

Évaluation de suivi du Programme de paiements de transfert de Sécurité routière (PPTSR) de Transports Canada

RAPPORT FINAL

Services d'évaluation et de conseils
Transports Canada

Mai 2015

Table des matières

Table des matières.....	ii
Liste des abréviations	iii
Sommaire	iv
Introduction	1
Profil.....	1
Financement et exécution.....	2
Modèle logique du programme.....	3
Méthode d'évaluation.....	3
Constatations relatives à la pertinence	3
Harmonisation avec les responsabilités et les rôles fédéraux.....	4
Justification de la poursuite du programme	4
Constatations sur le rendement	5
Résultats directs	5
Niveaux accrus de sécurité des véhicules automobiles	10
Économie et efficacité.....	11
Conclusion	11
Plan d'action de gestion.....	13
Annexe 1 : Ressources du Programme de paiements de transfert de Sécurité routière.....	14

Liste des abréviations

SMA-Politique	Sous-ministre adjoint – Groupe politique
OTC	Office des transports du Canada
CCATM	Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé
VAC	Véhicules automobiles commerciaux
ACC	Alliance canadienne du camionnage
ASVC/CVSA	Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux (<i>Commercial Vehicle Safety Alliance</i>)
ETP	Équivalent temps plein
LTVM	<i>Loi sur les transports routiers</i>
CCS	Code canadien de sécurité
TC	Transports Canada
BNDC	Base nationale de données sur les collisions
PPT	Programme de paiements de transfert

Sommaire

La responsabilité de la sécurité des transporteurs routiers et des conducteurs de véhicules commerciaux est partagée entre le gouvernement fédéral et les provinces/territoires. Le gouvernement fédéral est responsable des exploitants de camions et d'autocars interprovinciaux, c'est-à-dire ceux qui traversent une frontière provinciale, territoriale ou internationale.

En versant des contributions aux provinces, aux territoires et au CCATM, Transports Canada soutient la mise en œuvre du cadre d'aptitude à la sécurité, qui regroupe quatre des quinze normes du Code canadien de sécurité.

Les dépenses sont fixées à 4,4 millions de dollars par année, dont 50 000 dollars sont affectés au CCATM pour l'aspect éducatif. Depuis le commencement du programme en 1987, TC a versé plus de 105 millions de dollars en soutien financier aux provinces et aux territoires pour la mise en œuvre du Code canadien de sécurité.

L'évaluation a permis d'établir que le programme soutient l'objectif de la *Loi sur les transports routiers* (LTR) visant à uniformiser la surveillance de la sécurité des véhicules automobiles extraprovinciaux. L'évaluation a également permis de relever le fait que les provinces et les territoires ont intégralement adopté le cadre d'aptitude à la sécurité et qu'ils continuaient à échanger leurs renseignements sur les collisions, les inspections et les condamnations. On a noté une baisse apparente de l'échange de renseignements sur les condamnations depuis 2006-2007, ce qui pourrait suggérer un certain manque de cohérence dans l'application du cadre d'aptitude à la sécurité.

{Supprimé AIPRP}

Introduction

Le Programme de paiements de transfert de Sécurité routière comprend trois éléments : le programme de sécurité des transporteurs routiers (auparavant financé par le programme de contribution du Code canadien de sécurité); les programmes de l'équipe de l'assurance qualité et de l'éducation du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé; et le programme de sensibilisation de Sécurité routière.

La présente évaluation couvre les deux premiers éléments, mais pas celui sur la sensibilisation, qui n'était pas financé par TC lors de la période couverte par l'accord actuel.

Profil

Le Code canadien de sécurité est un code détaillé comprenant des normes de rendement minimales associées à l'exploitation sécuritaire des véhicules commerciaux (camions et autocars). Il est composé de quinze normes et a pour but de favoriser la sécurité des camions et des autocars, de promouvoir l'efficacité dans l'industrie des transporteurs routiers et d'assurer la mise en œuvre de normes de sécurité cohérentes à l'échelle du Canada. Les normes sont toujours en cours de conception par le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, organisme-cadre qui réunit des représentants des gouvernements provinciaux, territoriaux et fédéral, de l'industrie et de l'intérêt public.

