

Chapitre 1

Section 1.04

Ministère des Transports

Sécurité des véhicules utilitaires et application de la loi

Suivi des audits de l'optimisation des ressources,
section 3.04 du *Rapport annuel 2019*

APERÇU DE L'ÉTAT DES MESURES RECOMMANDÉES						
	Nombre de mesures recommandées	État des mesures recommandées				
		Pleinement mise en oeuvre	En voie de mise en oeuvre	Peu ou pas de progrès	Ne sera pas mise en oeuvre	Ne s'applique plus
Recommandation 1	5	1	2	2		
Recommandation 2	3		1	2		
Recommandation 3	2			2		
Recommandation 4	2			2		
Recommandation 5	3	3				
Recommandation 6	3	3				
Recommandation 7	2		2			
Recommandation 8	3	1		2		
Recommandation 9	3		2	1		
Recommandation 10	2	1	1			
Recommandation 11	4		2	2		
Recommandation 12	2			2		
Recommandation 13	3		1	2		
Recommandation 14	3		2	1		
Recommandation 15	2			2		
Recommandation 16	3			3		
Recommandation 17	2			2		
Recommandation 18	2			2		
Recommandation 19	2			2		
Total	51	9	13	29	0	0
%	100	18	25	57	0	0

Conclusion globale

Au 9 août 2021, le ministère des Transports (le Ministère) n'avait pleinement mis en oeuvre que 18 % des mesures que nous avons recommandées dans notre *Rapport annuel 2019*. Le Ministère avait aussi fait des progrès dans la mise en oeuvre de 25 % des mesures recommandées.

Parmi les mesures pleinement mises en oeuvre ou en voie de l'être, on retrouve celle consistant à réduire de façon notable son arriéré d'inspections d'autobus, en se concentrant sur les terminus d'autobus présentant un risque élevé. Le Ministère a également mis en oeuvre un processus pour repérer les situations où le nombre de kilomètres déclaré par les transporteurs de véhicules utilitaires en Ontario pourrait être déraisonnable, et il a commencé à faire un suivi de ce genre de cas. Le Ministère a établi des processus pour recalculer les cotes de sécurité des transporteurs qui n'ont pas fait l'objet d'une inspection routière, ces transporteurs se voyant dorénavant attribuer une note égale à zéro, plutôt qu'une note parfaite comme c'était le cas auparavant.

Par ailleurs, afin d'assurer une plus grande uniformité du processus d'inspection routière, le Ministère s'employait à élaborer une liste de contrôle numérique devant être remplie par les agents d'exécution lorsqu'ils effectuent des inspections routières afin de documenter que toutes les composantes et étapes de l'inspection ont été effectuées. Le Ministère s'attend à ce que cette liste de contrôle soit prête et soit utilisée par tous les agents d'exécution d'ici janvier 2022.

Le Ministère prenait des mesures pour donner suite à nos recommandations consistant à déterminer le nombre optimal d'inspections routières annuelles nécessaires afin d'assurer la sécurité des véhicules utilitaires, à étudier les causes de l'augmentation du risque de collision associé à certaines municipalités, à examiner l'efficacité avec laquelle le programme MELT (Mandatory Entry-Level Training) aide à améliorer la sécurité des conducteurs qui suivent cette formation, et à étudier les avantages potentiels pour

la sécurité routière d'imposer des tests de dépistage de drogues et d'alcool préalablement à l'embauche et des tests de dépistage aléatoires par la suite pour les conducteurs de véhicules utilitaires.

Cependant, le Ministère a fait peu de progrès à l'égard de 57 % des recommandations figurant dans le rapport, comme la prise de mesures pour améliorer le recrutement des agents d'exécution, l'évaluation des raisons expliquant les écarts entre les districts en ce qui concerne le dépôt d'accusations à la suite d'inspections routières, et la tenue d'une analyse afin de savoir si les agents d'exécution portent des accusations conformément aux lignes directrices du Ministère.

Bien que le Ministère ait pris des mesures pour commencer à donner suite à nos recommandations relatives aux centres d'inspection des véhicules automobiles (CIVA), ses plans en vue de moderniser son programme des CIVA et de donner suite à nos recommandations en sont encore aux premières étapes. Le Ministère ne s'attend pas à les mettre entièrement en oeuvre avant novembre 2023, date à laquelle il prévoit mettre en oeuvre son programme des CIVA sous sa forme modernisée.

Le Ministère n'a pas encore pris de mesures pour déterminer si le programme MELT, qui constitue une exigence uniquement pour les personnes qui obtiennent un permis de conduire de catégorie A, devrait être étendu aux autres permis de conduire de catégorie commerciale. En outre, il n'a pas encore élaboré d'indicateurs de rendement propres à la sécurité des véhicules utilitaires, ni d'objectifs connexes, même s'il recueille beaucoup de statistiques sur les transporteurs et les collisions.

L'état des mesures prises en réponse à chacune de nos recommandations est exposé ci-après.

Contexte

Selon les estimations du ministère des Transports (le Ministère), la circulation de camions en Ontario a augmenté de 10 % entre 2009 et 2018. La circulation des camions correspond au nombre de

camions, y compris ceux non immatriculés dans la province, qui circulent chaque jour sur les routes de l'Ontario. Les collisions dans lesquelles des véhicules utilitaires sont impliqués présentent un risque plus élevé de blessures et de décès, étant donné la taille des véhicules.

Bien que l'Ontario soutienne avantageusement la comparaison avec le Canada dans son ensemble ainsi qu'avec les États-Unis en matière de sécurité routière, la province a enregistré des taux de décès et de blessures plus élevés que l'ensemble du Canada et les États-Unis lors de la plupart des années comprises entre 2008 et 2017 lorsque l'on tient compte uniquement des véhicules utilitaires.

Selon le Ministère, le coût social direct des collisions de gros camions en Ontario entre 2011 et 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.

De 2014-2015 à 2018-2019, le Ministère a consacré plus de 189 millions de dollars (plus de 200 millions de 2014-2015 à 2018-2019) à l'application des lois relatives aux véhicules utilitaires.

Voici un aperçu de nos principales constatations :

- Le nombre d'inspections routières effectuées par le Ministère à l'égard de véhicules utilitaires est passé de plus de 113 000 en 2014 à moins de 89 000 en 2018. Si le Ministère avait continué d'effectuer autant d'inspections entre 2015 et 2018 qu'en 2014, il aurait pu faire en sorte que jusqu'à 10 000 véhicules utilitaires ou conducteurs présentant un risque pour la sécurité routière ne puissent plus circuler.
- Bien que le Ministère ait instauré un cadre en 2015 pour accroître l'uniformité des décisions prises par ses agents d'exécution, nous avons constaté des différences importantes à l'échelle de la province en ce qui concerne la mesure dans laquelle les agents ont porté des accusations et ont retiré 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 des infractions révélées par plus de 40 % des inspections.

- La majorité des transporteurs (exploitants de véhicules utilitaires) n'avaient été assujettis à aucune inspection routière au cours des deux dernières années, et cela incluait des transporteurs ayant de piètres antécédents en matière de collisions. Notre audit avait révélé que le Ministère n'avait inspecté aucun des véhicules utilitaires de 56 % des 60 000 transporteurs de l'Ontario au cours des deux années précédentes. Cela comprenait de nombreux transporteurs auxquels étaient associés les risques de collision les plus élevés.
- La plupart des inspections routières étaient effectuées sur les routes provinciales, ce qui permettait aux « transporteurs locaux » d'éviter les inspections. Plus de 90 % des inspections routières sont effectuées par des agents d'exécution du Ministère, en général dans des postes d'inspection des camions sur les routes provinciales. On est donc en droit de penser que les conducteurs et les transporteurs peuvent délibérément chercher à éviter les inspections routières en empruntant des routes municipales.
- Tous les conducteurs doivent réussir la formation offerte dans le cadre du programme MELT (Mandatory Entry-Level Training, ou formation obligatoire des conducteurs débutants) avant de pouvoir présenter une demande de permis de catégorie A, qui est requis pour conduire un semi-remorque. Toutefois, le Ministère n'avait pas étendu cette exigence à d'autres catégories de permis. Nous avons observé que les conducteurs de gros camions qui ne nécessitent pas un permis de catégorie A – par exemple, les camions à benne – étaient associés à un plus grand nombre de collisions et de blessures par camion immatriculé que les conducteurs de semi-remorque.
- Le Ministère autorise des collèges, des organismes gouvernementaux, des organismes de sécurité et des entreprises privées, dont des transporteurs, à

former et à évaluer les conducteurs dans le cadre du Programme d'attestation de la compétence des conducteurs. Nous avons constaté que les conducteurs évalués par leur employeur entre 2014-2015 et 2018-2019 affichaient un taux de réussite de 95 % comparativement à seulement 69 % des conducteurs évalués dans un centre Test au volant. Nous avons aussi noté que 25 % des 106 transporteurs qui évaluaient eux-mêmes leurs conducteurs dans le cadre du programme se classaient dans la tranche de 1 % des transporteurs affichant les pires résultats en matière de collisions avec responsabilité.

