

Sécurité des véhicules utilitaires et programme d'application

Contexte

Le ministère des Transports (le Ministère) a le mandat de fournir aux Ontariens un système de transport sûr, efficient et intégré. La Division de la sécurité des usagers de la route (la Division) du Ministère concentre ses efforts sur l'amélioration de la sécurité et de la protection des usagers de la route; ses activités comprennent la réglementation des véhicules utilitaires qui circulent dans la province et l'application des normes de sécurité. Au cours de l'exercice 2007-2008, le Ministère a consacré plus de 39 millions de dollars à son programme d'application des lois relatives aux véhicules utilitaires.

L'Ontario est l'un des principaux corridors pour le transport de marchandises entre le Canada et les États-Unis. Selon les données du Ministère, la circulation des véhicules utilitaires a augmenté de 32 % au cours de la période de 10 ans entre 1995 et 2004; il y a environ 73 millions de déplacements par camion en Ontario chaque année.

Les propriétaires d'entreprises de transport par véhicule utilitaire (appelés utilisateurs) en Ontario sont tenus de s'enregistrer auprès du Ministère. Cette exigence s'applique également aux utilisateurs de l'extérieur du pays dont les véhicules utilitaires circulent en Ontario. Plus de 200 000

utilisateurs sont enregistrés auprès de la province et déclarent avoir plus de 1,2 million de véhicules utilitaires, dont 30 000 autobus.

Le Ministère possède 37 postes d'inspection routière permanents et environ 70 postes temporaires le long des voies publiques de la province. Sur les 416 employés de la Division, environ 250 travaillent dans ces postes et effectuent des inspections au hasard des véhicules utilitaires. De plus, tous les véhicules utilitaires doivent faire l'objet une fois par année d'une inspection et d'une certification de sécurité par un mécanicien titulaire d'un permis dans l'un des 13 500 centres d'inspection des véhicules automobiles autorisés par le Ministère en Ontario.

Le Ministère a un système d'évaluation pour surveiller le rendement des utilisateurs en matière de sécurité. Le système utilise une formule basée sur les résultats des inspections routières, sur les collisions, sur les déclarations de culpabilité de l'utilisateur ou de ses conducteurs et sur les vérifications dans les installations de l'utilisateur. Le Ministère dispose de plusieurs mesures d'intervention quand un utilisateur contrevient aux normes de sécurité; ces mesures comprennent des lettres d'avertissement, des entrevues avec l'utilisateur, des vérifications des installations de l'utilisateur et d'autres sanctions pouvant comprendre l'annulation du permis d'exploitation de l'utilisateur en Ontario.

Objectif et portée de la vérification

Notre vérification visait à déterminer si le Ministère disposait de systèmes et de procédures de surveillance et d'application permettant de garantir que les véhicules utilitaires circulent de façon sécuritaire en Ontario.

Notre vérification comprenait un examen de la documentation, une analyse de l'information – notamment l'utilisation de plusieurs techniques de vérification informatisée pour analyser les données d'enregistrement et d'immatriculation des utilisateurs de véhicules utilitaires et leurs fiches de sécurité –, des entrevues avec le personnel du Ministère et des visites dans cinq bureaux de district et dans plusieurs postes d'inspection routière. En outre, nous avons assisté à un certain nombre de vérifications dans les installations, d'enquêtes dans les centres d'inspection des véhicules automobiles et d'inspections dans des terminus d'autobus; nous avons également participé à des contrôles ciblés de la sécurité.

Notre vérification comprenait également un examen des rapports de vérification pertinents rédigés par les vérificateurs internes du Ministère; toutefois, comme il n'y avait pas de rapports récents sur les domaines visés par notre vérification, nous n'avons pu nous en remettre au travail des vérificateurs internes pour réduire la portée de notre vérification et l'étendue de nos procédés.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes professionnelles de l'Institut Canadien des Comptables Agréés pour l'évaluation de l'optimisation des ressources et de la conformité. Nous avons élaboré des critères de vérification s'inscrivant dans l'objectif de notre vérification et en avons discuté avec la haute direction du Ministère, laquelle a accepté les critères.

Résumé

Les initiatives prises par le ministère des Transports (le Ministère) depuis dix ans ont assurément contribué aux progrès réalisés sur le plan de la réduction du taux d'accidents mortels impliquant des véhicules utilitaires et du taux de collisions par millier de kilomètres parcourus par des véhicules utilitaires sur les routes de l'Ontario. Plus précisément, le taux de collisions a chuté de 10 % au cours de la période de dix ans de 1995 à 2004. Toutefois, 9,2 % de toutes les collisions qui se produisent en Ontario continuent d'impliquer un véhicule utilitaire; il y a donc encore beaucoup d'améliorations à apporter de ce côté. Le Ministère doit multiplier ses efforts pour obtenir l'information qui lui permettra de repérer les utilisateurs à risque plus élevé et doit également renforcer ses activités d'application et la surveillance des centres d'inspection privés des véhicules automobiles s'il veut avoir l'assurance qu'il n'y a pas de véhicules utilitaires dangereux sur la route.

Nos principales observations sont les suivantes :

- Depuis notre dernière vérification de la sécurité des véhicules utilitaires et de l'application des lois dans ce domaine en 1997, le Ministère a mis en œuvre plusieurs initiatives en matière de sécurité routière ciblant les véhicules utilitaires et les conducteurs de ces véhicules. Citons, entre autres, la limitation des heures de service des conducteurs, l'adoption d'une loi visant à réduire la vitesse des véhicules utilitaires, la suspension et la mise en fourrière de véhicules ayant des défauts critiques et l'instauration d'un nouveau système d'évaluation de la sécurité des utilisateurs.
- Le Ministère compte sur le système d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire (système d'IUVU) pour assurer le suivi de la fiche de sécurité des utilisateurs de façon à pouvoir repérer les utilisateurs à risque élevé. Toutefois, quelque 20 600 utilisateurs – qui ont été impliqués dans des collisions, qui ont

été déclarés coupables ou qui ont été soumis à une inspection en bordure de la route – n'ont jamais présenté de demande de certificat d'immatriculation UVU et le Ministère prend rarement des mesures de suivi contre ces utilisateurs. De plus, le Ministère ne connaît pas le nombre d'utilisateurs actifs parce que les utilisateurs ne sont pas tenus de renouveler leurs certificats d'immatriculation UVU à intervalles réguliers. En outre, les milliers d'utilisateurs de dépanneuses de la province sont exemptés de l'obligation de s'enregistrer auprès du Ministère, même si le personnel chargé de l'application des lois a soulevé des préoccupations quant à la sécurité de l'utilisation de ces véhicules.

- Le nombre d'inspections routières effectuées par le Ministère a diminué de 34 % depuis l'exercice 2003-2004 pour s'établir à environ 99 000 inspections par année. En 2007, seulement 3 véhicules utilitaires sur 1 000 ont fait l'objet d'une inspection routière.
- Un nombre disproportionné (65 %) d'inspections routières ont été effectuées entre 6 h et 14 h. Alors que 21 % des déplacements des véhicules utilitaires ont lieu la nuit, seulement 8 % des inspections sont menées à ce moment.
- Bien que le Ministère ait indiqué dans sa réponse à notre vérification de 1997 que les agents devaient passer au moins 50 % de leur temps à effectuer des inspections routières, cet objectif de rendement n'existe plus et nous avons remarqué que le nombre d'inspections routières par agent était de une ou deux par jour en moyenne. De plus, le nombre d'inspections effectuées est inégal parmi les districts. Par exemple, le pourcentage de véhicules retirés de la circulation par les inspecteurs, ce qu'on appelle le taux de mise hors service, variait de 15 % à 35 % par district et le pourcentage d'accusations portées contre des conducteurs ou des utilisateurs à la suite d'une inspection se situait entre 8 % et 30 % parmi les districts.
- Bien que le Ministère ait mis en œuvre un système de suivi amélioré de l'information sur les autobus, il a été incapable d'atteindre son objectif pour les inspections d'autobus. Plus de 140 inspections de terminus d'autobus étaient en retard; certains terminus n'avaient pas été inspectés depuis plus de quatre ans et demi. En fait, 76 terminus d'autobus n'avaient jamais fait l'objet d'une inspection alors que quatre d'entre eux avaient une centaine d'autobus en circulation.
- Les fourrières disponibles ne suffisent pas à garantir que tous les véhicules dangereux sont retirés de la circulation pendant au moins 15 jours comme l'exige le Programme de mise en fourrière. Puisque seulement 15 centres d'inspection des camions avaient des fourrières, les véhicules dangereux repérés dans les autres centres étaient remis en circulation après avoir été réparés sans que soit imposée la pénalité de temps en fourrière. De plus, les agents d'application ont tendance à éviter les mises en fourrière à cause des nombreuses formalités administratives à remplir.
- Dans bien des cas, les inspecteurs n'ont pu récupérer assez rapidement dans le système d'IUVU les fiches de sécurité des utilisateurs pour pouvoir soumettre à juste titre un véhicule à une inspection routière plus exhaustive. De même, près de 10 000 rapports d'inspection attendaient d'être consignés dans le système, dont certains depuis cinq mois.
- Contrairement à ce que réclame la *Loi sur les transports routiers* fédérale, le Ministère n'incluait pas dans ses évaluations de la sécurité les données américaines sur les collisions et les résultats des inspections routières. Nous avons remarqué que 18 000 événements du genre n'avaient pas été consignés dans les dossiers des utilisateurs. De même, quelque 3 500 déclarations de culpabilité en vertu du programme d'appareils photo reliés aux feux rouges du Ministère n'avaient pas été consignées dans ces dossiers.

- Le nombre d'interventions contre des utilisateurs à risque élevé diminuait depuis 2003; de plus, les interventions les plus sévères, comme la suspension ou l'annulation du certificat d'immatriculation UVU d'un utilisateur, avaient baissé de 40 % entre 2003 et 2007. Les deux tiers des 740 vérifications d'installations d'utilisateurs – vérification exigée par la politique du Ministère dans le cas des utilisateurs ayant un taux de contraventions élevé en matière de sécurité – avaient été annulées par des employés du Ministère. D'après notre examen d'un petit échantillon de ces dossiers, plus de la moitié de ces vérifications auraient dû être effectuées.
- La capacité du Ministère de prendre des mesures à l'égard des utilisateurs qui travaillent dans le cadre d'accords de location était floue et plusieurs utilisateurs de cette catégorie qui avaient des taux de contraventions élevés n'avaient fait l'objet ni d'une vérification ni d'une sanction.
- Bien que les nouveaux utilisateurs présentent une probabilité beaucoup plus grande d'être impliqués dans une collision, il n'y a pas de programme en Ontario – contrairement aux États-Unis – ciblant ce groupe à risque élevé.
- Tous les véhicules utilitaires doivent faire l'objet à intervalles réguliers d'une certification de sécurité par un mécanicien titulaire d'un permis. Nous avons remarqué que les normes d'inspection appliquées étaient dépassées; de plus, le Ministère ne surveille pas suffisamment ce processus et a très peu de contrôle sur la délivrance des certificats de sécurité aux centres d'inspection. Par conséquent, nous nous demandons si le Ministère a l'assurance que ce processus de certification garantit la sécurité de l'état mécanique des véhicules utilitaires.
- Au cours des dix dernières années, les données du Ministère indiquaient que le rôle joué par les défauts mécaniques dans les collisions avait diminué de 34 %, tandis que

le rôle joué par le comportement des conducteurs avait augmenté de 23 %. Toutefois, les ressources consacrées aux programmes de formation destinés aux utilisateurs et aux conducteurs pour améliorer leurs compétences étaient minimes.

- Il sera difficile d'atteindre les objectifs du plan national de sécurité routière du Canada. Par exemple, même si le nombre de collisions mortelles impliquant des véhicules utilitaires diminue graduellement et que l'Ontario est parvenue à réduire de 2,3 % son taux de mortalité routière et de 9,7 % le taux de blessures graves sur une période de quatre ans, ces résultats sont encore bien en deçà de l'objectif de réduction de 20 % fixé pour 2010 dans le cadre du plan.

