

# Programme de sécurité des véhicules utilitaires et d'application des lois

Suivi des vérifications de l'optimisation des ressources, section 3.05 du *Rapport annuel 2008*

## Contexte

La Division de la sécurité des usagers de la route du ministère des Transports (le Ministère) concentre ses efforts sur l'amélioration de la sécurité et de la protection des usagers de la route en Ontario. Ses activités comprennent la réglementation des véhicules utilitaires qui circulent dans la province et l'application des normes de sécurité. Les propriétaires d'entreprises de transport par véhicule utilitaire (appelés utilisateurs) en Ontario sont tenus de s'enregistrer auprès du Ministère. En 2009-2010, le Ministère a affecté plus de 106 millions de dollars à des activités visant à assurer la sécurité des usagers de la route.

Dans le cadre du programme d'application des lois régissant les véhicules utilitaires, que nous avons vérifié en 2008, le Ministère maintient un certain nombre de postes d'inspection routière le long des routes de l'Ontario pour que le personnel puisse faire des inspections, aléatoires ou fondées sur le risque, des véhicules utilitaires. En 2009-2010, le Ministère maintenait 36 postes d'inspection routière permanents et environ

70 postes d'inspection routière temporaires (comme en 2007-2008). Le Ministère veille aussi à ce que les véhicules utilitaires soient certifiés sécuritaires chaque année par des mécaniciens brevetés et il maintient un système d'évaluation pour surveiller le rendement des utilisateurs en matière de sécurité.

Dans notre *Rapport annuel 2008*, nous faisons remarquer que les initiatives prises par le Ministère depuis dix ans avaient contribué à une réduction du taux d'accidents mortels impliquant des véhicules utilitaires et du taux de collisions par millier de kilomètres parcourus par les utilisateurs de véhicules utilitaires. Cependant, comme nous avons constaté que 9,2 % des collisions survenues en Ontario continuaient d'impliquer un véhicule utilitaire, nous avons recommandé au Ministère de multiplier ses efforts pour repérer les utilisateurs à risque élevé et renforcer ses activités d'application ainsi que sa surveillance des centres d'inspection privés des véhicules automobiles. Notre *Rapport annuel 2008* contenait notamment les observations suivantes :

- Nous avons reconnu que le Ministère avait pris plusieurs initiatives en matière de sécurité

routière ciblant les véhicules utilitaires et leurs conducteurs. Il avait notamment limité les heures de service des conducteurs, adopté des lois visant à réduire la vitesse des véhicules utilitaires, mis en fourrière les véhicules ayant des défauts critiques et instauré un nouveau système d'évaluation de la sécurité des utilisateurs.

- Le Ministère comptait sur le système d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire (système d'immatriculation UVU) pour assurer le suivi de la fiche de sécurité des utilisateurs. Cependant, quelque 20 600 utilisateurs qui avaient été impliqués dans des collisions, déclarés coupables ou soumis à une inspection en bordure de la route n'avaient pas le certificat d'immatriculation UVU, et le Ministère prenait rarement des mesures de suivi contre eux. Il ne connaissait pas non plus le nombre d'utilisateurs actifs parce que ceux-ci n'étaient pas tenus de renouveler leurs certificats d'immatriculation UVU à intervalles réguliers.
- Le nombre d'inspections routières effectuées par le Ministère avait diminué de 34 % depuis 2003-2004 pour s'établir à environ 99 000 inspections par année. En 2007, seulement trois véhicules utilitaires sur 1 000 avaient fait l'objet d'une inspection routière.
- Un nombre disproportionné (65 %) d'inspections routières étaient effectuées entre 6 h et 14 h. Alors que 21 % des déplacements des véhicules utilitaires avaient lieu la nuit, seulement 8 % des inspections étaient menées durant cette période.
- Le nombre d'inspections routières par agent était de une ou deux par jour en moyenne. Nous avons également constaté que le nombre d'inspections effectuées était inégal à travers l'Ontario, et que les normes régissant la délivrance des certificats de sécurité aux véhicules utilitaires étaient dépassées.
- Plus de 140 inspections de terminus d'autobus étaient en retard et certains terminus

n'avaient pas été inspectés depuis plus de quatre ans. En fait, 76 terminus d'autobus, dont quatre avaient plus de 100 autobus en circulation, n'avaient jamais fait l'objet d'une inspection.

