

Sécurité des véhicules utilitaires et application de la loi

1.0 Résumé

Selon les estimations du ministère des Transports (le Ministère), la circulation des camions en Ontario a augmenté de 10 % entre 2009 et 2018. La circulation des camions correspond au nombre de camions qui circulent chaque jour sur les routes de l'Ontario, y compris les camions non immatriculés en Ontario. Cette augmentation de la circulation des véhicules utilitaires signifie que les Ontariens partagent de plus en plus la route avec de gros véhicules. Les collisions dans lesquelles des véhicules utilitaires sont impliqués présentent un risque plus élevé de blessures et de décès en raison de la taille des véhicules.

Selon le Ministère, le coût social direct des collisions de gros camions en Ontario pour la période de cinq ans allant de 2011 à 2015 (dernières données disponibles) s'élevait à 2 milliards de dollars. Cette somme comprend les coûts liés aux dommages matériels, aux soins de santé, à la police, aux tribunaux, aux services d'incendie et d'ambulance, aux dépanneuses et aux retards de circulation.

Au cours des 10 années allant de 2008 à 2017, des véhicules utilitaires (gros camions et autobus) ont été impliqués dans plus de 182 000 collisions en Ontario. Les collisions ont causé près de 44 000 blessures et 1 180 décès. Les conducteurs

des véhicules utilitaires ont été responsables de 46 % de ces collisions, y compris 33 % de celles qui ont causé un décès, en raison des actions du conducteur ou de l'état du véhicule.

Nous avons constaté que l'Ontario se classe systématiquement parmi les provinces les plus sûres au Canada et se compare favorablement aux États-Unis pour ce qui est de la sécurité routière globale mesurée d'après le nombre de décès et de blessures par véhicule automobile immatriculé et le nombre de véhicules-kilomètres parcourus. Cependant, l'Ontario a affiché des taux de décès et de blessures plus élevés que l'ensemble du Canada et les États-Unis au cours de la plupart des années écoulées entre 2008 et 2017 lorsque seuls les véhicules utilitaires étaient évalués. Ces véhicules comprennent les camions et les remorques d'un poids brut de plus de 4 500 kilogrammes, les dépanneuses, peu importe leur poids, et les autobus pouvant accueillir 10 passagers ou plus.

De 2014-2015 à 2018-2019, le Ministère a consacré plus de 200 millions de dollars à l'application des lois relatives aux véhicules utilitaires, dont 39,4 millions en 2018-2019. En 2018, environ 60 000 transporteurs et plus de 290 000 véhicules utilitaires immatriculés étaient autorisés à circuler sur les routes de la province.

Notre audit a révélé que le Ministère avait de nombreuses occasions d'améliorer la sécurité globale dans le cadre de son Programme de sécurité des véhicules utilitaires et d'application

des lois. L'une des activités les plus importantes du Ministère pour assurer la sécurité sur les routes de l'Ontario est l'inspection routière des véhicules utilitaires. Nous avons toutefois constaté qu'entre 2014 et 2018, le nombre d'inspections effectuées par le Ministère avait diminué de 22 %, passant de plus de 113 000 en 2014 à moins de 89 000 en 2018, parce que le Ministère n'était pas en mesure de pourvoir les postes vacants d'agents d'exécution et que la majorité des agents d'exécution n'atteignaient pas leurs objectifs annuels individuels de productivité quant au nombre d'inspections à effectuer. Par conséquent, le Ministère n'a pas saisi l'occasion de retirer des milliers d'autres véhicules utilitaires et conducteurs non sécuritaires des routes de l'Ontario. Pour effectuer des inspections routières, le Ministère emploie environ 230 agents d'exécution dans 18 districts à l'échelle de la province. En plus des agents d'exécution du Ministère, environ 50 agents de 15 services de police municipaux et 81 agents de la Police provinciale de l'Ontario (OPP) ont effectué des inspections routières en 2018.

Nous avons également constaté que la formation des conducteurs n'est pas obligatoire pour certaines catégories de permis de conduire des véhicules utilitaires présentant les risques les plus élevés, et que l'Ontario accepte des pratiques de délivrance des permis qu'on trouve rarement ailleurs. Par exemple, il permet aux transporteurs exploitant des véhicules utilitaires qui ont de piètres antécédents de collisions de tester leurs propres conducteurs aux fins de la délivrance des permis de conduire de catégorie commerciale.

De plus, le Ministère n'effectue pas de surveillance efficace et ne prend pas de mesures uniformes pour gérer les garages à risque élevé des centres d'inspection des véhicules automobiles (CIVA) qui délivrent des certificats de sécurité pour les véhicules utilitaires.

Voici certaines de nos préoccupations particulières concernant le Programme de sécurité des véhicules utilitaires et d'application des lois du Ministère :

- **Un plus grand nombre d'inspections aurait permis de retirer des routes davantage de véhicules utilitaires et de conducteurs dangereux.** Nous avons constaté qu'entre 2014 et 2018, le Ministère avait retiré 22 % des véhicules utilitaires inspectés de la circulation en raison d'infractions des conducteurs et de défauts mécaniques. Si le Ministère avait continué d'effectuer autant d'inspections entre 2015 et 2018 qu'en 2014, il aurait pu retirer jusqu'à 10 000 véhicules utilitaires ou conducteurs non sécuritaires de plus.
- **L'application des inspections routières n'est pas uniforme à l'échelle de la province, ce qui nuit à l'efficacité des inspections routières pour prévenir les collisions.** Bien que le Ministère ait instauré un cadre en 2015 pour accroître l'uniformité des décisions prises par ses agents, nous avons constaté des différences importantes à l'échelle de la province en ce qui concerne la mesure dans laquelle les agents portent des accusations et retirent des véhicules dangereux. Par exemple, en 2018, un district a porté des accusations dans plus de 30 % des inspections routières, tandis qu'un autre l'a fait dans moins de 8 % des cas, malgré les infractions constatées lors de plus de 40 % des inspections. Le Ministère n'a pas analysé les raisons pour lesquelles différentes régions semblent porter moins d'accusations dans des circonstances similaires. Les recherches du Ministère indiquent que le dépôt d'accusations durant une inspection routière prévient entre 25 % et peut-être 50 % des collisions dans lesquelles les transporteurs inspectés auraient autrement pu être impliqués.
- **La majorité des transporteurs, y compris les transporteurs ayant de piètres antécédents de collisions, n'ont subi aucune inspection routière au cours des deux dernières années.** Notre audit a révélé que le Ministère n'avait inspecté aucun des véhicules utilitaires de 56 %

des 60 000 transporteurs de l'Ontario au cours des deux dernières années. Ce chiffre incluait de nombreux transporteurs présentant le risque de collision le plus élevé. Nous avons analysé les 870 transporteurs affichant les taux les plus élevés de collisions avec infractions et constaté qu'aucun des véhicules utilitaires de près de 20 % de ces transporteurs n'avait été inspecté au cours des deux années précédant mai 2019.

- **La plupart des inspections routières sont effectuées sur les routes provinciales, ce qui permet aux « transporteurs locaux » d'éviter les inspections.** Bien que le Ministère recueille des données sur la circulation des véhicules utilitaires sur les routes provinciales, il dispose de données limitées sur les véhicules utilitaires qui circulent sur les routes municipales (y compris urbaines). En utilisant les données sur les collisions comme indicateur de la circulation, nous avons constaté que de 2014 à 2018, environ 68 % des collisions impliquant des camions appartenant à des transporteurs immatriculés en Ontario se sont produites sur des routes municipales. Toutefois, plus de 90 % des inspections routières sont effectuées par des agents d'exécution du Ministère, habituellement dans des postes d'inspection des camions sur les routes provinciales. Cela signifie que les « transporteurs locaux » qui conduisent principalement sur les routes municipales et urbaines sont peu susceptibles d'être soumis à une inspection routière, et que les conducteurs ainsi que les transporteurs pourraient délibérément éviter les inspections routières en utilisant les routes municipales.
- **Malgré un risque élevé de collisions, le Ministère ne sanctionne pas les municipalités.** Nous avons analysé les données relatives aux 50 principales municipalités de l'Ontario qui exploitent des véhicules utilitaires et constaté que le

taux moyen de collisions avec infractions de ces municipalités était de près de 250 % supérieur au taux moyen des transporteurs qui parcourent un nombre semblable de kilomètres. Les collisions avec infractions sont les collisions où le conducteur ou une défectuosité du véhicule a été jugé responsable de la collision. Des 50 municipalités examinées, 28 % avaient dépassé 100 % de leur limite de points d'accidents au moment de notre audit. Bien que le Ministère envoie des lettres d'avertissement, procède à des audits des installations et mène des entrevues en réponse aux taux élevés d'infractions, nous avons constaté qu'il n'impose pas de sanctions aux municipalités, comme la suspension ou l'annulation de leur immatriculation, même lorsque leur dossier de sécurité est médiocre. Les municipalités peuvent donc fonctionner malgré de mauvaises cotes de sécurité, avec peu de conséquences et peu d'incitatifs à s'améliorer.

- **Le Ministère ne cherche pas à déterminer si les kilomètres parcourus déclarés par les transporteurs, qui sont utilisés pour les cotes de sécurité, sont raisonnables.** Notre propre analyse ainsi qu'une analyse effectuée en 2013 par un consultant engagé par le Ministère ont révélé que de nombreux transporteurs déclaraient des kilomètres parcourus par camion qui étaient supérieurs à ce qui est raisonnable. Bien que le nombre de kilomètres parcourus par les transporteurs soit une variable clé de la cote de sécurité des transporteurs, nous avons constaté que le Ministère n'avait pas mis en place de processus pour s'assurer que les kilomètres déclarés par les transporteurs sont raisonnables et exacts. Le Ministère ne peut donc pas s'assurer de l'exactitude des cotes de sécurité des transporteurs.

- **La formation obligatoire des conducteurs débutants, ou formation MELT (Mandatory Entry-Level Training), n'a pas été étendue aux autres permis de conduire de catégorie commerciale.** Tous les conducteurs doivent réussir la formation MELT avant de pouvoir présenter une demande de permis de catégorie A, qui est requis pour conduire une semi-remorque, mais le Ministère n'a pas étendu cette exigence à d'autres catégories de permis. Nous avons constaté que les conducteurs de gros camions qui n'ont pas besoin d'un permis de catégorie A – par exemple, les camions à benne – étaient impliqués dans un plus grand nombre de collisions et de blessures par camion immatriculé que les conducteurs de semi-remorques.
- **Le Ministère permet à certains transporteurs ayant de piètres antécédents de collisions de tester leurs propres employés aux fins de la délivrance des permis de conduire de catégorie commerciale.** Le Ministère autorise des collèges, des organismes gouvernementaux, des organismes de sécurité et des entreprises privées, y compris des transporteurs, à former et à tester les conducteurs dans le cadre du Programme d'attestation de la compétence des conducteurs. Les transporteurs approuvés dans le cadre du Programme peuvent faire passer des examens théoriques et pratiques à leurs propres conducteurs et leur attribuer des notes. Nous avons constaté que les conducteurs testés par leur transporteur employeur entre 2014-2015 et 2018-2019 affichaient un taux de réussite de 95 % comparativement à seulement 69 % des conducteurs testés dans des centres Test au Volant. Toutefois, le Ministère n'a pas analysé cette différence pour déterminer si elle était raisonnable. Nous avons constaté que 25 % des 106 transporteurs qui testaient leurs propres conducteurs dans le cadre du programme se classaient dans la tranche des 1 % de transporteurs affichant le pire rendement en matière de collisions avec responsabilité. Une analyse effectuée par le Ministère a révélé qu'à l'exception d'une poignée de transporteurs dans deux provinces, les transporteurs des autres provinces canadiennes ne sont pas autorisés à tester leurs employés aux fins de la délivrance des permis de conduire de catégorie commerciale.
- **Il n'y a pas de test obligatoire de dépistage de drogues et d'alcool pour les conducteurs de véhicules utilitaires.** En Ontario, les conducteurs de véhicules utilitaires ne sont pas soumis à des tests obligatoires avant ou pendant leur emploi, contrairement à leurs homologues américains. De plus, les conducteurs ontariens qui ont une ordonnance de marijuana médicale peuvent conduire un véhicule utilitaire après avoir consommé de la marijuana tant qu'ils n'ont pas légalement les facultés affaiblies, contrairement à ceux qui l'utilisent de façon récréative. En revanche, Metrolinx a interdit toute consommation de marijuana, y compris à des fins médicales, à ses conducteurs de trains et chauffeurs d'autobus, et Transports Canada a fait de même pour le personnel navigant et les contrôleurs de vol. Il n'y a pas d'exception pour les conducteurs de véhicules utilitaires qui utilisent de la marijuana à des fins médicales aux États-Unis. Entre 2014 et 2018, 244 collisions impliquant des véhicules utilitaires, dont 21 % ont entraîné une blessure ou un décès, ont été causées par des conducteurs sous l'influence de drogues ou de l'alcool.
- **Les plaques d'immatriculation des véhicules utilitaires sont renouvelées chaque année par Service Ontario sans preuve d'inspection du véhicule.** Nous

avons constaté que le Ministère n'exige pas que Service Ontario demande une preuve d'inspection annuelle ou semestrielle valide au moment de renouveler les plaques d'immatriculation des véhicules utilitaires. Le Ministère ne sait donc pas combien de véhicules utilitaires circulent sur les routes de l'Ontario sans certificat d'inspection annuel ou semestriel à jour. Ces véhicules ne sont détectés que si des agents de police ou d'exécution examinent le certificat lors d'une inspection routière. Durant les inspections routières de 2017 et 2018 (premières années complètes où cette information a fait l'objet d'un suivi), les agents ont repéré près de 7 500 véhicules utilitaires sans certificat d'inspection annuelle ou semestrielle valide.

- **De nombreux garages des CIVA commandent des quantités excessives de certificats d'inspection sans que le Ministère fasse enquête.** Le système de commande des certificats d'inspection des CIVA ne comporte pas de contrôles automatisés pour signaler les commandes excessives. En effet, les garages qui commandent des certificats d'inspection dont ils n'ont pas besoin risquent de distribuer ou de vendre ceux-ci, ou encore de délivrer des certificats sans inspecter les véhicules. Nous avons constaté que beaucoup de garages des CIVA semblent commander beaucoup plus de certificats que nécessaire selon le nombre de leurs mécaniciens inscrits. En 2018 par exemple, 211 garages ont commandé plus de 528 certificats par mécanicien breveté, soit 10 fois la quantité commandée par le garage moyen.

Conclusion globale

Notre audit nous a permis de conclure que le ministère des Transports ne dispose pas de processus et de systèmes entièrement efficaces et efficaces pour garantir une mise en œuvre uniforme des programmes de sécurité qui visent à assurer la conformité des véhicules utilitaires aux

exigences des lois et des politiques qui protègent la sécurité des usagers des routes de l'Ontario.

Nous avons constaté que les agents d'exécution du Ministère n'avaient pas effectué collectivement le nombre cible d'inspections par agent au cours de chacune des cinq dernières années et qu'il y avait des incohérences importantes entre les districts dans les taux d'accusations portées par les agents pour des infractions à la sécurité routière.

Nous avons également constaté qu'entre 2014 et 2018, le Ministère avait effectué 22 % de moins d'inspections routières et retiré moins de véhicules et de conducteurs dangereux des routes de l'Ontario. Le Ministère a porté moins d'accusations contre les transporteurs et les conducteurs pour des infractions à la sécurité routière, même si ses recherches indiquent que le dépôt d'accusations durant les inspections routières peut prévenir 25 % ou plus des collisions dans lesquelles les transporteurs inspectés auraient pu être impliqués autrement. Nous avons également constaté que les cotes de sécurité des transporteurs par le Ministère ne sont pas toujours exactes et que ses mesures d'application, comme les audits des installations des transporteurs, ne sont pas toujours axées sur les transporteurs qui présentent les plus grands risques. En outre, nous avons constaté que le Ministère n'effectue pas une surveillance efficace et ne prend pas de mesures uniformes contre les garages à risque élevé des CIVA.

Notre audit nous a également permis de conclure que le Ministère ne dispose pas de processus efficaces et efficaces pour mesurer l'efficacité des programmes de sécurité des véhicules utilitaires et en rendre compte. Par exemple, le Ministère ne dispose que de deux indicateurs de rendement relatifs à la sécurité routière en Ontario, dont un seul est propre aux véhicules utilitaires. Cet indicateur mesure la conformité aux inspections dans le cadre d'une initiative d'inspection annuelle de trois jours.

Le présent rapport contient 19 recommandations préconisant 51 mesures à prendre pour donner suite aux constatations de notre audit.

RÉPONSE GLOBALE DU MINISTÈRE

Le ministère des Transports apprécie le travail de la vérificatrice générale et accueille favorablement les recommandations sur la façon d'améliorer le Programme de sécurité des véhicules utilitaires et d'application des lois (le Programme). Nous sommes d'accord avec toutes les recommandations, et nous nous engageons à les mettre en œuvre le plus rapidement possible et à rendre compte régulièrement de nos progrès.

Les recommandations formulées dans le présent rapport tablent sur l'engagement du Ministère à améliorer continuellement la sécurité et la surveillance des camions, en collaboration avec l'industrie et avec les services partenaires d'application de la loi, en donnant suite aux recherches connexes effectuées à l'interne.

Nous tenons également compte du rôle important que jouera la technologie dans l'élaboration d'outils et de données visant à réaliser des gains d'efficacité dans la prestation opérationnelle, comme le programme Drivewyze offert sur abonnement, afin que les agents mettent davantage l'accent sur les transporteurs dont le rendement est insatisfaisant et les transporteurs inconnus.

En outre, le Programme met à l'essai des outils de dépistage fondés sur le risque dans quatre centres d'inspection des camions afin d'améliorer l'efficacité et l'efficacité des opérations d'application de la loi visant les véhicules utilitaires. Nous avons entrepris des travaux conformes à bon nombre des recommandations, y compris la transformation de notre programme des centres d'inspection des véhicules automobiles (CIVA), un examen exhaustif du programme d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire (programme d'immatriculation UVU) et un examen de nos activités d'application de la loi relatives aux véhicules utilitaires.

L'Ontario représente plus de 40 % des activités de camionnage au Canada. Afin

d'améliorer le bilan de sécurité de l'Ontario, le Ministère a également lancé de nouvelles initiatives en matière de sécurité, comme la formation des nouveaux conducteurs de camions, qui est en place en Ontario depuis 2017 et qui est utilisée pour élaborer un modèle à l'échelle du Canada.

Le Ministère reconnaît qu'il y a d'autres possibilités d'accroître la valeur du Programme en misant sur les efforts actuels d'examen, de surveillance et de mise à jour des programmes, de détection et de dissuasion des pratiques non sécuritaires, et de tirer parti de l'élaboration de mesures de rendement rigoureuses pour s'assurer que le Programme atteint ses objectifs.

2.0 Contexte

2.1 Aperçu

Le ministère des Transports (le Ministère) est chargé d'administrer le *Code de la route* (le Code) de l'Ontario, qui régit les conducteurs, les véhicules et les routes de l'Ontario. Le Ministère a pour mandat de déplacer les personnes et les biens de façon sécuritaire, efficace et durable afin d'améliorer la qualité de vie des Ontariens et de soutenir une économie compétitive à l'échelle mondiale. Sa Division de la sécurité des usagers de la route (la Division) se concentre sur l'amélioration de la sécurité de tous les usagers de la route. Les activités de la Division comprennent la réglementation et l'application des normes de sécurité pour les véhicules utilitaires (camions et autobus) exploités en Ontario (voir la **section 2.2.1**).

Au cours de la période de cinq ans allant de 2014-2015 à 2018-2019, le Ministère a consacré plus de 200 millions de dollars à l'application des lois relatives aux véhicules utilitaires, dont 39,4 millions en 2018-2019.

Les particuliers et les entreprises qui exploitent des véhicules utilitaires en Ontario, appelés

« exploitants » ou « transporteurs », doivent obtenir un certificat d'immatriculation auprès du Ministère et renouveler leur certificat une ou deux fois par année, selon leur dossier de sécurité. Cette exigence s'applique également aux transporteurs hors pays, comme ceux des États-Unis et du Mexique, dont les véhicules utilitaires circulent en Ontario. En 2018, environ 60 000 transporteurs et plus de 290 000 véhicules utilitaires immatriculés étaient autorisés à circuler sur les routes de la province.

2.2 Rôle du Ministère

Le Ministère compte 32 postes d'inspection routière permanents le long des routes de l'Ontario. Il compte également environ 70 postes temporaires d'inspection routière (des zones pavées sur le côté des routes provinciales où les agents établissent des points de contrôle d'inspection temporaires). Les agents d'exécution du Ministère inspectent les véhicules utilitaires et leurs conducteurs à ces postes d'inspection routière. En plus des inspections routières possibles, tous les gros camions immatriculés en Ontario doivent être inspectés et certifiés sécuritaires chaque année (chaque semestre dans le cas des autobus) par un mécanicien breveté dans l'un des près de 13 000 centres d'inspection des véhicules automobiles autorisés par le Ministère.

Le Ministère a un système de notation pour surveiller le rendement en matière de sécurité des transporteurs immatriculés. Le système utilise une formule fondée sur les résultats des inspections routières, les collisions, les condamnations et les audits du lieu d'affaires du transporteur. Le Ministère dispose d'un certain nombre d'options d'intervention pour les transporteurs dont la cote de sécurité laisse à désirer, notamment des lettres d'avertissement, des entrevues en personne, des audits des installations et des sanctions pouvant aller jusqu'à la révocation du droit d'exploiter des véhicules utilitaires en Ontario.

2.2.1 Division de la sécurité des usagers de la route

L'objectif principal de la Division de la sécurité des usagers de la route (la Division) du Ministère est de réduire le nombre de décès et de blessures sur les routes de l'Ontario en élaborant et promouvant des programmes de sécurité routière, et en y participant. Les programmes de la Division visant à réglementer les véhicules utilitaires exploités en Ontario et à appliquer les normes de sécurité pertinentes prévoient les activités suivantes :

- effectuer des inspections routières des véhicules utilitaires et des dossiers des conducteurs conformément aux normes de la North American Commercial Vehicle Safety Alliance (CVSA) (voir la **section 2.5.1**);
- surveiller les cotes de sécurité des exploitants de véhicules utilitaires et prendre des mesures pour les améliorer (voir les **sections 2.5.2** et **2.5.3**);
- effectuer des audits axés sur le risque des installations des transporteurs, ce qui peut comprendre un examen des dossiers d'entretien des véhicules du transporteur, des registres des conducteurs et des documents sur les déplacements (voir la **section 2.5.4**);
- préparer une formation sur la sécurité pour les conducteurs de véhicules utilitaires, y compris une formation obligatoire pour les nouveaux conducteurs qui présentent une demande de permis de catégorie A (voir la **section 2.6.2**);
- surveiller les centres d'inspection des véhicules automobiles, qui inspectent les véhicules utilitaires et délivrent des certificats de sécurité, et faire des enquêtes sur eux (voir la **section 2.7**);
- mesurer le rendement et en rendre compte (voir la **section 2.8**).