RÉPONSE GLOBALE DU MINISTÈRE

Le Ministère apprécie les observations et les recommandations du vérificateur général et s'engage à y donner suite. Le Ministère est déterminé à faire en sorte que les routes de l'Ontario demeurent parmi les plus sûres en Amérique du Nord et il partage le désir du vérificateur général de tenir les véhicules utilitaires dangereux hors de la circulation en Ontario.

Le Ministère accueille avec satisfaction les observations du vérificateur général selon lesquelles le taux de mortalité routière en Ontario est le plus bas qu'ait enregistré la province. Depuis 1995, le taux de collisions impliquant des véhicules utilitaires a baissé de 10 % dans la province et le Ministère est heureux de souligner que le taux de collisions dans la sous-catégorie la plus importante, soit les gros camions, a dégringolé de 20 %. On doit en partie ces améliorations aux initiatives du Ministère pour améliorer la sécurité des véhicules utilitaires, comme le programme de mise en fourrière des véhicules non sécuritaires, le système de sécurité des utilisateurs et la nouvelle réglementation des heures de service des conducteurs.

Constatations détaillées de la vérification

NOUVELLES INITIATIVES

En 2005 (la dernière année pour laquelle cette information a été compilée), l'Ontario avait un taux de décès de 0,87 par tranche de 10 000 titulaires d'un permis de conduire (ceci comprend les conducteurs de véhicules utilitaires et de voitures de tourisme). Il s'agissait du taux le plus bas enregistré dans la province et du deuxième plus bas au Canada. Il représente une diminution par rapport au taux de 0,92 affiché en 2004 et témoigne des progrès importants réalisés depuis le début des années 1980 alors que le taux correspondait à près de 3.

En général, la sécurité des véhicules s'est améliorée au fil des ans grâce aux nouvelles technologies comme les coussins gonflables. De même, le port obligatoire de la ceinture de sécurité a eu un impact positif sur la sécurité des conducteurs. D'autres initiatives ministérielles ont certainement eu aussi une incidence sur l'amélioration des taux de mortalité routière. Deux d'entre elles, qui ont un rapport avec les taux d'accidents mortels impliquant des véhicules utilitaires, sont le programme de mise en fourrière des véhicules non sécuritaires et le nouveau modèle d'évaluation de la sécurité des utilisateurs (nous discutons plus loin de ces deux initiatives). En outre, les trois initiatives suivantes en matière de sécurité devraient également entraîner une réduction des accidents et des victimes de la route.

L'attribution d'une cote de sécurité à chaque utilisateur est une excellente initiative qui a été mise en œuvre depuis notre vérification de 1997. La cote repose sur plusieurs facteurs comme les collisions, les déclarations de culpabilité de l'utilisateur ou du conducteur, les défauts notés au cours des inspections et les résultats des vérifications dans les installations.

Plus récemment, l'Ontario a collaboré avec le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) à la modernisation des règles

relatives aux heures de service des conducteurs de véhicules utilitaires pour tenir compte des progrès de la recherche scientifique sur les habitudes de sommeil chez l'humain et des pratiques de gestion de la fatigue. Un nouveau règlement est ainsi entré en vigueur le 1^{er} janvier 2007 pour faire en sorte que les conducteurs aient le temps de repos nécessaire pour conduire leurs véhicules de façon sécuritaire. Dorénavant, les conducteurs ne peuvent plus conduire plus de 13 heures dans une journée ou après avoir travaillé, qu'il s'agisse de conduite ou d'une autre tâche, pendant 14 heures. Un conducteur doit également avoir une période de repos journalier minimale de 10 heures et prendre 8 heures de repos consécutives entre les quarts de travail. De même, les conducteurs doivent prendre au moins 24 heures de repos consécutives tous les 14 jours. Les conducteurs sont tenus de remplir des fiches journalières ou relevés de temps indiquant les heures de conduite, les heures de service et les heures de repos.

Les limiteurs de vitesse sont des dispositifs qui limitent la quantité de carburant injectée dans le moteur quand un véhicule atteint une vitesse préétablie. Depuis 1995, la plupart des camions diesel lourds sont munis de moteurs à contrôle électronique qui sont compatibles avec ces dispositifs. En réponse à une recommandation de l'Ontario Trucking Association et aux résultats d'un sondage sur la circulation en Ontario indiquant qu'entre 30 % et 60 % des gros camions qui circulent sur les autoroutes de la série 400 dépassent 110 kilomètres à l'heure, le Ministère a déposé une loi en mars 2008 qui exige que tous les véhicules utilitaires qui circulent en Ontario soient munis d'un limiteur de vitesse. La loi a été adoptée en juin 2008 et le Ministère compte prendre des règlements qui appliqueront la loi à tous les gros camions construits après 1995 et qui fixeront la vitesse maximale des limiteurs de vitesse en Ontario à 105 kilomètres à l'heure. D'après les expériences d'autres territoires de compétence comme l'Australie et les pays de l'Union européenne, les limiteurs de vitesse devraient diminuer le risque de collisions avec des

camions ainsi que leur gravité, le cas échéant. Par exemple, selon une étude de la Saskatchewan, le nombre de pertes de vie est réduit de 7 % pour chaque réduction d'un kilomètre à l'heure de la vitesse moyenne d'un véhicule. Selon une étude australienne, si tous les conducteurs de camions lourds respectaient les lois sur les limites de vitesse, le nombre de collisions impliquant des véhicules lourds diminuerait de 29 %.

Ces initiatives sont certes encourageantes, mais le pourcentage de collisions impliquant des véhicules utilitaires en Ontario est à la hausse; il est passé de 7,9 % en 1995 à 9,2 % en 2005. C'est peut-être une indication que le Ministère a relativement mieux réussi à améliorer la sécurité dans le cas des voitures de tourisme que dans celui des véhicules utilitaires.

Pour remédier à ce problème, le Ministère doit apporter d'autres améliorations pour faire en sorte que les données d'immatriculation de tous les utilisateurs soient à jour, que le système d'évaluation de la sécurité fonctionne correctement et que tous les véhicules utilitaires soient entretenus de façon à pouvoir rouler en toute sécurité. Les recommandations issues de notre vérification touchent six grands thèmes : l'enregistrement des utilisateurs de véhicules utilitaires, les inspections routières, les activités d'intervention, les centres d'inspection des véhicules automobiles, la formation et la sensibilisation à la sécurité et l'évaluation et le compte rendu de la sécurité routière.

ENREGISTREMENT DES UTILISATEURS DE VÉHICULES UTILITAIRES

La loi fédérale exige que toutes les provinces enregistrent et surveillent leurs utilisateurs respectifs et qu'elles évaluent le rendement des utilisateurs en matière de sécurité. Le *Code de la route* (le Code) de l'Ontario exige que tous les utilisateurs de véhicules utilitaires qui font des affaires en Ontario s'enregistrent auprès du Ministère pour obtenir un certificat d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire (certificat d'immatriculation UVU). Un exemplaire

lisible du certificat doit se trouver à bord de tous les véhicules utilitaires et être remis sur demande aux inspecteurs du Ministère.

Exemption des exigences d'enregistrement

Même si la Loi exige en général que tous les utilisateurs de véhicules utilitaires s'enregistrent pour obtenir un certificat d'immatriculation UVU, il y a des exceptions. Par exemple, les véhicules de secours comme les ambulances et les véhicules de lutte contre les incendies ne nécessitent pas l'enregistrement de l'utilisateur et ne font pas l'objet d'une surveillance dans le cadre du programme d'application des lois relatives aux véhicules utilitaires du Ministère. (Toutefois, il y a d'autres lois et règlements provinciaux qui régissent ces véhicules et leur entretien.) Les dépanneuses sont également exemptées; il semble que cette exemption pose davantage un problème parce que ces véhicules ne sont pas réglementés par une autre loi fédérale ou provinciale. Tant les employés du Ministère que les agents de police que nous avons interviewés ont soulevé des préoccupations quant à l'état mécanique des milliers de dépanneuses privées qui circulent sur les routes de la province.

Complétude du processus d'enregistrement

L'utilité et l'efficacité du processus d'enregistrement des utilisateurs de véhicules utilitaires pour assurer le respect des exigences en matière de sécurité par les usagers de la route reposent sur la complétude du processus. Pour que le processus d'enregistrement soit complet, il faut que tous les utilisateurs soient enregistrés et que le Ministère ait de l'information à jour sur leurs véhicules utilitaires.

Au moment de l'enregistrement, les utilisateurs doivent fournir certains renseignements au Ministère, comme le nom et l'adresse de leur entreprise, les détails de leur police d'assurance, les numéros de permis de conduire des conducteurs et le nombre de conducteurs à leur service. Jusqu'en

avril 2007, les utilisateurs devaient également faire rapport tous les ans de la taille de leur parc de véhicules utilitaires; depuis, ils sont aussi tenus de faire rapport tous les ans du nombre total de kilomètres parcourus au Canada par les véhicules de leur parc.

Alors que les utilisateurs s'enregistrent pour obtenir un certificat d'immatriculation UVU portant sur tous les véhicules de leur parc, ils font immatriculer séparément chacun de leurs véhicules utilitaires dans les 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. Au moment de notre vérification, les employés du RPIDP n'étaient pas tenus de s'assurer que les propriétaires de véhicules utilitaires détenaient des certificats d'immatriculation UVU valides lorsqu'ils enregistraient leurs véhicules. Nous avons relevé près de 1 600 cas où des propriétaires de véhicules utilitaires avaient enregistré leurs véhicules utilitaires auprès du Ministère sans détenir de certificat d'immatriculation UVU. Le Ministère n'a pas instauré de processus pour déterminer si le propriétaire exploite une entreprise et devrait détenir un tel certificat.

Le Ministère crée également un dossier d'immatriculation UVU quand un véhicule utilitaire est impliqué dans un « événement routier » et que l'utilisateur n'est pas enregistré. Ces événements comprennent les collisions, les déclarations de culpabilité et les inspections routières. Dans les cas de ce genre, l'utilisateur reçoit l'instruction de présenter une demande de certificat d'immatriculation UVU, et un dossier d'utilisateur est créé accompagné de la mention « non enregistré ». Dans le cadre de notre vérification, nous avons constaté qu'il y avait environ 20 600 utilisateurs non enregistrés en décembre 2007; par ailleurs, nous avons remarqué qu'à peu près aucun suivi n'avait été effectué pour s'assurer que l'utilisateur se procurerait le certificat d'immatriculation UVU exigé. Bien que le Ministère puisse déposer des accusations contre ces utilisateurs, il ne le fait que rarement; nous avons en effet constaté que des accusations avaient été portées

contre seulement 2 900 utilisateurs non enregistrés entre 2003 et 2007. Sur ce nombre, 775 n'étaient toujours pas enregistrés au moment de notre vérification. Alors que des accusations avaient été déposées à six reprises contre l'un d'entre eux, ce dernier ne s'était toujours pas enregistré.

Renouvellement de l'inscription

Contrairement à d'autres provinces comme le Québec, le Manitoba, la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick, l'Ontario n'a pas instauré de processus de renouvellement des certificats d'immatriculation UVU. Il est donc difficile pour le Ministère de connaître le nombre précis d'utilisateurs qui font des affaires dans la province et la taille de leur parc; par conséquent, l'utilité de l'information du système d'UVU pour repérer les utilisateurs à risque élevé s'en trouve amoindrie. Au moment de notre vérification, le Ministère élaborait une proposition pour adopter un nouveau processus d'enregistrement selon lequel tous les utilisateurs enregistrés seraient tenus de renouveler à intervalles réguliers leurs certificats d'immatriculation UVU et de mettre à jour leurs renseignements opérationnels chaque année.

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'obten-

tion 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.