- Dans bien des cas, les inspecteurs ne pouvaient pas récupérer les fiches de sécurité des utilisateurs assez rapidement dans le système d'immatriculation UVU pour déterminer quels véhicules devaient faire l'objet d'une inspection complète.
- Les données sur 18 000 collisions survenues ou inspections routières effectuées aux États-Unis mais impliquant des utilisateurs de l'Ontario n'avaient pas été consignées dans les dossiers de ces utilisateurs, comme l'exige la *Loi sur les transports routiers* de juridiction fédérale.
- Le nombre d'interventions du Ministère contre les utilisateurs à risque élevé avait diminué depuis 2003, et les interventions les plus sévères, comme la suspension ou l'annulation du certificat d'immatriculation UVU, avaient baissé de 40 %. Par ailleurs, les deux tiers des 740 vérifications d'installations d'utilisateurs, exigées par la politique du Ministère pour les utilisateurs à risque élevé, avaient été annulées par des employés du Ministère.
- Nous avons conclu qu'il serait difficile d'atteindre les objectifs du plan national de sécurité routière du Canada. Même si le nombre de collisions mortelles impliquant des véhicules utilitaires avait diminué graduellement et que le taux de blessures graves avait baissé de 9,7 % en quatre ans, ces résultats étaient encore bien en deçà de l'objectif de réduction de 20 % fixé pour 2010 dans le plan.

Nous avons recommandé un certain nombre d'améliorations, et le Ministère s'était engagé à prendre des mesures en réponse à nos préoccupations.

## État des recommandations

En nous fondant sur l'information fournie par le Ministère, nous avons conclu qu'il avait fait des progrès dans la mise en œuvre de toutes nos recommandations, et même d'importants progrès dans certains cas. Il faudra plusieurs années de plus pour mettre pleinement en œuvre certaines des recommandations, notamment en améliorant la capacité de mesurer l'efficacité du Programme de sécurité des véhicules utilitaires et d'application des lois et d'en faire rapport. L'état des mesures prises en réponse à chacune de nos recommandations est exposé ci-après.

### ENREGISTREMENT DES UTILISATEURS DE VÉHICULES UTILITAIRES

#### Recommandation 1

*Pour faire en sorte que tous les utilisateurs de véhicules utilitaires détiennent un certificat d'immatriculation UVU et communiquent tous les renseignements exigés au sujet de leur entreprise, le ministère des Transports doit :*

- envisager de modifier les exigences d'enregistrement pour s'assurer que tous les utilisateurs sont tenus de renouveler leurs certificats d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire et de mettre à jour leurs renseignements opérationnels à intervalles réguliers;
- travailler avec le réseau privé d'immatriculation et de délivrance des permis afin de relier le processus d'enregistrement pour l'obtention du certificat d'immatriculation UVU à l'immatriculation des véhicules utilitaires pour repérer les utilisateurs qui ne détiennent pas de certificat d'immatriculation UVU;
- effectuer un suivi de tous les utilisateurs non enregistrés pour s'assurer qu'ils s'enregistrent comme il se doit dans un délai raisonnable.

#### État

En Ontario, les utilisateurs doivent obtenir un certificat d'immatriculation UVU pour leur entreprise et faire immatriculer séparément chacun de leurs véhicules utilitaires par l'entremise des bureaux du Réseau privé d'immatriculation et de délivrance de permis (RPIDP) de la province, c'est-à-dire les bureaux qui s'occupent de l'enregistrement de tous les autres véhicules et conducteurs en Ontario.

Dans notre *Rapport annuel 2008*, nous faisons remarquer qu'environ 20 600 utilisateurs de véhicules utilitaires impliqués dans des événements routiers tels que des collisions, des déclarations de culpabilité ou des inspections routières n'étaient pas enregistrés auprès du Ministère. Nous avons relevé près de 1 600 cas où des propriétaires de véhicules utilitaires avaient fait immatriculer leurs véhicules utilitaires par des bureaux du RPIDP sans détenir de certificat d'immatriculation UVU. Nous ajoutons que, contrairement à plusieurs autres provinces, l'Ontario n'avait pas de processus de renouvellement des certificats d'immatriculation et qu'il était donc difficile de déterminer avec précision le nombre d'utilisateurs en affaires dans la province, la taille de leur parc et l'étendue de leurs activités.

