ni le transporteur ni ses partenaires, ni les administrateurs de l'entreprise ni les propriétaires effectifs n'ont été visés par une révocation d'un certificat d'aptitude à la sécurité ou de tout autre permis d'exploitation d'un véhicule commercial au Canada, aux États-Unis ou au Mexique, ou

- (e) les détails de la révocation d'un certificat d'aptitude à la sécurité ou de tout autre permis d'exploitation d'un véhicule commercial, s'il y a lieu, et
 - (f) une reconnaissance à l'effet que tout manquement à spécifier l'information demandée aux paragraphes (d) et (e) ou encore la soumission de renseignements faux ou trompeurs dans le cadre du processus de demande pourra entraîner la révocation d'un certificat d'aptitude délivré en relation avec la demande;
4. les frais exigibles tels que déterminés par une autorité provinciale, s'il y a lieu.

En outre :

1. Au moment de présenter une demande de certificat d'aptitude à la sécurité après avoir transféré son exploitation d'une province, d'un territoire ou d'un état étranger à une autre province ou un autre territoire, un transporteur doit fournir le profil à jour qui lui a été délivré par la province ou le territoire qu'il quitte, ou encore un dossier de rendement en matière de sécurité délivré par l'état étranger qu'il quitte.
2. Au moment de présenter une demande pour un nouveau certificat d'aptitude à la sécurité après une révocation, un transporteur doit fournir :
 - (a) son profil de transporteur précédent;
 - (b) toute information supplémentaire jugée nécessaire par l'autorité provinciale pour évaluer son rendement en matière de sécurité et déterminer sa cote de sécurité.

5. Catégories de cote de sécurité

Satisfaisant

Cette cote est attribuée à un transporteur qui

- (a) présente un dossier démontrant une exploitation selon les règles de sécurité et conforme aux lois et règlements en matière de sécurité routière pertinente aux transporteurs ainsi qu'aux normes du *Code canadien de sécurité*; et
- (b) a fait l'objet d'une vérification en entreprise concluante.

Satisfaisant non vérifié

Cette cote est attribuée à un transporteur qui

- (a) présente un dossier démontrant une exploitation selon les règles de sécurité et conforme aux lois et règlements en matière de sécurité routière pertinente aux transporteurs ainsi qu'aux normes du *Code canadien de sécurité*, mais qui n'a pas encore fait l'objet d'une vérification en

- entreprise;
- ou
- (b) fait pour la première fois une demande de certificat d'aptitude à la sécurité et présente une demande contenant l'information et les documents définis à la section 4 de cette partie.

Conditionnel

Cette cote est attribuée à un transporteur qui

- (a) présente un dossier affichant des déficiences en ce qui a trait :
 - (i) la sécurité de son exploitation;
 - (ii) à la conformité aux lois et règlements en matière de sécurité des transporteurs ainsi qu'aux normes du *Code canadien de sécurité*;
 - ou
 - (iii) aux résultats d'une vérification en entreprise; ou
- (b) qui présente une nouvelle demande de certificat d'aptitude après la révocation de son certificat par une autorité provinciale.

Insatisfaisant

Cette cote est attribuée à un transporteur qui

- (a) présente un dossier affichant des déficiences en ce qui a trait :
 - (i) à la sécurité de son exploitation
 - (ii) à la conformité aux lois et règlements en matière de sécurité des transporteurs ainsi qu'aux normes du *Code canadien de sécurité*
 - (iii) aux résultats d'une vérification en entreprise; ou
- (b) a reçu une cote de sécurité «conditionnelle» mais
 - (i) a été avisé par l'autorité provinciale que son rendement en matière de sécurité et sa conformité aux lois et règlements applicables en matière de sécurité des transporteurs et aux normes du *Code canadien de sécurité* doit s'améliorer au cours d'une période prédéterminée, et
 - (ii) n'a pas obtenu les améliorations voulues à l'intérieur de ladite période prédéterminée; ou
- (c) ne dispose pas de la couverture d'assurance requise.