- En Ontario, les conducteurs de véhicules utilitaires ne sont pas soumis à des tests obligatoires de dépistage de drogues et d'alcool avant ou pendant leur emploi. De plus, les conducteurs ontariens qui ont une ordonnance de marijuana à des fins médicales peuvent conduire un véhicule utilitaire après avoir consommé de la marijuana, tant qu'ils n'ont pas les facultés affaiblies selon les normes légales, contrairement à ceux qui l'utilisent de façon récréative.
- De nombreux garages des centres d'inspection des véhicules automobiles commandaient des quantités excessives de certificats d'inspection, sans que le Ministère fasse enquête. Or, les garages qui commandent des certificats d'inspection dont ils n'ont pas besoin pourraient les distribuer ou les vendre, ou encore délivrer des certificats sans inspecter les véhicules.

Nous avons formulé 19 recommandations préconisant 51 mesures à prendre pour donner suite aux constatations de notre audit. Le ministère des Transports s'était engagé à prendre des mesures en réponse à nos recommandations.

État des mesures prises en réponse aux recommandations

Nous avons effectué des travaux d'assurance entre avril et juillet 2021. Nous avons obtenu du Ministère une déclaration écrite selon laquelle, au

8 novembre 2021, il avait fourni à notre Bureau une mise à jour complète sur l'état des recommandations que nous avons formulées dans notre audit initial il y a deux ans.

Inspections routières et inspections des terminus d'autobus

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;*

État : En voie de mise en oeuvre d'ici décembre 2021.

Détails

Nous avons noté lors de notre audit de 2019 que le Ministère n'avait pas établi de cible officielle quant au nombre total d'inspections routières nécessaires sur une base annuelle pour assurer la sécurité des véhicules utilitaires en Ontario. Le Ministère avait établi des objectifs de productivité en 2012 concernant le nombre et le type d'inspections routières que ses agents d'exécution devaient effectuer chaque année. Nous avons toutefois constaté que la plupart des agents n'avaient pas atteint ces objectifs au cours des cinq années précédentes.

Lors de notre suivi, nous avons appris que le Ministère avait effectué une analyse pour déterminer le nombre d'inspections routières nécessaires afin de corriger la prévalence des problèmes forçant la mise hors service des véhicules utilitaires (défectuosités, et conducteurs ayant commis des infractions qui posent un risque immédiat pour la sécurité) à l'échelle de la province. À la lumière de cette analyse, le Ministère a déterminé qu'environ 160 000 inspections routières sont requises chaque année pour améliorer le fonctionnement de son modèle d'exécution. Le Ministère nous a informés qu'il prévoyait mobiliser

des partenaires d'exécution d'ici l'été 2021 afin de mieux définir les rôles respectifs des agents d'exécution et des policiers en matière de sécurité des véhicules utilitaires. Le Ministère prévoit utiliser cette information pour fixer le nombre cible d'inspections qu'il effectuera et pour déterminer l'effectif nécessaire en vue de mener à bien ces inspections d'ici décembre 2021.

- *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;*

État : Peu ou pas de progrès.

Détails

Nous avons constaté lors de notre audit que, en 2012, le Ministère avait produit un rapport interne préliminaire qu'il avait présenté à la haute direction et où il indiquait ne pas disposer d'un nombre suffisant d'agents d'exécution. En se fondant sur les données relatives à la circulation pour 2011, le Ministère avait calculé dans le rapport en question 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 centres d'inspection des véhicules automobiles (CIVA). Nous avons comparé cet objectif au nombre d'agents d'exécution qui étaient affectés à ces fonctions entre 2014 et 2018. Nous avons ainsi pu établir que, en 2018, le nombre d'agents d'exécution (175) était d'environ 34 % inférieur à la cible mentionnée dans le rapport (264).

Lors de notre suivi, nous avons noté que le Ministère n'avait pas fait de progrès dans la mise en oeuvre de cette recommandation. Le Ministère nous a informés qu'il prévoit élaborer un plan de dotation provisoire provincial pour les agents d'exécution, en se fondant sur l'objectif annuel qu'il fixera pour les inspections d'ici décembre 2021.

- *évaluer les options et prendre des mesures pour améliorer le recrutement des agents d'exécution;*

État : Peu ou pas de progrès.

Détails

Notre audit de 2019 avait permis d'apprendre qu'il y avait eu une réduction imprévue de 19 % du nombre total d'agents d'exécution, qui était passé de 287 en 2014 à 233 en 2018, en raison du fait que des postes vacants n'avaient pas été pourvus. Nous avons aussi établi que, en 2012, le Ministère avait produit un rapport interne préliminaire qui indiquait que le Ministère ne disposait pas d'un nombre suffisant d'agents d'exécution pour effectuer les inspections routières, les enquêtes sur les garages des CIVA, les audits des installations et les inspections des terminus d'autobus. Le Ministère nous avait informés que, malgré les efforts déployés pour embaucher d'autres agents d'exécution en 2015, 2017 et 2018, il n'avait pas réussi à pourvoir suffisamment de postes pour compenser les départs à la retraite et les départs attribuables à d'autres raisons. Au cours de l'automne 2018, le Ministère avait 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 de plan stratégique à long terme pour déterminer et embaucher le nombre d'agents d'exécution requis afin de pouvoir effectuer suffisamment d'inspections routières.

Lors de notre suivi, nous avons observé que le Ministère avait fait peu de progrès dans la mise en oeuvre de cette recommandation. Nous avons pris note que le Ministère avait créé une nouvelle présentation, qu'il avait utilisée dans le cadre de salons de l'emploi et d'autres événements ainsi que dans des établissements d'enseignement pour appuyer le recrutement d'agents d'exécution. Le Ministère a également terminé les travaux relatifs à sa stratégie de recrutement d'agents d'exécution des transports axée sur la diversité, qui prévoit des activités de sensibilisation ciblées ainsi que l'établissement de liens avec certaines collectivités afin de disposer d'un effectif d'agents qui soit représentatif des conducteurs ainsi que de la population ontarienne. Dans le cadre de ces travaux, le Ministère a aussi mis en oeuvre en mars 2021 un programme pour la diversité au sein des comités d'entrevue, qui met l'accent sur

l'embauche d'employés représentatifs de la diversité du public qu'ils servent.

- *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;*

État : En voie de mise en oeuvre d'ici décembre 2021.

Détails

Dans le cadre de notre audit de 2019, nous avons noté que, en 2012, le Ministère avait établi pour les agents d'exécution qui effectuent des inspections routières un objectif consistant à effectuer au moins 600 inspections par année. Nous avons cependant observé que la plupart des agents d'exécution n'avaient pas atteint cet objectif entre 2014 et 2018, et que la productivité avait été particulièrement faible en 2018, année où seulement 36 % des agents d'exécution avaient atteint le chiffre de 600 inspections. Le Ministère nous avait dit que l'incapacité d'atteindre les objectifs est un facteur qui est pris en compte lors de l'évaluation annuelle du rendement des agents, mais il n'avait pas analysé l'impact que pouvait avoir le fait de ne pas atteindre cet objectif particulier sur la sécurité des véhicules utilitaires et des usagers de la route en Ontario. Il n'avait pas non plus défini les mesures précises à prendre pour atteindre les objectifs généraux ayant trait aux inspections.

Lors de notre suivi, nous avons appris que le Ministère avait instauré un processus officiel de surveillance de la productivité de ses agents d'exécution dans le cadre de leur évaluation annuelle du rendement; ce processus est entré en application en juillet 2020. Dans le cadre de l'évaluation annuelle du rendement des agents d'exécution, les gestionnaires de ces derniers doivent dorénavant aborder la question de savoir si l'objectif concernant le nombre d'inspections a été atteint, et fournir un soutien si ce n'est pas le cas. Pour mettre en oeuvre ce modèle d'encadrement et hausser la productivité, le Ministère a offert une formation en leadership aux gestionnaires et aux superviseurs à cinq reprises

entre mars et septembre 2020. Le Ministère examine actuellement l'incidence de ces évaluations individuelles sur son processus d'évaluation du rendement, afin de donner suite aux préoccupations soulevées. Ces travaux devraient être menés à terme, et les résultats devraient être communiqués au personnel d'ici décembre 2021.

- *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.*

État : Pleinement mise en oeuvre.

Détails

Nous avons observé en 2019 que les agents d'exécution avaient continuellement relevé un nombre important d'infractions lors des inspections effectuées entre 2014 et 2018, mais que la proportion d'accusations avait diminué, passant de 46 % à 41 % pendant cette période. Dans son étude préliminaire sur la surveillance de la sécurité des camions, le Ministère concluait que les accusations déposées lors d'inspections routières permettaient de prévenir au moins le quart et peut-être jusqu'à la moitié des collisions dans lesquelles les transporteurs inspectés auraient autrement été impliqués. Selon cette étude, le Ministère devrait envisager d'encourager les agents à porter des accusations lors des inspections lorsque cela était justifié.

Dans le cadre de notre suivi, nous avons pu établir que le Ministère avait pleinement mis en oeuvre cette recommandation. En juillet 2021, le Ministère a officiellement encouragé ses agents d'exécution à porter des accusations à la suite des inspections lorsque des infractions sont constatées, de manière à éviter que des collisions surviennent subséquentment.

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;*

État : En voie de mise en oeuvre d'ici janvier 2022.

Détails

L'une de nos constatations faites en 2019 était que l'exécution des inspections routières était en grande partie laissée à la discrétion de chaque agent. Les agents d'exécution devaient effectuer les inspections conformément aux normes de la North American Commercial Vehicle Safety Alliance (CVSA), mais ils ne remplissaient pas de liste de contrôle pour indiquer qu'ils avaient examiné tous les points à vérifier relativement au véhicule et au conducteur. De plus, le choix des véhicules inspectés, le niveau d'inspection et les mesures d'exécution étaient laissés à la discrétion de chaque agent.