2.3 Statistiques et tendances relatives aux collisions impliquant des véhicules utilitaires

2.3.1 Statistiques sur les collisions impliquant des véhicules utilitaires

Au cours des 10 années allant de 2008 à 2017, des véhicules utilitaires (gros camions et autobus) ont été impliqués dans plus de 182 000 collisions en Ontario. Les collisions ont entraîné près de 44 000 blessures et de 1 180 décès, sans tendance évidente d'une année sur l'autre. Les conducteurs des véhicules utilitaires ont été responsables de 46 % de ces collisions, y compris 33 % de celles qui ont causé un décès, en raison des actions du conducteur ou de l'état du véhicule. L'**annexe 1** contient des statistiques détaillées sur les collisions impliquant des véhicules utilitaires.

Comparativement à un accident de la route ordinaire, les collisions impliquant des véhicules utilitaires sont plus susceptibles d'entraîner un décès. De 2008 à 2017, 1 033 collisions impliquant des véhicules utilitaires ont causé au moins un décès, ce qui représente 0,57 % des collisions impliquant des véhicules utilitaires. Ce taux passe à 0,65 % si seuls les gros camions sont inclus et si les autobus sont exclus. En comparaison, 0,23 % des collisions impliquant des véhicules de tourisme ont entraîné au moins un décès, ce qui indique que les collisions impliquant de gros camions étaient près de trois fois plus susceptibles d'entraîner un décès. Il convient également de souligner que la majorité des personnes tuées dans des collisions impliquant des camions utilitaires sont les occupants des autres véhicules.

2.3.2 Tendances générales en matière de sécurité routière et de sécurité des véhicules utilitaires

Les données de Transports Canada indiquent qu'en moyenne, entre 2013 et 2017, l'Ontario était la province qui affichait le plus faible taux annuel de décès par milliard de kilomètres-véhicules pour tous les véhicules automobiles, et que son taux

de blessures par milliard de véhicules-kilomètres était inférieur à celui du pays dans son ensemble (voir les **figures 1 et 2**). Les taux de décès et de blessures de l'Ontario (4,0 et 406 par milliard de véhicules-kilomètres) étaient inférieurs aux taux correspondants à l'échelle nationale (5,1 et 435 respectivement). De plus, le taux de décès et de blessures pour 10 000 véhicules automobiles immatriculés en Ontario a toujours été inférieur à celui du Canada et des États-Unis au cours des 10 années allant de 2008 à 2017, comme le montrent les **figures 3 et 4**.

Toutefois, si l'on examine uniquement les véhicules utilitaires, les **figures 5 et 6** montrent qu'au cours de la plupart des 10 années allant de 2008 à 2017, l'Ontario a affiché des taux plus élevés que le Canada et les États-Unis en ce qui concerne les décès et les blessures pour 10 000 véhicules utilitaires immatriculés.

2.4 Véhicules utilitaires et exploitants

2.4.1 Véhicules utilitaires

Le *Code de la route* (le Code) utilise le poids brut du véhicule pour classer les camions dans la catégorie des véhicules utilitaires. Le poids brut correspond au poids du camion chargé et des remorques qu'il tracte. Les véhicules suivants sont considérés comme des véhicules utilitaires en vertu du Code :

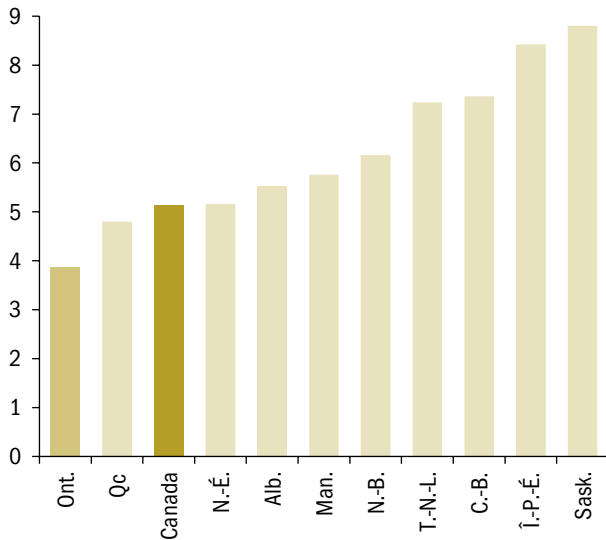
- camions et remorques d'un poids brut supérieur à 4 500 kg;
- autobus pouvant accueillir 10 passagers ou plus;
- dépanneuses, peu importe leur poids.

Le Code prévoit des exceptions pour certains véhicules qui répondent à la définition ci-dessus, mais qui ne sont pas de nature commerciale, y compris les ambulances, les camions de pompiers, les corbillards et les autocaravanes utilisées à des fins personnelles.

Entre 2008 et 2018, l'âge moyen des camions utilitaires immatriculés en Ontario variait entre 10,0 ans en 2010 et 8,6 ans en 2018.

Figure 1 : Nombre annuel moyen de décès par milliard de véhicules-kilomètres¹ par province (tous les véhicules automobiles), 2013-2017²

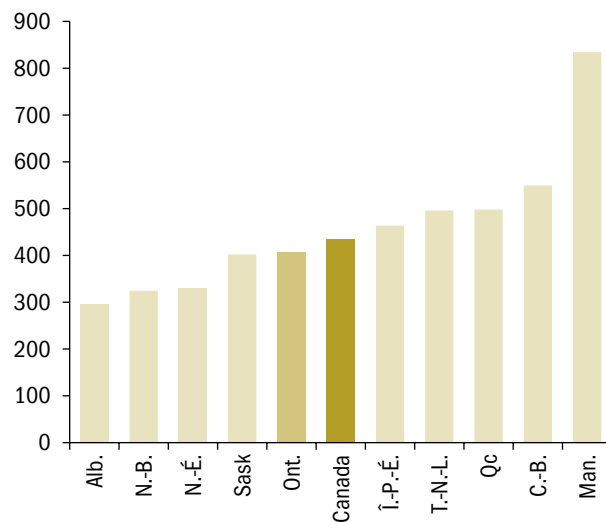
Source des données : Transports Canada



1. Les véhicules-kilomètres dans les données de Transports Canada sont des estimations.
2. Les données de 2017 incluses dans la moyenne sont préliminaires pour l'Ontario et l'Alberta. Les données de 2017 incluses dans la moyenne sont estimées pour le Nouveau-Brunswick.

Figure 2 : Nombre annuel moyen de blessures par milliard de véhicules-kilomètres¹, par province (tous les véhicules automobiles), 2013-2017²

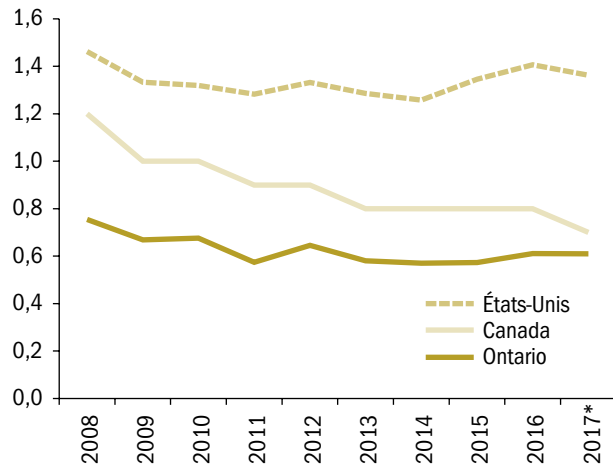
Source des données : Transports Canada



1. Les véhicules-kilomètres dans les données de Transports Canada sont des estimations.
2. Les données de 2017 incluses dans la moyenne sont préliminaires pour l'Ontario et l'Alberta. Les données de 2017 incluses dans la moyenne sont estimées pour le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse.

Figure 3 : Décès pour 10 000 véhicules immatriculés (tous les véhicules automobiles), 2008-2017

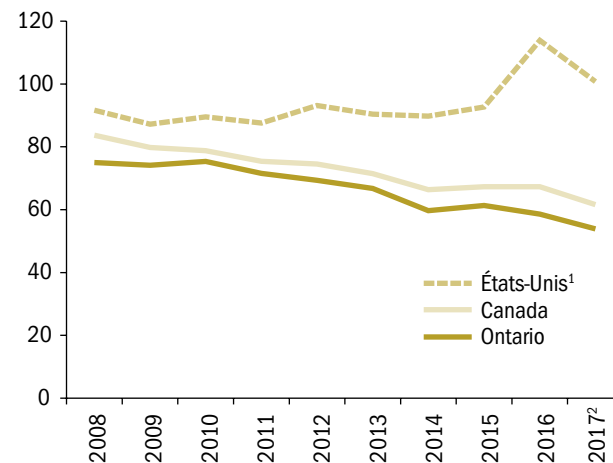
Sources des données : ministère des Transports, Transports Canada et la Federal Motor Carrier Safety Administration (États-Unis)



* Les données de 2017 pour l'Ontario et le Canada sont préliminaires.

Figure 4 : Blessures pour 10 000 véhicules immatriculés (tous les véhicules automobiles), 2008-2017

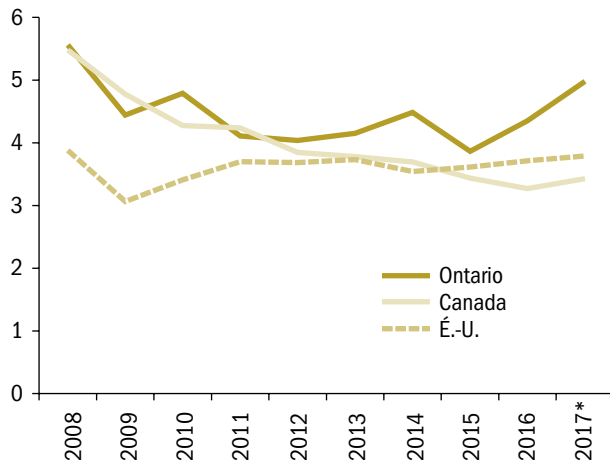
Sources des données : ministère des Transports, Transports Canada et la Federal Motor Carrier Safety Administration (États-Unis)



1. Les statistiques américaines sur les accidents de la route sont une estimation fondée sur un échantillonnage effectué par la National Highway Traffic Safety Administration. En raison d'un changement de système survenu en 2016, la Federal Motor Carrier Safety Administration recommande de faire preuve de prudence dans l'analyse de ces données avant et après le changement de système.
2. Les données de 2017 pour l'Ontario et le Canada sont préliminaires.

Figure 5 : Décès attribuables à des collisions impliquant un véhicule utilitaire pour 10 000 véhicules utilitaires immatriculés, 2008-2017

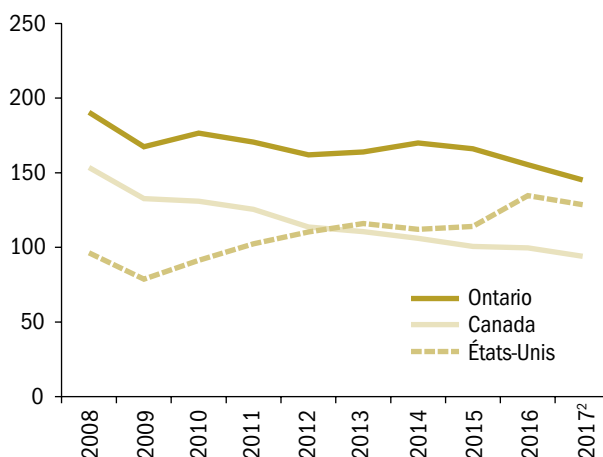
Sources des données : ministère des Transports, Transports Canada et la Federal Motor Carrier Safety Administration (États-Unis)



* Les données de 2017 pour l'Ontario et le Canada sont préliminaires. Les données de 2017 du Canada comprennent des estimations pour le Nouveau-Brunswick.

Figure 6 : Blessures attribuables à des collisions impliquant un véhicule utilitaire pour 10 000 véhicules utilitaires immatriculés, 2008-2017¹

Sources des données : ministère des Transports, Transports Canada et la Federal Motor Carrier Safety Administration (États-Unis)



1. Les statistiques américaines sur les accidents de la route sont une estimation fondée sur un échantillonnage effectué par la National Highway Traffic Safety Administration. En raison d'un changement de système survenu en 2016, la Federal Motor Carrier Safety Administration recommande de faire preuve de prudence dans l'analyse de ces données avant et après le changement de système.
2. Les données de 2017 pour l'Ontario et le Canada sont préliminaires. Les données de 2017 du Canada comprennent des estimations pour le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse.

2.4.2 Immatriculation des exploitants de véhicules utilitaires

Un exploitant est la personne ou l'entreprise responsable de l'utilisation d'un véhicule à moteur utilitaire en vertu du Code. Les opérateurs sont plus souvent appelés « transporteurs ». Les transporteurs exploitant des véhicules en Ontario qui répondent à la définition d'un véhicule à moteur utilitaire doivent s'inscrire auprès du Ministère et obtenir un certificat d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire (certificat d'IUVU) valide. Cela comprend les véhicules immatriculés en Ontario, aux États-Unis et au Mexique. Chaque transporteur est responsable de l'exploitation de son parc de véhicules utilitaires, ce qui englobe la conduite des conducteurs et l'état mécanique des véhicules. Environ 60 000 transporteurs sont inscrits dans le système d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire (IUVU) de l'Ontario.

Les camions ou les autobus immatriculés dans une autre province ou dans un territoire du Canada qui répondent à la définition de véhicule utilitaire doivent être conformes à toutes les normes provinciales applicables aux véhicules utilitaires lorsqu'ils circulent en Ontario. Toutefois, les exploitants de ces véhicules n'ont pas besoin d'obtenir un certificat d'IUVU. Chaque province communique plutôt des renseignements sur les collisions, les condamnations et les inspections aux fins d'utilisation dans le système d'immatriculation de la province d'origine du transporteur.

2.5 Surveillance des transporteurs et application de la loi

2.5.1 Inspections routières

Le programme d'inspections routières est l'une des plus importantes mesures d'application prises par le Ministère pour assurer la sécurité des véhicules utilitaires. Les inspections des véhicules utilitaires et des dossiers des conducteurs sont effectuées dans les 32 postes d'inspection routière fixes du Ministère, ainsi que dans environ 70 postes

d'inspection routière temporaires (des zones pavées sur le côté des routes provinciales où les agents établissent des points de contrôle d'inspection temporaires). Les agents d'exécution peuvent aussi effectuer des inspections routières lors de leurs patrouilles. Le Ministère a divisé la province en cinq régions aux fins des inspections routières et des autres activités d'application de la loi. L'**annexe 2** contient une carte des régions et des 32 centres d'inspection fixes du Ministère.

Les inspections routières sont effectuées conformément aux normes de la North American Commercial Vehicle Safety Alliance (CVSA). Ces normes portent sur le poids du véhicule, l'arrimage du chargement, l'état mécanique du véhicule 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. Les agents d'exécution suivent la formation donnée par le Ministère sur l'inspection des véhicules utilitaires conformément aux normes de la CVSA.

Pour effectuer des inspections routières, le Ministère emploie environ 230 agents d'exécution dans 18 districts à la grandeur de la province. L'**annexe 3** contient une liste des districts et des régions ainsi que le nombre d'agents qui y travaillent et d'inspections qui y sont effectuées. Outre les agents d'exécution du Ministère, 50 agents de 15 services de police municipaux et 81 agents de la Police provinciale de l'Ontario (OPP) ont également suivi la formation de la CVSA et effectué des inspections routières en 2018. La **figure 7** présente une ventilation des inspections effectuées par les agents d'exécution du Ministère, l'OPP et les services de police municipaux en 2018.

Les véhicules utilitaires sélectionnés pour inspection sont habituellement assujettis à l'un des trois niveaux d'inspection suivants de la CVSA :

- Niveau 1 : aussi appelée « norme nord-américaine », il s'agit de l'inspection la plus complète et la plus longue. Le véhicule, la charge et le conducteur font tous l'objet d'un examen approfondi visant à déceler les

Figure 7 : Inspections routières de véhicules utilitaires effectuées en 2018, par organisme

Source des données : ministère des Transports

Organisme d'exécution	% des inspections	Inspections
Ministère des Transports*	91,1	88 670 \$
Police provinciale de l'Ontario	4,5	4 420 \$
Services de police municipaux	4,4	4.250
Total	100,0	97.340

* De 2014 à 2018, la proportion d'inspections effectuées par le Ministère a varié entre 94,5 % en 2015 et 91,1 % en 2018.

infractions ou les défauts entraînant une mise hors service.

- Niveau 2 : aussi appelée « inspection extérieure », il s'agit du type d'inspection le plus fréquent en Ontario. Elle comprend une inspection des documents du conducteur (comme le permis de conduire et les heures de service) et une inspection extérieure du véhicule et du chargement afin de détecter toute infraction évidente à la sécurité (sans que le dessous du véhicule soit inspecté). Une inspection de niveau 2 passe au niveau 1 si des défauts mécaniques sont découvertes ou soupçonnées.
- Niveau 3 : inspection axée sur les documents qui comprend une vérification du permis de conduire, des heures de service, du certificat d'inspection annuel du véhicule, du certificat d'immatriculation et des ceintures de sécurité. Une inspection de niveau 3 peut être effectuée sans que le véhicule suscite des préoccupations.

Les véhicules qui présentent des défauts et les conducteurs qui ont commis des infractions posant un risque immédiat pour la sécurité peuvent être retirés de la circulation et mis hors service jusqu'à ce que l'infraction ou la déficience soit corrigée. Les défauts et infractions entraînant une mise hors service qui sont relevées au cours d'une inspection sont consignées et incluses dans le dossier de sécurité du transporteur (voir

la **section 2.5.2**). Si une inspection révèle des infractions, les agents d'exécution peuvent émettre un avertissement ou porter une accusation contre le conducteur ou le transporteur en se fondant sur leur jugement. Si un défaut est jugé critique, les plaques d'immatriculation peuvent être saisies, et le véhicule peut être mis en fourrière. La **figure 8** présente des exemples de déficiences et d'infractions qui devraient entraîner la mise hors service ou la mise en fourrière des véhicules.

2.5.2 Cotes de sécurité des transporteurs

Le Système ontarien de l'immatriculation et des permis du Ministère évalue automatiquement la cote de sécurité de chaque transporteur à partir des données des dossiers d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire (IUVU). Cette évaluation englobe les collisions, les condamnations (contre le transporteur ou une personne conduisant pour son compte) ainsi que les infractions et déficiences entraînant une mise hors service qui sont découvertes durant l'inspection routière. Ces événements entraînent l'ajout de points d'accidents à la cote de sécurité du transporteur.

Des points d'accidents ne sont attribués que si le transporteur ou son conducteur est jugé responsable de la collision. Ces points tiennent compte de la gravité de la collision. Ils sont plus élevés si la collision a entraîné une blessure ou un décès. De même, les points d'accidents tiennent compte de la

gravité de l'infraction dont le transporteur et son conducteur sont reconnus coupables.

Le Ministère calcule le taux d'infractions de chaque transporteur en comparant les points d'accidents accumulés au cours des 24 mois précédents à une limite propre au transporteur qui est fondée sur le nombre de kilomètres parcourus (la limite augmente avec le nombre de kilomètres). Les cotes de sécurité des transporteurs peuvent être consultées gratuitement sur le site Web du Ministère. Les parties intéressées peuvent obtenir des renseignements supplémentaires, comme des dossiers détaillés sur la sécurité des transporteurs, auprès du Ministère moyennant certains frais. Selon le Ministère, des compagnies d'assurance, des institutions financières et des expéditeurs utilisent cette information pour éclairer leur choix de transporteur.

2.5.3 Interventions et sanctions concernant les transporteurs

Selon le taux d'infractions d'un transporteur, le Ministère peut procéder aux interventions suivantes :

- Lettres d'avertissement : type d'intervention le plus courant et le moins grave.
- Audits des installations : audits effectués dans les locaux du transporteur par les agents d'exécution du Ministère.
- Entrevues : le Ministère invite le transporteur à une entrevue pour discuter de sa non-conformité. Le Ministère peut exiger que le

Figure 8 : Déficiences des véhicules et résultats

Source des données : ministère des Transports

Gravité de la déficience	Résultat	Exemple
Déficience avec mise hors service	Le conducteur, le véhicule et/ou le chargement sont mis hors service jusqu'à ce que l'état ou la déficience soient corrigés.	<ul style="list-style-type: none"> • Pneus crevés, usés ou qui fuient • Charges ou cargaisons non sécurisées • Permis de conduire non valide
Déficience critique	Plaques d'immatriculation et autocollants d'inspection retirés du véhicule. Amende maximale de 20 000 \$. Le véhicule est mis en fourrière : <ul style="list-style-type: none"> • 15 jours pour la 1^{re} infraction • 30 jours pour la 2^e infraction • 60 jours pour la 3^e infraction 	<ul style="list-style-type: none"> • Fuite de liquide de frein combinée à un tambour ou à un disque de frein fissuré, brisé ou manquant • Le châssis du véhicule est brisé ou plié et entre en contact avec une autre partie du véhicule de façon inappropriée.

transporteur élabore un plan d'action afin d'apporter des améliorations.

- **Sanctions** : les sanctions dont dispose le Ministère comprennent des restrictions sur le nombre de véhicules utilitaires que le transporteur peut exploiter, la saisie de plaques, la suspension des privilèges d'exploitation du transporteur et l'annulation permanente du certificat d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire du transporteur. Un transporteur peut recevoir un avis de sanction, habituellement lorsqu'il dépasse 100 % de sa limite de points d'accidents. Le dirigeant ou un cadre supérieur de la société peut exposer les raisons pour lesquelles le Ministère ne devrait pas imposer de sanctions.

La **figure 9** indique les interventions auxquelles le Ministère peut procéder ou les sanctions qu'il peut imposer lorsque le taux d'infractions d'un transporteur atteint un niveau prédéterminé.

2.5.4 Audits des installations

Le Code autorise le Ministère à entreprendre un audit des installations d'un transporteur en tout temps. En 2018, 25 agents d'exécution du Ministère ont réalisé 476 audits des installations. Habituellement, un audit des installations est déclenché lorsque le taux d'infractions d'un transporteur (examiné à la **section 2.5.2**) dépasse 50 %. Le Ministère peut également entreprendre un audit des installations à la demande d'un transporteur qui souhaite améliorer sa cote de sécurité, ou en réponse à des plaintes reçues au sujet d'un transporteur. L'**annexe 4** contient des descriptions des procédures standards suivies lors d'un audit des installations et des notes qui peuvent être attribuées au transporteur à la fin de ces procédures.

Si le transporteur échoue à l'audit de ses installations, sa cote de sécurité devient conditionnelle. La cote de sécurité du transporteur

Figure 9 : Taux d'infractions des transporteurs et interventions du Ministère

Source des données : ministère des Transports

Taux d'infractions (%)	Cote de sécurité du transporteur ¹	Intervention/ Sanction
< 15	Excellente	Aucune
15-35	Satisfaisante	Aucune
35-50	Satisfaisante	Lettre d'avertissement
50-70	Satisfaisante	Audit des installations
70-85	Conditionnelle	Audit des installations
85-100	Conditionnelle	Entrevue
> 100 ²	Insatisfaisante	Sanctions

1. Si un transporteur a fait l'objet d'un audit des installations, sa cote de sécurité dépend également des résultats de l'audit, comme il est décrit à l'**annexe 4**.
2. Le taux d'infractions est calculé en fonction des points attribués pour les accidents, les condamnations et les inspections d'un transporteur donné. Il correspond au pourcentage de la limite maximale établie par le ministère des Transports pour chaque transporteur, comme il est décrit à la **section 2.5.2**. Il est donc possible de dépasser 100 %

reste conditionnelle jusqu'à ce qu'il réussisse un audit subséquent.