RÉPONSE DU MINISTÈRE

Les utilisateurs de véhicules utilitaires doivent s'enregistrer comme il se doit et fournir des renseignements complets et exacts. Le Ministère étudie la possibilité d'instaurer un programme d'enregistrement et de renouvellement pour renforcer l'enregistrement des transporteurs qui exercent leurs activités en Ontario. Ce programme exigerait le renouvellement périodique des certificats d'exploitation et la mise à jour annuelle de l'information générale et opérationnelle.

Le Ministère collabore avec le Réseau privé d'immatriculation et de délivrance des permis de Service Ontario pour veiller à ce que les propriétaires de véhicules utilitaires soient informés des exigences relatives au certificat d'immatriculation UVU lorsqu'ils enregistrent leurs véhicules. Le processus d'enregistrement, de documentation et d'application sera communiqué de façon claire et précise au Réseau privé d'immatriculation et de délivrance des permis, au personnel d'application du Ministère et aux services de police.

INSPECTIONS ROUTIÈRES

Le programme d'inspections routières est l'une des activités d'application les plus importantes du Ministère pour assurer la sécurité des véhicules utilitaires. Des inspections tant des véhicules que des dossiers de conducteurs sont effectuées au hasard dans des postes d'inspection routière confor-

mément aux normes nord-américaines de la Commercial Vehicle Safety Alliance (CVSA). Ces normes portent sur le poids du véhicule, l'arrimage du chargement, l'état mécanique et les qualifications du conducteur. Les véhicules qui présentent des défauts critiques peuvent être mis en fourrière et le permis des conducteurs qui ne respectent pas les règles de sécurité peut être suspendu. La Figure 1 montre le nombre d'inspections effectuées entre 2000-2001 et 2007-2008 dans les quatre régions du Ministère.

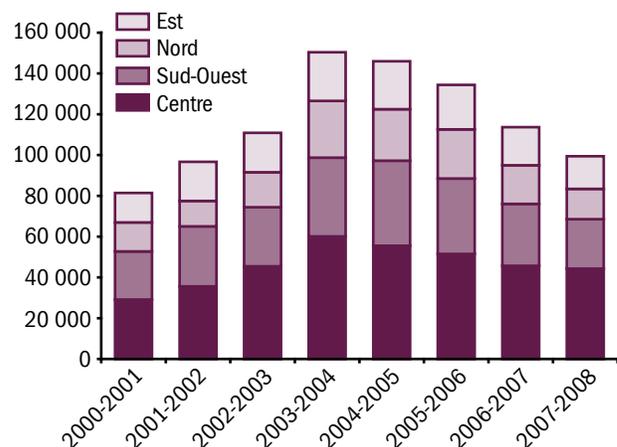
Efficacité des inspections routières

La Direction des activités régionales gère toutes les activités d'application routières, y compris les inspections routières dans les quatre régions du Ministère et dans ses 17 bureaux de district. En 2007-2008, le Ministère employait environ 250 agents d'application régionaux, qui effectuaient quelque 99 000 inspections routières. Comme on peut le voir dans la Figure 1, le nombre d'inspections routières diminue depuis quatre ans : il y a eu 34 % moins d'inspections en 2007-2008 par rapport à 2003-2004.

En réponse à une observation semblable formulée dans notre *Rapport annuel 1997*, le Ministère nous avait dit que les agents devraient maintenant

Figure 1 : Nombre d'inspections routières par région, 2000-2001 – 2007-2008

Source des données : Ministère des Transports



passer au moins 50 % de leur temps à effectuer des inspections routières. Actuellement, les agents d'application effectuent en moyenne de une à deux inspections seulement par jour de travail et le Ministère nous a informés que le point de référence de 50 % n'est plus un objectif.

Soixante pour cent des inspections routières sont effectuées dans l'un des 37 centres d'inspection permanents des camions, 37 % par des patrouilleurs dans des postes mobiles et 3 % par la police. L'un des problèmes qui a été soulevé régulièrement par les employés du Ministère au cours de nos discussions était la difficulté d'assurer une surveillance adéquate de certaines routes très occupées de l'Ontario à cause de l'emplacement géographique des centres d'inspection. Il ressortait aussi clairement de notre vérification que le Ministère ne pouvait inspecter qu'un faible pourcentage des véhicules utilitaires dans le cadre du programme d'inspections routières. Plus précisément, notre analyse a révélé que seulement 20 % des utilisateurs de l'Ontario avaient fait l'objet d'une inspection routière entre 2003 et 2007. En 2007, seulement 3 véhicules utilitaires sur 1 000 avaient fait l'objet d'une inspection routière.

Comme la probabilité de subir une inspection est faible, il est important de s'assurer que le système d'inspection n'offre pas involontairement aux utilisateurs et aux conducteurs sans scrupules la possibilité de contourner en plus les inspections. À cet égard, notre analyse des données d'inspection a révélé que les activités d'application routières variaient parmi les districts et les régions. Comme l'indique la Figure 2, le nombre d'inspections effectuées à différents moments de la journée variait considérablement; ce chiffre montre également qu'il n'y a pas de lien entre le nombre d'inspections et le débit de circulation.

Plus précisément, la majorité (65 %) des inspections routières sont effectuées le matin et au début de l'après-midi. Le nombre d'inspections effectuées entre 14 h et 22 h a diminué de 58 % (de 84 777 à 35 681) alors que le débit de circulation ne baisse que légèrement au cours de cette période par

Figure 2 : Nombre moyen d'inspections effectuées selon la période de la journée et le débit routier, 2003-2007

Source des données : Ministère des Transports

Heure	Répartition du débit routier (%)	Nombre moyen d'inspections par année	Répartition des inspections
06:00-13:59	41	84 777	65
14:00-21:59	38	35 681	27
22:00-05:59	21	9 801	8

rapport au niveau enregistré le matin et au début de l'après-midi (de 41 % à 38 %). On faisait relativement peu d'inspections durant la nuit, puisque seulement 8 % des inspections étaient effectuées pendant cette période. Or, le débit de circulation durant la nuit, même s'il est moindre que durant le jour, représentait tout de même 21 % de toute la circulation des véhicules utilitaires, soit environ la moitié du débit enregistré le matin. À cet égard, nous avons constaté que 9 bureaux de district sur 15 avaient effectué moins de 100 inspections de nuit en 2007 et qu'un bureau n'en avait effectuées que 6 pendant toute l'année.

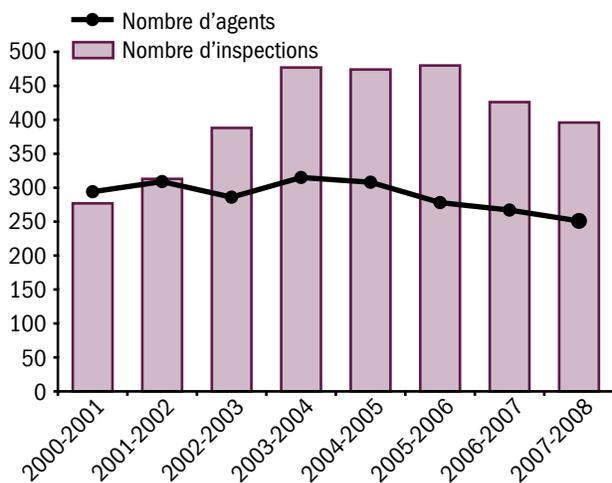
Le Ministère n'a ni normes ni lignes directrices détaillées qui fixent les objectifs de rendement de ses inspecteurs ou qui pourraient aider son personnel à affecter les rares ressources d'inspection aux domaines posant le plus grand « risque » pour le public et à faire en sorte d'éviter les écarts systémiques dans l'étendue des activités d'inspection. Les inspections étaient plutôt effectuées en fonction de l'expérience et du jugement professionnel de chaque agent. Comme on pouvait s'y attendre, nous avons relevé des écarts importants dans les activités d'inspection à l'échelle de la province.

Comme on peut le constater dans la Figure 3, le nombre moyen d'inspections effectuées par les agents d'application diminue depuis 2005-2006.

On notait également des écarts dans le nombre d'inspections effectuées par les bureaux de district. Par exemple, nous avons remarqué que depuis plusieurs années les agents d'un district effectuaient

Figure 3 : Nombre moyen d'inspections par inspecteur et nombre d'inspections, 2000-2001 – 2007-2008

Source des données : Ministère des Transports



en moyenne 370 inspections par année, tandis que dans un autre district, la moyenne d'inspections effectuées au cours de la même période correspondait à près de 650, soit 76 % de plus. Notre analyse a également révélé que les résultats des inspections étaient souvent très différents. Par exemple, le pourcentage d'inspections à la suite desquelles on avait retiré des véhicules de la circulation jusqu'au moment de la correction de certains problèmes, ce qu'on appelle le taux de mise hors service, variait entre 15 % et 35 %. De même, le pourcentage d'inspections à la suite desquelles on avait déposé des accusations contre des conducteurs ou des utilisateurs se situait entre 8 % et 30 %.

Coordination des ressources d'inspection

Il est important de coordonner les ressources pour assurer la présence continue d'agents d'application le long des principaux corridors routiers de l'Ontario. Par exemple, si un centre d'inspection est fermé entre midi et 18 h, il serait prudent qu'un centre voisin soit ouvert pendant cette période. L'examen des horaires des inspecteurs dans chacun des centres d'inspection des camions situés le long de ces corridors routiers nous a permis de constater que la coordination des heures de fonctionnement entre ces centres était minimale. Les résultats de notre analyse pour les cinq corridors principaux sont présentés dans la Figure 4; on y constate que la plupart des centres d'inspection situés le long de ces corridors étaient fermés pendant un grand nombre d'heures chaque jour et que le nombre d'heures de fonctionnement global par jour variait entre 63 % et 14 %. Même s'il n'est pas obligatoire que les centres d'inspection soient tous ouverts pendant toute la journée, il n'y a ni point de référence ni norme indiquant les objectifs de couverture du Ministère pour ces corridors principaux.

Nous avons remarqué qu'il y avait beaucoup de soirs et de nuits (de 18 h à 6 h) où tous les centres d'inspection des camions situés le long de certains corridors principaux étaient fermés. Comme nous l'avons mentionné plus haut, les débits de circulation au cours de cette période peuvent être importants et atteindre 60 % des débits enregistrés pendant le jour. De même, les fins de semaine et les

Figure 4 : Étendue des activités d'inspection le long des principaux corridors routiers

Source des données : Ministère des Transports

Corridor routier	Débit journalier de camions	Étendue globale de l'application basée sur une journée de 24 heures (%)	Centres d'inspection fermés durant la nuit (%)	Centres d'inspection fermés durant la fin de semaine (%)	Centres d'inspection fermés durant les congés fériés (%)
Windsor-Toronto	45 909	63	13	44	50
Sarnia-Toronto	44 319	49	30	67	33
Windsor-Fort Erie	30 622	58	17	52	50
Toronto-Lancaster	28 718	38	73	94	92
Toronto-Sault Ste. Marie	27 565	14	72	99	100

congés fériés étaient d'autres périodes où l'étendue des activités d'inspection diminuait considérablement parce que les centres étaient fermés. Nous reconnaissons que le débit de circulation durant ces périodes est habituellement moins élevé qu'en temps normal, mais les utilisateurs de véhicules utilitaires qui veulent éviter de subir une inspection pourraient profiter de ces écarts dans l'étendue des activités d'inspection et accroître ainsi les risques pour la sécurité routière.

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.

RÉPONSE DU MINISTÈRE

Les inspections routières sont essentielles pour assurer la sécurité des véhicules utilitaires. Un plan est en cours d'élaboration pour définir et affecter de façon efficace les ressources d'inspection routière, y compris les installations et le personnel.

Le Ministère a embauché 50 nouveaux agents d'application et il embauche des superviseurs additionnels pour faire en sorte qu'un plus grand nombre d'inspections routières soient effectuées à des endroits clés le long des corridors principaux. De nouvelles normes de rendement seront adoptées pour l'ensemble des agents et des superviseurs.

