

Code canadien de sécurité		Application de la loi sur la sécurité routière	3.1.2
Titre de la directive	Nouvelle ou modifiée	Division/Direction/Service	N° de la directive
Chef et directeur général	janvier 2003	le 14 avril 2023	avril 2025
Approuvée par	Cette directive a été adoptée le :	La présente version entre en vigueur le :	Cette directive sera examinée d'ici le :

Table des matières

Procédure.....	3
Norme no 1 du CCS – Permis de conduire unique	4
Norme no 2 du CCS - Épreuves théoriques et tests sur route (conducteurs).....	5
Norme no 3 du CCS – Formation des examinateurs de conducteurs Programme de formation des examinateurs de conducteurs.....	5
Norme no 4 du CCS – Programme de classification des permis de conduire Système de classification des permis de conduire.....	6
Norme no 5 du CCS – Autocertification Normes et procédures d’auto-accréditation	6
Norme no 6 du CCS – Exigences médicales Normes médicales à l’endroit des conducteurs (en anglais seulement)	6
Norme no 7 du CCS – Exigences relatives au profil des transporteurs et des conducteurs Profil des conducteurs et des transporteurs.....	7
Norme no 8 du CCS – Suspensions temporaires Suspension temporaire	8
Norme no 9 du CCS – Heures de service Calendrier d’implantation intraprovinciale (en anglais seulement).....	8
Norme no 10 du CCS – Sécurité des charges L’arrimage des cargaisons	8
Norme no 11 du CCS – Entretien des véhicules commerciaux Introduction (en anglais seulement)	9

Norme no 12 du CCS – Inspections routières en vertu de l'Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux (ASVC) Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux	10
Norme no 13 du CCS – Rapport quotidien de la ronde de sécurité Ronde de Sécurité	11
Norme no 14 du CCS – Cote de sécurité Cote de sécurité.....	12
Norme no 15 du CCS – Vérification des installations Vérifications en entreprises.....	13
Norme no 16 du CCS – Formation en secourisme (facultative) Formation en secourisme ..	13

Procédure :

1. *Portée* : Les gouvernements provinciaux et territoriaux, de concert avec le gouvernement du Canada et en collaboration avec l'industrie des transports, ont adopté le Code canadien de sécurité. Ce code est un ensemble de 16 normes nationales appuyées par des règlements provinciaux, conçues pour assurer des normes de sécurité uniformes dans l'industrie des transporteurs routiers partout au Canada
2. *Application* : Adopté par le Nouveau-Brunswick en 1995, le CCS vise a) tout camion, tracteur, remorque ou combinaison de ces véhicules dont le poids nominal brut immatriculé ou le poids réel dépasse 4 500 kg et b) tout autobus qui est conçu, construit et utilisé pour le transport de passagers et ayant une capacité de plus de dix sièges incluant le chauffeur, s'il est exploité à des fins autres que personnelles.
3. *Processus d'examen de la conformité* : Lorsqu'ils adhèrent au CCS, toutes les provinces ainsi que les territoires sont tenues d'établir le profil de rendement des transporteurs routiers dans chacun des domaines suivants :
 - A. condamnations,
 - B. inspections sur route de l'ASVC,
 - C. collisions et
 - D. vérification des installations.
4. Chaque domaine de rendement comporte un profil et un système de points de démerite distinct. Un système de points de démerite est utilisé de façon à ce que des mesures correctrices puissent être prises lorsque certains seuils sont dépassés.
5. L'intervention corrective se produit sous la forme d'un processus d'examen de la conformité. Ce processus se divise en quatre parties :
 - A. **Consultation** – Lorsque les points de démerite accumulés par le transporteur dépassent le seuil de 25 p. 100, le registraire en avisera le transporteur par écrit et l'informerá qu'une inspection ou une vérification pourrait être effectuée.
 - B. **Avertissement** – Si le dossier du transporteur atteint le niveau de 60 p. 100, un avertissement sera émis. Le transporteur devra immédiatement prendre les mesures de sécurité nécessaires pour prévenir toute autre violation et devra passer une entrevue. Le transporteur devrait demander l'aide de la personne-ressource désignée dans la lettre au besoin.