Au moment de notre suivi, le Ministère nous a informés qu'il avait pris plusieurs mesures en réponse aux préoccupations susmentionnées et à nos recommandations. La principale mesure était peut-être la mise en œuvre d'un nouveau processus de renouvellement des certificats d'immatriculation UVU, processus amorcé en 2008 qui, selon le Ministère, devrait être pleinement mis en œuvre avant décembre 2010. Depuis le 1<sup>er</sup> décembre 2008, tous les certificats d'immatriculation UVU délivrés ont une date d'expiration, et tous les nouveaux utilisateurs doivent payer des droits de 250 \$ pour s'enregistrer auprès du Ministère, présenter une mise à jour annuelle au Ministère sur leurs activités opérationnelles et verser des frais annuels de 50 \$ pour renouveler leur certificat d'immatriculation. Le Ministère nous a dit que les utilisateurs existants titulaires de certificats d'immatriculation UVU sans date d'expiration seraient convertis au nouveau

système avec date d'expiration sur une période de deux ans. Le Ministère s'attend à ce que le nouveau système lui permette d'améliorer sensiblement l'exactitude de ses données sur les transporteurs, de mieux surveiller le rendement des utilisateurs en matière de sécurité routière et de sévir plus rapidement contre les transporteurs qui ne respectent pas ses normes de sécurité.

En ce qui concerne nos inquiétudes concernant la capacité des utilisateurs sans certificat d'immatriculation UVU de faire immatriculer leurs véhicules utilitaires aux bureaux du RPIDP, le Ministère nous a informés qu'il travaillait avec ces bureaux à réduire au minimum les omissions de ce genre et qu'il leur avait envoyé des notes de service, des affiches et des brochures pour sensibiliser le personnel du RPIDP et les utilisateurs à ses exigences d'enregistrement. Le Ministère a ajouté qu'il prévoyait d'autres améliorations dans le cadre du Projet de modernisation des activités de sécurité des usagers de la route, qui devrait être mené à bien en décembre 2013.

En réponse à notre recommandation concernant le suivi des utilisateurs non enregistrés, le Ministère nous a informés qu'en plus de mettre en œuvre le nouveau processus de renouvellement du certificat d'immatriculation UVU et de veiller à ce que le personnel du RPIDP informe les demandeurs des exigences liées aux certificats d'immatriculation UVU au moment de l'immatriculation des véhicules utilitaires, il avait mené à terme deux projets impliquant l'envoi de demandes de certificat d'immatriculation UVU à des utilisateurs non enregistrés. Le premier de ces projets ciblait les utilisateurs de véhicules dont le poids brut enregistré dépasse 4 500 kilogrammes. Dans le cadre de ce projet, 1 574 demandes ont été envoyées et 678 transporteurs (43%) ont répondu. En fin de compte, 580 de ces transporteurs se sont enregistrés en bonne et due forme et ont obtenu un certificat d'immatriculation UVU valide. Le deuxième projet concernait les utilisateurs dont le dossier faisait état de condamnations antérieures et qui ne détenaient pas de certificats d'immatriculation UVU. Dans le cadre

de ce projet, 1 094 demandes ont été envoyées et 280 (26 %) utilisateurs ont répondu, dont 218 devaient et ont fini par obtenir un certificat d'immatriculation UVU. Par ailleurs, 701 autres utilisateurs non enregistrés étaient associés à des entreprises qui détenaient déjà un certificat d'immatriculation UVU.

## INSPECTIONS ROUTIÈRES

### Coordination des ressources d'inspection

#### Recommandation 2

*Pour assurer la meilleure utilisation possible des ressources d'inspection routière, le ministère des Transports doit :*

- établir des cibles de référence pour le nombre d'inspections routières à effectuer;
- mener des évaluations régulières du risque pour déterminer l'horaire qui est le plus pertinent dans les centres d'inspection afin de minimiser les écarts dans l'étendue des activités d'inspection routière des véhicules et d'affecter les inspecteurs en conséquence;
- surveiller les inspections effectuées et les résultats réels de façon à repérer aux fins de suivi les incohérences du système d'inspection.

#### État

Dans notre *Rapport annuel 2008*, nous soulignons que le nombre d'inspections routières avait diminué de 34 % entre 2003-2004 et 2007-2008 et que, dans bien des cas, les résultats des inspections variaient considérablement entre les bureaux de district. Nous avons également remarqué que le Ministère n'avait pas de normes détaillées fixant les objectifs de rendement de ses inspecteurs, ni de stratégie d'affectation des ressources permettant de cibler les domaines les plus risqués et d'éviter les écarts systématiques dans l'étendue des activités d'inspection.

Le Ministère nous a informés que, pour répondre à ces préoccupations et à nos recommandations, il avait embauché 50 nouveaux agents d'application et qu'il embauchait des superviseurs additionnels afin d'accroître le nombre d'inspections routières aux endroits clés le long des principaux corridors.