Le Ministère étudie présentement un système d'information sur les véhicules utilitaires pour améliorer la planification des inspections routières. Entre autres avantages, le système permettrait au Ministère de surveiller les activités d'application, les tendances relatives aux véhicules et les taux de mise hors service.

Inspections des autobus

En 2000, nous avons effectué une vérification des véhicules scolaires et recommandé que le Ministère améliore son processus d'inspection en mettant l'accent sur les exploitants à risque élevé et en ayant recours à la technologie de l'information. En réponse, le Ministère a mis en œuvre des initiatives pour améliorer, en particulier, son processus d'inspection des autobus scolaires. En 2003, il a instauré un système de suivi de l'information sur les autobus (BITS), qui a ensuite été élargi pour surveiller tous les exploitants d'autobus en Ontario. Le Ministère dispose maintenant d'une base de données centrale sur tous les exploitants d'autobus de l'Ontario, qui contient notamment de l'information sur la taille et l'âge de leurs parcs, et les résultats des inspections du Ministère. Au lieu d'inspecter les autobus dans les centres d'inspection du Ministère, les agents d'application se rendent dans les terminus d'autobus. Les autobus sont sélectionnés pour une inspection en fonction de la taille du parc de l'exploitant et du nombre de terminus qu'il exploite. L'intervalle des visites dans les terminus d'autobus est censé se situer entre 4 et 15 mois, suivant les résultats des inspections précédentes. Tous les ans, le Ministère effectue quelque 8 000 inspections d'autobus dans près de 1 000 terminus répartis dans la province.

Nous avons toutefois constaté que l'inspection des autobus ne se faisait pas toujours selon le calendrier prévu; dans tous les districts, beaucoup d'inspections étaient en retard. Plus précisément, nous avons constaté que plus de 140 inspections de terminus d'autobus étaient en retard en décembre 2007; dans certains cas, le retard était de plus

de quatre ans et demi. Nous avons aussi remarqué que 76 terminus n'avaient jamais fait l'objet d'une inspection; la moitié d'entre eux étaient en exploitation depuis 2002 et quatre d'entre eux avaient une centaine d'autobus en circulation.

Nous avons comparé les résultats de notre analyse des données des registres du Ministère au rapport sur les inspections d'autobus en retard généré par BITS; nous avons ainsi constaté qu'environ 20 terminus d'autobus ne figuraient pas dans ce rapport alors qu'ils n'avaient fait l'objet d'aucune inspection depuis quatre ans.

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.

RÉPONSE DU MINISTÈRE

Les inspections d'autobus sont une priorité pour le Ministère. Le Ministère a réglé l'arriéré relevé par le vérificateur général en effectuant plus de 2 000 inspections d'autobus depuis avril 2008. En mai 2008, le Ministère a de nouveau renforcé les inspections en instaurant un système pour atténuer les arriérés futurs. Une approche axée sur le risque pour les inspections d'autobus a fait l'objet de modifications et comprend des facteurs comme l'âge des autobus, la taille du parc et le rendement passé en matière de sécurité, ce qui permet au Ministère de repérer les exploitants et les véhicules à risque élevé pour les soumettre plus rapidement à une inspection.

Le système de suivi de l'information sur les autobus fait l'objet d'un contrôle pour s'assurer que les activités d'inspection sont effectuées et que les mesures nécessaires sont prises de façon rapide et ciblée.

Véhicules présentant des défauts

En 1998, le Ministère a lancé le Programme de mise en fourrière des véhicules utilitaires dans le cadre duquel les véhicules qui présentent de graves défauts en matière de sécurité peuvent être mis en fourrière pendant 15 jours ou plus comme mesure dissuasive. Avant de pouvoir reprendre la route, ces véhicules doivent être réparés et certifiés sécuritaires par un mécanicien titulaire d'un permis dans un centre d'inspection des véhicules automobiles autorisé par le Ministère. Des critères précis pour repérer les véhicules non sécuritaires ont été élaborés en rapport avec les freins défectueux, les roues et les jantes, la direction, les pneus et les composantes de la suspension et du châssis.

Nous avons constaté que les fourrières disponibles et leurs modalités d'exploitation n'étaient pas suffisantes. Par exemple, seulement 15 centres d'inspection des camions ont des fourrières. D'après le personnel du Ministère, cette situation est principalement imputable à l'absence d'ententes avec des entreprises de dépannage locales dans les autres centres. Par conséquent, les véhicules jugés non sécuritaires dans les centres sans fourrière pouvaient reprendre la route après la correction des problèmes, sans mise en fourrière. Nous avons examiné un échantillon de 660 véhicules jugés non sécuritaires mais non mis en fourrière au cours de la période de 2004 à 2007 et passé en revue la documentation des inspections. D'après les critères du programme, près de 180 (27 %) de ces véhicules auraient dû être mis en fourrière. Les agents d'application ont également reconnu que les mises en fourrière exigeaient de nombreuses formalités administratives et un long processus d'approbation et, par conséquent, qu'ils évitaient de prendre cette mesure dans certains cas.

Nous avons également remarqué que le nombre d'ordonnances de mises en fourrière avait diminué depuis le lancement du programme. Seulement 111 véhicules avaient été mis en fourrière en 2007, soit à peine plus de la moitié du nombre de véhicules mis en fourrière en 1998 (212) quand le programme a débuté. De plus, le taux de mises en fourrière variait considérablement entre les centres : plus de 85 % de toutes les mises en fourrière étaient le fait de seulement 4 des 15 centres.

Dans le cadre de l'examen des dossiers des utilisateurs et des mises en fourrière, nous avons constaté que plus de 200 mises en fourrière n'avaient jamais été consignées dans le système. Or, une documentation incomplète peut signifier que les utilisateurs évitent dans bien des cas les pénalités qui leur auraient été autrement imposées quand ils ont des antécédents d'infractions.

Les véhicules qui présentent des défauts moins graves au cours d'une inspection peuvent être libérés à la condition que l'utilisateur fasse parvenir au Ministère dans un délai de 15 jours une preuve qu'il a fait réparer les défauts comme il se doit. Dans notre analyse des quelque 850 défauts du genre signalés entre 2003 et 2007, nous avons constaté qu'il n'y avait aucune preuve que les réparations avaient été effectuées pour 20 % d'entre eux. Dans ces cas, il y avait peu de trace d'un suivi quelconque de la part du Ministère, et des accusations avaient été portées contre seulement 5 % de ces utilisateurs. De plus, ces défauts moins graves n'étaient pas traités de la même façon dans toute la province; nous avons en effet relevé 37 800 autres véhicules ayant des défauts semblables et pour lesquels aucune preuve de réparation n'avait été exigée.

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.

RÉPONSE DU MINISTÈRE

L'Ontario est le seul territoire en Amérique du Nord à avoir instauré un programme de mise en fourrière des véhicules utilitaires.

De nouvelles politiques mises en œuvre en avril 2008 exigent que les utilisateurs effectuent les réparations et en fassent rapport au Ministère dans les 15 jours de l'inspection au cours de laquelle on a relevé des défauts moins graves.

Les véhicules utilitaires qui présentent des défauts critiques sont retirés de la circulation. Les agents qui constatent que des véhicules présentent des défauts critiques prennent immédiatement des mesures, notamment porter des accusations contre l'utilisateur, mettre le véhicule hors service, confisquer les plaques ou mettre le véhicule en fourrière.

Le Ministère renforcera les directives sur la mise en fourrière à l'intention des agents d'application et des superviseurs et veillera à ce que les principes de la mise en fourrière soient communiqués et appliqués de façon uniforme dans toute la province.

Système de saisie des données d'inspection routière

Le système de saisie des données d'inspection routière (SDIR) est un système en ligne installé dans les postes d'inspection routière et dans les véhicules

des agents d'application à des fins d'utilisation dans le cadre des activités d'inspection et d'application du Ministère. Le système de SDIR, qui a vu le jour comme projet pilote en 2005, a remplacé un vieux système en août 2007.

Le Ministère exige que tous les véhicules utilitaires se rendent dans un poste d'inspection routière quand on signale au conducteur de le faire. Les agents d'application pèsent d'abord le véhicule et vérifient s'il respecte le poids maximum permis pour chaque essieu tout en s'efforçant de vérifier le dossier de l'utilisateur dans le système de SDIR pour voir s'il y a eu des problèmes dans le passé qui pourraient indiquer qu'il s'agit d'un véhicule ou d'un utilisateur à risque élevé. Au cours de nos visites dans les postes d'inspection routière, nous avons constaté que les agents avaient souvent de la difficulté à récupérer ces dossiers à cause de la bande passante étroite du réseau de SDIR. Les agents nous ont dit que c'est la raison pour laquelle ils s'en remettaient souvent à une vérification visuelle du véhicule pour repérer les défauts mécaniques évidentes et déterminer s'il fallait le soumettre à une inspection plus approfondie.

À la fin de l'inspection, l'agent peut consigner les résultats dans le système de SDIR, qui met alors à jour automatiquement le dossier de l'utilisateur. Toutefois, certains bureaux de district ne consignaient pas ces données dans le système et continuaient d'envoyer des rapports d'inspection sur papier à la direction de l'application des lois relatives aux véhicules utilitaires. En février 2008, près de 10 000 rapports d'inspection sur papier attendaient d'être consignés dans le système, certains depuis cinq mois.

Une autre fonction utile du système de SDIR est le signalement automatique des véhicules qui avaient des défauts critiques lors de leur dernière inspection. Ce signalement aide les agents d'application à repérer les véhicules à risque élevé aux postes d'inspection routière. Toutefois, nous avons remarqué que ce signalement cesse automatiquement dans le système passé 90 jours après la détection du défaut.

Le système de SDIR permet également aux agents d'application d'émettre des contraventions électroniques pour infractions provinciales en vertu du *Code de la route* pour des violations détectées durant les inspections routières. Six bureaux de district utilisent cette fonction, et les contraventions ainsi émises comportent moins d'erreurs que celles qui étaient rédigées à la main. Toutefois, les dossiers des utilisateurs sont mis à jour seulement après que les contraventions ont été traitées par les tribunaux, et les données sur les infractions provinciales ne sont pas transférées au système d'information des tribunaux du ministère du Procureur général. Par ailleurs, le Ministère n'exploite pas pleinement les données contenues dans le système et le nouveau système d'avis électroniques sert plus souvent qu'autrement d'imprimante.

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.

RÉPONSE DU MINISTÈRE

La technologie est un outil précieux pour les agents d'application, car elle leur permet d'assu-

rer la sécurité de nos routes. Au cours des quatre dernières années, le Ministère a mis en œuvre plusieurs nouvelles applications opérationnelles à ce titre, notamment les avis électroniques d'infractions provinciales, les rapports d'inspection électroniques des véhicules utilitaires et le Système de services de renseignements.

Le Ministère élabore une stratégie pour améliorer la bande passante dans les bureaux d'application et dans les centres d'inspection des camions. Du nouveau matériel informatique est installé dans chaque véhicule des agents d'application pour améliorer la vitesse de transmission des données.

En réponse aux observations du vérificateur général sur l'arriéré de rapports d'inspection sur papier, le Ministère a offert de la formation au personnel des bureaux d'application des districts et affecté des ressources additionnelles, ce qui lui a permis d'éliminer l'arriéré en août 2008. D'autres employés recevront de la formation et auront accès au système de saisie des données d'inspection routière pour faire en sorte que les rapports sur papier soient entrés dans le système en temps opportun.

Le Ministère examinera ses règles opérationnelles pour signaler dans le système de saisie des données d'inspection routière les véhicules qui présentent des défauts critiques.