- C. **Entrevue** – À 85 p. 100, la capacité du transporteur de conduire de façon sécuritaire est douteuse et il doit passer une entrevue avec un comité d'examen du Code canadien de sécurité. Le transporteur doit prendre des mesures correctrices afin d'améliorer considérablement son dossier.
- D. **Audience de justification** – Si les trois premières étapes n'ont pas permis de remédier aux pratiques déficientes du transporteur en matière de sécurité, des sanctions lui seront imposées lorsqu'il aura accumulé la totalité des points de démerite à moins qu'il ne puisse justifier son piètre rendement. Le défaut de comparaître à l'audience de justification entraînera l'imposition immédiate de sanctions, comme la suspension ou l'annulation des permis ou des immatriculations.

6. Nombre de points des transporteurs :

Le transporteur reçoit un certain nombre de points en fonction du nombre moyen de tracteurs formant le parc de véhicules. La taille moyenne du parc de véhicules est calculée chaque mois pendant une période maximale de 24 mois. Le fait d'utiliser la taille moyenne plutôt que la taille réelle du parc de véhicules pour calculer les points contribue à minimiser les répercussions négatives des fluctuations de la taille du parc de véhicules sur le profil de rendement des différents transporteurs.

Les points de démerite sont portés au dossier du transporteur ou du conducteur lorsqu'il est reconnu coupable d'une violation des lois ou des règlements en matière de sécurité. Ces points varient de 2 à 10 selon la gravité de l'infraction et restent inscrits dans le dossier pendant une période de deux ans.

7. Normes pour les véhicules à moteur commerciaux :

Le Code canadien de sécurité comporte 16 normes qui couvrent tous les aspects de la compétence des conducteurs et de la conduite et de l'entretien des véhicules :

Norme n° 1 du CCS – Permis de conduire unique Concept du permis de conduire unique

Cette norme vise à s'assurer qu'aucun conducteur ne détient plus d'un permis de conduire. Des procédures administratives prévoient en outre que toute infraction de conduite est portée à un dossier unique au nom du détenteur du permis.

1. *Exigences relatives au transporteur*
Le transporteur doit :

- A. établir et tenir à jour un système de dossiers sur chaque conducteur pour y inclure tous les renseignements que les conducteurs doivent fournir (voir les exigences relatives au conducteur ci-dessous);
- B. déterminer, en se fondant sur ces renseignements, sur la formation et sur l'évaluation, si le conducteur est apte et demeure apte à conduire des véhicules appartenant au transporteur ou exploités par celui-ci.

2. Exigences relatives au conducteur

Le conducteur doit :

- A. divulguer par écrit au transporteur routier tous les permis de conduire qu'il détient, en précisant l'administration qui les a délivrés (province, territoire ou État);
- B. préciser la classe de permis, le statut du permis et le nom du détenteur inscrit;
- C. détenir un permis dans une seule administration;
- D. fournir une copie à jour de son dossier de conduite (résumé) avant d'être embauché et chaque année par la suite. Le conducteur peut signer une dispense autorisant l'employeur à obtenir une copie de son dossier de conduite.

Norme n° 2 du CCS – Épreuves théoriques et tests sur route Épreuves théoriques et tests sur route (conducteurs)

Cette norme établit la procédure des tests normalisés destinés à vérifier les aptitudes théoriques et pratiques des requérants de permis de conduire professionnels. Elle comprend aussi les critères servant aux tests.

Norme n° 3 du CCS – Formation des examinateurs de conducteurs Programme de formation des examinateurs de conducteurs

Cette norme est destinée à mettre à jour les aptitudes et les connaissances des examinateurs de conducteurs et à assurer l'uniformité des programmes de formation et des qualifications dans toutes les administrations.

Norme n° 4 du CCS – Programme de classification des permis de conduire Système de classification des permis de conduire

Cette norme vise à assurer l'uniformité du système de classification et de mentions spéciales des permis de conduire ainsi qu'à assurer qu'un permis délivré par une administration est reconnu par les autres.

1. Exigences relatives au transporteur

Le transporteur doit :

- A. s'assurer que le conducteur est titulaire des permis appropriés pour conduire les classes de véhicules autorisées;
- B. établir un système lui permettant de s'assurer que les conducteurs demeurent aptes à conduire.