Lors de notre suivi, le Ministère nous a informés qu'il avait l'intention de mettre en application une liste de contrôle numérique à l'égard des inspections routières afin que les inspecteurs y indiquent qu'ils ont exécuté tous les volets et suivi toutes les étapes des inspections. Le Ministère entend inclure cette liste de contrôle dans son nouveau système de saisie des données d'inspection routière, qui servira à documenter les inspections et à s'assurer que chaque volet des inspections a été mené à bien. Les agents d'exécution devront procéder à une vérification lors de chaque inspection afin de s'assurer que les procédures de la CVSA ont été suivies. Le Ministère prévoit mettre en service le système de saisie des données d'inspection routière, y compris la nouvelle liste de contrôle numérique, d'ici janvier 2022.

- *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.*

État : Peu ou pas de progrès.

Détails

En 2019, nous avons relevé 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 de véhicules lors des inspections routières. Par exemple, en 2018, un district avait porté des accusations à la suite de plus de 30 % des inspections routières qu'il avait effectuées, tandis qu'un autre ne l'avait fait que dans moins de 8 % des cas. En outre, les districts ayant déposé le moins d'accusations avaient eu de nombreuses occasions d'en déposer davantage. Les agents des cinq districts affichant le plus faible pourcentage d'inspections ayant donné lieu à des accusations ont repéré des infractions dans 43 % de leurs inspections, ce qui est près de la moyenne pour l'ensemble des districts, soit 46 %. Cependant, ces cinq districts avaient collectivement porté des accusations à la suite de seulement 12 % des inspections routières. Le Ministère n'avait pas analysé les raisons pour lesquelles certaines régions semblaient porter moins d'accusations dans des circonstances similaires, afin de pouvoir déterminer si des mesures correctives étaient nécessaires.

Nous avons aussi noté que, pour assurer une plus grande uniformité des inspections routières, le Ministère avait élaboré en 2015 une grille de jugement éclairé qui fournissait des directives sur les circonstances dans lesquelles les agents devaient porter des accusations, en fonction de critères comme le type d'infraction et les antécédents du transporteur ou du conducteur. Toutefois, les taux d'accusations par les districts à la suite de l'établissement de cette grille n'étaient pas plus uniformes qu'avant. Par exemple, en 2014, il y avait un écart de 22 % entre les districts affichant le pourcentage le plus faible (14 %) et ceux affichant le pourcentage le plus élevé (36 %) d'inspections donnant lieu au dépôt d'accusations. En 2018, cet écart avait légèrement augmenté, atteignant 23 % (8 % et 31 %, respectivement).

Lors de notre suivi, nous avons constaté que le Ministère n'avait pas fait de progrès dans la mise en oeuvre de ces recommandations. Néanmoins, le

Ministère a indiqué qu'il prévoyait établir la portée d'une analyse visant à déterminer pourquoi les mesures d'exécution varient d'un district à l'autre, et d'une autre analyse ayant pour but de savoir si les agents d'exécution portent des accusations et mettent des véhicules hors service et en fourrière conformément aux lignes directrices de sa grille de jugement éclairé. Le Ministère prévoit avoir défini la portée de ces analyses, ce qui permettra de les effectuer de façon continue, d'ici la fin de décembre 2021.

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;*

État : Peu ou pas de progrès.

Détails

Lors de notre audit de 2019, nous avons noté que le Ministère avait mis en oeuvre deux 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 dont l'utilisation est volontaire et qui permet de déterminer si un véhicule peut contourner un centre d'inspection, en fonction de règles fondées sur le risque qui ont été conçues par le Ministère. Étant donné que Drivewyze est à participation volontaire, seulement 71 transporteurs y 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 avait indiqué que le programme serait évalué à un moment qui restait à déterminer.

Lors de notre suivi, nous avons appris que le Ministère avait effectué une analyse comparative englobant des administrations du Canada et des États-Unis, ce qui avait permis de déterminer

qu'aucune autre administration n'avait rendu obligatoire le recours à Drivewyze. En février 2021, le Ministère a défini les grandes lignes d'une analyse coûts-avantages portant sur la possibilité de rendre Drivewyze obligatoire pour tous les transporteurs en Ontario; toutefois, les travaux à ce sujet n'ont pas encore commencé. Le Ministère prévoit mener à bien cette analyse coûts-avantages et déterminer si Drivewyze devrait être rendu obligatoire d'ici décembre 2021.

- *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.*

État : Peu ou pas de progrès.

Détails

Nous avons noté en 2019 que le Ministère avait sélectionné quatre postes d'inspection en fonction du volume de circulation pour mettre à l'essai la technologie de présélection. Cette technologie est activée lorsqu'un camion arrive au poste d'inspection. Elle permet d'examiner automatiquement des éléments de sécurité comme les pneus, les freins et le poids du véhicule. 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 permet aussi de numériser la plaque d'immatriculation du véhicule et d'extraire des données du dossier de sécurité, comme les inspections antérieures, dans le Système d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire. Le Ministère avait indiqué qu'un plan formel en vue d'évaluer le projet pilote et d'envisager son expansion serait élaboré en 2020.

Lors de notre suivi, nous avons établi que le Ministère avait élaboré une approche d'analyse et d'évaluation des résultats des inspections aux quatre postes qui mettent à l'essai la technologie de présélection. Nous avons cependant appris qu'il

n'avait commencé à analyser les données qu'à un seul des quatre postes. Le Ministère entend effectuer une analyse aux quatre postes présélectionnés. Il prévoit terminer ce travail et formuler une recommandation concernant la question de savoir s'il convient d'étendre ou non la technologie de présélection à d'autres postes d'ici le deuxième trimestre de 2022.

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;*

État : Peu ou pas de progrès.

Détails

Notre audit de 2019 avait révélé que la plupart des collisions impliquant des véhicules utilitaires se produisaient sur les routes municipales, mais que la grande majorité des inspections routières étaient effectuées sur les routes provinciales. De 2014 à 2018, environ 68 % des collisions impliquant des camions appartenant à des transporteurs immatriculés en Ontario s'étaient produites sur des routes municipales. Par contre, plus de 90 % des inspections routières étaient effectuées par des agents d'exécution du Ministère, généralement à des postes d'inspection de camions situés sur les autoroutes provinciales, ce qui indiquait que les « transporteurs locaux », qui circulent principalement sur les routes municipales et urbaines, étaient peu susceptibles de faire l'objet d'une inspection routière, et que les conducteurs et les transporteurs pouvaient délibérément éviter les inspections routières en circulant sur les routes municipales.

Dans le cadre de notre suivi, nous avons constaté que le Ministère avait fait des progrès dans la mise en oeuvre de cette recommandation. Le Ministère a indiqué qu'il avait amélioré ses systèmes de TI

afin de pouvoir produire un rapport trimestriel qui extraira une liste des transporteurs n'ayant pas fait l'objet d'une inspection au cours des 24 mois précédents. Ce rapport présentera le rendement de chaque transporteur en matière de collisions et de condamnations. Le Ministère prévoit utiliser les rapports pour élaborer, de concert avec son équipe d'exécution et ses partenaires, une stratégie visant à bien cibler les transporteurs aux fins d'inspection. Il prévoit que ces travaux seront terminés d'ici décembre 2021.

- *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.*

État : Peu ou pas de progrès.

Détails

L'une des observations faites en 2019 était que, malgré le fait que la plupart des collisions impliquant des véhicules utilitaires se produisaient sur des routes municipales, les agents d'exécution du Ministère et la Police provinciale de l'Ontario effectuaient des 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 effectuaient les inspections routières sur les routes municipales, et ces dernières ne représentaient qu'une faible proportion du nombre total d'inspections. De plus, le Ministère ne coordonnait pas régulièrement ses activités avec celles des services de police en vue de l'inspection des véhicules utilitaires circulant sur les routes municipales ou urbaines à forte circulation, ou il n'avait pas de stratégie à cet égard. Nous avons observé des variations marquées en ce qui touchait le nombre d'agents ayant suivi la formation de la CVSA et le nombre d'inspections routières effectuées par chaque service de police. Par exemple, les services de police de Hamilton et de Windsor n'avaient pas d'agents ayant suivi la formation de la CVSA pour effectuer des inspections routières, tandis que la

police régionale de Halton en comptait 5 et avait effectué plus de 1 400 inspections routières en 2018.

Lors de notre suivi, nous avons constaté que le Ministère ne collaborait toujours pas avec les services de police à l'élaboration d'une stratégie coordonnée de patrouille régionale couvrant les routes municipales et urbaines très fréquentées par les véhicules utilitaires. Le Ministère a indiqué qu'il prévoyait élaborer une stratégie coordonnée de patrouilles régionales avec d'autres services de police pour cibler les routes municipales et urbaines à fort achalandage de véhicules utilitaires d'ici décembre 2021, et que cette stratégie tiendrait compte des transporteurs qui n'ont pas fait l'objet d'une inspection routière.

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;*

État : Pleinement mise en oeuvre.