ACTIVITÉS D'INTERVENTION

Le système d'IUVU du Ministère évalue automatiquement chaque utilisateur en fonction des données sur les événements, notamment les collisions, les déclarations de culpabilité, les inspections routières ainsi que les vérifications dans les installations. Ces évaluations utilisent des formules préétablies ainsi que des seuils de rendement en matière de sécurité qu'un utilisateur n'est pas censé dépasser. Les seuils de collision et de déclaration de culpabilité de chaque utilisateur reposent sur la taille du parc et sur le nombre moyen de kilomètres parcourus par mois au Canada; les seuils d'inspection dépendent du nombre de conducteurs et de véhicules inspectés au cours des 24 derniers mois et du nombre de contraventions constatées au cours de ces inspections.

Le Ministère calcule le taux de contraventions d'un utilisateur d'après les points accumulés selon les données sur les événements sur une période de deux ans. Des points sont attribués selon des éléments comme les types de collisions, le cas échéant, les déclarations de culpabilité de l'utilisateur ou d'un conducteur, ainsi que les défauts notés au cours des inspections routières. Lorsque le taux de contraventions de l'utilisateur atteint un niveau préétabli, le Ministère peut enclencher un processus d'intervention ou de sanction (voir Figure 5). Le taux de contraventions, combiné aux résultats des

Figure 5 : Cotes de sécurité des utilisateurs et interventions du Ministère

Source des données : Ministère des Transports

Taux de contraventions (%)	Cote de sécurité	Intervention
>=100 %	Inacceptable	Sanction
85-100	Conditionnelle (les transporteurs obtiennent également la cote conditionnelle quand ils échouent à une vérification de leurs installations sans égard à leur taux de contraventions)	Entrevue
70-85		Vérification
50-70	Acceptable (si la vérification des installations donne une note d'au moins 55 %) OU	Vérification
35-50		Lettre d'avertissement
15-35	Acceptable sans vérification	Aucune
15 ou moins	Excellente (si la vérification des installations donne une note d'au moins 80 %)	Aucune

vérifications des installations (le cas échéant), sert à calculer la cote de sécurité de l'utilisateur. Parmi les autres événements pouvant déclencher une intervention, citons le détachement de roues, les mises en fourrière et les collisions mortelles.

Exactitude des cotes de sécurité

En 1999, le Ministère a commencé à attribuer des cotes de sécurité publiques aux utilisateurs. Les compagnies d'assurance, les institutions financières et les autres parties intéressées peuvent consulter la cote de sécurité d'un utilisateur dans le cadre de leur prise de décision. D'après notre examen des dossiers des utilisateurs, près de 74 000 (40 %) utilisateurs enregistrés n'avaient pas de cote de sécurité. Le Ministère a expliqué qu'aucune cote de sécurité n'avait été attribuée à ces utilisateurs parce qu'ils n'avaient pas été impliqués dans des incidents déclarés et qu'ils n'avaient pas échoué à des inspections; il n'y avait donc pas grand-chose sur quoi se baser pour attribuer une cote. Il est possible qu'un grand nombre de ces utilisateurs ne soient plus en affaires, mais comme le Ministère n'exige pas le renouvellement des permis d'exploitation, il est impossible de vérifier ce point.

En avril 2007, le Ministère a adopté un nouveau modèle d'intervention et modifié la formule d'évaluation de la sécurité afin de mettre l'accent sur les utilisateurs qui étaient les plus susceptibles d'être impliqués dans des collisions ultérieurement. L'une des principales caractéristiques de la nouvelle formule d'évaluation est le remplacement du critère « taille du parc » par le critère « nombre de kilomètres parcourus au Canada ». Au cours de la période de transition de deux ans, soit d'avril 2007 à avril 2009, les deux critères sont utilisés pour calculer un seuil combiné aux fins de surveillance de la sécurité routière. L'exactitude et la complétude de cette information sont importantes pour déclencher les interventions appropriées en temps voulu; toutefois, nous avons remarqué que ces deux renseignements étaient parfois inexacts ou manquants.

Tous les utilisateurs sont tenus d'indiquer la taille de leur parc quand ils présentent leur demande de certificat d'immatriculation UVU ou lorsqu'il y a des changements dans les renseignements qu'ils ont fournis. Toutefois, notre analyse des données révèle que 3 200 utilisateurs n'avaient pas enregistré tous leurs véhicules et que 1 150 autres utilisateurs n'avaient pas du tout déclaré la taille de leur parc. Dans les cas de ce genre, le Ministère utilise des valeurs par défaut correspondant au plus bas seuil possible; ainsi, une intervention du Ministère est alors beaucoup plus susceptible d'être déclenchée si un événement se produit. Ce n'est pas nécessairement l'utilisation la plus efficace des ressources du Ministère et il faut déployer des efforts supplémentaires dans ces cas pour demander à l'utilisateur de fournir des renseignements à jour de façon à pouvoir calculer de manière plus précise sa cote de sécurité.

Par ailleurs, le plupart des utilisateurs ne déclaraient pas au Ministère le nombre de kilomètres parcourus au Canada. Nous avons constaté que plus de 100 000 (55 %) utilisateurs n'avaient jamais fourni ce renseignement. En 2006 et 2007, le Ministère a lancé une initiative pour demander aux utilisateurs de mettre à jour l'information sur la taille de leur parc et sur leur kilométrage; il a apporté des modifications à quelque 27 000 dossiers d'utilisateurs à la suite des renseignements ainsi obtenus. Toutefois, la majorité des utilisateurs n'ont toujours pas fourni ces renseignements.

En examinant la façon dont s'applique l'évaluation de la sécurité dans la pratique, nous avons remarqué que la période de suivi de deux ans des contraventions est souvent raccourcie involontairement à cause des retards dans la consignation des données sur les déclarations de culpabilité et les collisions dans le système. Comme point de départ de la période de deux ans, le Ministère utilise la date de la collision plutôt que la date de la déclaration de culpabilité; par conséquent, la période de surveillance réelle est plus courte que prévu et, dans beaucoup de cas, n'est à peu près d'aucune utilité. Par exemple, notre analyse des

dossiers de déclarations de culpabilité entre 2003 et 2007 a révélé que la consignation de plus de 10 000 déclarations de culpabilité (5 %) dans le système avait été retardée de plus d'un an; pour près de 700 déclarations de culpabilité, le délai était supérieur à deux ans. Dans ce dernier cas, les déclarations de culpabilité n'avaient eu aucun effet sur la cote de sécurité de l'utilisateur, car la période de surveillance de deux ans avait expiré avant que les déclarations de culpabilité soient consignées dans le système.

La consignation des rapports de collisions impliquant des véhicules utilitaires est un autre domaine où nous avons constaté du retard. En général, l'information sur les collisions était portée rapidement aux dossiers des utilisateurs, mais il pouvait s'écouler un délai de deux mois quand il manquait le numéro d'immatriculation UVU de l'utilisateur. Ce délai raccourcit également la période de surveillance puisque le Ministère utilise la date de la collision plutôt que la date d'entrée des données comme date de départ du cycle de surveillance de deux ans.

Événements hors de la province

La *Loi sur les transports routiers fédérale* exige que chaque province enregistre ses utilisateurs locaux, qu'elle leur attribue une cote de sécurité et qu'elle assure leur surveillance en fonction des événements qui se produisent au Canada, aux États-Unis et au Mexique. Tous les événements qui se produisent hors de la province et hors du pays sont soumis au Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM), lequel s'occupe de les transmettre au territoire de compétence dont relève l'utilisateur.

Nous avons constaté que l'information sur les collisions qui se produisent aux États-Unis et les résultats des inspections routières qui y sont effectuées pour des utilisateurs de l'Ontario étaient soumis au CCATM et transmis au Ministère conformément aux exigences de la *Loi sur les transports routiers fédérale*. Toutefois, le Ministère n'utilisait pas ces données pour mettre à jour les dossiers

des utilisateurs. Nous avons relevé plus de 18 000 événements du genre pour la période de cinq mois d'août à décembre 2007. Selon l'explication du Ministère, comme les deux pays ont une définition différente de ce qu'est une déclaration de culpabilité, le Ministère estimait qu'il n'était pas raisonnable de porter ces résultats aux dossiers des utilisateurs de l'Ontario. Alors que le Canada utilise les données sur la déclaration de culpabilité réelle, les incidents américains sont basés sur les accusations déposées contre l'utilisateur avant que l'affaire soit entendue par un tribunal. Nous sommes d'avis que cette information serait tout de même utile aux agents des postes d'inspection routière pour repérer les véhicules susceptibles de présenter un risque élevé et justifiant une inspection plus détaillée.

Appareils photo reliés aux feux rouges

Le Ministère a installé des caméras à différentes intersections dans toute la province. Dans le cadre de son programme d'appareils photo reliés aux feux rouges, une photographie est prise de la plaque d'immatriculation arrière de tout véhicule qui s'engage dans une intersection après que le feu est passé au rouge et des accusations sont portées contre le propriétaire du véhicule. Nous avons estimé que les propriétaires d'environ 3 500 véhicules utilitaires avaient été déclarés coupables en vertu de ce programme en 2007. Toutefois, pour les raisons expliquées ci-dessous, le Ministère ne consigne pas dans les dossiers des utilisateurs de véhicules utilitaires l'omission de s'arrêter à un feu rouge; par conséquent, ces incidents n'ont pas de répercussions sur la cote de sécurité des utilisateurs.

Les tracteurs et les remorques sont considérés comme deux véhicules distincts. Ils sont immatriculés séparément et, dans bien des cas, appartiennent à des propriétaires différents. Comme il n'est pas obligatoire d'afficher la plaque d'immatriculation d'un tracteur à l'arrière d'une remorque qui est rattachée à celui-ci, il est difficile en général d'identifier un conducteur qui brûle un feu rouge quand il tire une remorque. Le Ministère a fait observer que les tracteurs peuvent tirer plusieurs remorques dif-

férentes dans un court laps de temps. Cette absence de renseignements pertinents sur l'immatriculation peut également nuire aux enquêtes sur les accidents avec délit de fuite.

Nous avons par ailleurs constaté que même dans le cas où le conducteur d'un camion sans remorque est déclaré coupable dans le cadre du programme d'appareils photo reliés aux feux rouges, le Ministère ne consigne pas ces infractions dans les dossiers des utilisateurs même s'il possède suffisamment d'information sur l'utilisateur pour ce faire.

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.

RÉPONSE DU MINISTÈRE

Le système d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire est un élément crucial des évaluations de la sécurité des utilisateurs. Depuis 2007, les utilisateurs doivent déclarer la taille de leur parc et les données sur leur kilométrage. Cette information permet de repérer

les utilisateurs à risque élevé. Les utilisateurs qui omettent de fournir ces renseignements font l'objet d'interventions plus fréquentes et plus sévères quand ils sont repérés sur la route. Le Ministère envisage de renforcer encore davantage la surveillance au moyen du renouvellement annuel des certificats d'exploitation, y compris la mise à jour des données générales et opérationnelles.

De nouvelles procédures garantiront que les données sur les déclarations de culpabilité et les collisions sont consignées dans les dossiers des utilisateurs. Conformément à d'autres provinces canadiennes, le Ministère a adopté la norme du Code national de sécurité qui exige de consigner la date de l'infraction dans le dossier de l'utilisateur plutôt que la date de la déclaration de culpabilité.

Le Ministère participe à un groupe de travail canado-américain pour résoudre les questions d'échange de données entre les deux pays. Le Ministère s'efforcera de conclure une entente de reconnaissance réciproque qui permettra d'utiliser les données américaines sur les collisions, les inspections et les contraventions pour déterminer la cote de sécurité des utilisateurs ontariens.

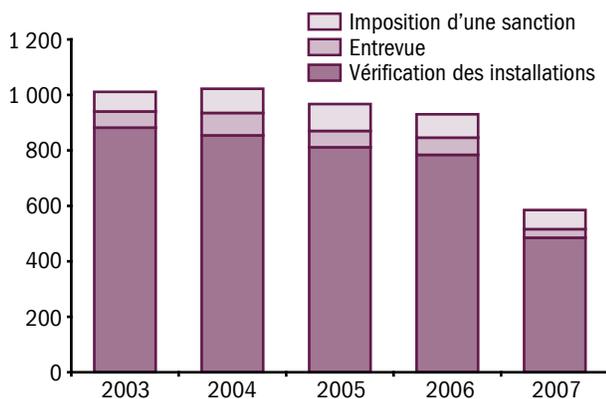
Comme le transport des marchandises dans des remorques n'appartenant pas à l'utilisateur du tracteur est une pratique courante de l'industrie en Amérique du Nord, le Ministère étudiera la recommandation portant sur l'affichage des plaques d'immatriculation des tracteurs sur les remorques dans le contexte des pratiques nord-américaines.