Depuis 2001, Transports Canada a conclu des accords de contribution avec chacun des territoires et provinces et avec le CCATM en vue d'appuyer la mise en œuvre du cadre d'aptitude à la sécurité – cadre qui regroupe quatre des quinze normes du Code canadien de sécurité (n^{os} 7, 12, 14¹ et 15). Selon les modalités et conditions actuelles, les bénéficiaires d'une contribution doivent inspecter et vérifier les installations des transporteurs commerciaux extraprovinciaux et rendre compte de la conformité ou non-conformité aux quatre normes qui constituent le cadre d'aptitude à la sécurité. Aux termes d'un autre accord de contribution, l'équipe de l'assurance de la qualité et de l'éducation du CCATM est responsable de la gestion du programme national d'agrément des instructeurs et des inspecteurs, y compris la production et la distribution de matériel d'apprentissage de l'Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux (*Commercial Vehicle Safety Alliance*) – ASVC/CVSA.

¹ La norme n^o 14 du CCS comprend des données des autres normes du CCS (p. ex., n^{os} 9 et 10)

Financement et exécution

L'accord de contribution actuel couvre la période allant de 2009-2010 à 2014-2015. Les dépenses sont fixées à 4,4 millions de dollars par année, dont 50 000 dollars sont affectés au CCATM pour l'aspect éducatif. Depuis l'instauration du programme du CCS en 1987, TC a offert aux provinces et aux territoires plus de 105 millions de dollars en financement dans le cadre d'accords de contribution officiels.

Au sein de Transports Canada, le programme était auparavant exécuté par la Direction générale de la sécurité des transporteurs routiers, du Groupe Sécurité et sûreté. À la suite de la centralisation de l'exécution du programme de subventions et de contributions de Transports Canada, en 2011, le traitement et l'approbation des demandes ont été transférés à la Direction générale des programmes d'infrastructure de transport, tandis que la responsabilité de la prestation de conseils techniques est demeurée entre les mains de la Direction générale de la sécurité des transporteurs routiers².

² Du financement opérationnel à hauteur de 10 000 \$ par année est transféré du groupe Sécurité et sûreté au Groupe des programmes à compter de l'exercice 2012-2013 pour couvrir la gestion des accords de contribution.

Modèle logique du programme

Figure 1 : Modèle logique du programme de contribution du CCS

SECTEURS D'ACTIVITÉ /EXTRANTS	Portée du programme	Résultat immédiat	Résultats intermédiaires	Résultats finaux
Accords de contribution avec les diverses compétences Gérer et évaluer le rendement du programme en fonction des accords de contribution Donner une orientation aux provinces et aux territoires pour a) harmoniser la mise en place du cadre d'aptitude à la sécurité à l'échelle du Canada b) simplifier la réglementation des transporteurs routiers extraprovinciaux/ territoriaux	Gouvernements provinciaux/ territoriaux ou leur agent ou intermédiaire Industrie du transport routier Public canadien	Les diverses compétences adoptent et appliquent le cadre d'aptitude à la sécurité	Collaboration accrue entre les diverses compétences Les transporteurs routiers mènent des activités dans tous les territoires de compétence en appliquant des normes de sécurité uniformes	Niveaux accrus de sécurité du transport national pour les transporteurs routiers Niveaux accrus d'efficacité du transport national pour les transporteurs routiers

Méthode d'évaluation

En 2009, une évaluation complète a mené au renouvellement du programme. Depuis, les éléments principaux du programme sont demeurés inchangés. Étant donné la faible importance relative et le faible risque du programme, la portée de l'étude se limite à examiner si le programme est toujours pertinent et à mettre à jour les constatations clés de l'évaluation de 2009 sur le rendement.

Dans le cadre de l'évaluation, les documents pertinents – tels que les accords de contribution et les rapports annuels des bénéficiaires – ont été passés en revue. Les employés du programme ont été consultés pour valider les constatations et les chiffres mis à jour. Les représentants des provinces et des territoires n'ont pas été interrogés comme en 2009. Un examen des divers documents liés au programme confirme que leur opinion sur le programme n'a pas changé depuis l'évaluation de 2009.

Constatations relatives à la pertinence

Les évaluateurs ont examiné le rôle de TC quant à la sécurité des véhicules automobiles interprovinciaux; la conformité du programme avec les priorités du gouvernement et les

résultats stratégiques de TC – y compris la conformité avec les cadres politiques pertinents; et la nécessité continue du programme.

Harmonisation avec les responsabilités et les rôles fédéraux

La responsabilité de la sécurité des transporteurs routiers et des conducteurs de véhicules commerciaux est partagée entre le gouvernement fédéral et les provinces/territoires. Le gouvernement fédéral est responsable des transporteurs offrant des services extraprovinciaux par camion et par autocar (c.-à-d. ceux qui traversent une frontière provinciale, territoriale ou internationale), alors que les provinces/territoires ont la responsabilité exclusive des transporteurs offrant des services intraprovinciaux par camion et par autocar dont les activités sont entièrement menées dans une province ou un territoire³.