2.6 Réglementation et formation des conducteurs

2.6.1 Délivrance des permis de conduire

Le *Code de la route* (le Code) régit la délivrance des permis de conduire des véhicules utilitaires en Ontario. Le type de permis requis pour conduire un véhicule utilitaire en Ontario dépend du poids du véhicule conduit, du poids du véhicule remorqué et du type de véhicule conduit (par exemple, s'il transporte des marchandises ou des passagers). En général, il faut un permis de catégorie A pour les semi-remorques et un permis de catégorie D pour les autres gros camions. Le permis de catégorie G requis pour conduire des véhicules de tourisme ordinaires est suffisant pour les petits véhicules utilitaires. La **figure 10** présente les différentes

Figure 10 : Permis de conduire un véhicule utilitaire

Source des données : ministère des Transports

Catégorie de permis de conduire	Type de véhicule	Formation obligatoire des conducteurs débutants	Exemple de véhicule utilitaire	Autres catégories de véhicules incluses
A	Semi-remorque avec remorques > 4 600 kg	✓	Semi-remorque 	Catégories D et G
C	Autobus pouvant accueillir plus de 24 passagers	×	Autocar 	Catégories D, F et G
D	Véhicule dont le poids brut est supérieur à 11 000 kg, à condition que le véhicule remorqué ne pèse pas plus de 4 600 kg	×	Camion à benne basculante 	Catégorie G
F	Autobus pouvant accueillir jusqu'à 24 passagers	×	Petit autobus 	Catégorie G
G	Toute automobile, fourgonnette ou camionnette, ou tout ensemble formé d'un véhicule et d'une remorque d'un poids maximum de 11 000 kg, pourvu que le véhicule remorqué ne dépasse pas 4 600 kg	×	Camion fourgon de 20 pi 	Aucune

Remarque : Les catégories B et E se rapportent aux véhicules scolaires et ne sont pas visés par le présent audit. Le Bureau de la vérificatrice générale de l'Ontario a audité le transport des élèves en 2015.

catégories de permis nécessaires pour conduire des véhicules utilitaires.

Les résidents de l'Ontario qui détiennent déjà un permis de catégorie G peuvent obtenir un permis de catégorie commerciale A, C, D ou F en réussissant un examen écrit d'évaluation des connaissances et un examen pratique dans un centre Test au Volant. Les conducteurs doivent réussir des examens théoriques et pratiques distincts pour conduire un véhicule avec freins à air, en plus de détenir le permis de conduire approprié. Cette certification distincte est connue sous le nom d'autorisation « Z ». Par exemple, un titulaire de permis de catégorie A qui est certifié pour conduire des véhicules équipés de freins à air détient un permis AZ. Le Ministère autorise un organisme du secteur privé à exploiter 95 centres Test au Volant répartis à travers l'Ontario. En outre, le Ministère autorise des collèges, des organismes gouvernementaux, des organismes de sécurité et des entreprises privées, y compris

des transporteurs, à offrir de la formation et à faire passer des examens théoriques et pratiques dans le cadre du Programme d'attestation de la compétence des conducteurs.

2.6.2 Formation obligatoire des conducteurs débutants

Le Ministère a mis au point un programme d'éducation et de formation des conducteurs, appelé programme MELT (Mandatory Entry-Level Training), qui est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2017. Tous les conducteurs qui demandent un permis de catégorie A doivent suivre cette formation avant de passer l'examen pratique.

La formation MELT est offerte par deux types d'organismes :

- Collèges privés d'enseignement professionnel : 91 collèges privés d'enseignement professionnel offrent la formation MELT sur 130 campus de la

province, sous la supervision du ministère de la Formation et des Collèges et Universités;

- Programme d'attestation de la compétence des conducteurs : 38 organismes sont autorisés par le ministère des Transports à offrir la formation MELT. Ces organismes comprennent des collèges, des organismes gouvernementaux, des groupes de sécurité et des entreprises privées, y compris des transporteurs.

La formation comprend 36,5 heures en salle de classe, 50 heures au volant et 17 heures dans la cour portant sur des sujets comme l'inspection du camion avant le départ, pour un total de 103,5 heures. Au 1^{er} août 2019, environ 18 100 participants avaient suivi la formation MELT.

L'Ontario a été la première administration canadienne à se doter d'un programme de formation obligatoire pour les nouveaux conducteurs de semi-remorques. L'Alberta et la Saskatchewan ont également un programme, et le Manitoba en établissait un au moment de notre audit. En janvier 2019, le gouvernement fédéral a annoncé qu'une norme pancanadienne pour la formation des conducteurs débutants serait élaborée avant 2020. Le Ministère a indiqué qu'il mettrait à jour la formation MELT pour assurer l'harmonisation avec la norme nationale au besoin.

2.7 Centres d'inspection des véhicules automobiles

Le Ministère délivre des permis aux exploitants de garages qualifiés en tant que centres d'inspection des véhicules automobiles (CIVA). Les garages des CIVA inspectent les véhicules et délivrent des certificats d'inspection. Pour obtenir un permis d'exploitation de garage du CIVA, le demandeur doit remplir et présenter une demande au Ministère et réussir l'inspection des lieux par le Ministère.

Les garages des CIVA qui fournissent des certificats d'inspection pour les véhicules utilitaires ont le même permis que ceux qui inspectent les voitures de tourisme ordinaires, et ils doivent le renouveler chaque année. Les CIVA comptent près

de 13 000 garages en Ontario, dont la plupart sont privés. Les garages des CIVA doivent employer des techniciens (mécaniciens) agréés pour délivrer des certificats d'inspection.

2.7.1 Certificats d'inspection

Les garages des CIVA achètent des certificats d'inspection directement auprès du Ministère. Trois types de certificats peuvent être exigés pour un véhicule utilitaire :

- Certificat de sécurité standard : requis lors du transfert d'un véhicule d'occasion à un nouveau propriétaire. S'applique aux véhicules de tourisme et aux véhicules utilitaires.
- Certificat d'inspection annuelle : requis pour tous les véhicules utilitaires. Comprend un autocollant qui est apposé sur le véhicule et qui peut être inspecté par les agents d'exécution lors des inspections routières.
- Certificat d'inspection semestrielle : requis pour tous les autobus utilitaires. Comprend un autocollant qui est apposé sur l'autobus et qui peut être inspecté par les agents d'exécution lors des inspections routières.

Pour inspecter un véhicule utilitaire, le mécanicien doit détenir un certificat de qualification dans le métier approprié en fonction des caractéristiques du véhicule, comme le poids et la présence ou l'absence de freins à air. Par exemple, les techniciens d'entretien automobile, qui travaillent sur les voitures de tourisme, peuvent inspecter les petits véhicules utilitaires sans freins à air. Une ventilation des types de techniciens et des véhicules utilitaires qu'ils peuvent inspecter figure à l'**annexe 5**.

2.7.2 Surveillance des garages des CIVA

En août 2019, le Ministère employait 31 agents d'exécution titulaires d'un permis de mécanicien et responsables de l'application des exigences relatives aux CIVA. En général, les agents d'exécution du Ministère prennent des mesures contre les garages des CIVA en réponse aux plaintes du public ou

lorsqu'un problème est porté à leur attention. Les mesures d'application de la loi prennent la forme d'enquêtes et d'audits des garages des CIVA, qui sont définis comme suit :

- Enquêtes : les agents d'exécution font enquête sur un problème de conformité particulier. Les conclusions d'une enquête peuvent déclencher un audit.
- Audits : les agents d'exécution visitent l'emplacement d'exploitation du CIVA et effectuent un audit pour évaluer la conformité aux exigences particulières du Code.

Lorsque les agents d'exécution du Ministère constatent que le garage du CIVA ne se conforme pas aux exigences, le Ministère peut émettre des avertissements et porter des accusations. En cas de non-conformité importante, le Ministère a le pouvoir de révoquer le permis du garage d'un CIVA. Lorsqu'une licence est révoquée, le garage du CIVA peut interjeter appel auprès du Tribunal d'appel en matière de permis, un organisme provincial quasi judiciaire indépendant qui règle les différends concernant les activités de délivrance de permis réglementées par le gouvernement provincial.

2.8 Évaluation du rendement

Le Ministère utilise deux indicateurs de rendement pour mesurer le rendement en matière de sécurité routière. La description, les résultats et notre examen de ces indicateurs sont abordés à la **section 4.7**.

3.0 Objectif et portée de l'audit

Notre audit visait à déterminer si le ministère des Transports (le Ministère) dispose de processus et de systèmes efficaces et efficaces pour :

- exécuter des programmes de sécurité qui favorisent et régissent l'exploitation des véhicules utilitaires conformément aux exigences des lois et des politiques établies

pour protéger la sécurité des routes de l'Ontario et de leurs usagers;

- mesurer l'efficacité des programmes de sécurité des véhicules utilitaires conçus pour améliorer la sécurité routière et en rendre compte.

Lors de la planification de nos travaux, nous avons déterminé les critères d'audit (voir l'**annexe 6**) à utiliser pour atteindre notre objectif d'audit. Ces critères sont fondés notamment sur un examen des lois, des politiques et des procédures applicables, des études internes et externes, et des pratiques exemplaires. La haute direction du Ministère a examiné et reconnu la pertinence de nos objectifs et des critères connexes.

Nous avons réalisé notre audit entre janvier 2019 et août 2019. Nous avons obtenu une déclaration écrite de la direction du Ministère selon laquelle, au 12 novembre 2019, elle nous avait fourni toute l'information dont elle disposait et qui pourrait avoir une incidence importante sur les constatations ou la conclusion de ce rapport.

Nous avons mené la majeure partie de nos travaux au bureau principal de Toronto de la Division de la sécurité des usagers de la route du Ministère et à sa direction de St. Catharines. Nous avons également visité et effectué des travaux d'audit dans trois bureaux de district : London, Kingston et North Bay. Nous avons sélectionné ces bureaux en fonction des taux de circulation, de la couverture géographique et des résultats des inspections. Nous avons également visité trois postes d'inspection routière et observé des inspections routières des véhicules utilitaires.

De plus, nous avons rencontré des intervenants, dont l'Ontario Trucking Association, l'Association canadienne du camionnage d'entreprise, l'Ontario Police Commercial Vehicle Committee et la Truck Training Schools Association of Ontario, pour discuter de leur rôle dans l'industrie et de toute préoccupation concernant la sécurité des véhicules utilitaires.

Dans le cadre de notre audit, nous avons analysé des politiques, des procédures, des documents et des rapports pertinents, en plus de tenir des discussions détaillées avec le personnel de l'administration

centrale de la Division qui participe à la conception, à la surveillance et à la mesure du rendement du Programme de sécurité des véhicules utilitaires et d'application des lois. Nous avons également rencontré les gestionnaires et les superviseurs régionaux et de district du Ministère chargés de surveiller les agents d'exécution dans les districts visités.

Nous avons examiné et analysé les politiques et procédures relatives à la délivrance des permis et à la formation des conducteurs de véhicules utilitaires, mais nous n'avons pas audité Test au Volant, l'organisme du secteur privé autorisé par le Ministère à faire passer la majorité des examens de conduite en Ontario. Nous n'avons pas non plus audité le ministère de la Formation et des Collèges et Universités, qui est chargé de réglementer les collèges privés d'enseignement professionnel qui offrent de nombreux programmes de formation des conducteurs.

Au moment de notre audit, les données du Ministère sur les collisions survenues en 2017 et 2018 étaient considérées comme préliminaires. Le Ministère a expliqué que les données sur les collisions survenues en 2017 et 2018 n'avaient pas encore été pleinement validées, et que l'examen approfondi des dossiers de décès du Bureau du coroner en chef de l'Ontario pouvait prendre jusqu'à deux ans. L'utilisation des données préliminaires sur les collisions est conforme aux pratiques de Transports Canada. Les données les plus récentes de la Base nationale de données sur les collisions de Transports Canada, qui est accessible au public, comprennent les données préliminaires de l'Ontario pour 2017 que le Ministère nous a fournies. Par conséquent, nous avons inclus dans le présent rapport les données sur les collisions de 2017 pour l'ensemble de la province. Lorsque nous utilisons les données de 2017 sur les collisions, nous soulignons qu'elles sont préliminaires.

4.0 Constatations détaillées de l'audit

4.1 Inspections routières et des terminus d'autobus

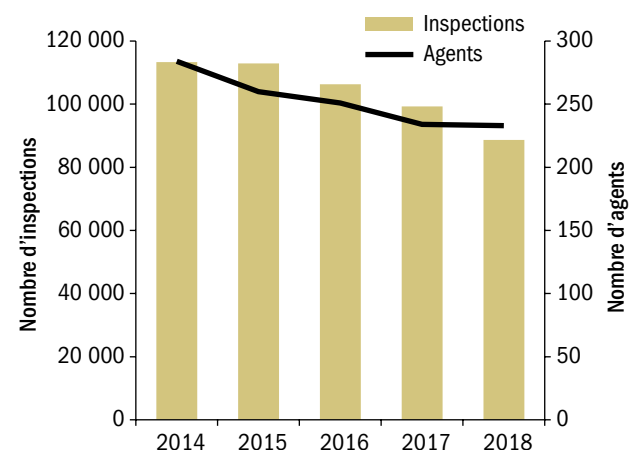
4.1.1 Le nombre d'accusations portées et de véhicules dangereux retirés de la circulation a diminué parce qu'il y a moins d'inspections routières

Comme le montre la **figure 11**, nous avons constaté que le nombre d'inspections routières effectuées par le Ministère avait diminué graduellement de 22 %, passant de plus de 113 000 en 2014 à moins de 89 000 en 2018. Au cours de la même période, nous avons constaté une réduction imprévue de 19 % du nombre total d'agents d'exécution, qui est passé de 287 en 2014 à 233 en 2018, parce que les postes vacants n'ont pas été dotés malgré les efforts déployés par le Ministère pour recruter de nouveaux agents.

Nous avons également remarqué qu'entre 2014 et 2018, 22 % des véhicules utilitaires inspectés par le Ministère avaient été retirés de la circulation en raison de défauts mécaniques ou d'infractions des conducteurs. Nous avons calculé que si le Ministère avait effectué autant d'inspections entre 2015 et 2018 qu'en 2014 (113 000), il y aurait eu

Figure 11 : Nombre d'agents d'exécution et d'inspections routières, 2014-2018

Source des données : ministère des Transports



plus de 46 000 inspections supplémentaires. Étant donné que 22 % des véhicules utilitaires ont été retirés de la circulation pour cause de défauts mécaniques ou d'infractions de la part des conducteurs, jusqu'à 10 000 véhicules utilitaires et conducteurs non sécuritaires de plus auraient pu être retirés des routes de l'Ontario.

La diminution du nombre d'inspections routières effectuées par le Ministère au cours des cinq dernières années est préoccupante, car les études du Ministère et les modèles de sécurité d'autres administrations montrent qu'il existe une corrélation entre la tenue d'inspections routières et la réduction des collisions, des blessures et des décès liés aux véhicules utilitaires.

Par exemple, le modèle d'efficacité des interventions routières élaboré par la Federal Motor Carrier Safety Administration des États-Unis démontre systématiquement que les inspections routières aident à prévenir les collisions en détectant et en corrigeant les infractions. Pour 2013 (données les plus récentes disponibles), le modèle estimait que la correction des infractions repérées lors des inspections routières avait permis de prévenir près de 10 000 accidents, plus de 6 000 blessures et 319 décès aux États-Unis. En outre, une ébauche d'étude sur la surveillance de la sécurité des camions commerciaux a amené le Ministère à conclure que les défauts mécaniques détectés durant les inspections routières permettaient de prévoir l'implication d'un transporteur dans une collision au cours de périodes futures et que la présence de défauts lors de l'inspection était symptomatique de la culture de sécurité globale d'un transporteur. L'étude du Ministère indiquait qu'il faudrait envisager d'assujettir le plus grand nombre possible de transporteurs à des inspections routières imprévues.

Le Ministère n'a pas de stratégie pour combler le manque d'agents d'exécution

En 2012, le Ministère a produit une ébauche de rapport interne, intitulé *Enforcement Gaps in Ontario* (lacunes en matière d'application de la loi

en Ontario), qu'il a présenté à sa haute direction. Le rapport soulignait que le Ministère ne disposait pas d'un nombre suffisant d'agents d'exécution pour effectuer des inspections routières, des enquêtes sur les garages des CIVA, des audits des installations et des inspections des terminus d'autobus. Le Ministère nous a informés que, malgré les efforts déployés pour embaucher d'autres agents d'exécution en 2015, 2017 et 2018, il n'avait pas réussi à doter suffisamment de postes pour compenser les départs à la retraite et les départs pour d'autres raisons. Cette situation était due en partie à la difficulté de pourvoir des postes dans certaines régions, au nombre de départs à la retraite plus élevé que prévu, et au report d'une campagne de recrutement à une date ultérieure. Au cours de l'automne 2018, le Ministère a également déterminé que 21 autres agents d'exécution seraient admissibles à la retraite avant mars 2020. Toutefois, nous avons constaté que le Ministère n'avait pas mis à jour son rapport de 2012 et qu'il n'avait pas de plan stratégique à long terme pour déterminer et embaucher le nombre d'agents d'exécution nécessaire pour effectuer un nombre suffisant d'inspections routières.

D'après les données sur la circulation de 2011, le Ministère a déterminé dans son rapport qu'il faudrait 264 agents d'exécution à temps plein uniquement pour les inspections routières, les inspections des terminus d'autobus et les audits des CIVA. Nous avons comparé cet objectif au nombre réel d'agents d'exécution qui étaient affectés à ces fonctions entre 2014 et 2018. Nous avons constaté que ce nombre avait diminué (voir la **figure 12**). En effet, en 2018, le Ministère employait environ 34 % de moins d'agents d'exécution (175), à l'exclusion des superviseurs, des auditeurs des installations et des stagiaires, que le nombre cible cité dans le rapport (264).

Le rapport du Ministère a été présenté à sa haute direction en 2013. Ses points saillants incluaient ce qui suit :

- dans la majorité des districts, le nombre d'agents d'exécution était inférieur aux niveaux minimums (calculés dans le rapport);

Figure 12 : Postes vacants d'agents d'exécution (à l'exclusion des superviseurs, des auditeurs d'installations et des stagiaires), 2014-2018

Source des données : ministère des Transports

	2014	2015	2016	2017	2018
Nombre réel d'agents	217	197	182	175	175
Nombre cible d'agents (selon le trafic en 2011)	264	264	264	264	264
Postes vacants	(47)	(67)	(82)	(89)	(89)

Figure 13 : Pourcentage d'agents d'exécution qui atteignent les objectifs individuels annuels relatifs aux inspections routières 2014-2018

Source des données : ministère des Transports

Annual Target	2014	2015	2016	2017	2018
> 600 inspections de niveaux 1, 2 et 3 ¹	28	43	52	47	36
> 120 inspections de niveau 1 ²	40	51	55	51	45
> 500 inspections de niveaux 1 et 2 ³	49	59	60	54	41

1. L'objectif de 600 inspections comprend tous les types d'inspections.

2. Niveau 1 : Aussi appelée « norme nord-américaine », il s'agit de l'inspection la plus complète et la plus longue. Le véhicule, la charge et le conducteur font tous l'objet d'un examen approfondi visant à déceler les infractions ou les défauts susceptibles d'entraîner une mise hors service.

3. Niveau 2 : Aussi appelée « inspection extérieure », il s'agit du type d'inspection le plus fréquent en Ontario.

- les pourcentages cibles de véhicules utilitaires inspectés n'étaient pas atteints dans la majorité des districts;
- dans la plupart des districts, les agents d'exécution n'étaient pas en mesure de patrouiller adéquatement dans les zones et sur les routes hors des centres d'inspection fixes.

L'objectif du rapport est fondé sur les données sur la circulation de 2011. Le Ministère estime que, depuis 2011, la circulation des camions sur les routes de l'Ontario a augmenté de 9 %, ce qui donne à penser qu'un nombre encore plus élevé d'agents d'exécution pourrait être nécessaire.

Le Ministère n'a pas de cible provinciale pour le nombre total d'inspections routières, et les agents d'exécution n'atteignent pas les objectifs individuels de productivité

Il est ressorti de notre audit que le Ministère n'avait pas établi de cible officielle quant au nombre total annuel d'inspections routières nécessaires pour assurer la sécurité des véhicules utilitaires en Ontario. En 2012, le Ministère a établi des

objectifs de productivité pour le nombre et le type d'inspections routières que ses agents d'exécution devraient effectuer chaque année. Nous avons toutefois constaté que la plupart d'entre eux n'avaient pas atteint ces objectifs au cours des cinq dernières années. Le Ministère n'avait pas analysé l'incidence du défaut d'atteindre les objectifs de productivité sur la sécurité des véhicules utilitaires et des usagers de la route de l'Ontario, et il n'avait pas déterminé les mesures précises que les agents devraient prendre pour atteindre ces objectifs.

En 2012, le Ministère a établi des objectifs pour les agents d'exécution qui effectuent des inspections routières dans toutes les régions afin qu'ils effectuent au moins 600 inspections par année, en y consacrant 60 % de leur temps. Le Ministère leur a donné pour objectif d'effectuer au moins 500 inspections de niveau 1 ou 2, dont au moins 120 inspections de niveau 1 (voir la **section 2.5.1**). Les 100 autres inspections peuvent être de n'importe quel niveau.

Comme le montre la **figure 13**, au cours de la période de cinq ans allant de 2014 à 2018, les agents d'exécution n'ont pas atteint ces objectifs. En 2018,

la productivité était particulièrement faible, car seulement 36 % des agents d'exécution avaient atteint l'objectif de 600 inspections, et seulement 45 % avaient effectué au moins 120 inspections de niveau 1.

Le Ministère nous a dit que le défaut d'atteindre les objectifs est pris en compte dans l'évaluation annuelle du rendement d'un agent d'exécution et que, dans de nombreux cas, la raison pour laquelle un agent d'exécution n'a pas atteint les objectifs était un congé de maladie ou des mesures d'adaptation médicales. Le Ministère a également noté que certains de ces agents avaient d'autres responsabilités, dont l'application de la loi dans les garages des CIVA, ce qui limitait le temps dont ils disposaient pour les inspections. Toutefois, le Ministère n'avait pas analysé l'impact du défaut d'atteindre ses objectifs sur la sécurité des véhicules utilitaires et des usagers de la route de l'Ontario, et il n'avait pas déterminé les mesures précises à prendre pour atteindre ses objectifs globaux en matière d'inspection.

Nous avons également constaté que, lors des inspections menées par les agents d'exécution, ceux-ci avaient porté moins d'accusations et mis moins de véhicules et de conducteurs hors service. La **figure 14** montre le pourcentage d'inspections qui ont entraîné une accusation ou une mise hors service du véhicule ou du conducteur entre 2014 et 2018. Les agents d'exécution qui constatent des infractions lors des inspections routières peuvent porter des accusations. Comme le montre la **figure 15**, les agents ont continué de constater un nombre important d'infractions lors des inspections effectuées entre 2014 et 2018, mais la proportion

d'accusations a diminué, passant de 46 % en 2014 à 41 % en 2018.