Des représentants du Ministère ont ajouté qu'ils avaient mis en place de nouvelles normes de rendement pour les agents d'application, étudié les écarts entre les résultats obtenus par différents districts et pris des mesures pour améliorer la cohérence. Le Ministère a également élaboré un plan stratégique visant à optimiser l'utilisation de ses ressources d'application. Les 36 postes d'inspection des camions ont été évalués dans le cadre de ce plan stratégique et classés en fonction de leur valeur stratégique pour le programme d'application. Le classement tenait compte de facteurs tels que l'emplacement à des points d'entrée dans la province ou le long de routes commerciales majeures, le fonctionnement en autonomie ou en tandem avec un poste antérieur le long de la même route, et la contribution aux problèmes de congestion. Le Ministère s'est fondé sur cette évaluation pour démanteler trois de ses postes et il continuera d'examiner tout le réseau de postes d'inspection des camions, en établissant un programme d'immobilisations pluriannuel pour la remise en état des postes restants.

## Inspections des autobus

### Recommandation 3

*Pour garantir comme il se doit que les exploitants d'autobus veillent à l'entretien mécanique de leurs véhicules pour qu'ils roulent de façon sécuritaire, le ministère des Transports doit :*

- effectuer les inspections en retard dans les terminus d'autobus en mettant l'accent sur les exploitants à risque élevé ou qui possèdent un grand nombre d'autobus;
- examiner la qualité des données de son nouveau système de suivi de l'information sur les autobus pour déterminer les raisons pour lesquelles il y a des erreurs dans les rapports générés par le système.

### État

Dans notre *Rapport annuel 2008*, nous faisons remarquer que plus de 140 inspections de terminus

d'autobus étaient en retard, que certains terminus n'avaient pas été inspectés depuis plus de quatre ans, et que 76 terminus n'avaient jamais fait l'objet d'une inspection. En réponse à ces observations et à nos recommandations, le Ministère nous a informés qu'il avait résorbé l'arriéré en inspectant plus de 2 000 autobus depuis 2008 et en élaborant, pour la planification des inspections, une approche axée sur le risque qui tient compte de facteurs tels que l'âge des autobus, la taille de la flotte et le rendement antérieur en matière de sécurité. Les agents avaient reçu des directives sur le nombre d'autobus à inspecter à chaque poste, qui dépendait du nombre d'autobus de l'exploitant et du nombre de terminus utilisés. L'approche exigeait également que, dans le cas des exploitants qui ont des autobus en service depuis plus de cinq ans et des autobus plus récents, 60 % des inspections ciblent la première catégorie. Le Ministère a ajouté que les problèmes qui causaient des erreurs dans les rapports générés par le système de suivi de l'information sur les autobus avaient été corrigés.

## Véhicules présentant des défauts

### Recommandation 4

*Pour faire en sorte que le cas des transporteurs fautifs soit traité rapidement et que les véhicules non sécuritaires soient retirés promptement de la circulation, le ministère des Transports doit :*

- donner des directives sur la mise en fourrière des véhicules présentant des défauts graves dans les centres d'inspection des camions où il n'y a pas de fourrière;
- faire enquête sur les raisons des écarts importants qui existent dans les mises en fourrière de véhicules dans l'ensemble de la province pour faire en sorte que les utilisateurs soient traités partout de la même façon;
- instaurer des lignes directrices visant à s'assurer que les réparations des défauts moins graves relevés au cours des inspections routières ont été effectuées.

## État

L'Ontario est le seul territoire nord-américain à avoir instauré un programme de mise en fourrière des véhicules utilitaires. Dans notre *Rapport annuel 2008*, nous reconnaissons que le programme de mise en fourrière était louable mais qu'il devait être amélioré, car les fourrières pour les véhicules en mauvais état étaient inadéquates. Seulement 15 postes d'inspection des camions avaient des fourrières. Aux autres postes, au lieu de voir son véhicule mis en fourrière, l'utilisateur doit faire réparer la défektivité nécessitant une mise hors service ou faire remorquer le véhicule. Nous avons également constaté que plus de 200 mises en fourrière n'avaient jamais été consignées dans le système et n'étaient donc pas incluses dans la fiche de sécurité de l'utilisateur.

Le Ministère nous a informés qu'il avait consigné les 200 mises en fourrière en question et mis en œuvre un système électronique d'enregistrement des mises en fourrière et des inspections afin de réduire au minimum les omissions de ce genre dans l'avenir. Il a ajouté qu'il avait fourni aux agents d'application des directives claires concernant l'émission et le suivi des avis de vérification de réparation des défektivités, évalué les écarts dans les procédures de mise en fourrière des véhicules et travaillé à uniformiser les mesures d'application entre les bureaux de district.

