



Volume 1, chapitre 3.04 – Sécurité des véhicules utilitaires et application de la loi

Audit de l'optimisation des ressources 2018-2019

Pourquoi avons-nous effectué cet audit?

- Selon les estimations du ministère des Transports (le Ministère), la circulation des camions en Ontario a augmenté de 10 % entre 2009 et 2018.
- Au cours des 10 années allant de 2008 à 2017, des véhicules utilitaires (gros camions et autobus) ont été impliqués dans plus de 182 000 collisions en Ontario. Les collisions ont causé près de 44 000 blessures et 1 180 décès.

Pourquoi cet audit est-il important?

- Cette augmentation de la circulation des véhicules utilitaires signifie que les Ontariens partagent de plus en plus la route avec de gros véhicules. Les collisions dans lesquelles des véhicules utilitaires sont impliqués présentent un risque plus élevé de blessures et de décès en raison de la taille des véhicules.
- Le coût social direct des collisions de gros camions en Ontario entre 2011 et 2015 s'élevait à 2 milliards de dollars. Cette somme comprend les coûts liés aux dommages matériels, aux soins de santé, à la police, aux tribunaux, aux services d'incendie et d'ambulance, aux dépanneuses et aux retards de circulation.

Nos constatations

- L'Ontario se compare favorablement au Canada tout entier et aux États-Unis pour ce qui est de la sécurité routière dans son ensemble. Cependant, l'Ontario a affiché des taux de décès et de blessures plus élevés au cours de la plupart des années écoulées entre 2008 et 2017 lorsque seuls les véhicules utilitaires étaient évalués.
- Le nombre d'inspections routières effectuées par le Ministère à l'égard de véhicules utilitaires est passé de 113 000 en 2014 à moins de 89 000 en 2018. Si le Ministère avait continué d'effectuer autant d'inspections entre 2015 et 2018 qu'en 2014, il aurait pu retirer de la route jusqu'à 10 000 véhicules utilitaires ou conducteurs non sécuritaires de plus.
- Notre audit a révélé que le Ministère n'avait inspecté aucun des véhicules utilitaires de 56 % des 60 00 transporteurs (exploitants de véhicules utilitaires) au cours des deux dernières années. Près de 20 % des 870 transporteurs affichant les taux d'infraction les plus élevés n'avaient fait inspecter aucun de leurs véhicules au cours des deux dernières années.
- La plupart des inspections routières sont effectuées sur les routes provinciales, ce qui permet aux « transporteurs locaux » d'éviter les inspections. Toutefois, plus de 90 % des inspections routières sont effectuées par des agents d'exécution du Ministère, habituellement dans des postes d'inspection des camions sur les routes provinciales. Cela indique que les conducteurs et les transporteurs pourraient délibérément éviter les inspections routières en empruntant des routes municipales.
- Tous les conducteurs doivent réussir la Formation obligatoire des conducteurs débutants avant de pouvoir présenter une demande de permis de catégorie A, qui est requis pour conduire une semi-remorque, mais le Ministère n'a pas étendu cette exigence à d'autres catégories de permis. Nous avons constaté que les conducteurs de gros camions qui n'ont pas besoin d'un permis de catégorie A – par exemple, les camions à benne – étaient impliqués dans un plus grand nombre de collisions et de blessures par camion immatriculé que les conducteurs de semi-remorques.
- Le Ministère approuve les organismes, y compris les transporteurs qui conduisent des véhicules utilitaires, qui doivent former leurs propres conducteurs et les soumettre à des examens en vue de l'obtention d'un permis de conduire commercial. Nous avons constaté qu'entre 2014-2015 et 2018-2019, le taux de réussite des conducteurs évalués par des transporteurs était beaucoup plus élevé (95 %) que celui des conducteurs évalués dans des centres Test au Volant (69 % seulement). Toutefois, 25 % des 106 transporteurs qui évaluent leurs propres conducteurs se sont classés parmi les pires (tranche de 1 %) de tous les transporteurs pour les collisions avec responsabilité.

- En Ontario, les conducteurs de véhicules utilitaires ne sont pas soumis à des tests obligatoires de dépistage de drogues et d'alcool avant ou pendant leur emploi. De plus, les conducteurs ontariens qui ont une ordonnance de marijuana médicale peuvent conduire un véhicule utilitaire après avoir consommé de la marijuana tant qu'ils n'ont pas légalement les facultés affaiblies, contrairement à ceux qui l'utilisent de façon récréative. Entre 2014 et 2018, 244 collisions impliquant des véhicules utilitaires, dont 21 % ont entraîné une blessure ou un décès, ont été causées par des conducteurs sous l'influence de drogues ou de l'alcool.
- Le système de commande des certificats d'inspection des centres d'inspection des véhicules automobiles (CIVA) ne comporte pas de contrôles automatisés pour signaler les commandes excessives. Nous avons constaté que beaucoup de garages des CIVA semblent commander beaucoup plus de certificats que nécessaire. En 2018 par exemple, 211 garages ont commandé plus de 528 certificats par mécanicien breveté, soit 10 fois la quantité commandée par le garage moyen.

Nos conclusions

- Le ministère des Transports ne dispose pas de processus et de systèmes entièrement efficaces et efficaces pour garantir une mise en oeuvre uniforme des programmes de sécurité qui visent à assurer la conformité des véhicules utilitaires aux exigences des lois et des politiques qui protègent la sécurité des usagers des routes de l'Ontario.
- Le Ministère ne dispose pas de processus efficaces et efficaces pour mesurer l'efficacité des programmes de sécurité des véhicules utilitaires et en rendre compte.

Le rapport d'audit est accessible à l'adresse www.auditor.on.ca