Dans son ébauche d'étude sur la surveillance de la sécurité des camions, le Ministère a conclu que les accusations déposées lors d'inspections routières permettaient de prévenir au moins 25 % et peut-être jusqu'à la moitié des collisions dans lesquelles les transporteurs inspectés auraient autrement été impliqués. Selon l'étude, le Ministère devrait envisager d'encourager les agents à porter des accusations lors des inspections lorsque cela était justifié.

Figure 14 : Pourcentage d'inspections donnant lieu à une accusation ou à la mise hors service d'un véhicule, 2014-2018

Source des données : ministère des Transports

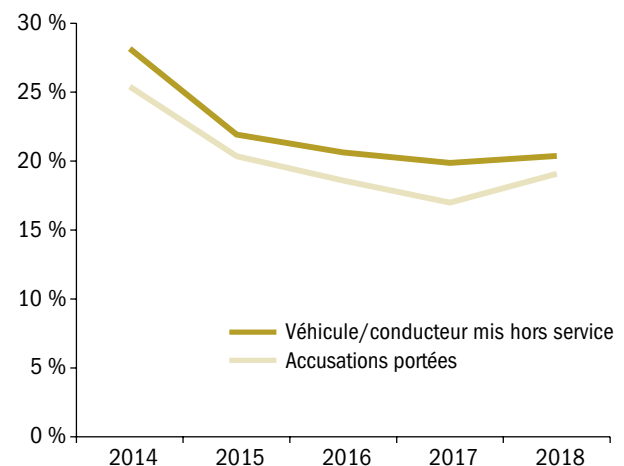


Figure 15 : Inspections routières, infractions et chefs d'accusation, 2014-2018

Source des données : ministère des Transports

	Inspections	Inspections avec infractions	Inspections avec accusations	Taux d'accusations par inspection avec infraction (%)
2014	113 400	62 800	28 800	46
2015	112 900	53 000	23 000	43
2016	106 300	49 400	19 800	40
2017	99 300	44 500	16 900	38
2018	88 700	41 700	16 900	41

RECOMMANDATION 1

Pour que les inspections routières aident à prévenir les collisions et à améliorer la sécurité des véhicules utilitaires, le ministère des Transports doit :

- étudier et déterminer le nombre optimal d'inspections routières annuelles nécessaires pour assurer la sécurité des véhicules utilitaires en Ontario et établir un objectif;
- créer un plan de dotation en agents d'exécution à l'échelle de la province en se fondant sur une taille d'échantillon cible de véhicules utilitaires à inspecter;
- évaluer les options et prendre des mesures pour améliorer le recrutement des agents d'exécution;
- vérifier régulièrement si les agents d'exécution atteignent les objectifs de productivité en matière d'inspections routières et prendre des mesures correctives lorsqu'ils ne les atteignent pas;
- mettre en oeuvre les recommandations de son étude sur la surveillance de la sécurité des camions en encourageant officiellement les agents d'exécution à porter des accusations lors des inspections lorsque cela est possible et justifié.

RÉPONSE DU MINISTÈRE

Le Ministère souscrit à cette recommandation et l'intégrera au travail en cours pour s'assurer que les inspections routières sont effectuées de façon efficace.

Le Ministère a entrepris un examen du Programme de sécurité des véhicules utilitaires et d'application des lois afin d'examiner et de mettre pleinement en oeuvre toutes les fonctions qui entraînent des améliorations en matière de sécurité, y compris le dépôt d'accusations après les interventions, l'établissement d'objectifs pour les volumes d'inspections et la distribution à l'échelle de la

province, qui pourront ensuite servir à élaborer des plans de dotation à long terme.

L'examen de l'application de la loi vise à évaluer le mandat, les produits livrables et les résultats du Programme, et ces résultats seront pris en compte, ainsi que l'introduction de nouvelles technologies, pour déterminer la stratégie de prestation optimale du Programme. L'examen mènera à l'élaboration d'un plan provincial de dotation tenant compte du maintien en poste des agents, ainsi que des niveaux de personnel appropriés et de la répartition géographique des agents.

Pendant que ce travail est en cours, le programme d'application de la loi examinera les stratégies de recrutement actuelles afin de trouver des occasions de rationaliser les processus d'embauche qui maintiennent les niveaux de dotation requis et améliorent la surveillance de la gestion et la documentation liée à la productivité des agents d'application de la loi. Les pratiques de gestion permettront de s'assurer que les agents disposent du soutien, de la formation et des outils nécessaires pour répondre aux attentes en matière de rendement, et de prendre des mesures correctives au besoin pour satisfaire de façon efficace et efficiente aux exigences relatives aux produits du Programme qui permettent d'améliorer la sécurité.

Le Ministère cherche continuellement à moderniser et à améliorer la sécurité publique. Le Ministère a récemment entrepris des recherches internes pour élaborer une étude sur la sécurité et la surveillance des camions. Une fois terminée, cette étude guidera les améliorations à apporter. Le Ministère s'efforcera de mettre en oeuvre les recommandations de l'étude, notamment en encourageant officiellement les agents d'exécution à porter des accusations durant les inspections lorsque cela est possible et justifié.

4.1.2 L'exécution des inspections routières n'est pas uniforme à l'échelle de la province, ce qui nuit à la mesure dans laquelle les inspections aident à réduire les collisions

Nous avons constaté d'importantes différences à l'échelle de la province en ce qui concerne le pourcentage d'accusations portées par les agents et de mises hors service des véhicules durant les inspections routières. Par exemple, en 2018, un district a porté des accusations dans plus de 30 % des inspections routières qu'il a effectuées, tandis qu'un autre l'a fait dans moins de 8 % des cas. Les recherches effectuées par le Ministère indiquent que le dépôt d'accusations durant une inspection routière peut prévenir jusqu'à la moitié des collisions dans lesquelles les transporteurs inspectés auraient pu être impliqués. La **figure 16** illustre les différences dans le pourcentage d'inspections où une accusation a été portée par

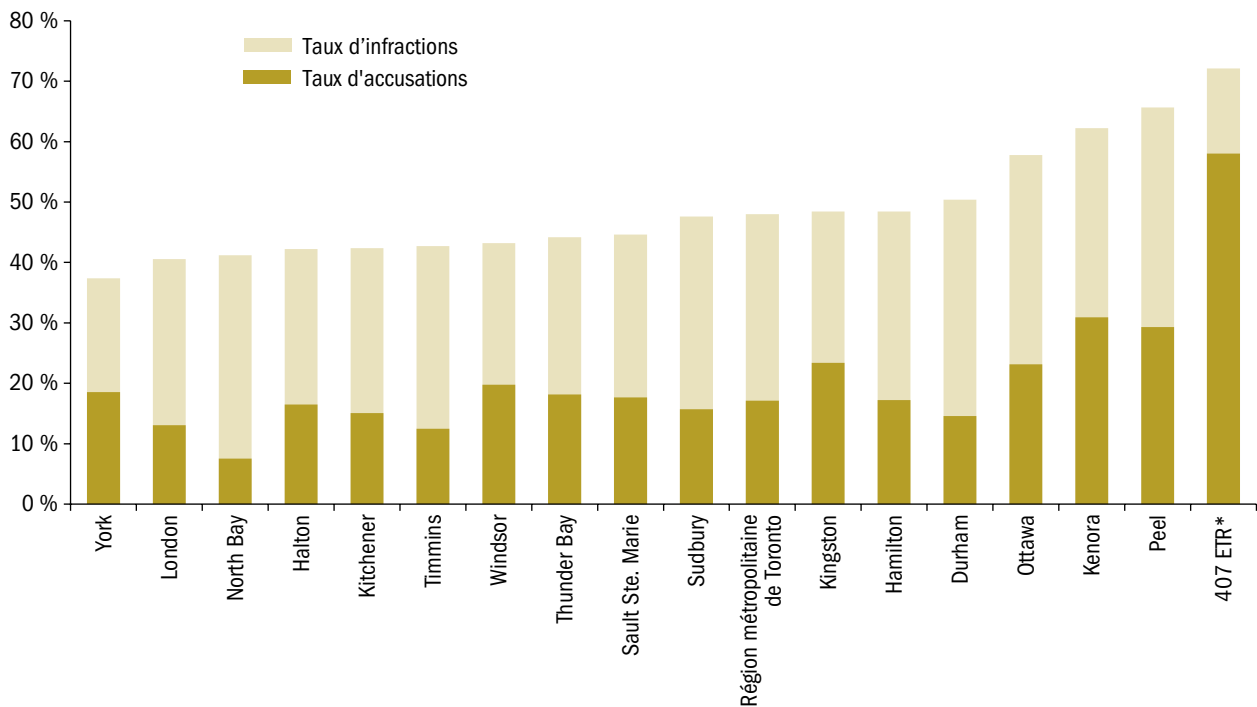
rapport au pourcentage d'inspections où une infraction a été constatée, par district.

Les différences dans les types de véhicules utilitaires, comme les véhicules longue distance, transfrontaliers ou locaux, pourraient avoir une incidence sur le nombre d'infractions constatées par les agents de différents districts. Nous avons constaté que les districts qui avaient déposé le moins d'accusations par inspection auraient pu en porter beaucoup d'autres. Les agents des cinq districts affichant le plus faible pourcentage d'inspections qui ont donné lieu à des accusations ont repéré des infractions dans 43 % de leurs inspections, soit près de la moyenne de 46 % pour tous les districts. Cependant, ces cinq districts ont collectivement porté des accusations dans seulement 12 % des inspections routières.

Concernant les inspections qui ont donné lieu au retrait et à la mise hors service d'un véhicule par suite de la découverte de défauts mécaniques

Figure 16 : Pourcentage d'inspections donnant lieu à une infraction et à une accusation, par district, 2018

Source des données : ministère des Transports



* Les agents d'exécution du Ministère qui travaillent dans le district de la 407 ETR (rouge express à péage) doivent aussi appliquer la réglementation relative aux péages et aux transpondeurs de la 407 ETR, ce qui entraîne une hausse du nombre d'infractions et d'accusations. Les accusations relatives aux péages et aux transpondeurs ne sont pas des infractions liées à la sécurité et n'ont aucune incidence sur la cote de sécurité d'un transporteur. En ce qui concerne les infractions signalées sur la 407 ETR, 32 % sont attribuables à l'absence de transpondeur, et le Ministère estime qu'environ 51 % des accusations portées sur cette route sont liées à des transpondeurs.

ou d'infractions du conducteur, nous avons constaté que l'écart entre les districts était plus faible, mais néanmoins important, allant de 13 % à 28 %. Nous avons toutefois noté de très grandes différences entre les districts et les agents en ce qui concerne les taux de mise en fourrière des véhicules pour des défauts critiques. Par exemple, en 2018, 3 agents d'un district (London) ont effectué 1 876 inspections et mis en fourrière 143 véhicules utilitaires. Les véhicules mis en fourrière par ces 3 agents représentaient 59 % des 243 véhicules mis en fourrière dans l'ensemble de la province.

En revanche, les agents de la région du Nord ont effectué plus de 12 000 inspections en 2018, mais n'ont mis en fourrière qu'un seul véhicule. La direction de la région du Nord a expliqué que, même si de nombreux autres véhicules satisfaisaient aux critères de mise en fourrière, ils étaient souvent mis hors service uniquement parce qu'il n'y avait pas suffisamment d'installations de mise en fourrière ni d'agents d'exécution dans les postes d'inspection. Nous avons également remarqué que seulement 16 des 32 postes d'inspection routière fixes disposaient des installations requises pour mettre un véhicule en fourrière.

L'exécution des inspections routières est en grande partie laissée à la discrétion de chaque agent. Bien que les agents d'exécution doivent effectuer des inspections conformément aux normes de la North American Commercial Vehicle Safety Alliance (CVSA) (décrites à la **section 2.5.1**), ils ne remplissent pas de liste de contrôle indiquant qu'ils ont examiné tous les points à vérifier relativement au véhicule et au conducteur. De plus, les véhicules inspectés, le niveau d'inspection et les mesures d'exécution sont laissés à la discrétion de chaque agent.

Pour améliorer l'uniformité des inspections routières, le Ministère a élaboré en 2015 une grille de jugement éclairé qui fournit des directives sur les circonstances dans lesquelles les agents doivent porter des accusations en fonction de critères comme le type d'infraction et les antécédents du

transporteur et du conducteur. Toutefois, les taux auxquels les districts portent des accusations ne sont pas plus uniformes qu'avant l'élaboration de la grille. Par exemple, en 2014, la différence entre le district affichant le plus faible pourcentage d'inspections avec dépôt d'accusations et celui affichant le pourcentage le plus élevé était de 22 % (il variait entre 14 % et 36 %). Toutefois, en 2018, l'écart avait légèrement augmenté pour atteindre 23 % (le pourcentage variait entre 8 % et 31 %).

Le Ministère n'a pas analysé les raisons pour lesquelles différentes régions semblaient porter moins d'accusations dans des circonstances similaires, afin de déterminer si des mesures correctives étaient nécessaires. Il n'a pas non plus utilisé les données sur les inspections routières, les transporteurs et les conducteurs pour déterminer si les agents d'exécution respectaient la grille de jugement éclairé.

RECOMMANDATION 2

Pour assurer l'uniformité des inspections routières à l'échelle de la province, le ministère des Transports (le Ministère) doit :

- élaborer une liste de contrôle pour toutes les mesures clés à prendre lors de chaque inspection et exiger que les agents d'exécution la remplissent;
- déterminer pourquoi les mesures d'exécution diffèrent d'un district à l'autre et prendre des mesures correctives lorsque ces différences ne sont pas raisonnables;
- déterminer si les agents d'exécution portent des accusations, mettent les véhicules hors service et les mettent en fourrière conformément aux lignes directrices de sa grille de jugement éclairé.

RÉPONSE DU MINISTÈRE

Le Ministère souscrit à cette recommandation. Nous reconnaissons l'importance d'une prestation uniforme des programmes à l'échelle de la province.

Le Ministère évaluera les écarts dans les mesures d'exécution des districts et prendra des mesures correctives lorsque ces écarts ne sont pas attribuables à des facteurs géographiques raisonnables.

Dans le cadre de l'examen du programme d'application des lois, divers outils, dont des listes de vérification et la matrice de jugement éclairé, seront évalués par rapport à l'efficacité des agents, à la cohérence des résultats et à l'amélioration des résultats en matière de sécurité. Une fois l'analyse terminée, le Ministère donnera suite aux conclusions de l'examen et mettra en oeuvre des changements qui optimiseront l'exécution du programme et les résultats en matière de sécurité.

4.1.3 La majorité des transporteurs, y compris ceux ayant de piètres antécédents de collisions, n'ont subi aucune inspection routière au cours des deux dernières années

Notre audit a révélé que le Ministère n'avait inspecté aucun des véhicules utilitaires de plus de 56 % des 60 000 transporteurs de l'Ontario au cours des 2 dernières années (comme il est expliqué à la **section 2.5.2**, les infractions constatées lors d'une inspection ont une incidence sur la cote de sécurité d'un transporteur pour une période de deux ans). Ce chiffre incluait de nombreux transporteurs présentant le risque de collision le plus élevé.

Nous avons analysé les 870 transporteurs figurant dans la base de données du Ministère qui ont enregistré les taux les plus élevés de collisions avec infractions entre mai 2017 et mai 2019 et constaté que les véhicules utilitaires de près de 20 % d'entre eux n'avaient pas été inspectés au cours des deux années précédentes.

Bien que l'on s'attende à ce que de nombreux petits transporteurs, comme ceux qui exploitent un seul camion, passent souvent de longues périodes sans être inspectés, nous avons constaté qu'aucun des véhicules utilitaires de nombreux gros transporteurs n'avait été inspecté au cours des deux

dernières années. Sur les 25 % de transporteurs les plus importants (selon le nombre de kilomètres parcourus), 22 % (soit plus de 3 200) n'avaient subi aucune inspection routière au cours des deux années précédentes. Ce chiffre comprend un transporteur basé aux États-Unis qui avait déclaré plus de 3 millions de kilomètres parcourus par année et 84 camions exploités en Ontario. Il comprend également un autre transporteur, un ministère du gouvernement de l'Ontario, qui avait déclaré plus de 3,4 millions de kilomètres parcourus par année et 131 véhicules utilitaires. Ce transporteur a été impliqué dans 40 collisions au cours de la même période de 2 ans.

4.1.4 La majorité des inspections routières sont aléatoires et la proportion de camions inspectés diminue

Notre audit a révélé qu'au cours de la période de 5 ans allant de 2014 à 2018, la proportion de camions soumis à une inspection routière a diminué de 25 %, passant de 20 à 15 camions sur 10 000. La circulation des camions correspond au nombre de camions qui circulent chaque jour sur les routes de l'Ontario, y compris les camions non immatriculés en Ontario. Étant donné la faible proportion de véhicules que le Ministère est en mesure d'inspecter, il est important que les inspections soient axées sur les véhicules et les transporteurs qui présentent le plus de risques. Nous avons toutefois constaté que, malgré la nouvelle technologie d'évaluation du risque (dont il est question dans la section qui suit), la grande majorité des véhicules inspectés sont encore sélectionnés au hasard dans l'un des 32 postes d'inspection fixes du Ministère.

Les postes d'inspection font savoir aux conducteurs de camions qu'ils doivent entrer dans le poste pour une inspection possible en allumant des feux de signalisation le long de la route qui indiquent que le poste est ouvert. Dans de nombreux postes, le nombre de camions circulant sur les routes est si élevé que la file d'attente se remplit en quelques

minutes et les feux doivent être éteints, ce qui permet d'inspecter seulement un petit échantillon de camions. Par conséquent, les camions qui entrent dans la file d'attente sont sélectionnés au hasard plutôt qu'en fonction du risque posé par un transporteur particulier en raison de collisions ou de condamnations antérieures.

Lorsque les camions se trouvent dans la file d'attente du poste d'inspection, les agents d'exécution se servent de leur jugement pour choisir les camions à inspecter et ceux à laisser passer. D'après les discussions que nous avons eues avec les agents d'exécution, ceux-ci n'examinent pas tous les mêmes facteurs. Les principaux facteurs à prendre en considération incluaient :

- le poids du véhicule (dans les postes équipés d'une balance);
- l'état visuel du véhicule;
- l'historique des inspections ou la cote de sécurité tirée du système d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire.

4.1.5 Les nouvelles technologies ont permis d'instaurer des inspections fondées sur le risque, mais celles-ci demeurent facultatives pour les transporteurs

En 2018, le Ministère a mis en oeuvre deux grands systèmes technologiques – Drivewyze et Pre-screening – pour permettre aux agents des postes d'inspection de se concentrer sur les transporteurs, les camions et les conducteurs présentant un risque élevé.

Drivewyze est une application GPS volontaire qui transmet des renseignements sur un transporteur avant que celui-ci entre dans le poste d'inspection. Le système Drivewyze détermine si un véhicule peut contourner le centre d'inspection en appliquant des règles fondées sur le risque conçues par le Ministère. Par exemple, si le camion a récemment réussi une inspection, le conducteur pourrait être autorisé à contourner le poste. Le Ministère a achevé la mise à l'essai et la mise en oeuvre de Drivewyze dans tous les postes d'inspection à la fin de 2018, et il a officiellement

annoncé la disponibilité du programme en janvier 2019. Le fournisseur a mis gratuitement le système Drivewyze à la disposition du Ministère. Il facture plutôt des frais mensuels aux transporteurs participants. Nous avons constaté que l'Alberta avait mis en oeuvre Drivewyze en 2017, tandis que la Colombie-Britannique avait instauré un système semblable en 2009. Selon le site Web de Drivewyze, 44 États américains utilisaient ce système au moment de notre audit.

Comme Drivewyze est volontaire, seulement 71 transporteurs, représentant 1 600 camions exploités en Ontario, étaient inscrits en septembre 2019. Le Ministère n'avait pas établi d'objectifs en matière d'inscription et n'avait pas évalué la possibilité de rendre Drivewyze obligatoire, mais il a indiqué que le programme serait évalué à un moment à déterminer.

En 2018, le Ministère a sélectionné quatre postes d'inspection en fonction du volume de circulation pour qu'ils mettent à l'essai la technologie de présélection. La technologie a commencé à être utilisée dans trois des quatre postes entre janvier et mars 2019, et le quatrième devait l'utiliser avant janvier 2020. La technologie est activée lorsqu'un camion arrive dans le poste d'inspection. Elle examine automatiquement les éléments de sécurité tels que les pneus, les freins et le poids. Par exemple, la technologie utilise l'imagerie thermique pour analyser le véhicule afin de détecter l'équipement défectueux et non sécuritaire comme des freins inopérants, des roulements défectueux et des pneus sous-gonflés ou endommagés. La technologie numérise également la plaque d'immatriculation du véhicule et extrait les données du dossier de sécurité, comme les inspections antérieures, du système d'IUVU.

Le coût en capital de la technologie de présélection des quatre postes s'élevait à 3,7 millions de dollars. Le Ministère a indiqué qu'un plan officiel pour évaluer le projet pilote et envisager son expansion serait élaboré en 2020.

RECOMMANDATION 3

Pour maximiser l'efficacité de ses ressources et passer à des inspections axées sur le risque, le ministère des Transports doit :

- effectuer une analyse coûts-avantages de la possibilité de rendre le programme Drivewyze obligatoire pour tous les transporteurs;
- évaluer les résultats des inspections aux quatre postes mettant à l'essai la technologie de présélection après un an, et comparer les résultats à ceux d'autres centres.

RÉPONSE DU MINISTÈRE

Le Ministère souscrit à cette recommandation. Le Ministère surveille actuellement l'efficacité de la technologie.

Le Ministère reconnaît l'avantage potentiel de la hausse du nombre d'inscriptions à Drivewyze pour la sécurité routière. Il communique activement les avantages potentiels à l'industrie, tout en surveillant l'incidence de la technologie sur l'efficacité des ressources et la sécurité. L'analyse de la façon dont ce programme s'appuie sur l'approche fondée sur le risque pour cibler les transporteurs à risque élevé dans le cadre des activités de conformité du Ministère s'inscrit dans son évaluation continue des nouvelles technologies. Dans le cadre de cette évaluation, le Ministère effectuera une analyse coûts-avantages de rendre Drivewyze obligatoire pour tous les transporteurs.

Comme la mise en œuvre des technologies de présélection au dernier emplacement pilote est prévue pour le début de 2020, le Ministère s'est engagé à évaluer les résultats des emplacements pilotes afin de mesurer l'efficacité de la technologie et de s'assurer que l'investissement financier en vaut la peine avant d'envisager d'en étendre l'utilisation.

4.1.6 Les transporteurs qui circulent sur les routes municipales font l'objet de peu d'inspections

Notre audit a révélé que la plupart des collisions impliquant des véhicules utilitaires se produisent sur les routes municipales, mais que la grande majorité des inspections routières sont effectuées sur les routes provinciales. Nous avons également constaté que le Ministère ne coordonne pas régulièrement avec les services de police l'inspection des véhicules utilitaires qui circulent sur les routes municipales ou urbaines à forte circulation ou n'a pas de stratégie à cet égard.

Comme il est mentionné à la **section 4.1.3**, les chances de faire l'objet d'une inspection routière par le Ministère sont faibles. Compte tenu de ce fait, il est important de s'assurer que le système d'inspection n'offre pas par inadvertance aux transporteurs ni aux conducteurs la possibilité de contourner carrément les inspections.