Le Programme demeure conforme à l'indicateur de résultats stratégiques de TC en matière de sûreté et sécurité des systèmes de transport, et tend vers l'objectif de TC d'atteindre « le niveau de sécurité et de sûreté maximal pour protéger la vie humaine et les biens matériels ». Dans l'actuelle architecture d'alignement des programmes de TC, le Programme relève de la Sécurité des véhicules automobiles (P 3.4).

Bien que la sécurité des transporteurs routiers n'ait pas été mentionnée lors des récents discours du Trône, la sécurité du système de transport dans son ensemble a été mentionnée plusieurs fois et constitue de toute évidence une priorité du gouvernement.

Justification de la poursuite du programme

Constatation 1 : Le programme va dans le sens de l'objectif fixé par la *Loi sur le transport par véhicule à moteur* visant l'uniformité de la surveillance de la sécurité des véhicules automobiles extra-provinciaux.

La cohérence des normes portant sur les activités relatives aux véhicules automobiles extraprovinciaux est un objectif inscrit dans la *Loi sur les transports routiers* (LTR). L'adoption et l'application du cadre d'aptitude à la sécurité par les provinces et les territoires sont censées contribuer à cet objectif.

³ La responsabilité partagée a été établie à la suite de la décision Winner de 1954 dans laquelle le comité juridique du Conseil privé du Canada a déterminé que le gouvernement provincial avait non seulement la compétence sur le transport routier extraprovincial, mais aussi sur les opérations intraprovinciales de toute entreprise pratiquant du transport extraprovincial. La compétence fédérale régit donc tous les transporteurs dont les véhicules traversent ou ont traversé une frontière interprovinciale ou internationale.

Des évaluations passées (2009, 2004) ont relevé un fort consensus chez les intervenants et à TC en faveur de la participation du gouvernement fédéral à la conception de tous les règlements de sécurité du CCS et à leur application, en raison de la portée nationale du programme. Cependant, l'évaluation de 2009 a également fait état d'une insatisfaction grandissante des bénéficiaires à l'égard des fonds consentis par le gouvernement fédéral – en effet, des représentants des provinces et des territoires ont estimé que le gouvernement fédéral n'assumait pas sa juste part du coût de mise en œuvre des règlements.

Selon un examen des documents relatifs au programme qui résume les commentaires réguliers des bénéficiaires, cette opinion persiste. {Supprimé AIPRP}

Cependant, un examen des activités effectuées par les provinces et les territoires au nom de TC pour la période évaluée n'a pas révélé de preuves ou d'indices substantiels selon lesquels ce mécontentement allégué aurait influé négativement sur la mise en œuvre des accords de contribution actuels. Les provinces et les territoires ont pu mettre en œuvre dans les délais les quatre normes du CCS qui constituent le cadre d'aptitude à la sécurité (p. ex., vérifications en installations, partage de l'information, etc.), conformément aux accords.

Par conséquent, malgré l'insatisfaction de certains bénéficiaires quant aux fonds alloués, TC a été en mesure de promouvoir l'objectif de l'uniformité à l'échelle nationale en vertu du fait que les provinces et territoires ont réalisé les activités auxquelles ils s'étaient engagés dans le cadre des accords de contribution.

Constatations sur le rendement

La présente section présente les constatations faites sur les résultats à court et long terme du programme. Elle donne également des renseignements relatifs à l'économie et à l'efficacité obtenues lors de l'exécution du programme.

Résultats directs

Le résultat immédiat attendu de ce programme est de faire adopter et appliquer le cadre d'aptitude à la sécurité par les diverses compétences.

Constatation 2 : Toutes les compétences ont adopté et appliqué le cadre d'aptitude à la sécurité.