## Système de saisie des données d'inspection routière

### Recommandation 5

*Pour faire en sorte que les agents d'application puissent utiliser le système informatique récemment amélioré pour identifier les utilisateurs à risque élevé pouvant nécessiter une inspection routière plus approfondie, le ministère des Transports doit :*

- améliorer la bande passante du réseau dans les postes d'inspection routière;
- inciter les districts qui émettent des rapports d'inspection sur papier à les entrer électroniquement dans le système de saisie des données d'inspection routière;

- réévaluer la décision de cesser de signaler dans le système passé un délai de 90 jours les véhicules qui présentaient des défauts critiques lors d'inspections précédentes;
- envisager d'établir une interface de données avec le système des tribunaux pour transférer électroniquement les inculpations pour des infractions provinciales.

## État

Dans notre *Rapport annuel 2008*, nous mentionnons qu'en raison de problèmes de bande passante, les agents d'application affectés à des postes d'inspection routière avaient souvent du mal à extraire les dossiers des utilisateurs de la base de données du Ministère afin de repérer les problèmes antérieurs susceptibles d'indiquer un véhicule ou un utilisateur à risque élevé. Nous avons constaté que près de 10 000 rapports d'inspection sur papier avaient été envoyés à la Direction de l'application des règlements et attendaient d'être entrés dans le système, alors que les agents pouvaient faire eux-mêmes la saisie électronique de ces rapports à partir des bureaux de district. Nous avons également noté qu'un contrôle intégré au système pour signaler les véhicules qui présentaient des défauts critiques lors d'inspections précédentes était automatiquement désactivé après 90 jours, et qu'il était possible d'améliorer l'intégration du système électronique d'émission des avis d'infraction provinciale en vertu du *Code de la route* au système d'information des tribunaux du ministère du Procureur général.

En réponse à ces observations et à nos recommandations, le Ministère nous a informés qu'il avait élargi la bande passante du réseau dans tous les postes d'inspection des camions, améliorant ainsi le rendement du système. Il a ajouté que du matériel amélioré avait été installé dans tous les véhicules des agents d'application afin d'accélérer la transmission des données à destination et en provenance de l'administration centrale du Ministère. Le Ministère avait également enseigné au personnel d'application de district comment entrer électroniquement les rapports d'inspection et utilisé des

ressources additionnelles pour éliminer l'arriéré de rapports d'inspection. Une formation sur le système de saisie des données d'inspection routière avait été offerte à d'autres employés de l'administration centrale pour que les futurs rapports sur papier soient entrés dans le système en temps opportun. Nous avons également appris que le Ministère avait mis des processus en place afin d'améliorer le fonctionnement du système de saisie des données d'inspection routière de manière à signaler les véhicules qui avaient présenté des défauts critiques dans le passé. Des processus administratifs ont également été mis en œuvre pour vérifier si les déficiences avaient été réparées. En ce qui concerne l'intégration au système des tribunaux, le Ministère nous a informés qu'il avait continué d'améliorer la capacité de son système à générer des avis électroniques d'infraction. Cette capacité est maintenant en place pour tous les types d'accusations, éliminant ainsi une source possible d'erreurs lorsque l'information figurant sur les contraventions préparées à la main doit être réintroduite dans le système. Cependant, il n'était pas encore possible d'utiliser ces fichiers électroniques pour mettre à jour le système d'information des tribunaux du ministère du Procureur général.

## ACTIVITÉS D'INTERVENTION

### Exactitude des cotes de sécurité, événements hors de la province, appareils photos reliés aux feux rouges

#### Recommandation 6

*Pour assurer l'intégrité du système d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire et améliorer la fiabilité de la cote de sécurité de l'utilisateur, le ministère des Transports doit :*

- examiner quelles sanctions pourraient être efficaces à l'égard des utilisateurs qui ne fournissent pas tous les renseignements exigés, notamment la taille de leur parc et les données sur le kilométrage;
- mettre en œuvre des procédures visant à assurer que toutes les collisions et les déclarations de

*culpabilité des transporteurs sont consignées avec rapidité et exactitude dans les dossiers des utilisateurs;*

- réexaminer la décision de ne pas utiliser les données des États-Unis sur les collisions et les infractions relevées au cours des inspections routières dans ses évaluations du risque;
- envisager d'exiger que la plaque d'immatriculation d'un tracteur soit également affichée à l'arrière des remorques de façon à faciliter l'identification de l'utilisateur.