Détails

Lors de notre audit de 2019, nous avons noté que le Ministère accusait un retard dans l'inspection de 21 % des 1 863 terminus d'autobus de la province. En moyenne, les inspections de ces terminus étaient en retard de 86 jours, et le retard était de plus d'un an dans certains cas, ce qui incluait deux exploitants d'autobus qui n'avaient jamais fait l'objet d'une inspection. Nous avons également remarqué que 30 des exploitants d'autobus à l'égard desquels l'inspection était en retard avaient été impliqués dans des collisions avec responsabilité au cours des 5 années précédentes. Le Ministère utilise son système de suivi de l'information sur les autobus 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. Le Ministère avait expliqué que l'arriéré était attribuable à une forte augmentation du nombre de terminus et d'autobus faisant l'objet d'un suivi dans le système ministériel. En effet, par suite de la mise à jour du système de suivi de l'information sur les autobus en 2018, plus de 14 000 autobus et des centaines de terminus y avaient été ajoutés.

Lors de notre suivi, le Ministère nous a informés qu'il avait établi un processus d'évaluation trimestrielle des terminus d'autobus afin d'inspecter en priorité les exploitants d'autobus présentant le plus grand risque pour la sécurité, c'est-à-dire ceux qui n'ont pas fait l'objet d'une inspection et ceux qui ont été impliqués dans des collisions. Bien que le Ministère ait suspendu les inspections des terminus d'autobus en raison de la pandémie de COVID-19, il a émis en mars 2021 une directive en vue de reprendre les inspections, en concentrant les activités sur les exploitants de terminus d'autobus à risque élevé. Depuis mars 2021, le Ministère a réduit considérablement l'arriéré dans les inspections, le ramenant à seulement 65 des 1 158 terminus (6 %) à la fin de juillet 2021, et le retard était en moyenne de 60 jours. De ces terminus, seulement deux étaient considérés comme présentant un risque élevé – ce qui concorde avec la politique du Ministère, aux termes de laquelle les terminus à risque élevé ne peuvent représenter plus de 10 % de l'arriéré d'inspections.

- *mettre en oeuvre 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.*

État : Pleinement mise en oeuvre.

Détails

Nous avons noté en 2019 que l'arriéré d'inspections était plus important que ce que les rapports du Ministère indiquaient, car, dans certains cas, les employés du Ministère modifiaient manuellement les dates limites des inspections dans le système

de suivi. Selon le manuel du système de suivi des autobus du Ministère, les dates limites ne doivent être modifiées que si elles ne correspondent pas au calendrier d'exploitation saisonnière de l'exploitant d'autobus. Toutefois, depuis la mise à jour du système en 2018, les dates limites de 55 inspections de terminus avaient été modifiées sans justification appropriée. Dans 41 cas, la date avait été modifiée alors que l'inspection était déjà en retard.

Lors de notre suivi, nous avons appris que, en février 2020, le Ministère avait révisé ses politiques pour que les dates limites d'inspection ne puissent être modifiées que dans des circonstances appropriées, en conférant exclusivement à un administrateur de district désigné ou au gestionnaire de district le pouvoir de modifier ces dates. Le Ministère nous a aussi informés qu'il avait mis en place une fonction d'audit pour surveiller les modifications des dates limites. Cela comprend un processus d'examen trimestriel pour repérer toute modification inappropriée et prendre les mesures qui s'imposent. Le premier de ces examens a eu lieu en juillet 2021; il a porté sur les dates limites modifiées au cours de l'année civile 2021. L'examen du Ministère a révélé que toutes les modifications de dates limites effectuées entre janvier et juillet 2021 étaient documentées adéquatement et étaient conformes à sa politique.

Surveillance des transporteurs

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 oeuvre des contrôles qui permettent de repérer les kilomètres parcourus potentiellement déraisonnables aux fins de suivi;*

État : Pleinement mise en oeuvre.

Détails

L'une des constatations faites en 2019 était que le Ministère n'avait pas mis en place de processus

pour s'assurer que les kilomètres déclarés par les transporteurs étaient raisonnables. De ce fait, les cotes de sécurité des transporteurs établies par le Ministère, qui dépendent notamment du nombre de kilomètres parcourus, pouvaient être erronées. Les transporteurs peuvent aussi gonfler le nombre de kilomètres parcourus pour éviter d'atteindre les seuils de taux d'infraction qui déclencheraient des mesures d'exécution du Ministère, comme un audit de leurs installations ou l'imposition de sanctions. Le Ministère nous avait indiqué que, si un transporteur déclarait des déplacements annuels supérieurs à 250 000 kilomètres par véhicule de son parc automobile, ce chiffre serait probablement considéré comme déraisonnable. Nous avons examiné un échantillon de 30 transporteurs qui avaient déclaré plus de 250 000 kilomètres parcourus par véhicule, et nous avons communiqué nos résultats au personnel du Ministère, qui avait confirmé que 70 % d'entre eux avaient déclaré un nombre déraisonnable de kilomètres.

Dans le cadre de notre suivi, le Ministère nous a informés qu'il avait remanié le processus de déclaration des transporteurs en avril 2020 afin que, lorsque le nombre déclaré de kilomètres parcourus dépasse la fourchette prévue, une fenêtre contextuelle s'affiche pour demander au transporteur d'examiner les données déclarées et d'apporter des corrections au besoin. Le Ministère nous a également dit qu'il avait mis à jour ses systèmes afin de produire un rapport hebdomadaire faisant état des transporteurs qui dépassent un seuil prédéterminé de 12 500 kilomètres par véhicule par mois ou de 150 000 kilomètres par véhicule par année, et d'envoyer automatiquement ce rapport par courriel au Bureau des sanctions et des enquêtes concernant les transporteurs du Ministère. Selon la nouvelle politique du Ministère, à compter d'octobre 2020, le personnel ministériel doit faire un suivi dans le cas des transporteurs figurant dans ce rapport hebdomadaire, et obtenir des preuves confirmant le bien-fondé du nombre de kilomètres déclaré.

- *examiner les options de validation des kilomètres déclarés par le transporteur dans*

les cas où les kilomètres parcourus ne semblent pas raisonnables;

État : Pleinement mise en oeuvre.

Détails

Dans le cadre de notre audit de 2019, nous avons relevé 767 cas où des transporteurs avaient déclaré plus de 250 000 kilomètres parcourus par année et par véhicule entre 2014 et 2018. En outre, dans un rapport présenté au Ministère en 2013, un consultant externe signalait plus de 380 transporteurs qui semblaient avoir déclaré un nombre aberrant de kilomètres parcourus par camion, et recommandait au Ministère de procéder à une validation des kilomètres parcourus. Toutefois, le Ministère ne pouvait pas démontrer qu'il avait pris des mesures particulières pour donner suite aux recommandations formulées dans ce rapport. De plus, nous avons noté que le Ministère avait la possibilité de collaborer avec Service Ontario pour vérifier et consigner l'information figurant sur les certificats d'inspection annuelle délivrés lorsque les transporteurs renouvellent leur plaque d'immatriculation. Les certificats d'inspection comprennent les relevés de compteur kilométrique effectués par le mécanicien qui effectue l'inspection.

Lors de notre suivi, le Ministère nous a fait savoir que, en octobre 2020, il avait mis en oeuvre un nouveau processus qui génère un rapport hebdomadaire indiquant les cas où le véhicule d'un transporteur a parcouru plus de 150 000 kilomètres par année. Le personnel du Ministère doit faire un suivi auprès de ces transporteurs pour obtenir des documents à l'appui de tout nombre de kilomètres parcourus qui semble déraisonnable; ce suivi consiste normalement à demander des certificats d'inspection annuelle comportant les relevés du compteur kilométrique pour deux années ou plus, et à calculer le kilométrage parcouru entre les inspections.

- *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.*

État : Pleinement mise en oeuvre.

Détails

Notre audit de 2019 avait révélé qu'il existait 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'infraction des transporteurs fait appel aux données d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire (IUVU) sur les collisions, les condamnations et les résultats des inspections routières. Les infractions découvertes durant l'inspection routière déterminent 20 % du taux d'infraction global du transporteur. Toutefois, au lieu d'omettre l'élément relatif aux résultats des inspections dans le calcul lorsqu'aucune inspection n'avait été effectuée, la formule du Ministère attribuait au transporteur une note parfaite pour cet élément de la formule. Nous avons recalculé les taux d'infraction pour tous les transporteurs qui n'avaient pas fait l'objet d'une inspection au cours des deux années précédentes. Lorsque le calcul excluait l'élément relatif aux inspections, on pouvait voir entre autres que le taux d'infraction de 94 transporteurs passait à l'intérieur d'une fourchette qui entraînait l'envoi d'une lettre d'avertissement, et que 3 transporteurs pouvaient faire l'objet d'une sanction.

Lors de notre suivi, nous avons noté que, à compter de mai 2021, le Ministère avait commencé à produire un rapport qu'il prévoyait rendre trimestriel afin d'identifier les transporteurs qui n'ont pas fait l'objet d'une inspection au cours des 24 derniers mois. Ce rapport sert à recalculer le profil de risque des transporteurs ainsi identifiés en leur attribuant une note d'inspection égale à zéro, de sorte qu'une intervention, par exemple une lettre d'avertissement, puisse être prise si leur cote de risque révisée le justifie.