Bien que le Ministère recueille des données sur la circulation des véhicules utilitaires sur les routes provinciales, il dispose de données limitées sur les véhicules utilitaires qui circulent sur les routes municipales (y compris les routes urbaines). En utilisant les données sur les collisions comme indicateur de la circulation, nous avons constaté que de 2014 à 2018, environ 68 % des collisions impliquant des camions appartenant à des transporteurs immatriculés de l'Ontario se sont produites sur des routes municipales, y compris 69 % des collisions qui ont entraîné des blessures ou des décès. Cela indique que beaucoup de véhicules utilitaires circulent sur les routes municipales. Toutefois, plus de 90 % des inspections routières sont effectuées par des agents d'exécution du Ministère, habituellement dans des postes d'inspection des camions sur les routes provinciales. Cela indique que les « transporteurs locaux » qui circulent principalement sur les routes municipales et urbaines sont peu susceptibles de faire l'objet d'une inspection routière, et que les conducteurs et les transporteurs pourraient

délibérément éviter les inspections routières en circulant sur les routes municipales.

Les agents d'exécution du Ministère et la Police provinciale de l'Ontario effectuent leurs inspections routières principalement sur les routes provinciales. Ce sont les divers services de police municipaux incluant des agents formés par la North American Commercial Vehicle Safety Alliance (CVSA) qui effectuent les inspections routières sur les routes municipales. Celles-ci ne représentent qu'une faible proportion du nombre total d'inspections. Nous avons constaté que le nombre d'agents formés par la CVSA et le nombre d'inspections routières effectuées par chaque service de police variaient considérablement. En 2018, par exemple, 5 agents de la police régionale d'Halton formés par la CVSA ont effectué plus de 1 400 inspections routières, et 7 agents de la police régionale de Waterloo ont effectué 283 inspections. Par contre, les services de police de Hamilton et de Windsor n'ont pas d'agents formés par la CVSA pour effectuer des inspections routières, malgré le nombre important de camions qui circulent dans ces régions en raison de la proximité de la frontière avec les États-Unis et des principales voies de communication avec la région du grand Toronto et de Hamilton.

RECOMMANDATION 4

Pour que les inspections routières aident à prévenir les collisions et à améliorer la sécurité des véhicules utilitaires, le ministère des Transports doit :

- analyser les transporteurs qui évitent les inspections routières, que ce soit délibérément ou par inadvertance, et élaborer une stratégie pour cibler ces transporteurs aux fins d'inspection;
- collaborer avec les services de police à l'élaboration d'une stratégie coordonnée de patrouille régionale qui couvre les routes municipales et urbaines très fréquentées par les véhicules utilitaires.

RÉPONSE DU MINISTÈRE

Le Ministère souscrit à cette recommandation et appuie une approche en plusieurs volets incluant des inspections routières pour atténuer les risques que les transporteurs présentent pour la sécurité. Le Ministère cherche continuellement à moderniser et à améliorer la sécurité publique.

Le Ministère entreprendra un examen des emplacements municipaux à risque élevé afin d'évaluer la meilleure façon d'améliorer les résultats en matière de sécurité et collaborera avec les services de police locaux pour examiner la nécessité d'ajouter des mesures de soutien ministérielles. En outre, l'examen par le Ministère de l'efficacité du Programme d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire permettra d'évaluer les risques que présentent les transporteurs exposés à des inspections peu fréquentes et de soutenir l'industrie du camionnage de l'Ontario au moyen d'initiatives d'application de la loi axées sur les risques, y compris des inspections.

4.1.7 Les inspections de près du quart des terminus d'autobus sont en retard en raison de l'arriéré

Au moment de notre audit, le Ministère était en retard dans l'inspection de 394 (21 %) des 1 863 terminus d'autobus de la province. En moyenne, les inspections de ces terminus étaient en retard de 86 jours, et certaines étaient en retard de plus d'un an, notamment dans le cas de deux exploitants d'autobus qui n'avaient jamais été inspectés. Nous avons également remarqué que 30 de ces exploitants d'autobus en retard avaient été impliqués dans des collisions avec responsabilité au cours des 5 dernières années.

Le Ministère inspecte principalement des autobus durant les inspections des terminus. Le Ministère utilise son système de suivi de l'information sur les autobus, qui a été mis en oeuvre en 2002, pour assurer un suivi automatique

des autobus immatriculés dans la province ainsi que des terminus. Les terminus d'autobus doivent être inspectés au moins une fois par année. Ces inspections comprennent la sélection, dans chaque terminal, d'un échantillon d'autobus à inspecter en fonction de leurs antécédents d'inspection.

Le Ministère a expliqué que l'arriéré d'inspections était attribuable à une forte augmentation du nombre de terminus et d'autobus faisant l'objet d'un suivi après la mise à jour du système de suivi des autobus par le Ministère en 2018. La mise à jour a donné lieu à l'ajout de plus de 14 000 autobus et de centaines de terminus.

Nous avons également constaté que l'arriéré d'inspections était plus important que ce que les rapports du Ministère indiquaient parce que, dans certains cas, les employés du Ministère modifiaient manuellement les dates d'échéance des inspections dans le système de suivi. Selon le manuel du système de suivi des autobus du Ministère, les dates d'échéance ne doivent être modifiées que si elles ne correspondent pas au calendrier de fonctionnement saisonnier d'un exploitant d'autobus particulier, par exemple les conseils scolaires, qui n'exercent habituellement pas leurs activités durant l'été. Toutefois, depuis la mise à jour du système en 2018, nous avons constaté que 55 inspections de terminus avaient été modifiées sans justification appropriée, y compris 41 inspections dont la date avait été modifiée alors que l'inspection était déjà en retard.

RECOMMANDATION 5

Pour réduire le risque pour la sécurité routière que pose l'arriéré dans les inspections de ses terminus d'autobus et pour garantir que les autobus et les terminus sont inspectés au moins une fois l'an comme requis, le ministère des Transports (le Ministère) doit :

- commencer par inspecter les exploitants d'autobus qui présentent un risque élevé, comme ceux qui ont des antécédents de collisions et ceux qui n'ont jamais été inspectés;

- mettre en œuvre des contrôles pour prévenir la modification des délais d'inspection des terminus d'autobus;
- s'assurer que les employés ne modifient les délais d'inspection des terminus d'autobus que pour des raisons légitimes.

RÉPONSE DU MINISTÈRE

Le Ministère souscrit à cette recommandation. Le Ministère prend des mesures pour éliminer l'arriéré en question et a commencé à le réduire.

Le Ministère continue de réduire l'arriéré d'inspections d'autobus en ciblant activement les inspections les plus en retard. Il examinera le système actuel pour s'assurer que les entreprises d'autobus à risque élevé sont inspectées en priorité. Le Ministère élaborera et surveillera des contrôles améliorés des dates d'échéance des inspections pour s'assurer que des changements sont apportés uniquement pour harmoniser les inspections avec les calendriers saisonniers des exploitants d'autobus.

4.2 Surveillance des transporteurs

4.2.1 Le Ministère ne cherche pas à déterminer si les kilomètres parcourus déclarés par les transporteurs, qui sont utilisés pour déterminer les cotes de sécurité, sont raisonnables

Les activités de surveillance des transporteurs par le Ministère, y compris les interventions particulières, sont fondées sur la cote de sécurité du transporteur (décrite à la **section 2.5.2**). La cote de sécurité dépend de l'exactitude du nombre de kilomètres parcourus déclarés par les transporteurs. Nous avons toutefois constaté que le Ministère n'avait pas mis en place de processus pour s'assurer que les kilomètres déclarés par les transporteurs sont raisonnables. Par conséquent, les cotes de la sécurité des transporteurs ne sont pas toujours fiables. Les transporteurs peuvent aussi gonfler le nombre de kilomètres parcourus pour éviter d'atteindre les limites de

points d'accidents qui déclencheraient des mesures d'exécution du Ministère, comme un audit de leurs installations ou des sanctions.

Le Ministère nous a informés que, si un transporteur déclarait des déplacements annuels supérieurs à 250 000 kilomètres par véhicule de son parc automobile, ce chiffre serait probablement déraisonnable. Nous avons examiné un échantillon de 30 transporteurs qui avaient déclaré plus de 250 000 kilomètres par véhicule, et nous avons communiqué nos résultats au personnel du Ministère, qui a confirmé que 70 % d'entre eux avaient déclaré un nombre excessivement élevé de kilomètres.

Nous avons relevé 767 cas de transporteurs qui avaient déclaré des déplacements annuels de plus de 250 000 kilomètres par véhicule entre 2014 et 2018. En outre, un rapport présenté au Ministère en 2013 par un consultant externe a permis de repérer plus de 380 transporteurs qui semblaient avoir déclaré un nombre irréaliste de kilomètres par camion.

Dans son rapport de 2013, le consultant a formulé des recommandations au Ministère pour valider les kilomètres parcourus. Nous avons toutefois constaté que le Ministère ne pouvait pas démontrer qu'il avait pris des mesures précises pour donner suite à ces recommandations.

De plus, nous avons remarqué que le Ministère pourrait collaborer avec Service Ontario pour vérifier et consigner l'information figurant sur les certificats d'inspection annuelle au moment où les transporteurs renouvellent leur plaque d'immatriculation. Les certificats d'inspection comprennent les relevés de compteur kilométrique enregistrés par le mécanicien qui effectue l'inspection.

4.2.2 Plus de la moitié des taux d'infractions des transporteurs pourraient être inexacts

D'après la formule employée par le Ministère pour les cotes de sécurité des transporteurs, nous avons constaté qu'il existe un risque que plus de la moitié des taux d'infraction des transporteurs soient inexacts.

La formule employée par le Ministère pour calculer les taux d'infractions des transporteurs utilise les données d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire (IUVU) sur les collisions, les condamnations et les résultats des inspections routières. Les infractions entraînant une mise hors service et les défauts repérés durant l'inspection routière représentent 20 % du taux d'infractions global du transporteur. Nous avons toutefois constaté qu'au lieu d'omettre les résultats d'inspection du calcul en l'absence d'inspections, la formule du Ministère attribue au transporteur une note parfaite pour les résultats des inspections routières.

Comme il est indiqué à la **section 4.1.3**, les véhicules de 56 % des transporteurs n'ont pas fait l'objet d'inspections routières au cours des deux dernières années. Par conséquent, il existe un risque que les taux d'infractions de ces transporteurs soient sous-estimés. Au moment de notre audit, nous avons recalculé les taux d'infractions pour tous les transporteurs qui n'avaient pas fait l'objet d'une inspection au cours des deux années précédentes, et nous avons exclu le volet inspection du calcul. Nous avons ainsi constaté ce qui suit :

- 94 transporteurs passeraient dans une fourchette qui déclencherait une lettre d'avertissement;
- 38 transporteurs déclencheraient un audit de leurs installations;
- 10 transporteurs recevraient une cote de sécurité conditionnelle;
- 4 transporteurs déclencheraient une entrevue;
- 3 transporteurs pourraient déclencher une sanction, comme la suspension ou l'annulation de leur certificat d'IUVU.

Les taux d'infractions des transporteurs sont recalculés quotidiennement sur une période mobile de deux ans. Les exemples ci-dessus ne représentent que les changements qui auraient été apportés à la cote de sécurité à la date où nous avons effectué notre analyse. Ainsi, sur une période de deux ans, les cotes de sécurité de beaucoup plus de transporteurs seraient vraisemblablement modifiées si elles étaient

recalculées en excluant les notes parfaites attribuées alors qu'aucune inspection n'avait été effectuée.

RECOMMANDATION 6

Pour améliorer l'exactitude des taux d'infractions des transporteurs et l'efficacité de ses efforts d'application de la loi, le ministère des Transports (le Ministère) doit :

- mettre en œuvre des contrôles qui permettent de repérer les kilomètres parcourus potentiellement déraisonnables aux fins de suivi;
- examiner les options de validation des kilomètres déclarés par le transporteur dans les cas où les kilomètres parcourus ne semblent pas raisonnables;
- examiner et réviser la façon dont il calcule les taux d'infractions des transporteurs qui n'ont pas fait l'objet d'une inspection routière.

RÉPONSE DU MINISTÈRE

Le Ministère souscrit à cette recommandation et s'est engagé à examiner les possibilités d'améliorer l'exactitude des données et des cotes de sécurité.

Le Ministère a pris des mesures pour apporter des améliorations, notamment en examinant les données d'entrée – comme les risques de sécurité en fonction du nombre de kilomètres parcourus –, afin d'évaluer l'efficacité du programme d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire et d'envisager des mises à jour du programme qui favoriseront des efforts de conformité efficaces et efficaces. Le Ministère élaborera des contrôles pour repérer les kilomètres parcourus déclarés qui ne semblent pas raisonnables afin d'assurer un suivi, et examinera les façons possibles de valider les kilomètres parcourus.

Le Ministère examinera la façon dont il calcule les taux d'infractions des transporteurs qui n'ont pas fait l'objet d'une inspection routière, et il révisera le calcul en se fondant sur cet examen.

4.2.3 La politique du Ministère raccourcit considérablement la période pendant laquelle les condamnations ont une incidence sur les dossiers de sécurité des transporteurs

Les condamnations doivent demeurer dans le dossier de sécurité du transporteur pendant deux ans. Comme point de départ de la période de deux ans, le Ministère utilise la date de la collision plutôt que la date de la condamnation. La période de surveillance réelle est donc plus courte que prévu et, dans beaucoup de cas, elle n'est à peu près d'aucune utilité.

Notre analyse des condamnations de 2017 et 2018 a révélé qu'en moyenne, celles-ci sont demeurées dans le dossier d'un transporteur pendant 20 mois, ce qui signifie que les retards dans l'obtention des condamnations et leur ajout au dossier de sécurité du transporteur ont réduit de 4 mois la période durant laquelle les transporteurs ont subi l'effet de ces condamnations. Au cours de cette période de 2 ans, il a fallu plus d'un an pour ajouter plus de 4 500 condamnations, soit 7 %, au dossier de sécurité du transporteur. Nous avons également constaté qu'il fallait plus de temps pour obtenir des condamnations dans le cas des infractions plus graves et que la période d'effet sur les cotes de sécurité des transporteurs était donc plus courte que pour les infractions moins graves. L'ajout des infractions accompagnées de cinq points d'accidents (les plus graves) au dossier de sécurité du transporteur a pris près d'un mois et demi de plus que l'ajout des infractions sans points d'accidents.

En plus du temps qu'il faut pour obtenir une condamnation devant les tribunaux, le Ministère est lent à ajouter de nombreuses infractions au dossier d'un transporteur après l'obtention d'une condamnation. Bien que le Ministère nous ait informés que de nouvelles condamnations s'ajoutaient au dossier du transporteur durant la nuit ou le lendemain, nous avons constaté qu'en moyenne, le délai était de 12 jours. En 2017 et 2018, le Ministère a pris plus d'un an pour ajouter la condamnation au dossier de sécurité du transporteur dans 375 cas, dont 30 cas où il a pris

plus de 2 ans. Bon nombre de ces condamnations portaient sur des infractions graves, notamment le fait de conduire sans assurance, la conduite dangereuse et la conduite avec un permis de conduire de catégorie inappropriée.

En mesurant le temps écoulé depuis la date de l'infraction, mais en ajoutant l'événement au dossier du transporteur après la date de la condamnation, le Ministère pourrait inciter les transporteurs à contester et à retarder les condamnations. Nous avons analysé les dossiers des transporteurs auxquels plus de 10 condamnations assorties de 5 points (les plus graves) avaient été ajoutées en 2018, et nous avons constaté un large éventail de temps moyens écoulés entre la date de l'infraction et la date de la condamnation. Les transporteurs peuvent donc bénéficier d'un avantage important en retardant les condamnations. Par exemple, en 2018, le transporteur A a été reconnu coupable de 22 infractions entraînant le nombre maximal de points d'accidents, y compris la conduite d'un véhicule non sécuritaire et la consignation de faux renseignements dans les registres quotidiens. Toutefois, comme il a fallu en moyenne plus de 18 mois avant que le transporteur soit reconnu coupable de ces infractions, les condamnations ont influencé sa cote de sécurité pendant moins de 6 mois. Par contre, le transporteur B a été reconnu coupable d'infractions graves semblables après moins de 2 mois en moyenne, et ses condamnations ont influé sur sa cote de sécurité pendant plus de 22 mois.

S'il faut plus de deux ans avant qu'une infraction aboutisse à une condamnation et soit ajoutée au dossier de sécurité du transporteur, elle n'aura aucun effet sur son taux d'infractions. De 2017 à 2018, plus de 425 condamnations ont été prononcées plus de 2 ans après l'infraction et n'ont pas été prises en compte dans la cote de sécurité du transporteur. Par exemple, en 2017 et en 2018, un transporteur a fait l'objet de 7 accusations qui ont nécessité plus de 2 ans pour aboutir à une condamnation. Toutes ces accusations concernaient des cas distincts de falsification des journaux de bord du conducteur

et de dépassement du nombre autorisé d'heures de conduite par jour (14 heures en Ontario).

Le Ministère nous a informés que le système d'IUVU signale automatiquement certaines condamnations ajoutées plus de deux ans après la date de l'infraction aux fins d'examen par un analyste s'il est déterminé qu'elles auraient pu avoir une incidence importante sur le taux d'infractions du transporteur. Nous avons toutefois constaté que ces condamnations ne sont pas officiellement prises en compte dans le taux d'infractions du transporteur.

RECOMMANDATION 7

Pour que les condamnations soient pleinement prises en compte dans les dossiers de sécurité des transporteurs, le ministère des Transports doit :

- tenir compte des condamnations dans les dossiers de sécurité des transporteurs à partir de la date de la condamnation plutôt que de la date de l'infraction;
- déterminer pourquoi certaines condamnations sont considérablement retardées et prendre des mesures pour résorber les retards.

RÉPONSE DU MINISTÈRE

Le Ministère souscrit à cette recommandation. Dans le cadre de la modernisation, le Ministère examinera les moyens d'atténuer les risques associés aux condamnations dans le cadre de son examen pluriannuel de l'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire (immatriculation UVU).

Le Ministère traite les condamnations conformément au Code canadien de sécurité, un ensemble de normes convenues à l'échelle nationale qui visent un certain nombre de domaines liés aux véhicules et aux conducteurs. L'Ontario continuera de soulever la question des retards dans la saisie des données auprès de ses partenaires nationaux en matière de sécurité pour déterminer s'ils sont disposés à examiner le Code national de sécurité, notamment en ce qui concerne la prise en compte d'événements dans

la cote d'immatriculation UVU pour une période de 24 mois.

Le Ministère cherchera à déterminer les causes des retards dans l'ajout des condamnations au système d'immatriculation UVU et prendra des mesures correctives pour réduire ces retards.

4.3 Application de la loi aux transporteurs

4.3.1 Le Ministère effectue moins d'audits des installations à risque élevé en raison de ressources limitées

Il est ressorti de notre audit que le nombre d'agents d'exécution qui ont suivi une formation et qui consacrent la majorité de leur temps à effectuer des audits des installations est passé de 30 en 2014 à 24 à la fin de 2018, soit une réduction de 20 %. Ce constat reflète la baisse du nombre total d'agents d'exécution dont il est question à la **section 4.1.1**, car le Ministère n'est pas en mesure de pourvoir les postes vacants. Il coïncide également avec une réduction de 27 % des audits des installations, comme le montre la **figure 17**. Le Ministère s'attend à effectuer au moins 600 audits d'installations par année – volontaires et non volontaires –, mais il n'a pas atteint ce niveau depuis 2014. Le Ministère nous a informés que la baisse du nombre d'auditeurs des installations avait également contribué de façon importante aux temps d'attente pour ces audits et à un arriéré global.

Au cours de la même période de cinq ans, le nombre d'audits volontaires effectués à la demande d'un transporteur qui souhaite améliorer sa cote de sécurité a augmenté de 116 %. En

2018, les audits volontaires représentaient 20 % des audits effectués par les agents d'exécution, comparativement à 7 % en 2014.

Nous avons constaté qu'entre 2014 et 2018, 92 % des transporteurs qui avaient fait l'objet d'un audit volontaire avaient déjà été audités auparavant, et que le taux de réussite des audits volontaires était de 82 %, comparativement à 50 % pour les audits non volontaires. Les employés chargés de l'application de la loi à qui nous avons parlé dans les bureaux de district convenaient que les ressources d'audit étaient surtout affectées aux audits volontaires.

En avril 2019, le Ministère avait un arriéré de 142 audits dans son système, y compris des audits volontaires demandés par les transporteurs, dont 87 avaient été déclenchés par un transporteur dépassant 50 % du taux d'infractions pour sa cote de sécurité. Le Ministère s'est fixé comme objectif d'effectuer les audits des installations dans les 60 jours suivant leur attribution, mais au moment de notre audit, le temps d'attente moyen pour ces audits dépassait 150 jours, y compris un audit où le temps d'attente était supérieur à 400 jours.

RECOMMANDATION 8

Pour améliorer l'efficacité de la surveillance des transporteurs ainsi que l'exactitude et l'exhaustivité des cotes de sécurité des transporteurs, le ministère des Transports doit :

- évaluer les raisons pour lesquelles les délais d'attente cibles pour les audits des installations ne sont pas respectés et prendre des mesures correctives;

Figure 17 : Audits des installations et dotation, 2014-2018

Source des données : ministère des Transports

	2014	2015	2016	2017	2018	Variation (%), 2014-2018
Auditeurs des installations	30	29	29	26	24	(20)
Audits des installations	649	597	391	387	476	(27)
Audits volontaires	44	54	35	53	95	116
Proportion d'audits volontaires (%)	7	9	9	14	20	196

- déterminer si le nombre d'agents d'exécution effectuant des audits des installations est suffisant pour atteindre ses objectifs en matière de temps d'attente et prendre des mesures correctives s'il ne l'est pas;
- cibler et prioriser l'utilisation de ses ressources pour effectuer des audits des installations des transporteurs qui posent le plus grand risque pour la sécurité routière en Ontario.

RÉPONSE DU MINISTÈRE

Le Ministère souscrit à cette recommandation.

Le Ministère entreprend un examen pluriannuel du nombre d'audits des installations afin de mieux prévoir les audits annuels requis. De plus, la répartition des ressources et les niveaux de dotation requis par rapport aux exigences et aux objectifs du programme, comme l'inspection et l'audit des installations, seront pris en compte dans l'examen du Programme de sécurité des véhicules utilitaires et d'application des lois du Ministère.

Pour remédier à la hausse de 161 % du nombre d'audits volontaires et concentrer ses ressources sur les transporteurs qui présentent le plus grand risque pour la sécurité routière, le Ministère a mis en oeuvre un projet pilote d'un an pour réduire le nombre d'audits volontaires à faible risque en adoptant des approches différentes.

4.3.2 Les transporteurs qui échouent aux audits des installations ne subissent pas toujours de conséquences, ce qui ne les encourage pas à améliorer la sécurité routière

Nous avons constaté que les transporteurs qui échouaient aux audits des installations ne subissaient pas toujours de conséquences, comme le dépôt d'accusations ou un suivi par le Ministère pour veiller à ce que des améliorations soient apportées. Le Ministère n'a pas non plus mis en place de processus pour démontrer que les audits des installations sont effectués de façon uniforme,

notamment en ce qui concerne les décisions de porter des accusations contre les transporteurs en cas d'infraction à la sécurité.