L'adoption et l'application du cadre d'aptitude à la sécurité ont été mesurées en évaluant les données et les renseignements des rapports annuels de rendement présentés à TC par chaque

Année	Norme du CCS	Compétences												Nb de provinces et territoires qui ont répondu à tout
		C.-B.	Alb.	Sask.	Man.	Ont.	QC	N.-B.	N.-É.	Î.-P.-É.	T.-N.-L.	T.N.-O.	YK	
	CCS n° 12	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	12
	CCS n° 14	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	12
	CCS n° 15	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	12
2012-2013														
	CCS n° 7	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	12
	CCS n° 12	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	12
	CCS n° 14	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	12
	CCS n° 15	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	12

La norme n° 14 demande surtout à chaque compétence de délivrer des certificats d'aptitude à la sécurité à leurs véhicules automobiles interprovinciaux (autocars et camions). Selon les rapports sur le rendement des compétences, cette norme a été respectée (voir tableau 2 ci-dessous). Le Québec a délivré le plus grand nombre de certificats, suivi de près par l'Ontario, puis la Colombie-Britannique et l'Alberta.

Tableau 2 : Nouveaux certificats de sécurité délivrés à des transporteurs extraprovinciaux selon l'année et la compétence concernée, de 2009-2010 à 2012-2013

Compétences	Total des nouveaux certificats de sécurité			
	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013
C.-B.	357	402	356	632
Alb.	564	328	392	399
Sask.	133	230	141	119
Man.	87	92	130	135
Ont.	887	846	847	764
QC	767	811	1 038	1 154
N.-B.	73	78	49	54
N.-É.	51	13	15	33
Î.-P.-É.	15	24	19	21
T.-N.-L.	526*	7	8	5
T.N.-O.	11	7	22	8
YK	19	15	16	9
TOTAUX	2 985	2 853	3 033	3 333

*Inclut les transporteurs intraprovinciaux et extraprovinciaux

La norme n° 15 exige que les compétences effectuent des vérifications en installations. Selon les rapports sur le rendement des compétences, cette norme a été respectée (voir tableau 3 ci-dessous), mais les compétences ont rendu compte des inspections de tous les transporteurs, et non seulement celles des transporteurs extraprovinciaux.

Tableau 3 : Vérifications en installations et inspections de la ASVC selon la compétence concernée et l'année, de 2009-2010 à 2012-2013

Compétences	2009-2010		2010-2011		2011-2012		2012-2013		Vérif. extra-prov.	Toutes les inspections de la ASVC
	Vérif. extra-prov.	Nbre total d'inspections *	Vérif. extra-prov.	Nbre total d'inspections	Vérif. extra-prov.	Nbre total d'inspections	Vérif. extra-prov.	Nbre total d'inspections		
C.-B.	205	27 382	251	26 089	253	27 762	190	31 865	899	113 091
Alb.	182	32 013	S.O.	36 720	377	32 119	368	32 771	927	133 623
Sask.	129	17 860	30	15 218	13	13 052	49	9 943	221	56 073
Man.	48	7 494	56	6 189	58	4 837	62	3 541	224	22 061
Ont.	237	104 120	200	95 513	211	102 807	269	102 651	917	382 858
QC	92	87 540	229	77 126	99	10 654	69	65 204	489	240 524
N.-B.	65	28 991	94	29 808	98	26 452	155	25 729	412	111 070
N.-É.	31	7 502	12	10 545	25	10 618	7	7 987	75	36 652
Î.-P.-É.	13	2 160	13	3 837	13	1 759	13	1 521	52	9 277
T.-N.-L.	28	1 748	20	1 986	22	1 765	20	1 636	90	7 135
T.N.-O.	0	892	3	535	2	635	1	1 021	6	3 283
YK	3	909	4	782	7	892	7	801	21	3 384
TOTAUX	1033	318 611	912	304 348	1178	233 352	1210	284 670	4333	1 118 748

* On n'indique ici que les vérifications effectuées sur les transporteurs extraprovinciaux, mais le nombre d'inspections porte sur tous les transporteurs.

{Supprimé AIPRP}

Constatation 4 : Toutes les diverses compétences échangent des renseignements sur les collisions, les inspections et les condamnations, mais l'échange de données sur les condamnations semble avoir diminué depuis l'évaluation de 2009, ce qui est peut-être indicatif de problèmes d'uniformité dans l'application du cadre d'aptitude à la sécurité.

L'élément CCS du programme devrait également faire coopérer les diverses compétences. L'échange d'information d'une compétence à l'autre est un indicateur d'une telle coopération. Les douze compétences rendent compte chaque année du nombre de collisions, de condamnations et d'inspections signalées à d'autres compétences ou reçues de leur part⁴ (voir

⁴ Mesurées d'après les rapports annuels de demande, dans lesquels les compétences signalent le nombre d'événements à déclaration obligatoire transmis à d'autres compétences canadiennes et américaines et reçus de leur part.

le tableau 5 ci-dessous), mais le niveau d'échange de données sur les condamnations semble avoir diminué.