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;

État : En voie de mise en oeuvre d'ici mars 2022

Détails

Nous avons noté en 2019 que les condamnations devaient demeurer inscrites au dossier de sécurité du transporteur pendant deux ans. Toutefois, le Ministère utilisait la date de l'infraction plutôt que la date de la condamnation pour fixer le début de cette période de deux ans, ce qui faisait en sorte que la période de surveillance était en réalité beaucoup plus courte que ce qui était attendu. Notre analyse des données relatives aux années 2017 et 2018 avait révélé que les condamnations étaient demeurées inscrites au dossier des transporteurs en moyenne pendant 20 mois, ce qui signifie que le délai entre l'infraction, le prononcé des condamnations et leur consignation au dossier de sécurité des transporteurs avait comme effet de raccourcir de 4 mois la période durant laquelle ces derniers subissaient l'effet de ces condamnations. En outre, s'il faut plus de deux ans avant qu'une infraction aboutisse à une condamnation et puisse être consignée au dossier de sécurité du transporteur, elle n'aura aucun effet sur le taux d'infraction de ce dernier.

Lors de notre suivi, le Ministère a indiqué que, comme son traitement des condamnations est conforme aux normes du Code national de sécurité (ensemble de normes convenues à l'échelle nationale et englobant un certain nombre de domaines liés aux véhicules et aux conducteurs), il ne peut inclure, sans l'accord d'autres parties, les condamnations d'un transporteur dans sa cote de sécurité pendant une période complète de 24 mois suivant la date de la condamnation. Nous avons toutefois appris que, en avril 2021, le Ministère avait mis à jour son système afin de pouvoir évaluer rétroactivement le dossier de sécurité d'un transporteur pour une période complète de deux ans comme si la condamnation avait eu lieu à la date de l'infraction. Le Ministère a souligné que ce processus est automatiquement déclenché au niveau du transporteur concerné après réception d'un avis de condamnation. Le Ministère nous a informés

qu'il avait commencé, en avril 2021, à utiliser ces dossiers de sécurité réévalués pour déterminer si des mesures d'exécution, pouvant aller des lettres d'avertissement aux sanctions, sont justifiées à l'égard des transporteurs concernés. D'ici mars 2022, le Ministère évaluera l'efficacité de ce processus afin de s'assurer que les condamnations ont une incidence sur les dossiers de sécurité des transporteurs pendant une période de deux ans.

- *déterminer pourquoi certaines condamnations sont considérablement retardées et prendre des mesures pour résorber les retards.*

État : En voie de mise en oeuvre d'ici décembre 2021.

Détails

Au cours de notre audit de 2019, nous avons observé 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. Le Ministère tardait également à inscrire les infractions au dossier de sécurité des transporteurs après une condamnation. Il nous avait mentionné que de nouvelles condamnations s'ajoutaient au dossier du transporteur la nuit même ou le lendemain, mais nous avons déterminé que le délai était plutôt de 12 jours en moyenne.

Dans le cadre de notre suivi, le Ministère a dit qu'il avait cerné et réglé deux raisons principales expliquant les retards dans l'inscription des condamnations au dossier de sécurité des transporteurs. En août 2020, il a résolu un problème entraînant une défaillance de l'interface du système qui faisait en sorte que des condamnations ne soient pas consignées au dossier des transporteurs dans certains cas. Puis, en mai 2021, il a intégré une règle au système afin de signaler les cas de retard dans la consignation d'une condamnation afin que

la situation fasse l'objet d'un examen. Le système a été conçu de manière à modifier le calcul du taux global d'infraction d'un transporteur et à activer un indicateur pour que le personnel procède à un examen et prenne les mesures pouvant s'imposer. Le Ministère a pris l'engagement d'évaluer l'incidence de ces changements sur les retards dans la consignation des condamnations au dossier des transporteurs afin de s'assurer que la recommandation a été pleinement mise en oeuvre d'ici décembre 2021.

Application de la loi aux transporteurs

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;*
- *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;*

État : Peu ou pas de progrès.

Détails

Il était ressorti de notre audit de 2019 que le nombre d'agents d'exécution qui avaient suivi une formation et qui consacraient la majorité de leur temps à effectuer des audits des installations était passé de 30 en 2014 à 24 à la fin de 2018, soit une diminution de 20 %. Cela coïncidait avec une baisse de 27 % du nombre d'audits des installations au cours de la même période, ce nombre étant passé de 649 en 2014 à 476 en 2018. Le Ministère s'attendait à effectuer chaque année au moins 600 audits d'installations – volontaires et non volontaires –, mais il n'avait pas atteint ce chiffre depuis 2014. Il nous avait dit que la diminution du nombre d'auditeurs

des installations avait contribué de façon importante aux temps d'attente pour ces audits et à l'arriéré global à ce chapitre. Le Ministère s'était fixé comme objectif d'effectuer les audits des installations dans les 60 jours suivant leur assignation. Or, au moment de notre audit, le temps d'attente moyen dépassait 150 jours.

Lors de notre suivi, nous avons déterminé que le Ministère avait fait peu de progrès dans la mise en oeuvre de cette recommandation. Toutefois, il nous a informés qu'il avait mis en oeuvre une autre approche pouvant être utilisée pour l'évaluation de la cote de sécurité, de manière à éliminer de son arriéré d'audits des installations les audits volontaires portant sur des cas à faible risque (généralement à la demande de transporteurs ayant reçu une cote conditionnelle). Cette approche d'évaluation comprend un examen numérique des données fournies par un transporteur ainsi que des données sur son rendement. Si les résultats de l'évaluation sont adéquats, la cote de sécurité du transporteur passe de conditionnelle à satisfaisante – non audité. Le Ministère a indiqué qu'un transporteur ne peut recevoir la cote Excellente s'il ne fait pas l'objet d'un audit. Il a ajouté que cette approche avait entraîné l'élimination de près de 20 % des audits faisant partie de l'arriéré et avait permis à ses agents d'exécution de se concentrer sur les audits à risque élevé.

Également, en janvier 2021, le Ministère a lancé un projet pilote d'audit des installations éloignées afin de corriger les écarts régionaux dans les audits d'installations en suspens. Dans le cadre de ce projet pilote, les agents d'exécution doivent effectuer des audits selon un ordre de priorité fondé sur le risque, peu importe l'endroit où se trouvent les installations; auparavant, ils effectuaient des audits uniquement dans leur propre région. Le Ministère prévoit examiner l'incidence de ces processus sur les temps d'attente d'ici décembre 2021 afin de déterminer si d'autres mesures et davantage d'agents d'exécution sont nécessaires pour atteindre les cibles relatives aux temps d'attente pour l'audit des installations.

- *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.

État : Pleinement mise en oeuvre.

Détails

Notre audit avait révélé que, en 2018, les audits volontaires, c'est-à-dire ceux demandés par les transporteurs de véhicules utilitaires, représentaient 20 % de tous les audits effectués par les agents d'exécution. Le taux de réussite de ces audits était de 82 %, comparativement à 50 % pour les audits non volontaires. Nous avons parlé à des membres du personnel d'exécution en poste dans les bureaux de district, qui avaient convenu que les ressources d'audit étaient de plus en plus affectées aux audits volontaires; ces derniers avaient représenté 20 % de tous les audits effectués par les agents d'exécution en 2018, contre 7 % en 2014.

Lors de notre suivi, le Ministère nous a déclaré qu'il avait élaboré un processus manuel pour la détermination de l'ordre de priorité et l'assignation des audits d'installations en fonction de la cote de sécurité du transporteur. Le Ministère a aussi indiqué qu'il avait mis en oeuvre une autre approche pouvant être utilisée pour l'évaluation de la cote de sécurité, de manière à éliminer de son arriéré d'audits des installations les audits volontaires portant sur des cas à faible risque. Cette approche d'évaluation comprend un examen numérique des données fournies par un transporteur ainsi que des données sur son rendement. Il a ajouté que cette approche avait entraîné l'élimination de 115 audits, soit près de 20 % des audits faisant partie de l'arriéré, et avait permis à ses agents d'exécution de se concentrer sur les audits à risque élevé.

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;

État : En voie de mise en oeuvre d'ici décembre 2021.

Détails

Nous avons noté lors de notre audit de 2019 qu'un transporteur devait obtenir une note globale de 55 % à l'audit de ses installations, malgré le fait que la plupart de ces audits étaient effectués en raison de la cote de sécurité médiocre du transporteur. Nous avons remarqué que d'autres administrations exigeaient une note de passage plus élevée pour ce type d'audit. Ainsi, la note de passage était fixée à 70 % en Colombie-Britannique et à 85 % au Manitoba.

Lors de notre suivi, le Ministère nous a indiqué qu'il avait amorcé un examen de la notation des audits des installations à partir des données de 2017 afin d'évaluer les corrélations entre les résultats des audits et les résultats positifs en matière de sécurité au cours des 24 mois subséquents. Le Ministère a ajouté qu'il prévoit consulter les parties prenantes et effectuer une analyse des résultats des audits des installations d'ici l'automne de 2021. Il prévoit élaborer et mettre en oeuvre un nouveau modèle de notation d'ici décembre 2021.

- *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;*

État : Peu ou pas de progrès.

Détails

L'une de nos observations de 2019 était que l'étude préliminaire du Ministère sur la surveillance de la sécurité des camions avait révélé que, à l'instar des inspections routières des véhicules utilitaires, les audits des installations, en particulier ceux où le transporteur n'avait pas obtenu la note de passage, étaient beaucoup plus efficaces pour prévenir les collisions futures lorsqu'ils s'accompagnaient d'accusations. Toutefois, notre analyse avait révélé

que 37 % des échecs lors des audits non volontaires effectués entre 2014 et 2018 n'avaient 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, devaient forcément être présentes pour expliquer ces échecs.