#### État

Dans notre *Rapport annuel 2008*, nous faisons remarquer que près de 74 000 utilisateurs enregistrés— 40 % du total—n'avaient pas de cote de sécurité, soit parce qu'ils n'avaient pas été impliqués dans des incidents déclarés ou qu'ils n'avaient pas échoué à des inspections, soit parce qu'ils n'étaient plus en affaires. Nous avons constaté qu'environ 3 200 utilisateurs n'avaient pas enregistré tous leurs véhicules, que 1 150 autres utilisateurs n'avaient pas déclaré la taille de leur parc et que plus de 100 000 autres n'avaient pas signalé le nombre de kilomètres parcourus au Canada. Nous avons également noté que la période de deux ans utilisée par le Ministère pour assurer le suivi des infractions et déterminer s'il devait intervenir était souvent raccourcie involontairement parce que les données sur les collisions et les déclarations de culpabilité étaient consignées en retard et que la période de deux ans commençait à la date de la collision plutôt qu'à la date de condamnation. Nous étions préoccupés par le fait que le Ministère ne versait pas les données américaines sur les collisions et les résultats des inspections routières au dossier des utilisateurs. Nous avons également remarqué qu'environ 3 500 utilisateurs de véhicules utilitaires avaient été déclarés coupables dans le cadre de l'initiative des appareils photos reliés aux feux rouges du Ministère, mais que ces condamnations n'avaient aucun impact sur leur cote de sécurité, car il était souvent difficile d'identifier le conducteur du véhicule.

En réponse à ces observations, le Ministère nous a informés qu'à l'exception de notre recomman-

dation d'envisager d'exiger que la plaque d'immatriculation d'un tracteur soit également affichée à l'arrière des remorques, nos quatre recommandations avaient été mises en œuvre ou le seraient d'ici septembre 2011. Le Ministère a ajouté qu'il avait donné suite à notre recommandation d'examiner quelles sanctions pourraient être efficaces à l'égard des utilisateurs qui ne fournissent pas tous les renseignements exigés en instaurant le nouveau processus annuel de renouvellement des certificats d'immatriculation décrit plus haut.

En ce qui concerne notre recommandation de mettre en œuvre des procédures visant à assurer que toutes les collisions et les déclarations de culpabilité des transporteurs sont consignées avec rapidité et exactitude dans les dossiers des utilisateurs, le Ministère nous a informés qu'il avait instauré de nouvelles procédures et apporté des améliorations au système pour que toutes les données pertinentes sur les collisions et les déclarations de culpabilité soient consignées et que les retards soient réduits au minimum. Il a toutefois précisé qu'après avoir examiné la question, il avait décidé de continuer d'utiliser la date de l'infraction plutôt que la date de condamnation comme point de départ de la période de suivi des infractions. Des représentants du Ministère nous ont dit que cette façon de procéder était conforme aux pratiques d'autres administrations canadiennes et à la norme du Code national de sécurité sur ce point.

Pour ce qui est de notre recommandation de réexaminer la décision de ne pas utiliser les données des États-Unis sur les collisions et les infractions relevées au cours des inspections routières dans ses évaluations du risque, le Ministère nous a dit qu'il avait réexaminé la question et qu'il prévoyait de commencer en septembre 2011 à inclure les données sur les événements pour les transporteurs ontariens exerçant des activités aux États-Unis. Nous avons toutefois appris que ce changement dépendait de l'issue des négociations engagées avec les homologues américains du Ministère.

S'agissant de notre recommandation d'envisager d'exiger que la plaque d'immatriculation d'un

tracteur soit également affichée à l'arrière des remorques de façon à faciliter l'identification de l'utilisateur, le Ministère nous a informés qu'il avait fait faire un sondage sur cette question par l'entremise du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé et que ses fonctionnaires avaient conclu qu'il n'était pas possible pour l'Ontario d'afficher la plaque d'immatriculation du tracteur à l'arrière des remorques.

### Utilisateurs à risque élevé, vérifications dans les installations, véhicules loués, programme pour les nouveaux utilisateurs

#### Recommandation 7

*Pour faire en sorte de prendre des mesures pertinentes en temps opportun à l'égard des utilisateurs à risque élevé, le ministère des Transports doit :*

- améliorer le processus d'examen qui sert à déterminer dans quels cas il faut imposer des sanctions;
- effectuer les vérifications des installations en temps opportun et veiller à ce que les décisions de passer outre à une vérification des installations signalée dans le système comme mesure d'intervention soient approuvées par les personnes compétentes;
- examiner les responsabilités des sociétés de crédit-bail et des locataires pour faire en sorte que les incidents dans lesquels ils sont impliqués soient traités de la même façon que les incidents qui impliquent des utilisateurs qui sont propriétaires de leurs véhicules;
- envisager d'offrir aux nouveaux utilisateurs un programme de sensibilisation et de surveillance semblable à celui qui est en vigueur aux États-Unis.