Utilisateurs à risque élevé

Bien que le nombre d'utilisateurs augmente d'environ 5 000 par année, le nombre d'utilisateurs signalés par le Ministère à des fins d'intervention demeure stable. Toutefois, le nombre réel d'interventions, surtout celles destinées aux utilisateurs les plus dangereux, a diminué, particulièrement en 2007, comme on peut le constater dans la Figure 6.

Figure 6 : Mesures d'intervention prises, 2003-2007

Source des données : Ministère des Transports



Comme le résume la Figure 5, la première intervention du Ministère est l'envoi d'une lettre d'avertissement à l'utilisateur quand son taux de contraventions dépasse 35 %. Nous avons constaté que le Ministère avait instauré des procédures satisfaisantes pour garantir que ces lettres sont envoyées promptement.

Par ailleurs, le Ministère a mené plus de 290 entrevues avec des utilisateurs dont le taux de contraventions avait atteint 85 % pour les années 2003 à 2007. Au cours de l'entrevue, l'utilisateur doit présenter un plan pour améliorer son rendement sur le plan de la sécurité. Toutefois, le Ministère n'effectue pas de suivi pour s'assurer que l'utilisateur a bel et bien apporté les améliorations promises.

L'intervention la plus sévère est l'imposition d'une sanction à l'utilisateur. Le Ministère peut notamment annuler le droit de l'utilisateur de faire des affaires en Ontario, saisir ses biens, suspendre son certificat d'immatriculation UVU ou limiter la taille de son parc. Comme on peut le voir dans la Figure 7, le nombre de sanctions imposées à la suite d'audiences est passé de 62 (sanctions imposées dans 87 % des affaires entendues) en 2003 à seulement 37 (sanctions imposées dans 54 % des affaires entendues) en 2007. Nous avons constaté que la majorité des sanctions imposées portaient sur la suspension du permis d'exploitation de l'utilisateur pour une durée moyenne de 27 jours.

Figure 7 : Nombre d'audiences et d'ordonnances relatives à des sanctions, 2003-2007

Source des données : Ministère des Transports

	2003	2004	2005	2006	2007
Audiences	71	87	97	84	69
Ordonnances	62	66	59	55	37
% d'audiences menant à une sanction	87	76	61	65	54

Vérifications dans les installations

Les agents d'application effectuent des vérifications dans les installations de l'utilisateur quand son taux de contraventions atteint 50 %. Les procédures courantes comprennent un examen des dossiers de l'utilisateur, des dossiers d'entretien des véhicules, des journaux de bord des conducteurs et de la documentation sur les déplacements. Un échantillon de véhicules peut également être soumis à une inspection de l'état mécanique. Une note est attribuée d'après les déficiences relevées au cours de la vérification et cette note a une incidence sur la cote de sécurité de l'utilisateur.

Les lignes directrices du Ministère exigent que toutes les vérifications dans les installations soient effectuées dans la période de 90 jours suivant le signalement des opérateurs dans le système d'immatriculation UVU. Toutefois, nous avons constaté que le Ministère mettait en moyenne 230 jours pour mener à bien une vérification des installations et que 67 % des vérifications n'avaient pas été effectuées dans le délai prévu.

Le fait que trois systèmes d'application distincts du Ministère soient utilisés dans le cadre du processus de vérification des installations est l'une des raisons du retard. Les données concernant l'utilisateur et la vérification sont entrées manuellement dans un autre système après leur signalement dans le système d'immatriculation UVU. À la fin d'une vérification des installations, les résultats sont examinés à deux reprises dans les bureaux de district et ensuite par la direction de l'application des lois relatives aux véhicules utilitaires avant d'être consi-

gnés dans le dossier de l'utilisateur. Nous avons noté qu'il fallait compter en moyenne six semaines pour examiner les résultats des vérifications effectuées. Les employés du Ministère ont fait observer que les causes du retard comprenaient l'attente de la communication de renseignements manquants de la part de l'utilisateur, comme la taille du parc ou le nombre de kilomètres parcourus, pour calculer le taux de contraventions, ainsi que la pénurie de personnel dans les bureaux de district.

Dès que le taux de contraventions d'un utilisateur atteint 50 %, le système d'immatriculation UVU signale que les installations de cet utilisateur doivent faire l'objet d'une vérification, mais il y a une exception. Si l'utilisateur a fait l'objet d'une vérification au cours des 12 derniers mois et que son taux de contraventions est demeuré dans la fourchette de vérification (taux de contraventions entre 50 % et 85 % comme indiqué dans la Figure 5), le système d'immatriculation UVU ne signale pas son cas pour qu'il fasse l'objet d'une autre intervention même s'il a commis une autre infraction. Le Ministère a reconnu cette lacune et a préparé en janvier 2008 un rapport identifiant ces utilisateurs. Nous avons appris au moment de notre vérification que le Ministère avait commencé à effectuer un suivi de ces incidents auprès des utilisateurs concernés.

Les normes et les procédures d'examen appliquées par la direction de l'application des lois relatives aux véhicules utilitaires pour déterminer s'il faut effectuer une vérification des installations ont aussi besoin d'être améliorées. Même si nous avons constaté que quelque 740 utilisateurs avaient été signalés dans le système d'immatriculation UVU aux fins d'une vérification des installations en 2007, nous avons aussi remarqué que près de 500 des cas signalés avaient été rejetés par les employés du Ministère sans autre mesure. Nous avons contrôlé avec la direction du Ministère un échantillon de 21 cas signalés aux fins de vérification qui avaient été rejetés et constaté que 11 d'entre eux, soit environ la moitié, auraient dû faire l'objet d'une vérification. Nous avons également remarqué que le taux de contraventions de certains de ces utilisateurs

avait continué d'augmenter durant la période de six mois suivant la réception par ceux-ci d'une lettre d'avertissement au sujet de leur rendement en matière de sécurité.

Véhicules loués

Un grand nombre des véhicules utilitaires qui circulent sur les routes de l'Ontario sont des véhicules loués. Nous avons remarqué que les responsabilités respectives de la société de crédit-bail et du locataire étaient souvent imprécises dans plusieurs domaines, notamment le processus d'enregistrement pour l'obtention du certificat d'immatriculation UVU, la gestion des collisions, des déclarations de culpabilité et des résultats d'inspection ainsi que le processus d'intervention. Dans notre contrôle par sondages, nous avons constaté que plusieurs utilisateurs de véhicules loués avaient des taux de contraventions qui auraient nécessité une intervention sévère s'il ne s'agissait pas de véhicules loués, mais n'avaient jamais fait l'objet d'une vérification ou d'une sanction. Le Ministère croit que la cote de sécurité de ces transporteurs pourrait être inexacte puisque les incidents dans lesquels ils sont impliqués ne sont pas traités de la façon habituelle; par conséquent, il ne prend pas de mesures contre eux en général.

Programme pour les nouveaux utilisateurs

D'après les études sur le rendement en matière de sécurité, les nouveaux utilisateurs sont beaucoup plus susceptibles d'être impliqués dans des collisions que les autres utilisateurs. Leur taux de conformité en matière de sécurité est également plus bas. Aucun programme en Ontario ne cible ce groupe à risque élevé.

À cet égard, nous avons remarqué que la Federal Motor Carrier Safety Administration aux États-Unis a adopté en janvier 2003 un nouveau processus de surveillance des aptitudes des nouveaux utilisateurs qui vise à sensibiliser et à contrôler tous les nouveaux utilisateurs. Ainsi, tous les « nouveaux utilisateurs » sont tenus de s'enregistrer à ce titre et

sont assujettis à une période de contrôle de la sécurité de 18 mois. Ils doivent tous faire l'objet d'une vérification de la sécurité vers la fin de cette période et leurs résultats sur le plan des collisions et des inspections routières doivent faire l'objet d'une évaluation. L'utilisateur qui n'arrive pas à démontrer qu'il observe de bonnes pratiques de gestion en matière de sécurité peut voir annuler son immatriculation. Ce programme américain s'applique également aux utilisateurs ontariens qui font des affaires aux États-Unis.

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.

RÉPONSE DU MINISTÈRE

Le Ministère convient qu'il doit prendre des mesures pour gérer les utilisateurs à risque élevé et il a fait en sorte que les sanctions nécessaires soient prises immédiatement contre ces utilisateurs.

teurs. Au cours des six premiers mois de 2008, le Ministère a entrepris des démarches dans 79 cas pour imposer des sanctions. Si le nombre d'interventions est demeuré relativement stable entre 2003 et 2006 avant de baisser en 2007, ceci est dû en grande partie au passage au nouveau modèle d'évaluation de la sécurité.

Les vérifications en retard des installations seront effectuées rapidement grâce au redéploiement des ressources et à la rationalisation des processus. Le Ministère a donné l'instruction à ses employés en juillet 2008 de ne pas passer outre aux interventions recommandées sans une justification rigoureuse et des explications complètes de leur part.

Les sociétés de crédit-bail et les locataires doivent recevoir des renseignements détaillés sur leurs responsabilités respectives. Pour assurer une application uniforme des lois, le Ministère fournira des directives claires aux organismes d'application et aux services de police. Il enverra ensuite de l'information aux sociétés de crédit-bail et de location leur expliquant leurs responsabilités.

Un programme de sensibilisation et de surveillance à l'intention des nouveaux utilisateurs serait une mesure efficace et le Ministère étudie la possibilité d'offrir un tel programme.

CENTRES D'INSPECTION DES VÉHICULES AUTOMOBILES

Tous les véhicules utilitaires doivent faire l'objet d'inspections à intervalles réguliers de l'état mécanique dans un délai précis et être certifiés sécuritaires par un mécanicien inscrit. Tous les véhicules utilitaires doivent afficher leur certificat de sécurité comme preuve qu'ils ont été inspectés au cours des 12 derniers mois par un mécanicien inscrit. Tous les centres d'inspection des véhicules automobiles (CIVA), dont la plupart sont des garages privés, s'inscrivent auprès du Ministère, inscrivent leurs mécaniciens titulaires d'un permis et renouvellent

leur permis d'exploitation au moins une fois par année. En mars 2008, il y avait 13 000 CIVA et près de 33 000 mécaniciens titulaires d'un permis inscrits.

Toutefois, les véhicules utilitaires ne peuvent pas être inspectés comme il se doit par un centre d'inspection des véhicules automobiles avant d'être certifiés sécuritaires sur le plan mécanique, en partie parce que les normes d'inspection appliquées sont dépassées. Nous avons remarqué que le service de vérification interne du Ministère avait fait part de préoccupations semblables dans un rapport en 2004, mais aucune mesure corrective n'avait été apportée. Nous décrivons les points qui nous préoccupent dans les sections suivantes.

Réglementation des inspections et système d'information dépassés

Nous avons constaté que les règles du Ministère relatives aux inspections de la sécurité effectuées dans les centres d'inspection des véhicules automobiles étaient dépassées. Par exemple, les nouveaux éléments technologiques comme les coussins gonflables, le système de freinage antiblocage et le système de freinage pneumatique n'étaient pas couverts. Le Ministère a mené une étude en 1993 pour mettre à jour ces normes d'inspection, mais n'a jamais mis en œuvre les recommandations formulées à la suite de cette étude. Une étude semblable a été réalisée en 2003-2004 pour moderniser la réglementation de la délivrance des permis et de l'exploitation des centres d'inspection, mais les recommandations, de nouveau, n'ont jamais été mises en œuvre.