Lors de notre suivi, nous avons appris que, en mai 2021, le Ministère avait élaboré un nouveau rapport d'examen postérieur à l'audit. Il s'agit d'un rapport qui doit être rempli après l'audit d'installations et qui est assorti de lignes directrices concernant les mesures à prendre en cas de non-conformité, ce qui inclut le dépôt d'accusations. Le Ministère a dit qu'il prévoit recueillir des données à partir de ces rapports à mesure que les audits seront effectués, et analyser les différences entre districts au chapitre des accusations portées. Toutefois, le Ministère n'a pas établi d'échéancier pour effectuer cette analyse ou pour prendre les mesures correctives nécessaires, le cas échéant.

- *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.*

État : En voie de mise en oeuvre d'ici mars 2022.

Détails

Nous avons noté en 2019 que le Ministère avait élaboré une grille de jugement éclairé qui fournissait des directives au sujet des circonstances dans lesquelles les agents d'exécution devaient porter des accusations, y compris dans le cas des audits d'installations. Nous avons néanmoins relevé des écarts importants entre les districts à la suite de la mise en oeuvre de cette grille. À titre d'exemple, en 2018, un district avait porté des accusations dans 83 % des cas d'échec lors d'audits, tandis qu'un autre en avait porté dans seulement 29 % des cas. Nous avons aussi remarqué que le Ministère 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.

Lors de notre suivi, le Ministère nous a informés que ses agents d'exécution utiliseront le rapport d'examen postérieur à l'audit qu'il a élaboré en mai 2021 pour orienter la prise de décisions lorsque des cas de non-conformité sont relevés lors d'audits des installations, y compris en ce qui concerne le dépôt d'accusations. Le Ministère a dit s'attendre à ce que cela donne lieu à une plus grande uniformité dans le dépôt d'accusations, en conformité avec ses directives. À compter de l'automne de 2021, le Ministère prévoit effectuer une analyse pour déterminer si les agents d'exécution portent des accusations conformément aux instructions fournies dans le rapport d'examen postérieur à l'audit. Le Ministère a aussi déclaré avoir créé en mai 2021 un processus d'assurance de la qualité qui comportera l'examen des résultats des audits des installations par rapport aux lignes directrices rattachées au rapport d'examen postérieur à l'audit, afin de déterminer si des mesures appropriées ont été prises en cas de non-conformité et de faciliter l'apport de correctifs lorsque cela n'a pas été fait. Le Ministère s'attend à déterminer si les agents d'exécution portent des accusations lors des audits des installations conformément aux lignes directrices, et à prendre des mesures correctives lorsqu'ils ne le font pas, d'ici mars 2022.

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;*

État : En voie de mise en oeuvre d'ici décembre 2021.

Détails

Dans le cadre de notre audit de 2019, nous avons constaté que le taux moyen de collisions avec infraction dans les 50 principales municipalités de l'Ontario qui exploitent des véhicules utilitaires était de près de 250 % supérieur au taux moyen

de l'ensemble des transporteurs qui parcourent un nombre équivalent de kilomètres. De plus, 28 % des 50 municipalités examinées avaient dépassé 100 % de leur limite de points d'accident au moment de notre audit. Qui plus est, 18 % de ces municipalités n'avaient effectué aucune inspection de véhicules en bordure de la route au cours des deux années précédentes.

Lors de notre suivi, nous avons appris que le Ministère avait mené une revue de la documentation de différentes administrations au cours de l'automne 2020 pour étudier les causes de la hausse des risques de collision au niveau des municipalités. Le Ministère a également indiqué qu'il menait une étude pour déterminer si les transporteurs municipaux affichent des taux de collision sensiblement plus élevés que les autres transporteurs comparables et, dans l'affirmative, pour en dégager les raisons. Il a aussi déclaré qu'il effectuait une analyse des données provinciales sur les collisions relativement aux transporteurs municipaux. Le Ministère prévoit terminer ces travaux d'analyse et faire rapport à ce sujet d'ici décembre 2021.

- *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.*

État : Pleinement mise en oeuvre.

Détails

Nous avons noté en 2019 que, même si le Ministère envoyait des lettres d'avertissement, effectuait des audits d'installations et menait des entrevues dans les cas où les taux d'infraction étaient élevés, il n'imposait pas de sanctions aux municipalités, comme la suspension ou l'annulation de leur immatriculation, peu importe à quel point leur dossier de sécurité était médiocre. Le Ministère nous a informés que, peu importe les taux d'infraction des municipalités, il évitait de suspendre ou d'annuler leurs certificats d'immatriculation, étant donné la nature essentielle des services qu'elles fournissaient

aux collectivités locales. Les municipalités pouvaient donc continuer d'utiliser leurs véhicules, malgré leurs cotes de sécurité médiocres, avec peu de conséquences à craindre et peu d'incitatifs à s'améliorer.

Nous avons appris lors de notre suivi que le Ministère avait apporté en janvier 2021 des changements à ses politiques visant à gérer le rendement des municipalités en matière de sécurité. Le Ministère a confié à un administrateur de programme principal la tâche d'examiner le rendement en matière de sécurité des municipalités dont le taux d'infraction amène le système ministériel à signaler la nécessité d'une intervention. De plus, lorsque le taux d'infraction d'une municipalité rend nécessaire la tenue d'une entrevue avec le Ministère, le directeur général de la municipalité doit désormais, aux termes de la nouvelle politique, assister à l'entrevue et approuver tous les engagements pris envers le Ministère au nom de la municipalité, ce qui sert à garantir que les risques pour la sécurité sont connus par les membres de la direction de la municipalité. Le Ministère a aussi expliqué que les transporteurs municipaux dont le rendement est insatisfaisant doivent lui rendre compte des progrès réalisés dans la prise des mesures requises, et l'informer des risques pour la sécurité qui existent dans leurs collectivités.

Délivrance des permis de conduire et formation des conducteurs

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;*

État : Peu ou pas de progrès.

Détails

Nous avons déterminé en 2019 que la formation obligatoire des conducteurs débutants (formation MELT) était offerte par deux types d'organismes : les collèges privés d'enseignement professionnel, et les transporteurs participant au Programme d'attestation de la compétence des conducteurs. Ces deux types d'organismes étaient assujettis à des normes de prestation et de surveillance différentes. Le ministère des Transports (le Ministère) avait élaboré le programme MELT et la norme connexe, et il supervisait les organismes offrant le programme MELT dans le cadre du Programme d'attestation des conducteurs, mais la majorité des étudiants suivaient le programme MELT dans des collèges privés d'enseignement professionnel, qui sont réglementés par le ministère des Collèges et Universités. 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 ce programme.

Lors de notre suivi, nous avons noté que le Ministère n'avait pas fait de progrès notable dans la mise en oeuvre de cette recommandation. Le Ministère nous a fait savoir qu'il avait commencé en janvier 2021 à définir des options pour améliorer ses programmes d'audit et d'inspection afin d'assurer une prestation uniforme du programme MELT. Il a aussi entamé des discussions avec le ministère des Collèges et Universités au sujet d'options pouvant faciliter l'exécution et la surveillance uniformes du programme MELT, notamment en ce qui concerne les politiques d'audit et d'approbation des programmes pour les organismes qui offrent le programme MELT. Le Ministère prévoit discuter de ses options avec les parties prenantes, une fois que ces options seront entièrement définies et convenues avec le ministère des Collèges et Universités.

- *mettre au point un processus de certification pour tous les instructeurs qui donnent de la formation sur les véhicules utilitaires;*

État : En voie de mise en oeuvre d'ici janvier 2022.

Détails

Dans le cadre de notre audit de 2019, nous avons observé 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. Ces instructeurs pouvaient enseigner sans avoir fait d'études ni suivi de formation en bonne et due forme dans le domaine de l'enseignement. De nombreuses parties prenantes à qui nous avons parlé avaient dit craindre que la qualité du programme MELT ne soit pas uniforme, entre autres parce que les instructeurs n'avaient pas la formation ou la certification requise.

Nous avons appris lors de notre suivi que, en novembre 2020, le Ministère avait rédigé un document énonçant les qualifications et les autres exigences applicables aux instructeurs qui offrent le programme MELT afin de concourir à la cohérence du programme dans tous les collèges privés d'enseignement professionnel et les organismes participant au Programme d'attestation de la compétence des conducteurs qui offrent le programme MELT. Ces qualifications et exigences provisoires comprennent une vérification des antécédents judiciaires, trois années d'expérience en conduite de véhicules utilitaires au cours des cinq dernières années, ainsi que des évaluations des connaissances et des évaluations pratiques. Le Ministère prévoit collaborer avec des parties prenantes comme l'Ontario Trucking Association et l'Association du camionnage d'entreprise afin de recueillir davantage de commentaires sur les qualifications et les exigences applicables aux instructeurs. Il s'attend à mettre en application ces qualifications et exigences à l'égard des instructeurs qui offrent le programme MELT d'ici janvier 2022.

- *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;*

État : Peu ou pas de progrès.