#### État

Dans notre *Rapport annuel 2008*, nous indiquions que le nombre d'interventions telles que les lettres d'avertissement, les entrevues avec des utilisateurs ou l'obligation pour les utilisateurs de présenter un plan d'amélioration de la sécurité, avait diminué,



de même que le recours à des sanctions, comme la saisie de biens ou la révocation des permis. Nous avons remarqué que les vérifications des installations des utilisateurs n'étaient pas effectuées en temps opportun et qu'elles étaient souvent annulées. Nous étions également préoccupés par le fait que le Ministère ne s'était pas penché sur la question des utilisateurs de véhicules loués qui affichaient des taux d'infraction élevés et par l'absence de programme visant à atténuer les risques élevés associés aux nouveaux utilisateurs.

Le Ministère nous a informés qu'il avait donné suite à toutes nos recommandations dans ces secteurs et que celles-ci devraient être pleinement mises en œuvre en décembre 2010. Il a précisé qu'il avait pris des mesures pour que des sanctions soient imposées plus tôt aux utilisateurs à risque élevé et qu'il avait effectué toutes les vérifications en retard des installations en réaffectant des ressources et en rationalisant les processus. Le Ministère a ajouté qu'il avait donné pour instruction au personnel de ne pas passer outre aux interventions recommandées sans justification valable et qu'il avait communiqué avec les sociétés de crédit-bail pour leur rappeler leurs responsabilités en vertu du certificat d'immatriculation UVU. Enfin, le Ministère nous a informés qu'il avait rédigé et affiché une demande de propositions pour l'élaboration d'un programme d'éducation et d'évaluation qui aiderait les nouveaux utilisateurs de camions et d'autobus à comprendre et à assumer leurs responsabilités. Compte tenu des nouvelles procédures pangouvernementales d'autorisation sécuritaire, le travail devrait être terminé avant le 31 mars 2011.

## CENTRES D'INSPECTION DES VÉHICULES AUTOMOBILES

### Recommandation 8

*Afin de garantir que les certifications de sécurité régulières obligatoires par des mécaniciens du secteur privé titulaires d'un permis sont fiables pour déterminer si un véhicule utilitaire est sûr mécaniquement, le ministère des Transports doit :*

- *mettre à jour ses normes d'inspection de sécurité pour tenir compte des technologies actuelles comme le système de freinage pneumatique, le système de freinage antiblocage et les coussins gonflables;*
- *améliorer la fonctionnalité du système des centres d'inspection des véhicules automobiles de façon qu'il fournisse à la direction et aux inspecteurs de l'information utile basée sur le risque;*
- *renforcer le contrôle des stocks et la surveillance pour déterminer si un nombre excessif de certificats de sécurité est émis aux centres d'inspection privés ou si les mécaniciens certifient un nombre anormalement élevé de véhicules;*
- *collaborer avec le ministère de la Formation et des Collèges et Universités pour établir un processus d'échange d'information sur les mécaniciens posant problème ou ceux dont le permis a été révoqué;*
- *s'assurer que les mécaniciens inscrits qui travaillent dans plusieurs centres inspectent réellement les véhicules qu'ils certifient;*
- *élaborer des lignes directrices sur la validation des certificats d'inspection émis aux États-Unis étant donné que certains États ont des normes beaucoup moins rigoureuses que l'Ontario.*

### État

Dans notre *Rapport annuel 2008*, nous constatons que les normes d'inspection des véhicules utilitaires et le système d'information sur les inspections du Ministère étaient périmés. Nous avons également remarqué l'absence de processus d'inspection pour les centres d'inspection des véhicules automobiles et le peu de surveillance des mécaniciens qui travaillent aux centres d'inspection. Nous avons également exprimé certaines préoccupations de contrôle des stocks concernant les certificats de sécurité des véhicules et les certificats d'inspection de sécurité délivrés hors de la province.

Le Ministère nous a informés que toutes nos recommandations avaient été acceptées et qu'elles devraient être pleinement mises en œuvre d'ici décembre 2013. En ce qui concerne la modernisation des normes d'inspection, le Ministère nous a

informés qu'il s'attendait à actualiser les normes pour la plupart des véhicules avant juillet 2011, et que les normes d'inspection pour les véhicules utilitaires légers seraient mises à jour dans le cadre du processus de modernisation du Ministère, qui est censé se terminer en décembre 2013. Il a ajouté qu'il avait fait enquête sur les mécaniciens inscrits qui travaillent dans plusieurs centres d'inspection, sur les centres d'inspection qui semblaient délivrer un nombre excessif de certificats de sécurité et sur les certificats manquants relevés dans notre *Rapport annuel 2008*. Il avait également mis en place un nouveau processus de délivrance et de contrôle des certificats. Selon le Ministère, au lieu d'acheter des certificats auprès des bureaux locaux d'application des lois, les utilisateurs devront désormais présenter des demandes de certificat, qui seront gérées et traitées par le personnel du bureau central à St. Catharines.