Un transporteur doit obtenir une note globale de 55 % à l'audit de ses installations pour réussir, malgré le fait que la plupart de ces audits sont effectués en raison de la cote de sécurité médiocre d'un transporteur. Le Ministère n'a pas été en mesure de justifier l'établissement de la note de passage à 55 %. Nous avons constaté que la note de passage pour réussir un audit a été fixée à 70 % par la Colombie-Britannique et à 85 % par le Manitoba. En outre, le Ministère n'a pas pour politique d'assurer un suivi auprès des transporteurs au sujet des infractions et des problèmes relevés au cours d'un audit des installations. Étant donné qu'un échec à un audit n'est pas pris en compte dans le taux d'infractions, les transporteurs pourraient poursuivre leurs activités indéfiniment sans conséquence, surtout si l'agent d'exécution chargé de l'audit ne porte pas d'accusations.

L'ébauche d'étude du Ministère sur la surveillance de la sécurité des camions a révélé qu'à l'instar des inspections routières des véhicules utilitaires, les audits des installations, en particulier ceux qui se sont soldés par un échec, étaient beaucoup plus efficaces pour prévenir les collisions futures lorsqu'ils s'accompagnaient d'accusations. Toutefois, notre analyse a révélé que 37 % des échecs à des audits non volontaires effectués entre 2014 et 2018 n'ont pas donné lieu à des accusations contre le transporteur, malgré le fait que de nombreuses infractions et, par conséquent, de nombreuses possibilités de porter des accusations, doivent être présentes pour qu'un transporteur échoue. Par exemple :

- Dans un audit ayant donné lieu à un échec en 2015, où la note globale était de 8 %, le transporteur n'a pu fournir aucun registre d'entretien pour les deux années précédentes, ne vérifiait pas les qualifications des conducteurs et n'avait aucun système en place pour exécuter et documenter ses activités de formation des conducteurs en matière de

sécurité, de production de rapports sur les collisions ou d'entretien préventif. L'agent chargé de l'audit n'a porté aucune accusation.

Comme il est mentionné à la **section 4.1.2**, en 2015, le Ministère a élaboré une grille de jugement éclairé qui fournit des directives sur les circonstances dans lesquelles les agents d'exécution devraient porter des accusations, y compris dans le cas des audits des installations. Nous avons néanmoins relevé des écarts importants entre les districts après la mise en oeuvre du cadre. Par exemple, en 2018, un district a porté des accusations dans 83 % des cas d'échec aux audits, tandis qu'un autre en a porté dans seulement 29 % des cas.

Nous avons également été informés que les examens des audits des installations effectués par le personnel de supervision sont informels, et le Ministère a confirmé qu'il n'avait pas de processus d'assurance de la qualité permettant de vérifier que les audits sont effectués de façon uniforme et que des accusations appropriées sont portées.

RECOMMANDATION 9

Afin d'accroître l'efficacité des audits des installations pour améliorer la sécurité des transporteurs, le ministère des Transports (le Ministère) doit :

- évaluer et établir une note que les transporteurs doivent obtenir au cours d'un audit des installations qui appuie l'amélioration de la sécurité des véhicules utilitaires;
- déterminer pourquoi il existe des différences entre les districts en ce qui concerne les accusations portées durant les audits des installations et prendre des mesures correctives lorsque ces différences ne sont pas raisonnables;
- déterminer si les agents d'exécution portent des accusations durant les audits des installations conformément aux lignes directrices de la grille de jugement éclairé du Ministère et prendre des mesures correctives s'ils ne le font pas.

RÉPONSE DU MINISTÈRE

Le Ministère souscrit à cette recommandation et s'efforce de s'assurer que toutes les activités de conformité, y compris les audits des installations, comportent des conséquences appropriées.

L'examen de l'efficacité de l'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire tiendra compte des mises à jour et des améliorations nécessaires du programme, y compris l'analyse de la note de passage actuelle à l'audit des installations.

L'examen du Programme d'application de la loi du Ministère portera sur les stratégies visant à améliorer l'uniformité à l'échelle de la province de la prestation des services de conformité et d'application de la loi, y compris lors des audits des installations. L'examen permettra également d'évaluer les outils actuels, comme la matrice de jugement éclairé, afin de déterminer s'ils peuvent s'appliquer au programme d'audit, tout en explorant d'autres mesures correctives axées sur la modification du comportement des transporteurs qui permettraient d'uniformiser les résultats d'audit afin d'assurer la conformité et de promouvoir de meilleurs résultats en matière de sécurité.

4.3.3 Malgré le risque élevé de collisions, le Ministère ne sanctionne pas les municipalités

Le taux de collisions avec infractions d'un transporteur reflète les collisions où le conducteur ou une défectuosité du véhicule a été jugé responsable de la collision. Nous avons constaté qu'au moment de notre audit, le taux moyen de collisions avec infractions des 50 principales municipalités de l'Ontario qui exploitent des véhicules utilitaires était de près de 250 % supérieur au taux moyen des transporteurs qui parcourent un nombre semblable de kilomètres. De plus, 28 % des 50 municipalités examinées avaient dépassé 100 % de leur limite de points d'accidents au moment de notre audit. Bien que le Ministère

émette des lettres d'avertissement, effectue des audits des installations et mène des entrevues en réponse aux taux élevés d'infractions, nous avons constaté qu'il n'impose pas de sanctions aux municipalités, comme la suspension ou l'annulation de leur immatriculation, même si leur dossier de sécurité est médiocre.

Sur les 50 municipalités que nous avons examinées, 18 % n'avaient subi aucune inspection routière de leurs véhicules au cours des deux années précédentes. Les véhicules des municipalités ont tendance à circuler principalement sur les routes municipales et dans les centres urbains, plutôt que sur les routes provinciales où la grande majorité des inspections routières sont effectuées.

Quels que soient les taux d'infractions des municipalités, le Ministère nous a informés qu'il évite de suspendre ou d'annuler leurs certificats d'immatriculation en raison de la nature essentielle des services qu'elles fournissent aux collectivités locales. Les municipalités peuvent donc continuer d'utiliser leurs véhicules malgré leurs cotes de sécurité médiocres, avec peu de conséquences et peu d'incitatifs à s'améliorer.

RECOMMANDATION 10

Pour que les municipalités soient assujetties aux mêmes normes que les autres transporteurs et qu'elles soient incitées à améliorer leur rendement en matière de sécurité, le ministère des Transports doit :

- étudier les causes de l'augmentation du risque de collision associé aux municipalités;
- élaborer des solutions de rechange qui encouragent l'amélioration de la sécurité lorsqu'il est impossible d'imposer des sanctions, comme l'annulation et la suspension des certificats d'immatriculation des transporteurs municipaux.

RÉPONSE DU MINISTÈRE

Le Ministère souscrit à cette recommandation et a intégré l'analyse des collisions municipales à son examen de l'efficacité de l'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire.

Le Ministère prendra des mesures pour élaborer des solutions de rechange afin d'encourager les municipalités à améliorer la sécurité lorsque les sanctions actuellement prévues sont justifiées, mais impossibles à appliquer, en raison de la nature essentielle des services que les municipalités fournissent aux populations locales.

4.4 Délivrance des permis de conduire et formation des conducteurs

4.4.1 Le Ministère ne vérifie pas si la formation obligatoire des conducteurs débutants est offerte de façon uniforme

La formation obligatoire des conducteurs débutants (formation MELT) est offerte par deux types d'organismes : les collèges privés d'enseignement professionnel et les transporteurs qui participent au Programme d'attestation de la compétence des conducteurs (dont il est question à la **section 2.6.2**). Nous avons constaté que ces deux types d'organismes sont assujettis à des normes de prestation et de surveillance différentes (voir la **figure 18**). Cela pourrait avoir une incidence sur l'uniformité et l'efficacité de la formation MELT dans la préparation des nouveaux conducteurs de véhicules utilitaires pour qu'ils circulent en toute sécurité sur les routes de l'Ontario. Depuis le 1^{er} juillet 2017, tous les conducteurs qui présentent une demande de permis de catégorie A doivent suivre la formation MELT avant de passer l'examen pratique.

Bien que le ministère des Transports ait élaboré le programme et la norme MELT – y compris le cadre de curriculum, la structure de cours, les heures de cours et les installations nécessaires –, la majorité des participants suivent ce programme

Figure 18 : Comparaison des politiques des organismes qui offrent une formation obligatoire aux conducteurs débutants

Source des données : ministère des Transports

Secteur stratégique de la formation obligatoire des conducteurs débutants (MELT)	Exigence du ministère des Collèges et Universités pour les collèges privés d'enseignement professionnel*	Exigences du ministère des Transports (le Ministère) à l'égard des organismes titulaires d'un permis dans le cadre du Programme d'attestation de la compétence des conducteurs (Programme d'attestation)
Responsabilité de la surveillance	Ministère des Collèges et Universités	Ministère des Transports
Approbation du programme et du curriculum	Les collèges de formation professionnelle doivent faire appel à un spécialiste de l'éducation des adultes et à un expert en la matière pour examiner leur curriculum MELT afin de déterminer s'il est conforme aux normes du ministère des Transports.	Les organismes soumettent leur programme de formation et d'examen directement au Ministère pour approbation.
Politique d'inspection/d'audit	Les collèges de formation professionnelle sont habituellement inspectés tous les deux ou trois ans en fonction du risque par le personnel du ministère des Collèges et Universités.	Les organismes du Programme d'attestation font l'objet d'audits annuels, bisannuels ou trisannuels par des auditeurs externes, selon les résultats de l'audit précédent.
Formation ou certification requise pour les instructeurs	Non	Non
Les participants peuvent obtenir une équivalence dans le programme	Oui	Non
Examens théoriques et pratiques	Les étudiants passent l'examen pratique à un Centre Test au Volant après avoir suivi la formation MELT.	Les participants peuvent passer les examens sur les lieux de l'organisme participant au Programme d'attestation après avoir suivi la formation MELT (voir la section 4.6.1).

* Selon les politiques et les descriptions fournies par le ministère des Collèges et Universités.

dans des collèges privés d'enseignement professionnel, qui sont réglementés par le ministère des Collèges et Universités. Nous avons constaté que le ministère des Transports n'avait pas conclu de protocole d'entente avec le ministère des Collèges et Universités pour offrir le programme MELT ni pour communiquer de l'information sur celui-ci. Par conséquent, le ministère des Transports savait peu de choses au sujet des modalités de prestation du programme MELT dans les collèges d'enseignement professionnel.

Vers la fin de notre audit, le Ministère nous a informés qu'en septembre 2019, il avait commencé à évaluer l'efficacité du programme MELT. L'évaluation était toujours en cours à la fin de notre travail sur le terrain, et le Ministère n'avait pas encore tiré de conclusion.

Le Ministère n'a pas de normes relatives aux qualifications pédagogiques ni à l'attribution d'une équivalence aux participants

Nous avons également constaté que ni le ministère des Collèges et Universités ni le ministère des Transports n'avaient de programme de certification pour les instructeurs du programme MELT, et que ceux-ci n'avaient pas besoin d'une éducation ni d'une formation officielle en enseignement. De nombreux intervenants à qui nous avons parlé ont dit craindre que la qualité du programme MELT ne soit pas uniforme, en partie en raison du manque de formation ou de certification requise pour les instructeurs.

Nous avons également remarqué que même si les collèges privés d'enseignement professionnel peuvent accorder une équivalence aux participants, il n'en va pas de même pour les organismes du Programme d'attestation de

la compétence des conducteurs. L'équivalence permet aux participants ayant suivi une formation reconnue ou acquis des compétences de sauter une partie des 103,5 heures requises du programme MELT. Certains intervenants à qui nous avons parlé craignent qu'il soit trop facile d'obtenir une équivalence dans certaines écoles. En l'absence de politique bien définie du ministère des Transports sur la façon d'évaluer l'expérience antérieure et l'équivalence à accorder, il existe un risque que les collèges d'enseignement professionnel accordent une équivalence afin d'attirer les conducteurs qui souhaitent obtenir leur permis de catégorie A le plus rapidement possible.

RECOMMANDATION 11

Pour améliorer l'uniformité de la formation obligatoire des conducteurs débutants (programme MELT) à l'échelle de la province, le ministère des Transports doit collaborer avec le ministère des Collèges et Universités pour :

- examiner et normaliser les politiques d'approbation et d'audit des programmes d'études pour les organismes qui assurent la prestation du programme MELT;
- mettre au point un processus de certification pour tous les instructeurs qui donnent de la formation sur les véhicules utilitaires;
- déterminer s'il est équitable et justifié de permettre à des collèges privés d'enseignement professionnel d'offrir une équivalence, alors que les organismes qui participent au Programme d'attestation de la compétence des conducteurs ne sont pas autorisés à le faire;
- examiner périodiquement la mesure dans laquelle le programme MELT aide à améliorer la sécurité des conducteurs qui suivent la formation.

RÉPONSE DU MINISTÈRE

Le Ministère souscrit à cette recommandation. Le Ministère cherche continuellement à moderniser et à améliorer la sécurité publique.

Le Ministère, en partenariat avec le ministère des Collèges et Universités, entreprendra un examen du processus d'approbation du curriculum et des politiques en matière d'audit pour les organismes offrant une formation aux nouveaux conducteurs de véhicules utilitaires de catégorie A. Cet examen guidera les mesures à prendre pour uniformiser le processus d'approbation du curriculum et les politiques en matière d'audit.

Le Ministère a entrepris un examen de la formation des nouveaux conducteurs de véhicules utilitaires de catégorie A, notamment en examinant les options relatives à l'introduction des exigences en matière de reconnaissance professionnelle des instructeurs et à l'élimination de l'exigence d'obtention d'une formation avancée pour s'assurer que les candidats à un permis de catégorie A ont reçu une formation appropriée avant de passer leur examen et d'obtenir leur permis. Le Ministère examinera périodiquement l'efficacité du programme MELT pour améliorer la sécurité des conducteurs.

4.4.2 Le programme MELT n'est pas étendu aux autres permis de conduire de véhicules utilitaires qui présentent des risques importants pour la sécurité

Même si l'instauration de la formation obligatoire des conducteurs débutants aidera à faire en sorte que les conducteurs professionnels qui circulent sur les routes de l'Ontario reçoivent une formation adaptée aux véhicules qu'ils conduisent, le programme MELT s'applique uniquement au permis de catégorie A. Certains intervenants de l'industrie à qui nous avons parlé estiment que le programme MELT devrait être étendu à tous les permis de catégorie commerciale, dont certains présentent un risque comparable pour la sécurité, car les

semi-remorques sont habituellement exploitées en vertu d'un permis de catégorie A.

La **figure 10** résume les différents types de permis associés aux véhicules utilitaires et illustre les types de véhicules que le titulaire de permis peut conduire. Les titulaires de permis de catégorie D peuvent conduire des véhicules pesant plus de 11 000 kg, ce qui signifie qu'ils peuvent conduire des véhicules aussi lourds que certaines semi-remorques. La seule restriction sur un permis de catégorie D, autre que l'autorisation « Z » requise pour toutes les catégories de permis pour les véhicules munis de freins à air (voir la **section 2.6.1**), est qu'une remorque tractée ne doit pas peser plus de 4 600 kg. Dans l'exemple d'un camion à benne, qui peut être conduit avec un permis de catégorie D, la benne à bascule n'est pas considérée comme une remorque parce qu'elle est fixée au châssis du camion.

Étant donné que les restrictions relatives aux permis sont fondées sur le poids et la charge remorquée du camion, ou sur le nombre de passagers qu'un autobus peut transporter, il n'est pas toujours facile de déterminer quels véhicules utilitaires nécessitent quel type de permis. Toutefois, nous pouvons comparer les semi-remorques, dont la plupart nécessitent un permis de conduire de catégorie A et donc l'achèvement du programme MELT, à tous les autres types de gros camions (comme les camions à benne ou les camions dont le caisson de chargement est fixé au châssis), qui nécessitent un permis de catégorie D ou G dans la plupart des cas. La **figure 19** fournit des statistiques sur les collisions impliquant des

semi-remorques et tous les autres types de gros camions pour 2017.

Comme le montre la figure, même si les collisions avec responsabilité impliquant des semi-remorques produisent plus de décès par semi-remorque immatriculée, les collisions avec responsabilité impliquant d'autres camions produisent plus de blessures et de collisions en général par camion immatriculé. Dans l'ensemble, les conducteurs de gros camions qui n'ont pas besoin de réussir le programme MELT semblent présenter un risque important pour les usagers de la route.

RECOMMANDATION 12

Pour aider à améliorer la sécurité des conducteurs de véhicules utilitaires sur les routes de l'Ontario, le ministère des Transports (le Ministère) doit :

- évaluer les avantages d'exiger que d'autres catégories de nouveaux conducteurs de véhicules utilitaires suivent la formation obligatoire des conducteurs débutants (programme MELT);
- étendre le programme MELT aux catégories de nouveaux conducteurs de véhicules utilitaires lorsque le Ministère détermine que cette exigence serait avantageuse.

RÉPONSE DU MINISTÈRE

Le Ministère souscrit à cette recommandation.

Le Ministère a rencontré un certain nombre d'intervenants depuis l'instauration de la formation obligatoire des conducteurs débutants et continuera de travailler avec eux

Figure 19 : Statistiques sur les accidents causés par des conducteurs de camions pour 10 000 semi-remorques et autres camions immatriculés¹, 2017²

Source des données : ministère des Transports

	Catégorie de permis généralement requise	Pour 10 000 véhicules immatriculés		
		Décès	Blessures	Collisions
Semi-remorque	A	2,4	50,0	213,0
Autres camions utilitaires	D ou G	0,9	87,2	393,4

1. Les autres véhicules utilitaires comprennent les dépanneuses, les camions ouverts, les camions fermés, les camions-citernes, les porte-autos et les camions à benne.

2. Les données pour 2017 sont préliminaires.

à l'analyse des données, aux recherches et à l'examen des politiques.

Le Ministère procède également à une évaluation officielle de la formation actuellement offerte aux nouveaux conducteurs de véhicules utilitaires de catégorie A. Les résultats de cette évaluation permettront au Ministère de mieux comprendre dans quelle mesure la formation aide les nouveaux conducteurs de véhicules utilitaires de catégorie A à éviter les collisions. Ils orienteront les discussions concernant l'opportunité pour le Ministère d'offrir une formation aux nouveaux conducteurs d'autres catégories de véhicules utilitaires.

4.5 Règlement sur les tests de dépistage de drogues et d'alcool pour les conducteurs de véhicules utilitaires

4.5.1 Les transporteurs octroient des permis à 95 % des conducteurs testés comparativement à 69 % dans les centres Test au Volant

Comme il est décrit à la **section 2.6.1**, les résidents de l'Ontario peuvent obtenir un permis de conduire de catégorie commerciale dans les centres Test au Volant ou par l'entremise des transporteurs privés et des autres organismes qui participent au Programme d'attestation de la compétence des conducteurs (Programme d'attestation). Les conducteurs testés par un transporteur donné peuvent également être formés et embauchés par ce transporteur, même s'ils ont déjà été impliqués dans des collisions. Nous avons constaté que le taux de réussite des conducteurs testés par des transporteurs était beaucoup plus élevé (95 %) que celui des conducteurs testés dans des centres Test au Volant (69 % seulement). Une analyse comparative effectuée par le Ministère a révélé que la Colombie-Britannique permet à quatre transporteurs de tester leurs employés aux fins de la délivrance d'un permis de conduire de catégorie commerciale, tandis que l'Alberta autorise un

seul transporteur à faire de même. Aucune autre province ne permet aux transporteurs d'évaluer leurs propres employés avant de leur délivrer un permis de conduire de catégorie commerciale. Au moment de notre audit, 106 transporteurs pouvaient tester leurs employés aux fins de la délivrance d'un permis de conduire des véhicules utilitaires en Ontario.

Nous avons relevé plusieurs cas de transporteurs qui avaient déjà été impliqués dans des collisions, mais qui étaient autorisés à continuer d'évaluer des conducteurs dans le cadre du Programme d'attestation. Par exemple, au moment de notre audit, un exploitant municipal de services de transport en commun avait été impliqué dans suffisamment de collisions pour dépasser 100 % de sa limite de points d'accidents. Entre 2014 et la fin de nos travaux sur le terrain en juillet 2019, les conducteurs des transporteurs ont été impliqués dans plus de 220 collisions, dont 32 ont causé des blessures, en raison de leurs actions ou de leur inattention. Malgré cela, le transporteur continuait de tester ses employés désireux d'obtenir des permis de conduire de catégorie commerciale.

Nous avons analysé les 106 transporteurs immatriculés approuvés dans le cadre du Programme d'attestation au moment de notre audit et constaté que 27, ou 25 %, d'entre eux se classaient dans la tranche de 1 % des transporteurs ayant les pires antécédents de collisions avec responsabilité. Ces 27 transporteurs ont fait passer plus de 7 800 examens pratiques en vue de la délivrance d'un permis de conduire des véhicules utilitaires entre 2014-2015 et 2018-2019, mais seulement 9 % des conducteurs testés ont échoué.

De nombreux intervenants à qui nous avons parlé ont indiqué qu'il y avait actuellement une pénurie de chauffeurs qualifiés pour les transporteurs. Étant donné que les transporteurs sont autorisés à tester leurs propres conducteurs, ils pourraient être incités à accorder la note de passage aux conducteurs qui, autrement, auraient échoué afin de pouvoir exploiter plus de camions et de véhicules utilitaires.

Le Ministère a également indiqué qu'il n'est pas rare que les instructeurs qui offrent des programmes de formation fassent ensuite passer les examens théoriques et pratiques en vue de la délivrance des permis de conduire, ce qui peut donner lieu à un conflit d'intérêts.

Nous avons comparé les examens pratiques passés chez des transporteurs dans le cadre du Programme d'attestation à ceux passés dans des centres Test au Volant pour la période allant de 2014-2015 à 2018-2019 et constaté ce qui suit :

- Les transporteurs ont fait passer plus de 22 600 examens pratiques menant à l'obtention d'un permis de conduire de catégorie commerciale dans le cadre du Programme d'attestation, ce qui représente environ 17 % de tous les examens pratiques.
- Durant cette période, les transporteurs ont attribué un échec à seulement 11 des quelque 1 500 conducteurs testés aux fins de la délivrance d'un permis de catégorie D. La **figure 20** montre les taux de réussite aux examens pratiques par catégorie de permis. (La **figure 10** indique les types de véhicules utilitaires associés à chaque catégorie.)
- Au cours de la période examinée, les transporteurs ont accordé la note de passage à 97 % des conducteurs testés pour un permis de catégorie B, comparativement à 73 % de ceux testés dans des centres Test au Volant. Ces transporteurs comprennent un exploitant d'autobus scolaires classé dans la tranche de 1 % des transporteurs ayant les pires antécédents de collisions avec responsabilité, qui a fait passer l'examen pratique à 61 conducteurs sans attribuer d'échec.

