

## Sommaire

Le présent rapport technique rend compte des résultats de l'étude de faisabilité que SAIC Canada a entreprise sur l'exploitation des véhicules commerciaux (EVC) pour le compte de Transports Canada. SAIC Canada est heureuse d'avoir eu l'occasion de travailler à un projet si important pour l'avenir des STI au Canada.

L'étude visait les objectifs suivants :

1. Déterminer la faisabilité technique de la mise en œuvre d'un réseau d'exploitation des véhicules commerciaux pour le Canada.
2. Examiner si les exigences EVC du niveau I du Commercial Vehicle Information Systems and Networks (CVISN) des États-Unis peuvent s'appliquer au milieu canadien.
3. Déterminer si les systèmes provinciaux et territoriaux relatifs à la sécurité des véhicules commerciaux sont prêts pour l'échange de données de sécurité entre les administrations canadiennes et entre le Canada et les États-Unis.
4. Préciser les conditions qui permettront d'échanger des renseignements en temps quasi réel grâce à l'utilisation d'instantanés des transporteurs, ainsi que de communiquer ces renseignements en bordure de route.
5. Évaluer les possibilités et les coûts d'élaboration d'un réseau canadien d'exploitation des véhicules commerciaux et proposer un plan pour le mettre en œuvre dans tout le Canada.

Voici les résultats de l'étude par rapport aux objectifs précédents :

1. L'élaboration d'un réseau EVC est faisable au Canada. SAIC Canada est parvenue à cette conclusion après une vaste recherche documentaire et des entrevues avec le personnel de nombreuses administrations canadiennes, des spécialistes des STI et des administrateurs chargés des CVISN des États-Unis et le secrétariat du CCATM.
2. Il y a nombre de leçons à tirer du CVISN, mais le CVISN lui-même s'applique peu au Canada en raison du cadre réglementaire différent, de l'intensité de la circulation et de la géographie. Un élément important dont SAIC Canada a tenu compte est la recommandation, faite par plusieurs, que le Canada adopte un système centralisé. Cependant, les leçons n'étaient pas toutes de nature technique. SAIC Canada a jugé que les questions institutionnelles posaient de grands obstacles au succès du déploiement et que le Canada voudrait peut-être envisager d'établir un programme semblable au programme d'intégration (Mainstreaming Program) des États-Unis pour faciliter la réunion des administrations dans un forum commun.
3. L'état de préparation à un réseau de partage de données varie largement dans l'ensemble du Canada. Nombre d'administrations sont très automatisées, alors que d'autres suivent encore de nombreux procédés manuels. Il est possible de mettre en œuvre un réseau, mais ce dernier ne sera pas tout à fait efficace avant que les administrations ne soient toutes parvenues au même degré d'automatisation. En particulier, tant que les inspections ne seront pas consignées directement dans les bases de données des administrations et que les données d'inspection ne seront pas disponibles en temps quasi réel, le système ne pourra fournir de bons renseignements que sur les véhicules provenant de certains territoires.

4. Les conditions techniques de l'échange d'instantanés sont relativement peu nombreuses, mais comprennent beaucoup d'exigences en matière de sécurité pour assurer l'intégrité des données et la compatibilité fonctionnelle avec le régime de sûreté établi aux postes frontière. Il y a toutefois plusieurs conditions non techniques à aborder, dont la normalisation des cotes de sécurité et l'élaboration d'un code d'identification commun pour les transporteurs. Il faut aussi régler la question de la « propriété » du réseau. SAIC Canada recommande que le CCATM prenne possession du réseau et des systèmes connexes, car il a déjà établi tous les mécanismes nécessaires.
5. Il y a de nombreuses possibilités quant à l'échange de données sur l'EVC et au réseau qui le soutiendra. SAIC Canada recommande un système centralisé qui utilise au début le réseau EID actuel. Cette option présente l'avantage d'être la moins chère et de faire fond sur la capacité du réseau EID actuel et les connaissances des administrations. Cela devrait donner la mise en œuvre la plus rapide pour le partage initial de données sélectives. Le coût de l'élaboration de ce système est d'environ 1,8 M\$, y compris les frais des administrations pour la mise à jour voulue de leurs systèmes existants. Ce montant ne comprend ni le coût d'activités de relations externes de Transports Canada ni les frais que les administrations devraient engager pour automatiser davantage leurs systèmes actuels, telle la collecte des données d'inspection en bordure de route. Les coûts à engager sur cinq ans, y compris les frais de soutien, atteindraient quelque 4,6 M\$. La mise en œuvre initiale permettrait seulement d'échanger les instantanés des transporteurs et les données fournies par les transpondeurs, ainsi que de donner l'alarme d'après les renseignements sur le trajet actuel. Cela appuie la mise en œuvre initiale du système ECRI proposé par Tri-Global Solutions dans un projet parallèle. Une fois le système initial opérationnel, on pourra le développer pour permettre l'échange d'autres renseignements, tel que la délivrance de titres et certificats, et l'exploiter sur un réseau privé virtuel (RPV) pour offrir plus de fonctions Web. Il est possible d'installer un RPV pour quelque 500 K\$, et quelques économies sont possibles si l'on convertit aussi le réseau EID.

De plus, SAIC Canada devait examiner divers aspects du régime de sûreté institué à la frontière canado-américaine, y compris l'harmonisation avec le système CVISN des États-Unis, l'interfaçage avec l'ITDS, les douanes canadiennes et les services d'immigration canadiens et américains. Dans ce cadre, elle a étudié les divers organismes qui réunissaient ou exigeaient des renseignements sur le transport interprovincial ou international de marchandises dangereuses. Elle a discuté avec eux des moyens possibles d'intégrer leurs sources d'information dans un STI, ainsi que du type d'information qu'ils jugeraient utile d'obtenir d'un STI.

SAIC Canada a aussi examiné le régime douanier actuel et plusieurs initiatives visant à accroître la sécurité à la frontière tout en réduisant les temps de passage de cette dernière. Cependant, étant donné le rythme actuel de ces initiatives, elle estime qu'il serait prématuré de proposer ce que devrait être la contribution particulière d'un réseau EVC.

SAIC Canada a conclu qu'un système ou réseau semblable à celui qu'elle recommande serait relativement facile à harmoniser avec le CVISN des États-Unis. La base du système est actuellement l'instantané, et l'instantané proposé repose sur celui qu'on utilise actuellement aux États-Unis. De plus, on peut utiliser le réseau pour accéder à des renseignements sur le conducteur et le véhicule et, finalement, aux données d'inspection de véhicules américains. Dans le cadre de l'initiative EID en cours, le CCATM travaille avec son pendant américain pour que les renseignements sur les conducteurs et les véhicules américains soient disponibles au Canada et vice versa.

SAIC Canada aimerait remercier Transports Canada de son appui, le secrétariat du CCATM de son aide et de l'accès à l'information concernant l'EID et l'échange des données sur les transporteurs, ainsi que les membres provinciaux du Comité directeur de leur soutien et de leur collaboration dans l'organisation d'entrevues avec le personnel de leurs provinces. Le travail accompli pour la présente étude a établi un processus valable pour l'élaboration d'un réseau EVC pancanadien qui favorise l'échange de données et fasse fond sur les initiatives que le CCATM a prises depuis de nombreuses années.