Le système des CIVA lui-même est désuet. Bien que son objectif soit d'assurer le suivi de tous les centres d'inspection des véhicules automobiles autorisés et des mécaniciens qui y travaillent, nous avons constaté que le système était une base de données très élémentaire, incapable de fournir des rapports de gestion adéquats ou d'aider autrement le Ministère à surveiller et à superviser le réseau des centres d'inspection. En 2003, le Ministère a retenu

les services d'un cabinet conseil pour examiner ce programme et le système des CIVA qui était en place depuis dix ans. Toutefois, aucune des recommandations du consultant n'a été mise en œuvre jusqu'à maintenant.

Délivrance des permis d'exploitation et inspection des centres

Contrairement aux autres provinces, comme la Colombie-Britannique, l'Alberta et le Manitoba, qui inspectent leurs centres d'inspection des véhicules automobiles à intervalles réguliers, l'Ontario a mis fin à son processus d'inspection cyclique en 1988. Maintenant, des enquêtes sont effectuées uniquement à la suite de plaintes du public ou si un problème est porté à l'attention du personnel d'application du Ministère. Dans notre *Rapport annuel 1997*, nous déplorions le fait qu'il n'y ait pas de processus d'inspection et le Ministère s'était engagé à élaborer des critères de sélection des centres à risque élevé aux fins de vérification des inspections. Toutefois, nous avons remarqué au cours de notre vérification actuelle qu'il n'y avait eu aucun progrès à ce chapitre. Plus précisément, il n'y a ni lignes directrices ni processus pour identifier les CIVA à risque élevé ou prendre des mesures d'application à leur égard. Nous avons également constaté qu'il n'y avait aucune procédure pour repérer les exploitants posant problème qui demandent un nouveau permis d'exploitation d'un CIVA, « nettoyant » ainsi leur dossier.

Les centres d'inspection autorisés achètent des certificats de sécurité et des vignettes d'inspection amovibles auprès du Ministère et apposent les vignettes sur les véhicules utilitaires qui ont subi avec succès leur inspection de sécurité. En moyenne, quelque 600 000 certificats de sécurité sont commandés chaque année. Les employés du Ministère examinent les commandes de vignettes et s'ils constatent qu'un CIVA semble en commander un nombre excessif, ils avisent le bureau de district local, lequel est censé effectuer un suivi auprès du centre. Toutefois, aucun processus n'avait été

instauré pour faire en sorte que ces cas fassent automatiquement l'objet d'une enquête; les bureaux de district que nous avons visités nous ont dit que ces enquêtes n'étaient pas effectuées à cause de la pénurie de personnel et du long processus qu'implique le lancement de poursuites contre les centres fautifs. Dans notre analyse des données, nous avons constaté que certains mécaniciens avaient émis 380 vignettes d'inspection de sécurité au cours de la même année, ce qui correspondait à près de huit fois la moyenne.

Dans le cas où des centres avaient été inspectés, nous avons constaté que les enquêtes n'étaient pas effectuées de la même façon par tous les bureaux de district. Nous avons remarqué que les activités des enquêteurs, dont certains sont des mécaniciens titulaires d'un permis et d'autres non, allaient d'une simple vérification des dossiers sur papier ou de la seule observation de la présence d'outils de mécanicien sur place à un examen plus approfondi du travail effectué par le mécanicien. Par ailleurs, il n'y avait aucun mécanisme de suivi et de rapport à la direction pour s'assurer que les enquêtes étaient toutes effectuées rapidement; de plus, un grand nombre des dossiers que nous voulions examiner dans les bureaux de district étaient introuvables.

Quand le Ministère constate que des centres ou des mécaniciens sont fautifs, par exemple parce qu'ils n'effectuent pas correctement les inspections, il peut révoquer le permis d'exploitation du centre ou l'inscription d'un mécanicien donné. Toutefois, nous avons constaté que ces mesures étaient rarement prises, même quand le centre avait de longs antécédents de contraventions ou qu'il avait reçu de nombreuses lettres d'avertissement. Notre analyse des données du système des CIVA a révélé l'existence de centres dont le dossier faisait état d'un grand nombre de contraventions, mais auxquels le Ministère continuait d'émettre un permis d'exploitation.

Mécaniciens titulaires d'un permis

Quand un centre d'inspection des véhicules automobiles demande un nouveau permis ou renouvelle son inscription à la fin de chaque année civile, les mécaniciens qui y travaillent doivent également s'inscrire auprès du Ministère. D'après notre examen de ce processus d'inscription, le Ministère ne s'était pas doté de contrôles permettant de garantir que seuls des mécaniciens qualifiés sont autorisés à travailler dans ces centres. Quand un nouveau mécanicien s'inscrit auprès du Ministère, son permis de mécanicien est vérifié auprès du ministère de la Formation et des Collèges et Universités, qui émet et renouvelle ces permis. Toutefois, aucune autre vérification n'est effectuée pour avoir l'assurance que le mécanicien est toujours titulaire d'un permis en règle, même quand il est congédié par un centre et qu'il commence à travailler dans un autre centre. Nous avons également constaté que les deux ministères ne s'avisent pas réciproquement de la révocation des permis des mécaniciens pour des contraventions relatives aux inspections ou pour d'autres raisons.

Les mécaniciens peuvent travailler pour plus d'un centre d'inspection à la fois; toutefois, nous avons remarqué que des mécaniciens inscrits travaillaient dans deux centres ou plus qui étaient très éloignés les uns des autres. Or, on court ainsi le risque que le numéro de permis du mécanicien soit utilisé pour certifier des véhicules qu'il n'a pas inspecté en réalité. Le Ministère n'avait pas de processus pour repérer les mécaniciens inscrits qui travaillent dans plus d'un centre ni pour évaluer les risques associés à ce genre de situation. Nous avons également remarqué que plus de 75 mécaniciens inscrits travaillaient dans plus de cinq centres à la fois.

Contrôle des stocks

Les centres d'inspection des véhicules automobiles commandent les certificats de sécurité en livrets de dix auprès du Ministère et sont tenus de lui retourner le stock inutilisé. Les certificats sont numérotés

et le Ministère tient un registre des certificats vendus à chacun des centres. Ainsi, si le Ministère inspecte un véhicule qui vient d'être certifié et constate que le véhicule n'est pas sûr mécaniquement, il devrait être en mesure de déterminer quel centre a effectué l'inspection suspecte. Nous avons constaté que les procédures utilisées par le Ministère pour contrôler les stocks avaient besoin d'améliorations. Alors que les bureaux de district sont censés remettre à la direction de l'application des lois relatives aux véhicules utilitaires tous les certificats qui leur sont retournés, les bureaux de district conservaient souvent ces certificats. Nous avons effectué le rapprochement des registres de la Direction et des registres des stocks tenus par les bureaux de district et constaté qu'environ 4 000 certificats retournés n'étaient pas comptabilisés. Nous avons également remarqué que 400 autres certificats avaient été retournés aux bureaux de district, mais la Direction n'avait aucune trace de ces retours. Parfois, les bureaux de district transféraient à d'autres centres d'inspection des vignettes qui leur avaient été retournées, mais les registres de suivi du Ministère des certificats revendus n'étaient pas à jour, ce qui compromettrait sa capacité de déterminer quel CIVA avait effectué une inspection donnée.

Certificats d'inspection extra-provinciaux

La *Loi sur les transports routiers* fédérale exige que chaque province reconnaisse les certificats d'inspection de sécurité délivrés par une autre province. De même, les certificats de sécurité délivrés par les administrations fédérale et étatiques aux États-Unis sont acceptés comme preuve d'inspection annuelle à la condition que les inspections aient été effectuées en conformité avec la réglementation fédérale américaine. Alors que 25 États respectent cette réglementation dans l'exécution des inspections des véhicules utilitaires, nous avons constaté que ce n'était pas le cas des 25 autres États qui observent plutôt leurs propres normes d'inspection. Le Ministère n'a aucune preuve que ces inspections sont

effectuées avec la même rigueur que les États qui respectent la réglementation fédérale américaine. Le Ministère n'a pas de lignes directrices pour aider les agents d'application à évaluer la valeur comparative de ces certificats et tous sont couramment acceptés.

Nous avons également remarqué que les certificats d'inspection américains ne faisaient pas l'objet d'un contrôle aussi serré que ceux de l'Ontario. Dans la province, les vignettes d'inspection émises aux CIVA peuvent être apposées sur les véhicules utilitaires uniquement par un mécanicien titulaire d'un permis, à la suite d'une inspection. Par contre, les utilisateurs américains peuvent acheter des certificats d'inspection américains vierges dans les magasins de matériel pour les camions. Bien que seul un mécanicien agréé puisse remplir les certificats d'inspection vierges en vertu des lois américaines après avoir effectué une inspection, les agents d'application de l'Ontario ont peu d'assurance quant à la validité de ces vignettes lorsqu'ils effectuent des inspections routières.

D'après notre examen des dossiers de collisions, le Ministère pourrait améliorer ses évaluations du risque en analysant ce renseignement en fonction du lieu d'immatriculation du véhicule impliqué. Nous avons constaté que les véhicules en provenance de certains États américains ont des fiches de rendement plus faibles que celles de véhicules provenant d'autres États. Par exemple, les véhicules utilitaires en provenance de l'Arizona, du Rhode Island et de l'Alaska étaient impliqués dans un plus grand nombre de collisions responsables que les véhicules de l'Ontario, toutes proportions gardées; de plus, les véhicules utilitaires provenant de l'Arizona, du Rhode Island et du Maine qui avaient fait l'objet d'une inspection étaient plus susceptibles que les véhicules de l'Ontario de présenter des défauts nécessitant une mise hors service.

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 antibloccage 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.

RÉPONSE DU MINISTÈRE

La modernisation des normes d'inspection des camions lourds et des autobus s'impose. Des plans ont été mis en place pour ce faire.

Le Ministère élabore de nouveaux processus pour la réception et la coordination des

demandes d'enquête et l'affectation des enquêteurs, et pour mieux utiliser les données disponibles du système des centres d'inspection des véhicules automobiles.

Le Ministère fait enquête sur les mécaniciens inscrits qui travaillent dans plusieurs centres d'inspection, sur les commandes de stock anormalement élevées et sur les certificats d'inspection manquants relevés par le vérificateur général. Un processus sera mis en œuvre pour repérer rapidement ces indicateurs de fraude possible et faire enquête dans les plus brefs délais. De concert avec le ministère de la Formation et des Collèges et Universités, le Ministère a lancé un projet pilote qui permettra à ses agents d'application de vérifier les attestations d'études des mécaniciens titulaires d'un permis. Les deux ministères collaborent à l'élaboration d'un protocole d'échange de données pour assurer une notification rapide de la révocation du permis d'un mécanicien.

Même si les données d'inspection montrent que la sécurité globale des camions américains est semblable à celle que l'on trouve dans les provinces canadiennes, les agents d'application recevront des directives précises pour considérer comme un facteur d'inspection les véhicules provenant d'États qui ne respectent pas la réglementation fédérale américaine dans ce domaine.

INFORMATION SUR LA SÉCURITÉ

Les données recueillies par le Ministère révèlent que le comportement des conducteurs joue un plus grand rôle que les défauts mécaniques dans les collisions impliquant des véhicules utilitaires. Nous avons analysé les données sur les collisions consignées dans le système d'IUVU pour la période de dix ans de 1998 à 2007 et constaté que la mention du comportement et de l'état des conducteurs comme facteurs a augmenté de 23 % au cours de cette période tandis que la mention des défauts mécaniques à ce titre a diminué de

34 % au cours de la même période. Par conséquent, l'amélioration du comportement des conducteurs est essentielle pour renforcer la sécurité routière.