Nous avons également constaté que l'Ontario est la seule province canadienne qui permet actuellement aux conducteurs d'obtenir l'équivalent d'un permis de catégorie A en passant leur examen pratique au volant d'un véhicule équipé d'une boîte de vitesses automatique sans les empêcher de conduire des camions équipés d'une boîte manuelle. Ni les États-Unis ni les

Figure 20 : Examens pratiques menant à l'obtention d'un permis de conduire des véhicules utilitaires par l'autorité responsable des examens, 2014-2015 à 2018-2019

Source des données : ministère des Transports

Catégorie de permis de conduire	Taux de réussite (%)	
	Programme d'attestation de la compétence des conducteurs des transporteurs	Test au Volant
A	85	64
B	97	73
C	89	78
D	99	77
E	97	66
F	97	73
Total	95	69

provinces canadiennes, à l'exception de l'Ontario, n'autorisent les conducteurs qui réussissent leur examen pratique au volant d'un véhicule à boîte automatique à conduire une semi-remorque équipée d'une boîte manuelle. Cela signifie qu'en Ontario, un conducteur peut obtenir un permis de catégorie A et conduire un camion qui est équipé d'une boîte manuelle pouvant compter jusqu'à 18 vitesses et dont le poids brut peut atteindre 63 500 kg sans expérience de conduite avec une boîte manuelle. Nous avons constaté qu'en 2019, l'Alberta et le Manitoba avaient modifié leur équivalent du permis de catégorie A pour exiger que l'examen pratique soit passé au volant d'un camion à boîte manuelle.

RECOMMANDATION 13

Pour que seuls les conducteurs qui possèdent les compétences et connaissances requises pour conduire un véhicule utilitaire puissent obtenir un permis de conduire de catégorie commerciale, le ministère des Transports doit :

- analyser les écarts dans les taux de réussite entre le Programme d'attestation de compétence des conducteurs et les centres

d'examen de conduite Test au Volant pour déterminer s'ils sont raisonnables et repérer les cas qui nécessitent un suivi ou une mesure corrective;

- déterminer si le fait de permettre aux transporteurs de faire passer les examens en vue de la délivrance de permis de conduire dans le cadre du Programme d'attestation de la compétence des conducteurs constitue un conflit d'intérêts;
- obtenir des données sur les examens de conduite et les différents types de transmissions, et étudier les répercussions sur la sécurité afin d'éclairer les décisions stratégiques relatives à la délivrance des permis de conduire.

RÉPONSE DU MINISTÈRE

Le Ministère souscrit à cette recommandation.

Le Ministère comparera les taux de réussite du Programme d'attestation de compétence des conducteurs et de Test au Volant pour déterminer s'ils sont raisonnables et prendra les mesures correctives qui s'imposent. Le Ministère vérifiera si le fait de permettre aux transporteurs de faire passer les examens en vue de la délivrance de permis de conduire dans le cadre du Programme d'attestation de la compétence des conducteurs constitue un conflit d'intérêts.

Le Ministère s'est engagé à remédier à la situation des tests effectués au volant de véhicules ayant différents types de transmission. Le Ministère étudie ces questions, notamment l'imposition d'une restriction au permis de conduire pour interdire la conduite d'un véhicule de catégorie A à boîte manuelle si l'examen pratique a été réussi dans un véhicule équipé d'une boîte automatique.

4.5.2 Les camionneurs de l'Ontario ne sont pas assujettis au dépistage obligatoire de drogues et d'alcool ni aux règlements rigoureux sur le cannabis médical

En Ontario, il est interdit aux conducteurs qui conduisent un véhicule nécessitant un permis commercial d'avoir de l'alcool, de la marijuana ou d'autres drogues interdites dans leur organisme. En Ontario, les conducteurs de véhicules utilitaires ne sont pas soumis à des tests obligatoires avant ou pendant leur emploi. Le Ministère nous a informés que des tests sont effectués en bordure de la route si la police soupçonne qu'un conducteur a les facultés affaiblies. En outre, les employeurs peuvent exiger des tests préliminaires et continus comme condition d'emploi, mais le Ministère ne savait pas combien de transporteurs avaient mis en place de telles politiques. Nos recherches ont révélé qu'aucune province canadienne n'obligeait les conducteurs de véhicules utilitaires à subir des tests de dépistage.

En revanche, aux États-Unis, la réglementation fédérale exige des transporteurs, ou du consortium dans le cas des conducteurs propriétaires, qu'ils soumettent les conducteurs de véhicules utilitaires à des tests de dépistage de drogues avant de les embaucher, ainsi que des tests aléatoires de dépistage de drogues et d'alcool tout au long de l'année. Les conducteurs ontariens qui exercent leurs activités aux États-Unis sont également assujettis à ces règlements et à des tests aléatoires. De nombreux groupes d'intervenants à qui nous avons parlé étaient en faveur de tests obligatoires préalables à l'emploi et de tests randomisés de dépistage de drogues et d'alcool pour les conducteurs de véhicules utilitaires.

Entre 2014 et 2018, 244 collisions impliquant des véhicules utilitaires, dont 21 % ont entraîné une blessure ou un décès, ont été causées par des conducteurs sous l'influence de drogues ou de l'alcool. Entre 2014 et 2016 (année la plus récente pour laquelle des statistiques définitives sur les décès ont été établies), 6,8 % des collisions impliquant des véhicules utilitaires dont le

conducteur était sous l'influence de drogues ou d'alcool ont causé un décès. Elles étaient donc plus de 12 fois plus susceptibles d'entraîner un décès que la moyenne des collisions impliquant des véhicules utilitaires, dont la probabilité de décès est de 0,57 % (voir la **section 2.3.1**).

4.5.3 Malgré les risques, les conducteurs de véhicules utilitaires qui détiennent une ordonnance d'un médecin sont autorisés à conduire sous l'influence de la marijuana

Les conducteurs de l'Ontario qui ont une ordonnance de marijuana médicale peuvent conduire un véhicule utilitaire avec de la marijuana dans leur organisme, à condition de ne pas avoir les facultés affaiblies au sens de la loi, contrairement à ceux qui utilisent cette drogue à des fins récréatives. Nous avons constaté que la distinction entre l'utilisation à des fins médicales et l'utilisation à des fins récréatives était préoccupante étant donné que l'effet négatif sur la capacité de conduire un gros véhicule utilitaire peut être similaire. Le Ministère ne fait pas de suivi du nombre de conducteurs de véhicules utilitaires qui utilisent de la marijuana à des fins médicales.

Certains organismes de transport au Canada se sont opposés à la consommation de marijuana médicale par les conducteurs de véhicules tels que les autobus et les trains, et les pilotes d'avions. Par exemple, Metrolinx, un organisme du gouvernement de l'Ontario qui supervise l'exploitation d'un réseau de transport interurbain par autobus et par train dans la région du grand Toronto et des environs, interdit toute consommation de marijuana, y compris à des fins médicales, pour ses conducteurs de trains et d'autobus. Transports Canada a également interdit toute consommation de marijuana, y compris à des fins médicales, au personnel navigant et aux contrôleurs de vol (l'aviation est une industrie sous réglementation fédérale). De plus, il n'y a pas d'exception pour les conducteurs de véhicules utilitaires qui utilisent de la marijuana à des fins médicales aux États-Unis. De nombreux

intervenants de l'industrie à qui nous avons parlé étaient en faveur de l'adoption de règlements semblables pour les conducteurs de véhicules utilitaires de l'Ontario.

RECOMMANDATION 14

Pour réduire le risque de collisions impliquant des conducteurs de véhicules utilitaires sous l'influence de drogues et de l'alcool, le ministère des Transports doit :

- étudier les avantages potentiels pour la sécurité routière de tests de dépistage de drogues et d'alcool préalables à l'embauche et aléatoires par la suite pour les conducteurs de véhicules utilitaires, et en faire rapport;
- si l'étude conclut qu'une telle mesure permettrait d'améliorer la sécurité routière, collaborer avec les gouvernements fédéral et provinciaux pour établir des lignes directrices sur les tests de dépistage de drogues et d'alcool à faire passer aux conducteurs de véhicules utilitaires avant l'embauche et sur une base aléatoire par la suite;
- étudier les risques pour la sécurité routière liés au fait que les conducteurs de véhicules utilitaires ayant une ordonnance de marijuana à des fins médicales sont exemptés des normes applicables aux usagers à des fins récréatives, et élaborer une stratégie pour atténuer ces risques.

RÉPONSE DU MINISTÈRE

Le Ministère souscrit à cette recommandation. Le Ministère cherche toujours des moyens de réduire le risque de collisions impliquant des conducteurs de véhicules utilitaires sous l'influence de drogues et de l'alcool.

Le Ministère étudiera les avantages potentiels pour la sécurité routière de tests de dépistage de drogues et d'alcool préalables à l'embauche et aléatoires par la suite pour les conducteurs de véhicules utilitaires. Lorsque des avantages importants sont constatés, le

Ministère collaborera avec ses partenaires provinciaux et fédéraux à l'établissement de lignes directrices sur les tests.

Le Ministère étudiera les risques pour la sécurité routière liés au fait que les conducteurs de véhicules utilitaires ayant une ordonnance de marijuana à des fins médicales sont exemptés des normes applicables aux usagers à des fins récréatives, et élaborera une stratégie pour atténuer ces risques. Entre-temps, les employeurs de l'Ontario peuvent établir des politiques relatives aux tests de dépistage en milieu de travail, mais ils ne sont pas tenus de le faire. Le ministère du Travail, de la Formation et du Développement des compétences a établi des directives sur son site Web pour aider les parties en milieu de travail à comprendre les obligations légales relatives à l'affaiblissement des facultés et à la santé et la sécurité au travail.

4.6 Centres d'inspection des véhicules automobiles

4.6.1 Service Ontario renouvelle chaque année les plaques d'immatriculation des véhicules utilitaires sans exiger de preuve que le véhicule a réussi une inspection

Comme il est mentionné à la **section 2.7**, le Ministère délivre des permis aux garages admissibles des CIVA qui inspectent des véhicules utilitaires afin de délivrer des certificats d'inspection attestant qu'un véhicule est mécaniquement sécuritaire. Les garages des CIVA commandent et achètent des carnets de certificats d'inspection sur papier directement auprès du Ministère. À cet égard, le programme est demeuré essentiellement inchangé depuis sa création en 1974.

Nous avons constaté que le Ministère n'exige pas que Service Ontario demande une preuve d'inspection annuelle ou semestrielle valide au moment de renouveler les plaques d'immatriculation des véhicules utilitaires. Le Ministère ne sait donc pas combien de véhicules utilitaires circulent sur les routes de l'Ontario sans

certificat d'inspection annuel ou semestriel à jour. Ces véhicules ne sont détectés que si des agents de police ou d'exécution examinent le certificat lors d'une inspection routière. Durant les inspections routières de 2017 et 2018 (premières années complètes où cette information a fait l'objet d'un suivi), les agents ont repéré près de 7 500 véhicules utilitaires sans certificat d'inspection annuelle ou semestrielle valide.

La présentation d'un certificat d'inspection au moment du renouvellement des plaques permettrait au Ministère de recueillir des données sur le garage, le mécanicien et le véhicule du CIVA auxquels le certificat a été délivré.

Le Ministère ne fait pas de suivi des certificats d'inspection pour s'assurer qu'ils sont utilisés de façon appropriée par les garages des CIVA

Le Ministère n'est pas en mesure d'assurer le suivi des certificats d'inspection annuelle ou semestrielle parce qu'ils sont sur papier. À l'exception du suivi des certificats vierges achetés par chaque garage d'un CIVA, le Ministère ne dispose d'aucune information sur l'inspection annuelle des véhicules utilitaires effectuée par les garages des CIVA ni sur les certificats qu'ils ont délivrés. Par exemple :

- Bien que le Ministère sache quels numéros de certificats d'inspection annuelle et semestrielle ont été vendus à quels garages des CIVA, il ne sait pas si, ni quand, ces certificats ont été délivrés à des véhicules, ni si le garage qui a commandé les certificats est le même que celui qui a effectué l'inspection.
- Le Ministère ne peut pas associer un numéro de certificat d'inspection annuelle ou semestrielle particulier au véhicule inspecté ni au mécanicien qui a effectué l'inspection. La seule façon d'obtenir cette information serait d'examiner une copie papier du certificat d'inspection au garage du CIVA.

Le régime d'inspections du programme Air pur Ontario prévoit une capture de données et des contrôles beaucoup plus rigoureux. La **figure 21** présente les principales différences de processus et de contrôle entre le CIVA et le programme Air pur Ontario.

Jusqu'en avril 2019, les responsables du programme Air pur Ontario testaient les émissions de tous les véhicules. Ils ne testent plus les véhicules de tourisme depuis avril 2019, mais ils continuent de vérifier si les niveaux d'émissions des véhicules utilitaires diesel lourds sont acceptables. Le programme Air pur Ontario fait appel à des installations privées, dont beaucoup sont des garages des CIVA, pour vérifier les émissions des véhicules. Le programme est administré conjointement par le ministère des Transports, le ministère de l'Environnement et Service Ontario.

RECOMMANDATION 15

Pour que seuls les véhicules utilitaires qui ont fait l'objet d'une inspection annuelle ou semestrielle puissent faire renouveler leurs permis et pour améliorer l'efficacité et l'efficacités de sa surveillance des centres d'inspection des véhicules automobiles (CIVA), le ministère des Transports doit :

- collaborer avec Service Ontario pour exiger une preuve d'inspection au moment du renouvellement des plaques d'immatriculation des véhicules utilitaires;
- mettre en œuvre un système central de délivrance des certificats d'inspection électroniques par les garages des CIVA, en s'inspirant du programme Air pur Ontario et de ses contrôles.

RÉPONSE DU MINISTÈRE

Le Ministère souscrit à cette recommandation.

Le Ministère examine actuellement la possibilité d'établir une connexion dans le système entre les inspections mécaniques et le renouvellement des plaques d'immatriculation des véhicules. Le Ministère discute avec Service

Ontario de l'élaboration de politiques établissant un lien entre l'inscription et les résultats des inspections annuelles et semestrielles.

Le Ministère analyse l'introduction de certificats d'inspection électroniques, que les CIVA délivreraient à un système central administré et géré par un fournisseur de services tiers. Le Ministère aurait pleinement accès à toutes les données, y compris les résultats des inspections de chaque véhicule, afin de surveiller le programme, de mener des enquêtes et d'appliquer la loi.

4.6.2 Le Ministère ne détecte pas les garages à risque élevé des CIVA et ne prend pas de mesures à leur égard de manière systématique

Il est ressorti de notre audit que le Ministère mène des enquêtes dans les garages des CIVA uniquement s'il reçoit des plaintes du public ou si un problème est porté à l'attention de son personnel d'exécution. Le Ministère n'a pas non plus établi de critères pour déterminer quand les garages des CIVA devraient faire l'objet d'interventions, comme des enquêtes et des audits (voir la **section 2.7.2**), ou de sanctions, y compris la révocation de leur permis. Le Ministère ne fait pas de suivi auprès des garages des CIVA qui ont commis de graves infractions pour s'assurer que des améliorations ont été apportées.

Lorsque le Ministère a des raisons d'enquêter sur les garages, il constate souvent des infractions graves et parfois des activités frauduleuses. Voici des exemples de constatations d'enquête des cinq dernières années :

- un CIVA qui délivrait des certificats d'inspection pour des véhicules défectueux;
- un CIVA qui délivrait des certificats d'inspection sans inspecter le véhicule;
- des inspections effectuées par des mécaniciens non brevetés;
- le défaut d'aviser le Ministère de la perte, du vol ou de la destruction de certificats d'inspection.

Figure 21 : Comparaison des processus et des contrôles du programme Air pur et des centres d'inspection des véhicules automobiles

Source des données : ministère des Transports

Processus ou contrôle	Programme Air pur Ontario	Garages des centres d'inspection des véhicules automobiles (CIVA)
Rapports/certificats d'inspection	Remplis électroniquement dans le système d'inspection du programme Air pur. Tous les détails des inspections sont téléversés dans une base de données centrale immédiatement après l'inspection, sauf dans le cas des installations mobiles, dont le téléversement peut prendre jusqu'à trois jours. Les centres d'inspection doivent également conserver les dossiers d'inspection pendant deux ans.	Sur papier. On ne peut accéder aux détails de l'inspection qu'en les examinant physiquement au CIVA.
Contrôle des stocks	L'accès des installations d'inspection annulées, suspendues ou expirées au système d'inspection du programme Air pur peut être révoqué. Elles ne seront alors pas en mesure de produire des rapports d'inspection.	Le système du ministère des Transports (le Ministère) ne traitera pas les commandes de certificats d'inspection passées par des CIVA annulés, suspendus ou expirés. Toutefois, le CIVA peut conserver un stock important de certificats d'inspection sur papier.
Données disponibles aux fins d'analyse par le Ministère	<ul style="list-style-type: none"> • Numéro d'inspection • Installation d'inspection • Nom et numéro de permis de l'inspecteur • Véhicule inspecté • Spécifications du véhicule comme la marque, le modèle, l'année, le poids et la taille du moteur • Date et heure de l'inspection • Relevé de l'odomètre • Relevés des modules informatiques du véhicule, comme le régime du moteur, pendant l'inspection • Photos du véhicule à des fins de vérification et d'audit • Résultats des essais (niveaux d'émissions, réussite/échec) 	Numéros des certificats d'inspection que le Ministère a vendus à chaque CIVA
Exigences de Service Ontario en matière de renouvellement	Service Ontario exige une preuve d'inspection réussie du programme Air pur avant de renouveler les plaques d'immatriculation.	Service Ontario exige une preuve de certificat d'inspection seulement lorsque le propriétaire du véhicule change.
Audits et/ou enquêtes	Les installations d'inspection peuvent être auditées par téléphone, en temps réel par l'entremise du système Air pur Ontario, ou au moyen d'une visite sur place.	En général, les CIVA font l'objet d'enquêtes ou d'audits uniquement en réponse aux plaintes du public, et les agents d'exécution doivent se rendre sur place.

Dans un cas de 2019 faisant l'objet d'une enquête au moment de notre audit, un agent d'exécution a trouvé une personne, qui n'était ni un mécanicien ni l'exploitant d'un CIVA, qui vendait des certificats d'inspection sur Facebook contre argent comptant.

Nous avons constaté que, dans la plupart des cas, le Ministère continuait de délivrer des permis aux garages des CIVA ayant fait l'objet d'un nombre

important de condamnations à la suite d'un audit ou d'une enquête, sans prendre de mesures de suivi pour s'assurer que le garage apportait des améliorations.

Par exemple, un CIVA avait fait l'objet de 100 accusations et condamnations subséquentes à la suite d'une enquête du Ministère terminée en juillet 2016, notamment parce qu'il avait « entravé un inspecteur ou refusé de lui fournir des

renseignements ». Au moment de notre audit, le CIVA était toujours ouvert et n'avait pas reçu de visite de suivi du Ministère. Le Ministère a déclaré qu'il n'avait pas visité de nouveau le CIVA parce qu'il n'avait pas reçu d'autres plaintes du public à son sujet.

Le Ministère a tenté de révoquer seulement 14 permis de CIVA entre 2014 et 2018. Au moment de notre audit, 3 des 14 établissements étaient encore titulaires d'un permis après avoir interjeté appel avec succès auprès du Tribunal d'appel en matière de permis (décrit à la **section 2.7.2**), et 2 autres l'étaient toujours en attendant l'audition de leur appel, de sorte que le Ministère a réussi à révoquer le permis de seulement 9 garages.

Dans le cadre de notre audit de 1997 sur la sécurité et la réglementation des véhicules utilitaires, nous avons exprimé des préoccupations concernant l'absence d'un processus d'inspection pour les garages des CIVA, et le Ministère s'est engagé à élaborer des critères sur le choix des garages des CIVA à risque élevé aux fins des audits d'inspection. Toutefois, au moment de notre audit de 2008, le Ministère n'avait fait aucun progrès dans l'élaboration de lignes directrices ou d'un processus permettant de repérer les garages à risque élevé des CIVA ou de prendre des mesures d'exécution à leur égard. Au cours du présent audit, nous avons constaté que le Ministère n'avait toujours pas fait de progrès dans la mise en oeuvre d'un processus visant à repérer les garages à risque élevé des CIVA.

Nous avons également constaté que le Ministère n'utilisait pas les inspections routières pour consigner l'information des certificats d'inspection ni pour repérer les garages à risque élevé des CIVA. Une inspection routière standard consiste notamment à vérifier si un certificat d'inspection est valide. Toutefois, les agents d'exécution ne consignent pas les détails du certificat, comme le garage de délivrance, le mécanicien signataire ou le moment où le certificat a été délivré. De plus, le Ministère n'a pas mis en place de processus officiel permettant aux agents de signaler les véhicules ayant récemment obtenu un certificat d'inspection qui présentent des défauts mécaniques

importantes. Un tel processus pourrait permettre de repérer les garages des CIVA qui inspectent les véhicules utilitaires de façon inappropriée ou qui signent des certificats d'inspection frauduleux.

RECOMMANDATION 16

Pour aider à repérer les garages à risque élevé des centres d'inspection des véhicules automobiles (CIVA) et à prendre des mesures d'exécution à leur égard, le ministère des Transports doit :

- ajouter l'information sur les certificats d'inspection aux données saisies durant les inspections routières;
- créer un processus qui permet aux agents d'exécution de signaler facilement les certificats d'inspection aux fins de suivi auprès du garage du CIVA;
- élaborer un système d'attribution de niveaux ou de cotes de risque aux garages des CIVA et utiliser cette information pour mener des enquêtes et des audits.

RÉPONSE DU MINISTÈRE

Le Ministère souscrit à cette recommandation et a commencé à moderniser la surveillance du réseau des CIVA afin de repérer les centres à risque élevé et d'intervenir auprès d'eux.

Dans le cadre de la modernisation prévue du programme, le Ministère analyse une solution de surveillance et de conformité axée sur le risque. Cette information pourrait servir à éclairer les enquêtes et les audits des postes. De plus, la modernisation du programme améliorera les possibilités de collaboration entre les agents d'application de la loi sur route et la fonction de surveillance des CIVA, y compris la possibilité de signaler les certificats d'inspection aux fins de suivi auprès du garage du CIVA. Le Ministère analyse également des façons de déterminer si la saisie de l'information sur les inspections aidera à améliorer la surveillance du régime d'inspection et prendra des mesures au besoin.

4.6.3 De nombreux garages des CIVA commandent des quantités excessives de certificats d'inspection sans que le Ministère fasse enquête

Notre analyse des commandes passées par les garages des CIVA en 2018 a révélé que beaucoup d'entre eux semblent commander beaucoup plus de certificats que nécessaire selon le nombre de mécaniciens inscrits. En effet, les garages qui commandent des certificats d'inspection dont ils n'ont pas besoin risquent de distribuer ou de vendre ceux-ci, ou encore de délivrer des certificats sans inspecter les véhicules.

En 2018 par exemple, 211 garages ont commandé plus de 528 certificats par mécanicien breveté, soit 10 fois la quantité commandée par le garage moyen. Pourtant, les responsables du traitement des commandes du Ministère ont demandé seulement 18 enquêtes liées à des commandes excessives de certificats en 2018. Au moment de notre audit, 6 des 18 demandes étaient ouvertes et 12 avaient fait l'objet d'une enquête. Sept des 12 enquêtes ont entraîné l'échec des inspections sur place et le dépôt d'accusations. Trois des 12 enquêtes ont amené l'agent à proposer de révoquer le permis du garage.

Le système de commande des certificats d'inspection des CIVA ne comporte pas de contrôles automatisés pour signaler les commandes excessives. Il revient aux responsables du traitement des commandes employés par le Ministère de déterminer ce qui constitue des commandes excessives ou inhabituelles en se fondant sur leur propre jugement, et de signaler ces commandes aux fins d'enquête par un agent d'exécution. Le Ministère nous a toutefois informés qu'il n'y avait pas de données repères ni de lignes directrices pouvant aider les responsables à repérer ces commandes, et que ceux-ci n'étaient pas tenus de signaler les anomalies.