2. Exigences relatives au conducteur

Le conducteur doit :

- A. posséder un permis de conduire valide de la classe appropriée pour conduire le véhicule attribué;
- B. fournir la preuve continue d'un permis valide.

Norme n° 5 du CCS – Autocertification Normes et procédures d'auto-accréditation

Cette norme décrit les critères à satisfaire pour habilitier les transporteurs et les écoles de conduite à évaluer les conducteurs commerciaux et à leur délivrer des permis.

Norme n° 6 du CCS – Exigences médicales Normes médicales à l'endroit des conducteurs (en anglais seulement)

Tous les conducteurs commerciaux doivent passer un examen médical au moment où ils soumettent une demande de permis ainsi qu'à des intervalles périodiques recommandés. Cette norme établit des qualifications médicales de base et sert de guide aux médecins, aux administrateurs de la délivrance des permis et aux comités d'étude des dossiers médicaux chargés d'évaluer la capacité d'un conducteur à conduire un véhicule à moteur.

Norme n° 7 du CCS – Exigences relatives au profil des transporteurs et des conducteurs Profil des conducteurs et des transporteurs

Cette norme oblige les responsables des programmes administratifs à fournir aux administrateurs du CCS un sommaire du dossier d'un transporteur et à leur donner également la possibilité d'examiner les activités présentes et passées de ce dernier. Elle prévoit un échange intergouvernemental de renseignements et suppose une coordination des activités des transporteurs.

1. Le profil d'un transporteur doit inclure les éléments suivants :

- A. **les coordonnées et les effectifs** du transporteur, notamment le numéro du CCS, l'administration responsable, le nom et l'adresse de l'entité légale, la cote du transporteur, son statut et la taille de son parc de véhicules;
- B. **les déclarations de culpabilité** du transporteur, notamment le numéro de contravention ou de référence, le nom, le numéro de permis de conduire et l'État, le territoire ou la province du conducteur reconnu coupable d'une infraction (le cas échéant), la date, l'heure et le lieu de l'infraction, le nom de la loi (titre, article, paragraphe, alinéa) et la pondération de la déclaration de culpabilité;
- C. **les indications d'infraction des conducteurs à conserver**, notamment les infractions au Code criminel, les infractions aux règlements de la circulation, les infractions délictuelles de conducteur, comme la conduite sans le permis de la classe prescrite ou la détention de plus d'un permis valide, et les déclarations de culpabilité aux termes du CCS qui visent les conducteurs;
- D. **les indications d'infraction des transporteurs à conserver**, notamment les infractions aux règlements de la circulation, les infractions liées à l'entretien des véhicules, aux heures de service, au poids, aux dimensions, à l'arrimage des cargaisons et aux marchandises dangereuses, la conduite pendant l'imposition d'une sanction et la conduite sans l'autorisation appropriée;
- E. **les inspections de l'Alliance sur la sécurité des véhicules commerciaux (ASVC)**, notamment le numéro de rapport, le niveau d'inspection, la date, l'heure et le lieu de l'inspection, le nom du conducteur, le numéro du permis et l'administration responsable, le résultat de l'inspection de chaque véhicule et la pondération de l'inspection;
- F. **les accidents à déclaration obligatoire**, notamment le nom du conducteur, le numéro de permis et le nom de l'administration ayant délivré le permis, le numéro de plaque du véhicule et le nom de l'administration ayant délivré la plaque, la date, l'heure et le lieu de l'accident, le type d'accident et la pondération de l'accident;

- G. **les résultats de la vérification et des activités de contrôle**, notamment des détails sur les sanctions ou les autres interventions.

Norme n° 8 du CCS – Suspensions temporaires Suspension temporaire

Une suspension de courte durée peut être imposée si on arrête un véhicule de transport public ou un camion commercial et que l'on constate que le conducteur ne respecte pas les exigences en matière d'heures de service

Norme n° 9 du CCS – Heures de service Calendrier d'implantation intraprovinciale (en anglais seulement)

Cette norme établit des critères de base pour réduire la fatigue des conducteurs en définissant des périodes maximales de travail et des exigences minimales de repos. Elle établit la base d'une législation uniforme pour les administrations fédérale, provinciales et territoriales en ce qui concerne les heures de service.