Détails

Nous avons déterminé en 2019 que, même si les collèges privés d'enseignement professionnel pouvaient accorder une équivalence aux participants, il n'en allait pas de même pour les organismes du Programme d'attestation de la compétence des conducteurs. Une équivalence réduit le nombre d'heures d'apprentissage que doivent accumuler les participants dans le cadre du programme MELT lorsqu'ils ont déjà suivi une formation reconnue ou ont déjà acquis des compétences. Le Ministère n'avait pas de politique bien définie sur la façon d'évaluer l'expérience antérieure ou l'équivalence à accorder. Certaines parties prenantes interrogées craignaient qu'il soit trop facile d'obtenir une équivalence dans certains établissements d'enseignement.

Lors de notre suivi, nous avons noté que le Ministère n'avait pas fait de progrès notable dans la mise en oeuvre de cette recommandation. Nous avons appris que, le 1^{er} mars 2021, le Ministère avait imposé un moratoire sur l'octroi d'une équivalence aux étudiants par les collèges privés d'enseignement professionnel. Le Ministère nous a informés que, d'ici mars 2023, il prévoit mener une évaluation et déterminer s'il devrait autoriser l'octroi d'équivalences à l'avenir, y compris dans le cadre du Programme d'attestation de la compétence des conducteurs. Il prévoit aussi mobiliser les parties prenantes de l'industrie en vue de prendre une décision à cet égard.

- examiner périodiquement la mesure dans laquelle le programme MELT aide à améliorer la sécurité des conducteurs qui suivent la formation.

État : En voie de mise en oeuvre d'ici décembre 2021.

Détails

Au cours de notre audit de 2019, le Ministère nous avait indiqué avoir commencé à évaluer l'efficacité du programme MELT en septembre 2019. Toutefois, cette évaluation était toujours en cours au moment où nous avons terminé notre audit, et aucune conclusion

définitive n'avait été tirée concernant l'efficacité du programme.

Lors de notre suivi, nous avons appris que le Ministère avait retenu les services d'un fournisseur pour mener un sondage auprès des conducteurs sur l'incidence du programme MELT, et qu'il avait entrepris une analyse portant sur les conducteurs de véhicules utilitaires de l'Ontario ainsi qu'une analyse des données sur les collisions et les condamnations, afin de déterminer si le programme MELT procure des avantages en matière de sécurité routière pour les conducteurs de catégorie A et si des améliorations s'imposent. Le Ministère s'attend à ce que ces travaux soient achevés d'ici décembre 2021. Il nous a également informés qu'il s'était engagé à effectuer une évaluation de ses programmes en matière de sécurité, y compris le programme MELT, selon un cycle de sept ans.

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.

État : Peu ou pas de progrès.

Détails

Lors de notre audit de 2019, nous avons constaté que la formation obligatoire des conducteurs débutants (MELT) ne s'appliquait que pour l'obtention d'une licence de catégorie A. Certaines parties prenantes de l'industrie à qui nous avons parlé estimaient que le programme MELT devrait être étendu à tous les permis de catégorie commerciale, dont certains présentent un risque pour la sécurité qui est comparable aux semi-remorques, qui requièrent

généralement un permis de catégorie A. Dans l'ensemble, les conducteurs de gros camions qui n'avaient pas besoin de suivre le programme MELT semblaient présenter un risque important pour les usagers de la route.

Lors de notre suivi, nous avons noté que le Ministère n'avait pas encore évalué les avantages de rendre le programme MELT obligatoire pour d'autres catégories de conducteurs de nouveaux véhicules utilitaires, et qu'il n'avait pas étendu ce programme à d'autres catégories de nouveaux conducteurs de véhicules utilitaires. Le Ministère nous a déclaré qu'il terminerai d'abord son examen de l'efficacité du programme MELT pour les conducteurs de catégorie A d'ici la fin de 2021, avant d'évaluer les avantages qu'il pourrait y avoir à étendre cette formation à d'autres catégories de nouveaux conducteurs de véhicules utilitaires.

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

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;*

État : Peu ou pas de progrès.

Détails

Dans le cadre de notre audit de 2019, nous avons constaté que les particuliers résidant en Ontario pouvaient obtenir un permis de conduire de catégorie commerciale dans les centres Test au volant ou par l'entremise de transporteurs privés ou d'autres

organismes participant au Programme d'attestation de la compétence des conducteurs. Nous avons observé que le taux de réussite des conducteurs évalués par des transporteurs (95 %) était beaucoup plus élevé que celui des conducteurs testés dans les centres Test au Volant (69 %). Au moment de notre audit, on comptait 106 transporteurs qui pouvaient évaluer leurs employés aux fins de la délivrance d'un permis de conduire de catégorie commerciale dans la province. Nous avons relevé plusieurs cas où des transporteurs qui avaient déjà été impliqués dans des collisions étaient néanmoins autorisés à continuer d'évaluer des conducteurs dans le cadre du Programme d'attestation de la compétence des conducteurs. Qui plus est, 27 de ces 106 transporteurs se classaient dans la tranche de 1 % des transporteurs affichant les pires résultats en matière de collisions avec responsabilité. Ces 27 transporteurs avaient fait passer plus de 7 800 examens pratiques en vue de la délivrance d'un permis de conduire de catégorie commerciale entre 2014-2015 et 2018-2019, et seulement 9 % des conducteurs avaient échoué lors de leur examen.

Lors de notre suivi, nous avons noté que le Ministère avait commencé à donner suite à cette recommandation, mais qu'il n'avait pas encore fait de progrès significatifs. Le Ministère a indiqué qu'il analysait les données sur les permis de conduire, les transporteurs ainsi que les collisions et les condamnations, pour déterminer si les conducteurs formés et évalués dans le cadre du Programme d'attestation de la compétence des conducteurs présentent un niveau de risque différent de celui des autres conducteurs de véhicules utilitaires, et si l'écart éventuel est lié aux différences entre les deux programmes au chapitre des taux de réussite. Plus précisément, il a commencé à comparer le risque de collision entre les conducteurs du Programme de certification de la compétence des conducteurs et ceux qui ont suivi le programme MELT et passé l'examen de conduite dans un centre Test au volant. Le Ministère s'attend à ce que cette analyse soit achevée d'ici décembre 2021. Cela fait, il déterminera

le suivi et les mesures correctives nécessaires, et il établira un calendrier à cette fin.

- *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;*

État : Peu ou pas de progrès.

Détails

De nombreuses parties prenantes à qui nous avons parlé en 2019 avaient dit que les transporteurs devaient composer avec une pénurie de conducteurs qualifiés. Étant donné que les transporteurs étaient autorisés à évaluer eux-mêmes leurs conducteurs, ils pouvaient être incités à accorder la note de passage à des conducteurs qui, sinon, auraient échoué, de manière à pouvoir exploiter plus de camions et de véhicules utilitaires. Le Ministère avait pour sa part mentionné qu'il n'était pas rare que les instructeurs qui offrent les programmes de formation fassent ensuite passer les examens théoriques et pratiques en vue de la délivrance des permis de conduire, ce qui pouvait donner lieu à un conflit d'intérêts.

Lors de notre suivi, le Ministère nous a informés qu'il n'avait pas encore vérifié si le fait de permettre aux transporteurs de faire passer eux-mêmes le test pour l'obtention d'un permis de conduire dans le cadre du Programme d'attestation de la compétence des conducteurs donne lieu à un conflit d'intérêts. Il prévoit effectuer une évaluation et prendre une décision à ce sujet d'ici la fin de 2022.

- *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.*

État : En voie de mise en oeuvre d'ici juillet 2022.

Détails

Nous avons déterminé en 2019 que l'Ontario était la seule province canadienne permettant 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 pour autant leur interdire de conduire des camions équipés d'une boîte manuelle. Ni les États-Unis ni les autres provinces canadiennes n'autorisent les conducteurs qui réussissent leur examen pratique au volant d'un véhicule à boîte automatique à conduire un semi-remorque équipé d'une boîte manuelle. De plus, en 2019, deux autres provinces canadiennes avaient modifié leur équivalent de permis de classe A pour exiger l'utilisation d'un camion à boîte manuelle lors du test.

Nous avons noté lors de notre suivi que le Ministère avait rédigé le Règlement de l'Ontario 340/94 en vue de l'intégrer au *Code de la route*. Aux termes de ce règlement, les conducteurs ayant un permis de catégorie A doivent passer le test au volant d'un véhicule équipé de la même boîte de vitesses que celle qu'ils utiliseront une fois qu'ils auront leur permis. Si un conducteur effectue son essai routier dans un véhicule utilitaire avec boîte automatique, son permis sera assorti d'une inscription l'empêchant de conduire un véhicule utilitaire avec boîte manuelle. Pour supprimer cette restriction, le conducteur devra réussir l'essai routier pour le permis de catégorie A dans un véhicule équipé d'une boîte manuelle. Le Ministère prévoit que ce règlement entrera en vigueur en juillet 2022.

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;*

État : En voie de mise en oeuvre d'ici décembre 2021.

- *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;

État : Peu ou pas de progrès.