Bon nombre des garages des CIVA qui commandent le plus grand nombre de certificats

d'inspection par mécanicien n'ont fait l'objet d'aucune enquête. Par exemple :

- Un garage de CIVA employant un seul mécanicien a commandé 7 300 certificats entre 2016 et 2018, soit 46 fois la moyenne par mécanicien de tous les garages de CIVA. Les responsables du traitement des commandes n'ont pas présenté de demandes d'enquête sur les pratiques de commande du garage, et le Ministère n'a pas mené d'enquête.
- Un garage du CIVA employant un seul mécanicien a reçu 4 000 certificats d'inspection en 2018 seulement, soit 76 fois la moyenne par mécanicien. Lorsque nous avons interrogé le Ministère au sujet des commandes, il a entamé une enquête et a constaté que le centre n'avait commandé que 2 000 certificats, ce qui représente quand même 38 fois la moyenne par mécanicien. Une erreur dans le système du Ministère a entraîné le traitement d'une commande en double sans frais pour le garage du CIVA. Par conséquent, le garage et son seul mécanicien ont reçu 4 000 certificats de sécurité, dont 2 000 gratuitement, sans que le système signale la transaction. En fait, le personnel du Ministère n'était pas conscient de cette situation avant que nous la portions à son attention. Le Ministère a indiqué qu'il allait lancer un processus pour percevoir le paiement des 2 000 certificats supplémentaires.

RECOMMANDATION 17

Pour que les garages des centres d'inspection des véhicules automobiles (CIVA) ne commandent pas un nombre excessif de certificats d'inspection qui pourraient être vendus, distribués ou délivrés de façon inappropriée, le ministère des Transports doit :

- créer, dans le système de commande des certificats d'inspection, des contrôles automatisés qui signalent les commandes excessives en fonction de facteurs comme

le nombre de mécaniciens inscrits et les commandes antérieures;

- créer des lignes directrices et former les responsables du traitement afin de repérer les commandes excessives, et assurer le suivi des demandes d'enquête soumises par ces responsables.

RÉPONSE DU MINISTÈRE

Le Ministère souscrit à cette recommandation et a commencé à moderniser la surveillance du réseau des CIVA afin de repérer les centres à risque élevé et d'intervenir auprès d'eux.

Dans le cadre de ses efforts de modernisation, le Ministère examine son processus actuel de commande de certificats sur papier pour le remplacer par la délivrance de certificats électroniques sur demande. Ces certificats électroniques feraient ensuite l'objet d'une surveillance pour repérer les techniciens ou les postes qui délivrent un nombre excessif de certificats et prendre des mesures connexes, le cas échéant. Le nouveau programme comprendra des processus simplifiés pour retirer les postes qui ne sont pas en mesure de maintenir la sécurité et rendre compte de la conformité.

4.6.4 La formation et la surveillance des inspecteurs des CIVA ne sont pas normalisées, ce qui donne des résultats incohérents

Les agents d'exécution qui effectuent des audits et des enquêtes sont qualifiés d'inspecteurs de véhicules. Les inspecteurs de véhicules doivent être des mécaniciens brevetés, mais nous avons constaté qu'il n'y avait pas de formation normalisée indiquant à ces agents comment auditer un garage du CIVA ou mener une enquête sur lui de façon efficace. Ils apprennent plutôt simplement en observant des inspecteurs de véhicules plus expérimentés dans l'exercice de leurs fonctions. Les gestionnaires à qui nous avons parlé se sont dits préoccupés par le manque de formation des

inspecteurs de véhicules. Ils ont souligné qu'en tant que mécaniciens brevetés, les inspecteurs possèdent les connaissances automobiles requises, mais qu'au moment de leur embauche, ils n'ont aucune expérience en matière d'enquêtes, de collecte de preuves ou de dépôt d'accusations contre les garages des CIVA.

Outre l'absence de formation normalisée, le Ministère n'a pas mis à jour le manuel des politiques des CIVA ni ses rapports d'audit et listes de vérification des CIVA depuis 2009. Cela pose problème étant donné que des changements ont été apportés depuis et que le manuel mentionne des systèmes d'information qui ne sont plus utilisés par le Ministère. Nous avons examiné les dossiers d'audit des CIVA aux trois bureaux de district visités et constaté que les exigences en matière d'audit n'étaient pas respectées de façon uniforme. Par exemple :

- les inspecteurs n'ont pas vérifié tous les outils requis dans 47 % des dossiers examinés;
- les inspecteurs n'avaient pas rempli la liste de contrôle de l'audit dans 53 % des dossiers, et 20 % des dossiers d'audit examinés ne contenaient aucune liste de contrôle;
- dans 37 % des dossiers d'audit, les certificats des mécaniciens n'ont pas été examinés pour vérifier si les mécaniciens étaient inscrits, en règle et aptes à signer des certificats d'inspection pour les types de véhicules inspectés;
- dans deux cas, les dossiers d'audit que nous avons demandés dans notre échantillon n'ont pas été trouvés, que ce soit sur support papier ou numérique.

RECOMMANDATION 18

Pour que les audits des garages des centres d'inspection des véhicules automobiles (CIVA) et les enquêtes connexes soient effectués de façon uniforme, le ministère des Transports (le Ministère) doit :

- offrir aux inspecteurs des véhicules une formation normalisée sur la conduite des audits et des enquêtes;

- mettre à jour son manuel de politiques des CIVA, ses rapports d'audit et ses listes de contrôle pour tenir compte des pratiques actuelles et des systèmes du Ministère.

RÉPONSE DU MINISTÈRE

Le Ministère souscrit à cette recommandation.

Dans le cadre de la modernisation des CIVA, le Ministère élaborera une formation normalisée à l'intention des inspecteurs de véhicules qui effectuent des audits et des enquêtes, et il mettra à jour le manuel des politiques des CIVA, les rapports d'audit et les listes de contrôle pertinentes pour tenir compte des pratiques les plus à jour.

4.7 Mesure du rendement

Les indicateurs de rendement du Ministère sont insuffisants pour surveiller efficacement le rendement en matière de sécurité des véhicules utilitaires

Il était ressorti de notre audit de 2008 sur la sécurité des véhicules utilitaires que le Ministère n'avait pas élaboré d'indicateurs ni de cibles de rendement utiles pour évaluer l'efficacité de ses activités d'amélioration de la sécurité des véhicules utilitaires. Nous avons constaté que le Ministère a depuis élaboré deux indicateurs de rendement assortis de cibles qui mesurent la sécurité routière. Nous avons toutefois remarqué qu'un seul de ces indicateurs est propre aux véhicules utilitaires. Les indicateurs et le rendement de l'Ontario au cours des cinq dernières années sont présentés à la **figure 22**.

Le Ministère déclare publiquement les décès par tranche de 10 000 titulaires de permis de conduire dans le *Rapport annuel sur la sécurité routière en Ontario*. Il s'agit d'un indicateur standard utilisé partout en Amérique du Nord comme mesure de la sécurité routière globale. En 2016 (année la plus récente pour laquelle une comparaison est possible), le taux de l'Ontario (0,58 par tranche de 10 000 titulaires de permis de conduire) était le deuxième taux le plus faible pour l'ensemble de l'Amérique du Nord, derrière le District de Columbia aux États-Unis.

Le seul indicateur de rendement propre aux véhicules utilitaires actuellement en place est l'indicateur des taux de conformité des véhicules utilitaires pendant l'inspection RoadCheck, qui n'est pas rendu public. RoadCheck est une initiative d'inspection annuelle de trois jours qui établit des niveaux de référence pour la sécurité des camions au Canada, aux États-Unis et au Mexique. L'indicateur mesure le pourcentage de véhicules et de conducteurs inspectés sans infraction. Les transporteurs et les conducteurs savent quand les inspections RoadCheck auront lieu, car les dates d'inspection sont annoncées plusieurs mois à l'avance. Les taux de conformité sont généralement beaucoup plus élevés que lors des inspections routières régulières, ce qui remet en question l'utilité de l'indicateur pour mesurer l'efficacité des activités d'exécution du Ministère visant les véhicules utilitaires.

Nous avons remarqué que le Ministère tenait des données exhaustives sur les transporteurs,

Figure 22 : Indicateurs de rendement de la Division de la sécurité des usagers de la route, 2014-2018

Source des données : ministère des Transports

Indicateur	2014	2015	2016	2017	2018	Cible
Nombre de décès par tranche de 10 000 titulaires de permis de conduire ¹	0,53	0,54	0,58	0,58 ²	0,56 ²	0,82
Taux de conformité des véhicules utilitaires (%) - RoadCheck	79	85	84	84	83	80

1. Cet indicateur de rendement concerne tous les conducteurs titulaires d'un permis, et non seulement ceux qui détiennent un permis de conduire un véhicule utilitaire.

2. Les données pour 2017 et 2018 sont préliminaires.

les véhicules utilitaires et les conducteurs qui pourraient être utilisées pour établir des indicateurs de rendement qui aideraient à mesurer l'efficacité de ses activités d'exécution. Nous avons également remarqué que le rapport annuel sur la sécurité routière en Ontario fournit des statistiques détaillées qui pourraient également servir à mesurer le rendement, y compris des statistiques propres aux véhicules utilitaires, notamment :

- le nombre et le taux de décès causés par les collisions impliquant de gros camions;
- certains facteurs pertinents aux collisions mortelles impliquant de gros camions (par exemple, la consommation d'alcool et les défauts des véhicules);
- les véhicules utilitaires en pourcentage du nombre total de véhicules.

Nous avons toutefois constaté qu'il y a habituellement un retard important dans la publication du rapport annuel. Le plus récent rapport annuel accessible au public porte sur l'année civile 2016, et le Ministère n'a publié les rapports pour 2015 et 2016 qu'en août 2019. Le Ministère a expliqué que la production de statistiques définitives concernant les collisions graves ne peut avoir lieu avant la fin des enquêtes nécessaires de la police et du coroner.

RECOMMANDATION 19

Pour évaluer plus efficacement le rendement de l'Ontario en matière de sécurité des véhicules utilitaires et permettre la prise de décisions éclairées concernant la politique de sécurité des véhicules utilitaires, le ministère des Transports doit :

- élaborer des indicateurs de rendement pertinents propres à la sécurité des véhicules utilitaires et des cibles connexes, et prendre des mesures pour atteindre ces cibles;
- rendre compte de ces mesures de rendement au public.

RÉPONSE DU MINISTÈRE

Le Ministère souscrit à cette recommandation et élabore activement des mesures de rendement clés qui s'appuient sur les données probantes actuellement disponibles pour éclairer la prise de décisions. Ces travaux permettront d'élaborer progressivement des mesures, des bases de référence et des cibles de rendement qui permettront l'amélioration continue des programmes de sécurité des véhicules utilitaires. Une fois ce travail terminé, le Ministère commencera à rendre publiques les mesures de rendement pertinentes.

Annexe 1 : Statistiques sur les collisions impliquant des véhicules utilitaires, 2008-2017

Source des données : ministère des Transports

	Véhicules immatriculés	Collisions	Blessures	Décès
Gros camions¹				
2008	221 555	16 416	3 666	130
2009	217 116	13 226	2 948	99
2010	221 445	13 981	3 213	109
2011	226 731	13 932	3 175	101
2012	230 738	13 491	3 091	100
2013	233 478	14 738	3 287	96
2014	237 435	16 306	3 615	109
2015	236 904	15 155	3 368	95
2016	244 773	14 259	3 145	113
2017 ²	249 786	14 391	3 156	137
Total		145 895	32 664	1 089
Autobus³				
2008	30 462	3 926	1 176	10
2009	30 372	3 691	1 224	12
2010	31 072	3 824	1 301	14
2011	31 211	3 825	1 282	7
2012	31 806	3 792	1 226	6
2013	31 888	4 051	1 098	15
2014	32 291	4 176	1 009	12
2015	32 285	4 112	1 176	9
2016	33 415	3 573	1 205	8
2017 ²	33 367	3 341	1 000	6
Total		38 311	11 697	99

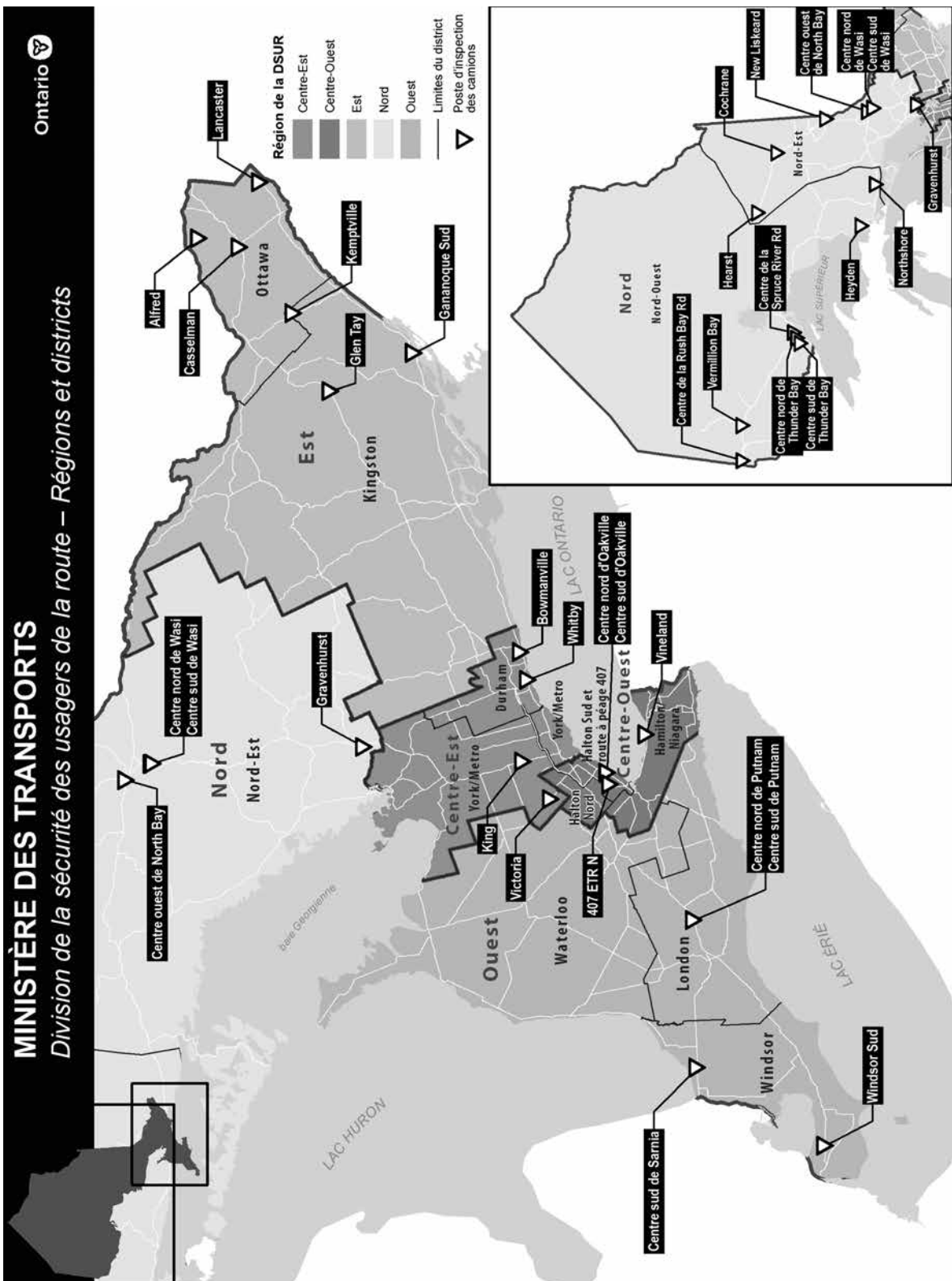
1. Les gros camions comprennent les dépanneuses, les camions ouverts, les camions fermés, les camions-citernes, les transporteurs automobiles, les camions à benne et les semi-remorques. Remarque : Les types de camions figurant dans les données d'immatriculation du Ministère ne correspondent pas aux types de camions indiqués par la police dans les rapports de collision. Le Ministère a indiqué qu'il était impossible d'effectuer une comparaison exacte entre les différents types de camions immatriculés en Ontario et ceux impliqués dans des collisions.

2. Les données pour 2017 sont préliminaires.

3. Les autobus comprennent les autobus municipaux, interurbains et scolaires.

Annexe 2 : Régions et centres d'inspection routière

Source des données : ministère des Transports



Annexe 3 : Inspections routières par district et par région, 2018

Source des données : ministère des Transports

Région	District	Inspections routières	% du nombre total d'inspections	Agents d'exécution ¹	% du nombre total d'agents
Ouest	Kitchener	3 484	4	7	4
	London	11 117	13	18	10
	Windsor	12 957	15	22	13
	Total	27 558	31²	47	27
Centre-Ouest	407 ETR	2 358	3	4	2
	Halton	7 904	9	19	11
	Hamilton	7 911	9	15	9
	Total	18 173	20²	38	22
Centre-Est	Durham	5 027	6	12	7
	Communauté urbaine de Toronto ³	2 728	3	17	10
	Peel	1 375	2		
	York	4 693	5		
	Total	13 823	16	29	16²
Est	Kingston	7 221	8	15	9
	Ottawa	9 745	11	18	10
	Total	16 966	19	33	19
Nord	North Bay ⁴	3 218	4		
	Sudbury	1 263	1	14	8
	Timmins	1 807	2		
	Kenora ⁵	1 653	2		
	Sault Ste. Marie	2 627	3	14	8
	Thunder Bay	1 577	2		
Total	12 145	14	28	16	
Total provincial		88 665	100	175	100

1. Exclut les superviseurs, les auditeurs des installations et les stagiaires.

2. Certains pourcentages ont été arrondis.

3. La communauté urbaine de Toronto, Peel et York partagent ces 17 agents d'exécution.

4. North Bay, Sudbury et Timmins partagent ces 14 agents d'exécution.

5. Kenora, Sault Ste. Marie et Thunder Bay partagent ces 14 agents d'exécution.

Annexe 4 : Évaluation et résultats d'audit des installations

Préparé par le Bureau de la vérificatrice générale de l'Ontario

Un audit standard d'une installation comprend une évaluation des éléments suivants :

- **Entretien des véhicules** : examen des dossiers d'entretien des véhicules, y compris les réparations, l'entretien préventif et les inspections annuelles et semestrielles.
- **Heures de service** : examen des registres des conducteurs et des heures de travail pour vérifier la conformité aux exigences de la loi et comparaison avec les documents à l'appui, comme les reçus de péage aux ponts, de carburant, d'hébergement, de repas et de téléphone, et les relevés GPS.
- **Qualifications, dossiers et rapports** : examen des condamnations, des accidents, des qualifications et des résumés des conducteurs. Un résumé de conducteur est un dossier portant sur les accidents, les condamnations pour infraction à la sécurité et les défauts repérés lors des inspections au cours des cinq dernières années.

L'audit produit une évaluation de la conformité sous forme de pourcentage pour chacune des catégories évaluées ci-dessus. Les infractions constatées lors des audits des installations peuvent entraîner des accusations contre le transporteur. Si le transporteur est reconnu coupable, les condamnations sont incluses dans son dossier de sécurité (voir la **section 2.5.2**).

Après un audit des installations, les transporteurs reçoivent l'une des trois notes suivantes :

- **Excellente** : si la note d'audit global est de 80 % ou plus et si toutes les catégories examinées obtiennent une note d'au moins 70 %. Les transporteurs qui obtiennent une excellente note peuvent recevoir une « excellente » cote de sécurité, selon leur rendement en matière de sécurité routière.
- **Réussite** : si la note d'audit global est de 55 % ou plus et si aucune des catégories examinées n'obtient une note inférieure à 50 %. Les transporteurs qui obtiennent la note de passage obtiennent tout au plus une cote de sécurité « satisfaisante », selon leur rendement en matière de sécurité routière.
- **Échec** : si la note d'audit globale est inférieure à 55 % ou si l'une des catégories examinées obtient une note inférieure à 50 %. Les transporteurs qui échouent sont admissibles à une cote de sécurité « conditionnelle » au maximum. Un transporteur qui reçoit une cote de sécurité conditionnelle ne peut améliorer sa cote que s'il réussit un audit subséquent. Le Ministère peut entreprendre un audit partiel si seulement certaines catégories doivent être réévaluées.

Annexe 5 : Véhicules utilitaires que les mécaniciens des centres d'inspection des véhicules automobiles peuvent inspecter, par certification

Source des données : ministère des Transports

Type de véhicule	Restrictions	Certification		
		Technicien d'entretien automobile	Technicien de camions et d'autocars	Technicien d'entretien de remorques de camions
Camions	PNBV* de 4 500 à 9 000 kg* – sans freins pneumatiques	✓	✓	
	PNBV > 9 000 kg – avec freins pneumatiques		✓	
Autobus	PNBV* de 3 400 à 9 000 kg – sans freins pneumatiques	✓	✓	
	PNBV ≥ 3 400 kg – avec freins pneumatiques		✓	
Remorques	PNBV < 4 500 kg* – sans freins pneumatiques	✓	✓	✓
	PNBV ≥ 4 500 kg – avec freins pneumatiques		✓	✓

* Poids nominal brut du véhicule.

Annexe 6 : Critères d'audit

Préparé par le Bureau de la vérificatrice générale de l'Ontario

1. Les inspections routières des véhicules utilitaires et des conducteurs sont effectuées conformément aux normes et permettent de détecter et de décourager les déficiences des véhicules et les infractions des transporteurs et des conducteurs.
2. Des processus efficaces sont en place pour surveiller le rendement en matière de sécurité des transporteurs de véhicules utilitaires. Des interventions et des mesures correctives appropriées sont prises en temps opportun lorsque les transporteurs ont un bilan médiocre en matière de sécurité ou posent un risque pour la sécurité.
3. Une surveillance efficace – comprenant des audits, des enquêtes et, au besoin, des dispositions pour faciliter la prise de mesures correctives – est effectuée pour s'assurer que les centres d'inspection des véhicules automobiles se conforment aux exigences de la loi et de la politique du ministère des Transports concernant l'inspection et la certification des véhicules utilitaires.
4. Des processus efficaces sont en place pour veiller à ce que les conducteurs de véhicules utilitaires possèdent une formation, une expérience et des connaissances suffisantes pour conduire des véhicules utilitaires en toute sécurité. Les membres du public sont informés de la façon de réduire efficacement leurs propres risques lorsqu'ils rencontrent des véhicules utilitaires sur les routes de l'Ontario.
5. Les ressources humaines et matérielles, y compris les centres d'inspection, sont utilisées de manière efficiente et efficace pour s'acquitter des responsabilités mandatées.
6. Des renseignements exacts, complets et à jour sont recueillis régulièrement pour permettre à la direction d'évaluer le rendement des programmes de sécurité et de prendre des décisions éclairées.
7. Des cibles et des indicateurs de rendement significatifs visant à améliorer la sécurité des véhicules utilitaires sont établis, surveillés et comparés aux résultats réels pour veiller à ce que les résultats voulus en matière de sécurité soient obtenus. Les résultats sont rendus publics, et des mesures correctives sont prises en temps opportun.