Pour la période visée, les diverses compétences ont transmis les données, en moyenne, de 211 463 événements à déclaration obligatoire à d'autres compétences canadiennes et américaines, allant d'un sommet de 243 395 en 2011-2012 à un creux de 128 522 en 2012-2013. En moyenne, les compétences ont reçu les données de 122 611 événements à déclaration obligatoire, allant d'un sommet de 134 046 en 2010-2011 à un creux de 110 635 en 2012-2013⁵.

Tableau 4 : Nombre d'événements signalés et reçus, selon la compétence concernée et l'année, de 2009-2010 à 2012-2013

	Événements transmis 2009-2010	Événements transmis 2010-2011	Événements transmis 2011-2012	Événements transmis 2012-2013	Événements reçus 2009-2010	Événements reçus 2010-2011	Événements reçus 2011-2012	Événements reçus 2012-2013
C.-B.	12 010	10 414	11 367	10 824	20 147	19 297	15 992	18 511
Alb.	62 544	60 525	60 641	38 310	18 646	23 238	23 453	20 301
Sask.	12 140	11 112	16 038	11 423	21 096	15 048	15 798	15 755
Man.	9 805	1 943	2 431	1 320	14 604	15 498	12 993	13 854
Ont.	21 352	18 949	20 847	25 415	14 445	14 213	16 928	7 452
QC	9 625	24 804	9 934	14 095	9 580	26 300	17 228	15 490
N.-B.	15 843	13 519	17 230	14 652	14 653	14 763	11 991	11 616
N.-É.	8 645	1 866	12 094	10 110	6 008	2 250	5 938	4 917
Î.-P.-É.	363	298	237	228	701	1 227	946	813
T.-N.-L.	1 016	732	760	649	1 484	1 354	1 216	932
T.N.-O.	777	1 017	476	781	782	690	659	796
YK	652	519	689	715	262	168	212	198
Total pour l'année	154 772	145 698	152 744	128 522	122 408	134 046	123 354	110 635

On relève cependant une baisse du nombre de condamnations signalées d'une compétence à l'autre. L'évaluation de 2009 a souligné l'importante hausse dans ce domaine – les transmissions ayant presque doublé entre 2003-2004 (68 825) et 2005-2006 (137 263) – ce qui démontre que le financement de TC a contribué à l'échange de renseignements d'une compétence à l'autre. Par contre, les chiffres révisés montrent une diminution du nombre de

⁵ Ces chiffres comprennent les événements à déclaration obligatoire signalés par les états américains participants.

condamnations échangées. En 2012-2013, 62 607 condamnations ont été transmises et 31 865 ont été reçues. Les gestionnaires du programme n'ont pas pu expliquer cette baisse, mais ils n'y voient pas l'indice d'une coopération moindre entre les compétences. Soulignons toutefois qu'il pourrait y avoir des différences de méthodes dans la mesure de l'échange des données sur les condamnations entre l'évaluation de 2009 et l'évaluation actuelle. L'évaluation de 2009 compte les données « prises et échangées » sur les condamnations. Les données disponibles dans l'évaluation actuelle sont divisées entre le « nombre de condamnations transmises » et le « nombre de condamnations reçues ». Cela dit, même le total des deux catégories accuse une baisse par rapport à 2009.

Niveaux accrus de sécurité des véhicules automobiles

À long terme, le PPTSR devrait contribuer à la sécurité dans le secteur des véhicules automobiles. Depuis 2007, on a vu une diminution du nombre de véhicules commerciaux impliqués dans des collisions à déclaration obligatoire ayant causé au moins un décès. En effet, le nombre de telles collisions est passé de 557 en 2007 à 422 en 2011⁶, en baisse de 24,2 %. De même, le nombre de véhicules commerciaux impliqués dans des collisions ayant causé des blessures a diminué de 16 %; le nombre de telles collisions n'a cependant connu aucun changement notable entre 2009 et 2011.