Norme n° 10 du CCS – Sécurité des charges L'arrimage des cargaisons

Cette norme établit les critères d'arrimage des cargaisons. Elle fournit aux administrations une norme qui peut être adoptée par référence. Le Conseil des ministres responsables des transports l'a ratifiée en septembre 2004.

1. Exigences relatives au transporteur

Le transporteur doit:

- A. s'assurer que les conducteurs respectent les règlements sur l'arrimage des cargaisons;
- B. équiper les véhicules de dispositifs d'immobilisation du chargement appropriés.

2. Exigences relatives au conducteur

Le conducteur doit :

- A. arrimer les charges et les inspecter pour s'assurer que des dispositifs de fixation adéquats sont en place conformément aux règlements;
- B. s'assurer que tout équipement transporté sur le véhicule ou dans celui-ci est lui aussi arrimé conformément aux règlements;

- C. veiller à ce que les entrées et sorties du véhicule, y compris les issues de secours, ne soient pas obstruées;
- D. s'assurer que les biens transportés sont arrimés ou entreposés de manière à éviter qu'une chute, un déplacement ou tout autre mouvement de ces biens cause des blessures au conducteur ou à un passager.

Norme n° 11 du CCS – Entretien des véhicules commerciaux Introduction (en anglais seulement)

Élaborée par l'ensemble des administrations responsables et par l'industrie, cette norme établit des lignes directrices sur le niveau minimal acceptable de rendement des systèmes et des éléments des véhicules commerciaux. Elle vise en outre à garantir que tous les conducteurs de véhicules commerciaux (leur appartenant ou loués) participent à un programme périodique d'entretien et de réparation du véhicule pour tous les véhicules dont ils ont le contrôle.

1. Exigences relatives au transporteur

Le transporteur doit:

- A. établir un programme préventif d'inspection, d'entretien et de réparation des véhicules pour tous les camions, autobus, remorques et trains doubles de type C qu'il exploite;
- B. inspecter, réparer et entretenir tous les véhicules qu'il utilise conformément au programme établi ainsi qu'aux normes d'entretien et de rendement prescrites;
- C. tenir un registre d'entretien et de réparation à jour relativement à chaque véhicule dont il a le contrôle, qui doit indiquer minimalement les données suivantes :
 - i. la marque, le modèle, l'année et le numéro de série (numéro d'identification du véhicule),
 - ii. la date, le relevé du compteur kilométrique et la nature de chacune des activités de réparation et d'entretien réalisées,
 - iii. une description du type et de la fréquence des travaux périodiques d'entretien et de réparation à réaliser,
 - iv. toutes les modifications apportées aux essieux ou à la suspension qui ont des incidences sur le poids nominal brut d'un essieu ou d'un véhicule.

Norme n° 12 du CCS – Inspections routières en vertu de l’Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux (ASVC) Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux

Un véhicule commercial peut faire l’objet d’une inspection routière à tout moment. Les agents de la paix et les policiers titulaires de l’agrément de l’ASVC/CVSA peuvent effectuer les vérifications suivantes :

1. Inspection des documents

- A. permis de conduire;
- B. registres des heures de service;
- C. rapports de ronde de sécurité;
- D. certificat de formation relative aux matières dangereuses, le cas échéant;
- E. certificat d’aptitude à la sécurité du transporteur;
- F. certificats d’immatriculation et d’assurance du véhicule;
- G. certificat valide d’inspection périodique et obligatoire des véhicules.

Lorsque l’agent établit qu’il y a infraction, le conducteur ou le véhicule peuvent être mis hors service conformément à la réglementation ou être assujettis à des amendes ou à des pénalités.

2. Inspection des véhicules

- A. système de freinage;
- B. système et dispositifs d’attelage;
- C. système d’échappement;
- D. système d’alimentation en carburant;
- E. dispositifs d’éclairage;
- F. système de chargement et d’arrimage sécuritaire;
- G. mécanisme de direction;
- H. suspension;
- I. châssis;
- J. pneus;
- K. roues, jantes et moyeux;
- L. carrosseries de semi-remorques fourgons et fourgons à toit ouvert;
- M. essuie-glaces.