Le Ministère a également établi un centre d'appels pour les centres d'inspection des véhicules automobiles ainsi que des processus d'échange d'information sur les mécaniciens avec le ministère de la Formation et des Collèges et Universités. Un protocole d'entente entre les deux ministères avait été rédigé et était en voie de finalisation au moment de notre suivi.

Le Ministère nous a également informés qu'il avait commencé à élaborer de nouveaux processus afin de mieux repérer les activités frauduleuses des centres d'inspection et de faciliter les enquêtes subséquentes. Il a ajouté que le personnel d'application des lois avait reçu des directives sur la façon de traiter les transporteurs des États américains qui ont des normes moins rigoureuses que l'Ontario.

## INFORMATION SUR LA SÉCURITÉ

### Recommandation 9

*Compte tenu qu'un pourcentage croissant de collisions est imputable au comportement des conducteurs plutôt qu'à des défauts mécaniques, le ministère des Transports doit évaluer la pertinence de procéder à une réaffectation des ressources pour*

*mettre davantage l'accent sur la sensibilisation et la formation des conducteurs. Il doit également fournir de l'information aux utilisateurs et aux conducteurs pour les aider à réduire l'incidence des problèmes les plus courants.*

### État

Dans notre *Rapport annuel 2008*, nous soulignons que, d'après les statistiques du Ministère, le comportement des conducteurs causait plus de collisions de véhicules utilitaires que les défauts mécaniques. Au moment de notre suivi, le Ministère nous a informés qu'il comptait faire face à ce problème principalement au moyen du nouveau programme d'éducation et d'évaluation à l'intention des nouveaux utilisateurs qui est mentionné plus haut. Il a d'ailleurs lancé une demande de propositions pour l'élaboration d'un tel programme, qui inclurait un volet pour les utilisateurs de véhicules utilitaires. Compte tenu des nouvelles procédures pangouvernementales d'autorisation sécuritaire, le travail devrait être terminé avant le 31 mars 2011.

## MESURE ET COMPTE RENDU DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

### Recommandation 10

Le ministère des Transports doit analyser régulièrement l'information sur l'application des lois et la circulation pour aider la direction à évaluer l'efficacité avec laquelle son programme d'inspections routières et ses autres programmes de sécurité routière contribuent à réduire les accidents mortels et les collisions. Il doit également accélérer le dépôt du rapport statistique exigé sur les incidents de la circulation et mettre ce rapport à la disposition du public, de même que d'autres mesures du rendement de son programme de sécurité routière des véhicules utilitaires.

### État

Dans notre *Rapport annuel 2008*, nous faisons remarquer que l'efficacité du programme de sécurité des véhicules utilitaires ne faisait pas l'objet d'évaluations systématiques, que la dernière

évaluation détaillée à cet égard remontait à 1998, et que les données sur la sécurité routière n'étaient pas rendues publiques en temps opportun.

En réponse à nos observations, le Ministère nous a informés qu'il avait accepté nos recommandations et qu'il était en train de les mettre en œuvre. Certaines des modifications prévues prendront toutefois plusieurs années. Il est notamment prévu d'élaborer un système d'information amélioré sur les véhicules utilitaires qui permettra d'analyser les tendances et d'évaluer l'efficacité des programmes. Une étude de l'efficacité du système révisé d'immatriculation UVU est d'ailleurs envisagée pour le début de 2011. D'autres mesures devraient être prises plus tôt. Par exemple, le programme susmentionné de renouvellement des certificats de sécurité, qui devrait être mis en œuvre avant décembre 2010,

améliorerait sensiblement l'exactitude des données du Ministère aux fins d'analyse et d'évaluation. En ce qui concerne les rapports publics, le Ministère a indiqué qu'il partageait nos préoccupations concernant le dépôt des rapports statistiques exigés et qu'il avait examiné différentes façons d'accélérer le processus. Il nous a dit que des copies d'environ 90 000 rapports de collision seraient désormais automatiquement envoyés au Ministère depuis les centres de déclaration des collisions, pour que le personnel du Ministère n'ait plus à réintroduire les données de ces rapports dans le système. Le Ministère a toutefois ajouté qu'il n'avait pas encore mis en œuvre le nouveau processus parce qu'il voulait d'abord déterminer si une stratégie à long terme serait plus rentable.