Tableau 5 : Nombre de véhicules commerciaux impliqués dans des collisions à déclaration obligatoire, selon l'année et la gravité de la collision

Gravité de la collision	2007	2008	2009	2010	2011	Écart 2007 – 2011
Mortelles	557	478	423	418	422	-24,2 %
Préjudices personnels	11 480	10 715	9 215	9 546	9 645	-16 %

Comme les évaluations passées l'ont fait remarquer, il est pratiquement impossible de faire un lien direct entre le CCS et le cadre d'aptitude à la sécurité et le rendement des véhicules commerciaux en matière de sécurité. Il est difficile de juger de la contribution directe du CCS à la sécurité des transporteurs, car de nombreuses variables (p. ex., conditions des routes, conditions météo, entretien des véhicules, nouvelles technologies, etc.) influent sur l'état de la sécurité routière au Canada. Il est difficile, voire impossible, d'évaluer l'incidence d'un élément particulier. La diminution du nombre de collisions graves impliquant des véhicules commerciaux doit être analysée dans le contexte de l'amélioration globale de la sécurité des véhicules

⁶ Au moment de l'évaluation de 2009, les données les plus récentes sur les incidents ayant entraîné des décès et des lésions dataient de 2005. Pour l'évaluation actuelle, les données les plus récentes datent de 2011.

automobiles au Canada durant la même période (voir tableau 7 ci-dessous). L'année 2011 a été la première où le taux de décès par 10 000 véhicules immatriculés, soit 0,9, est descendu sous la barre de 1,0⁷. Il est donc difficile d'établir dans quelle mesure les progrès effectués pour mettre en œuvre le cadre d'aptitude à la sécurité ont contribué à améliorer le rendement véhicules automobiles en matière de sécurité.

Tableau 6 : Collisions impliquant des véhicules automobiles, 2007-2011

Année	Mortelles	Préjudices personnels
2007	2 462	138 612
2008	2 192	127 678
2009	2 011	123 516
2010	2 026	123 141
2011	1 834	121 159

Source : Base nationale de données sur les collisions (BNDC) de TC

Économie et efficacité

Depuis l'évaluation de 2009, TC a simplifié les processus administratifs liés à ses programmes de subventions et de contributions en centralisant la gestion et la prestation des programmes, y compris l'approbation et le traitement des demandes.

Bien qu'aucune analyse officielle n'ait été effectuée pour calculer les économies réalisées, on sait que la centralisation de la prestation de S et C au Groupe des programmes a généralement amélioré l'efficacité grâce à une plus grande uniformité, une meilleure adhésion aux normes, un personnel expérimenté, et des processus opérationnels bien établis. Nombre des outils et des processus requis pour livrer un programme de contribution ont déjà été élaborés et appliqués par le Groupe des programmes et se fondent sur des pratiques exemplaires appuyées par un important bassin de connaissances et d'expérience.

Conclusion

En dépit des avis exprimés selon lesquels l'insuffisance du financement tend à priver d'effet l'action de TC en faveur de la cohérence de la surveillance de la sécurité des véhicules automobiles extraprovinciaux, TC a été en mesure de promouvoir cet objectif grâce à ses accords de contribution avec les provinces et les territoires.

Les programmes de contribution ont aidé toutes les compétences à adopter et à appliquer le cadre d'aptitude à la sécurité. Selon l'évaluation, les douze compétences ont pleinement adopté le cadre d'aptitude à la sécurité. Bien que toutes les compétences s'échangent des

⁷ http://www.tc.gc.ca/media/documents/securiteroutiere/Statistiquescollisionsroutes_2011.pdf

renseignements sur les collisions, les inspections et les condamnations, il semble que l'échange de données sur les condamnations ait diminué ces cinq dernières années, ce qui est peut-être l'indice d'une application non uniforme du cadre d'aptitude à la sécurité.

{Supprimé AIPRP}

Plan d'action de gestion

Pour aborder la recommandation formulée dans la présente évaluation, le plan d'action suivant sera mis en œuvre :

{Supprimé AIPRP}

Annexe 1 : Ressources du Programme de paiements de transfert de Sécurité routière

	2009-2010*		2010-2011		2011-2012		2012-2013		2013-2014		2014-2015
	Prévues	Réelles	Prévues	Réelles	Prévues	Réelles	Prévues	Réelles	Prévues	Réelles	Prévues
Total – F et E	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	3 377	10 000	3 751	42 975
Salaires	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	0	3 377	0	3 751	33 850
ACF	0	0	0	0	0	0	10 000	0	10 000	0	9 125
S et C	250 000	239 203	9 136 000	9 086 218	4 692 681	4 686 789	4 442 681	4 442 284	4 442 681	4 440 264	4 442 681
Total	260 000	249 203	9 146 000	9 096 218	4 702 681	4 696 789	4 452 681	4 445 661	4 452 681	4 444 015	4 485 656
	S et S	S et S	S et S	S et S	S et S	S et S	PROGRAMMES	PROGRAMMES	PROGRAMMES	PROGRAMMES	PROGRAMMES