Lorsque l'agent établit qu'une ou plusieurs composantes ne sont pas conformes à la norme relative à l'entretien des véhicules commerciaux, le véhicule peut être mis hors service et le transporteur ou le conducteur peuvent être assujettis à des amendes, à des pénalités ou à des restrictions visant l'utilisation du véhicule.

Norme n° 13 du CCS – Rapport quotidien de la ronde de sécurité Ronde de sécurité

Cette norme vise à assurer un repérage hâtif des problèmes et des défauts d'un véhicule ainsi qu'à empêcher la conduite des véhicules dont l'état pourrait causer une collision ou une panne du véhicule, ou y contribuer.

1. Exigences relatives au transporteur

Le transporteur doit :

- A. interdire à tout conducteur de conduire un véhicule commercial à moins que ce dernier n'ait été inspecté conformément aux règlements;
- B. fournir aux conducteurs des calendriers d'inspection adéquats;
- C. veiller à corriger les défauts avant l'inspection suivante ou dans les délais prescrits par l'administration responsable du territoire où circulent ses véhicules;
- D. veiller à corriger les défauts importants dès qu'elles sont signalées et avant que l'on conduise le véhicule à réparer;
- E. conserver les rapports d'inspection et les registres des réparations pendant au moins six mois.

2. Exigences relatives au conducteur

Le conducteur doit

- A. s'abstenir de conduire un véhicule commercial à moins que ce dernier n'ait été inspecté conformément aux règlements;
- B. veiller à effectuer les inspections requises et à signaler les défauts au transporteur conformément aux règlements;
- C. remplir le rapport d'inspection exigé, le conserver dans le véhicule et le présenter à tout inspecteur qui en fait la demande;

- D. surveiller le véhicule pendant la conduite, noter les anomalies relevées et les signaler au transporteur avant l'inspection suivante prévue;
- E. signaler les déficiences importantes immédiatement et éviter de conduire le véhicule avant que les déficiences importantes n'aient été corrigées;
- F. faire parvenir le rapport d'inspection au transporteur dans les 20 jours qui suivent l'inspection.

Norme n° 14 du CCS – Cote de sécurité Cote de sécurité

Cette norme s'applique aux autorités provinciales qui délivrent des certificats d'aptitude à la sécurité aux transporteurs routiers qui exploitent des véhicules commerciaux. Elle établit le cadre d'attribution des cotes de sécurité aux transporteurs routiers utilisé par chaque administration pour évaluer le rendement des transporteurs routiers en matière de sécurité.

1. Le programme d'attribution des cotes de sécurité aux transporteurs routiers vise ce qui suit :

- A. améliorer la sécurité de l'exploitation des véhicules commerciaux;
- B. favoriser la compétitivité économique des transporteurs routiers canadiens prudents;
- C. encourager la formation et le perfectionnement continu des transporteurs routiers en matière de sécurité.

2. Voici les principes de base de la norme 14 :

- A. **Compatibilité** – On vise la compatibilité à l'échelle de l'ensemble des provinces et des territoires canadiens.
- B. **Efficacité** – On utilise des données objectives pour examiner et catégoriser le rendement relatif des transporteurs routiers.
- C. **Efficience** – On vise une efficacité maximale au coût le plus économique possible.
- D. **Équité** – On vise l'équité sans tenir compte des caractéristiques des transporteurs routiers.
- E. **Souplesse** – On veut permettre un certain degré de différenciation et de rajustement sans compromettre l'intégrité du système.

- F. **Homogénéité** – On veille à ce que les transporteurs routiers obtiennent des cotes similaires pour un rendement comparable dans chaque province ou territoire.

Norme n° 15 du CCS – Vérification des installations Vérifications en entreprises

Cette norme établit la procédure de vérification utilisée par les administrations publiques pour déterminer le niveau de conformité d'un transporteur routier avec toutes les normes de sécurité applicables. Elle indique les documents justificatifs que doit tenir le transporteur et précise la procédure à suivre.

Les vérifications en entreprise sont habituellement exécutées au principal lieu d'affaires du transporteur routier au Nouveau-Brunswick.

Norme n° 16 du CCS – Formation en secourisme (facultative) Formation en secourisme

Cette norme décrit les éléments de base d'un cours volontaire (non obligatoire) de secourisme à l'intention des conducteurs commerciaux.