Le Ministère dispose de plusieurs moyens informels pour renseigner les utilisateurs de véhicules utilitaires, en particulier à propos des nouveaux règlements se rapportant à la sécurité des véhicules. Par exemple, le personnel d'application discute des lois et politiques pertinentes avec les conducteurs au cours des inspections routières ou des vérifications dans les installations et participe également à des événements organisés par les parties prenantes pour promouvoir la sécurité routière ou discuter des nouveaux règlements. Toutefois, nous avons remarqué qu'il y avait très peu de programmes formels pour renseigner les utilisateurs de véhicules utilitaires, les conducteurs et les centres d'inspection des véhicules automobiles sur des sujets comme les exigences réglementaires générales ou les questions touchant l'entretien mécanique ou le comportement des conducteurs. De plus, le Ministère n'avait pas effectué de sondages récemment auprès des parties prenantes pour déterminer le type de formation dont les utilisateurs pensaient avoir besoin ou qui leur serait profitable. Dans notre *Rapport annuel 1997*, nous avons recommandé des améliorations du processus d'information et des procédures de communication du Ministère avec les parties prenantes, mais nous avons constaté qu'il y avait eu peu de progrès à cet égard. Le Ministère avait commencé à publier un bulletin au début de 1997 à l'intention des utilisateurs de véhicules utilitaires, mais il a cessé de le publier en 1998.

Même si le Ministère tient des registres de toutes les déclarations de culpabilité des utilisateurs et des conducteurs de véhicules utilitaires, il analyse rarement ces données pour cerner les principales raisons de ces déclarations et élaborer des stratégies d'atténuation, comme la sensibilisation des conducteurs. Nous avons donc analysé les dossiers de déclaration de culpabilité pour la période de 2003 à 2007 et constaté que les raisons principales étaient les mêmes depuis des années. La Figure 8

présente un résumé des déclarations de culpabilité pour 2007.

Par ailleurs, d'après l'analyse des résultats des inspections routières du Ministère, les déficiences les plus courantes nécessitant une mise hors service étaient aussi les mêmes en général d'une année à l'autre. La Figure 9 présente un résumé des déficiences nécessitant une mise hors service pour 2007. Néanmoins, le Ministère n'avait aucun programme d'information ou de sensibilisation pour cibler ces problèmes précis ou renseigner les utilisateurs sur les déficiences les plus courantes de façon qu'ils puissent leur accorder une attention particulière dans leurs propres programmes de sécurité des véhicules.

Figure 8 : Les cinq principales raisons des déclarations de culpabilité des utilisateurs et des conducteurs en 2007

Source des données : Ministère des Transports

1	Excès de vitesse
2	Charge d'un poids excédentaire
3	Utilisation inappropriée de la ceinture de sécurité
4	Défaut de produire une preuve d'inspection du véhicule prescrite par règlement
5	Défaut d'effectuer l'inspection quotidienne (ronde de sécurité) exigée

Figure 9 : Les cinq principales raisons des mises hors service – conducteurs et véhicules, 2007

Source des données : Ministère des Transports

	Inconduite du conducteur	Défectuosité du véhicule
1	Défaut de tenir un journal des heures de travail	Charge mal arrimée
2	Défaut de fournir le journal de bord	Freins déréglés
3	Permis de conduire non valide	Frein de stationnement non fonctionnel
4	Permis de conduire suspendu	Système d'éclairage défectueux
5	Permis de conduire sans autorisation d'utiliser des freins à air	Conduite d'alimentation en carburant endommagée

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.

RÉPONSE DU MINISTÈRE

Beaucoup de collisions sont manifestement imputables au comportement des conducteurs. En réponse, le Ministère a renforcé la réglementation des heures de travail des conducteurs de véhicules utilitaires et les règles des examens de conduite pour la délivrance des permis de catégorie « A ».

Par ailleurs, le Ministère collabore avec le ministère de la Formation et des Collèges et Universités pour améliorer la formation des conducteurs de véhicules utilitaires, ainsi que les examens de conduite et la délivrance des permis pour ces conducteurs. Des améliorations relatives à la délivrance des permis de conduire de la catégorie « A » ont été mises en œuvre en juin 2008 et tiennent davantage compte du type de véhicule utilisé pour les examens pratiques.

MESURE ET COMPTE RENDU DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Dans notre *Rapport annuel 1997*, nous avons recommandé que le Ministère fasse une évaluation plus formelle de l'efficacité des efforts qu'il déploie pour améliorer la sécurité des véhicules utilitaires, et qu'il rende compte à intervalles réguliers de cette évaluation. Le Ministère s'y est engagé et a effectué sa première évaluation annuelle complète de la sécurité des véhicules utilitaires en 1998. Cette

étude reposait sur les données d'une période de 24 mois terminée en 1997. Toutefois, il n'y a pas eu d'autres évaluations du programme depuis ce moment.

Nous avons également remarqué qu'il y avait eu peu de progrès du côté de l'élaboration des mesures d'efficacité et d'efficience du programme. Les plans d'activités du Ministère continuent d'énoncer l'objectif général du programme, à savoir améliorer la sécurité et la protection des usagers de la route et faire en sorte que l'Ontario demeure l'un des territoires ayant les routes les plus sûres en Amérique du Nord. Toutefois, il reste à établir des points de référence ou des cibles de rendement pour déterminer si cet objectif est atteint.

Le Ministère a lancé en mai 2005 un projet visant à renforcer la sécurité des véhicules utilitaires tout en prévoyant d'établir des objectifs pour le programme et des mesures de rendement, de rationaliser les activités d'inspection routière et de moderniser le processus de vérification des installations. Le projet devait également servir à étudier l'impact probable que pourraient avoir des changements ultérieurs de la conjoncture, du débit routier et de la circulation des marchandises sur le programme d'application, et à élaborer des rapports de gestion automatisés pour faciliter la planification des ressources. Toutefois, ce projet a été abandonné au milieu de 2007 à cause du manque de ressources et l'étude n'a pas été menée à bien.

Le Ministère est également tenu de déposer tous les ans à l'Assemblée législative un rapport sur la sécurité routière dans lequel il présente des statistiques sur les incidents de la circulation dans la province, notamment les collisions, les victimes de la route, les déclarations de culpabilité, les blessures et les dommages matériels ainsi que le type de véhicules impliqués dans un accident et l'endroit où l'accident a eu lieu. Au moment de notre vérification, le dernier rapport déposé – au printemps 2008 – portait sur l'année civile 2005. Dans notre *Rapport annuel 1997*, nous avons également fait remarquer que ce rapport n'était pas déposé en temps voulu.

Groupe de travail Target '97 sur la sécurité des camions

En réponse aux pressions exercées par le public pour améliorer la sécurité des camions en Ontario, le Ministère, de concert avec les parties prenantes de l'industrie, a créé à l'automne 1996 le Groupe de travail Target '97 sur la sécurité des camions. Le 10 mars 1997, le Groupe a déposé son rapport final dans lequel il formulait 79 recommandations pour améliorer la sécurité des camions. Les recommandations portaient notamment sur les cotes de sécurité des transporteurs, le système d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire, les normes d'entretien et d'inspection, les heures de travail et la formation des conducteurs.

Nous avons examiné l'état de 55 recommandations ayant une pertinence pour cette vérification et constaté que 32 d'entre elles avaient été mises en œuvre. Nous les résumons à la Figure 10.

Vision sécurité routière 2010

En 1996, un plan national en matière de sécurité routière pour le Canada a été élaboré de concert par le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) et les ministres des Transports du pays. Le CCATM est un organisme sans but lucratif qui compte des représentants des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux; son mandat est de coordonner les questions administratives et opérationnelles se rapportant à la sécurité routière, notamment la réglementation des véhicules utilitaires.

Le plan national sur la sécurité routière, baptisé Vision sécurité routière 2010, vise à réduire de 30 % le nombre d'usagers de la route tués ou grièvement blessés au cours de la période de 2008 à 2010 par rapport à la période de 1996 à 2001. Le plan compte également plusieurs objectifs partiels, dont une diminution de 20 % du nombre d'usagers de la route tués ou grièvement blessés dans des accidents impliquant un véhicule utilitaire. D'après les statistiques de 2001 à 2005, le taux de victimes d'accidents de la route en Ontario a diminué de seulement 2,3 % et le taux de blessures graves, de 9,5 %. Ces deux résultats sont largement en deçà du taux de réduction cible de 20 %. Dans les deux catégories, l'Ontario se classait au 7^e rang parmi les 12 territoires de compétence.

Analyse du rendement en matière de sécurité routière

Comme le Ministère ne rend compte que de mesures de rendement minimales pour évaluer l'efficacité du programme de sécurité des véhicules utilitaires, nous avons analysé les données sur les collisions de tous les territoires de compétence canadiens pour la période de 1995 à 2005 (les dernières données disponibles) de Transports Canada.

Comme le résume la Figure 11, les données de Transports Canada pour l'Ontario indiquent que le nombre de collisions mortelles impliquant des véhicules utilitaires a fluctué au cours des dix dernières années tout en diminuant graduellement. Les raisons de cette amélioration sont imprécises, mais

Figure 10 : Mise en œuvre des recommandations du Groupe de travail Target '97

Source des données : Ministère des Transports

	Nombre de recommandations	Nombre de recommandations mises en œuvre en date de février 2008
Système d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire	14	11
Heures de travail des conducteurs	12	9
Normes d'inspection et d'entretien	18	10
Établissement de cotes de sécurité pour les utilisateurs	11	2
Total	55	32

Figure 11 : Blessures et dommages matériels causés par des collisions impliquant des véhicules utilitaires

Source des données : Transports Canada

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Blessures mortelles	158	149	148	131	150	127	139	146	154	147	118
Blessures non mortelles	3 699	3 779	3 672	3 336	3 579	3 677	3 400	3 655	3 693	3 702	3 858
Dommages matériels	13 497	13 485	14 407	13 144	15 021	15 984	15 520	15 936	17 605	17 124	17 127

elles comprendraient l'amélioration des caractéristiques de sécurité comme les coussins gonflables, le renforcement de la structure des véhicules et le port obligatoire de la ceinture de sécurité. Le comportement des conducteurs semble également s'améliorer; en effet, d'après les données du Ministère, le taux de collisions par millier de kilomètres parcourus a diminué de 10 % entre 1995 et 2004.

Ces réductions sont certes encourageantes, mais il y a encore des améliorations à apporter. Si les taux de collisions diminuent, le nombre total de collisions causant des blessures est toutefois demeuré stable, soit un total de 3 857 en 1995 et de 3 976 en 2005, ce qui est bien au-dessus de la cible de Vision 2010 du CCATM. En termes absolus, le nombre total de collisions impliquant des véhicules utilitaires a aussi grimpé de 22 % – soit de 17 354 en 1995 à 21 103 en 2005.

Par ailleurs, notre analyse a révélé que 9,2 % de toutes les collisions qui se sont produites en Ontario impliquaient des véhicules utilitaires; il s'agit là d'une hausse par rapport au pourcentage de 7,9 % enregistré en 1995.

Les collisions impliquant des véhicules utilitaires ayant perdu une roue sur les voies publiques préoccupaient grandement le public en 1996-1997, car un nombre record de 215 incidents avaient été rapportés à cette époque. Nous avons examiné le nombre d'incidents du genre et noté qu'ils avaient diminué de façon spectaculaire à environ 100 en 1998 et que ce chiffre est demeuré stable depuis.

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.

RÉPONSE DU MINISTÈRE

Le Ministère s'emploie à améliorer la collecte et le stockage des données et étudie différentes solutions comme un système d'information sur les véhicules utilitaires. Le système permettrait au Ministère d'assurer une meilleure surveillance des activités d'application, des tendances relatives aux véhicules, des taux de mises hors service par région ainsi que de beaucoup d'autres paramètres.

Le Ministère partage les préoccupations du vérificateur général relativement au dépôt des rapports statistiques exigés et il étudie des solutions pour accélérer ce processus. Le Ministère continuera de travailler avec ses partenaires de la sécurité routière comme les services de police et le Bureau du coroner pour accélérer la livraison du rapport annuel sur la sécurité routière.