Détails

Nous avons observé en 2019 qu'il était interdit aux conducteurs de véhicules nécessitant un permis de catégorie commerciale en Ontario d'avoir de l'alcool, de la marijuana ou d'autres drogues interdites dans leur organisme. Toutefois, les conducteurs de véhicules utilitaires dans la province n'étaient pas soumis à des tests de dépistage obligatoires avant ou pendant leur emploi. Nos recherches avaient révélé qu'aucune province canadienne n'obligeait les conducteurs de véhicules utilitaires à passer des tests de dépistage. Le Ministère nous avait informés que les seuls tests effectués en Ontario se faisaient en bordure de route lorsque la police soupçonnait qu'un conducteur avait les facultés affaiblies. 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 qu'à des tests aléatoires de dépistage de drogues et d'alcool tout au long de l'année. Entre 2014 et 2018, 244 collisions impliquant des véhicules utilitaires, dont 21 % avaient entraîné une blessure ou un décès, avaient été causées par des conducteurs sous l'influence de drogues ou de l'alcool.

Lors de notre suivi, nous avons été informés que le Ministère avait effectué en 2020 une revue de la littérature et une analyse comparative des pratiques de différentes administrations pour étudier les avantages qu'il pourrait y avoir, sur le plan de la sécurité routière, à instaurer un dépistage obligatoire de drogues et d'alcool chez les conducteurs de véhicules utilitaires. Le Ministère a également fait appel à un fournisseur pour mener un sondage auprès des exploitants de véhicules utilitaires et des exploitants de services de transport en commun

en mai 2021 au sujet des politiques ayant trait aux drogues et à l'alcool dans le secteur des véhicules utilitaires. Le Ministère nous a aussi mentionné qu'il analysait les données sur les conducteurs, les transporteurs, les collisions et les déclarations de culpabilité pour évaluer la mesure dans laquelle la sécurité routière pourrait être améliorée si les tests de dépistage de drogues et d'alcool étaient obligatoires pour les conducteurs de véhicules utilitaires. Il a ajouté qu'il prévoyait recueillir et analyser des données sur les tests de dépistage de drogues et d'alcool auprès d'organismes de transport en commun qui appliquent déjà de tels tests. Ces travaux d'analyse devraient être achevés en décembre 2021, et, s'ils montrent qu'une telle mesure peut présenter un réel avantage sur le plan de la sécurité, le Ministère entend amorcer, d'ici décembre 2022, un dialogue avec ses homologues provinciaux et fédéraux au sujet de l'établissement de lignes directrices sur le dépistage préalable à l'emploi et le dépistage aléatoire des drogues et de l'alcool pour les conducteurs de véhicules utilitaires.

- *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.*

État : En voie de mise en oeuvre d'ici décembre 2022.

Détails

Nous avons noté lors de notre audit de 2019 que les conducteurs ontariens qui avaient une ordonnance de marijuana à des fins médicales pouvaient conduire un véhicule utilitaire même s'il y avait de la marijuana dans leur organisme, à condition de ne pas avoir les facultés affaiblies au sens de la loi; par contre, cela était interdit à ceux consommant de la marijuana à des fins récréatives. Le Ministère ne faisait aucun suivi du nombre de conducteurs de véhicules utilitaires qui utilisaient de la marijuana à des fins médicales. Nous avons établi que certaines organisations de transport au Canada s'étaient opposées à ce que l'on autorise

l'utilisation de marijuana à des fins médicales dans le cas des conducteurs de véhicules comme les autobus, les trains et les avions. Ces organisations comprenaient notamment Metrolinx et Transports Canada, qui avaient interdit l'utilisation de la drogue, y compris à des fins médicales.

Nous avons appris lors de notre suivi que le Ministère avait effectué en 2020 une revue de la littérature et une analyse comparative des pratiques de différentes administrations afin d'étudier les risques en matière de sécurité routière qui sont associés au fait que les conducteurs de véhicules utilitaires ayant une ordonnance de marijuana à des fins médicales ne sont pas assujettis aux mêmes normes que ceux qui consomment de la marijuana à des fins récréatives, puis d'élaborer une stratégie pour atténuer ces risques. Le Ministère a également fait appel à un fournisseur qui a mené un sondage auprès des exploitants de véhicules utilitaires en mai 2021 au sujet des comportements et des habitudes de consommation de drogues des conducteurs de véhicules utilitaires et des autres conducteurs en Ontario. Le Ministère nous a informés qu'il prévoyait aussi obtenir d'autres données d'organismes de transport en commun et se pencher sur les collisions avec des véhicules utilitaires avant et après la mise en oeuvre par ces organismes d'une politique de tolérance zéro à l'égard des drogues pour les conducteurs de véhicules utilitaires. Le Ministère a fait savoir que, une fois terminée son analyse des risques pour la sécurité routière, il entend élaborer une stratégie d'atténuation de ces risques d'ici décembre 2022 s'il détermine qu'une telle stratégie peut apporter des avantages tangibles.

Centres d'inspection des véhicules automobiles

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'efficacité 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;*

État : Peu ou pas de progrès.

Détails

Nous avons constaté au cours de notre audit de 2019 que le Ministère n'exigeait pas que Service Ontario demande une preuve d'inspection annuelle ou semestrielle valide au moment du renouvellement des plaques d'immatriculation des véhicules utilitaires. Le Ministère ne pouvait donc savoir combien de véhicules utilitaires circulaient 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 des agents d'exécution examinent le certificat lors d'une inspection routière. En 2017 et en 2018, les agents ont repéré près de 7 500 véhicules utilitaires sans certificat d'inspection annuelle ou semestrielle valide à la suite d'inspections routières.

Lors de notre suivi, nous avons appris que le Ministère avait pris des mesures pour donner suite à notre recommandation, mais qu'il n'avait pas encore collaboré avec Service Ontario en vue d'exiger une preuve d'inspection au moment du renouvellement des plaques d'immatriculation des véhicules utilitaires. Le Ministère nous a dit qu'il était en train de moderniser son programme des centres d'inspection des véhicules automobiles (CIVA) pour en faire un programme numérique inspiré de son ancien programme Air pur. Le Ministère a souligné qu'il avait publié une demande de propositions en octobre 2020, ce qui avait abouti à la signature d'une entente avec un fournisseur en mai 2021. Le fournisseur retenu sera responsable des systèmes d'information du nouveau programme ainsi que de la formation du personnel d'inspection, des services de maintenance et de soutien, et de la fonction d'audit. Le Ministère nous a aussi mentionné que,

une fois le processus de modernisation terminé, les transporteurs devront faire l'objet d'une inspection annuelle des émissions et de la sécurité préalablement au renouvellement de leurs plaques. L'inspection sera menée par voie numérique par un technicien dans un garage des CIVA, et le Ministère prévoit incorporer à ses systèmes une fonctionnalité de suspension immédiate dont se servira Service Ontario pour empêcher ceux qui n'ont pas passé l'inspection des émissions et de la sécurité de renouveler leur plaque d'immatriculation. Le Ministère ne s'attend toutefois pas à ce que ce processus soit en place avant novembre 2023.

- *mettre en oeuvre 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.*

État : Peu ou pas de progrès.

Détails

En 2019, nous avons constaté que le Ministère n'était pas en mesure de faire le suivi des certificats d'inspection annuelle et semestrielle, parce qu'il s'agissait de documents imprimés. Le Ministère ne disposait d'aucune information sur l'inspection annuelle des véhicules utilitaires effectuée par les garages des CIVA, ni sur les certificats délivrés par ces derniers. Il ne pouvait pas associer un numéro de certificat d'inspection annuelle ou semestrielle particulier au véhicule inspecté ni au mécanicien ayant effectué l'inspection. Nous avons comparé le système des CIVA au programme Air pur Ontario, qui comportait des contrôles beaucoup plus rigoureux, par exemple des rapports d'inspection remplis électroniquement, des données électroniques sur les inspections et la capacité de bloquer l'accès de certaines installations d'inspection, comme celles qui ont été suspendues, au système d'inspection du programme Air pur, ce qui les empêche de produire des rapports d'inspection.

Lors de notre suivi, nous avons établi que le Ministère n'avait pas encore pris de mesures pour mettre en oeuvre notre recommandation. Le Ministère

nous a informés qu'il avait signé une entente avec un fournisseur pour moderniser son programme des CIVA en mai 2021. Ce programme modernisé reposera sur le modèle de l'ancien programme Air pur du Ministère. Dans le cadre de cette modernisation, le Ministère prévoit éliminer les certificats d'inspection imprimés et les remplacer par des certificats d'inspection numériques. Les techniciens pourront délivrer ces certificats numériques à la fin de leurs inspections. Le Ministère ne prévoit toutefois pas mener à terme le processus de modernisation, et notamment la mise en oeuvre des certificats d'inspection numériques, avant novembre 2023.

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;*

État : Peu ou pas de progrès.

Détails

L'une des constatations faites lors de notre audit de 2019 était que le Ministère ne tirait pas parti des inspections routières pour consigner l'information figurant sur les certificats d'inspection et pour repérer les garages des CIVA présentant un risque élevé. L'un des volets des inspections routières consiste à vérifier s'il y a un certificat d'inspection valide. Toutefois, nous avons établi que les agents d'exécution ne consignaient pas les données inscrites sur les certificats, comme le garage des CIVA ayant délivré le certificat, le mécanicien ayant signé le certificat ou la date de délivrance de ce dernier.

Lors de notre suivi, nous avons déterminé que le Ministère avait fait peu de progrès dans la mise en oeuvre de cette recommandation, et qu'il n'avait pas encore ajouté l'information sur les certificats d'inspection aux données à saisir lors des inspections routières. Le Ministère a indiqué que, dans le cadre

de ses plans de modernisation du programme des CIVA (décrits dans les commentaires relatifs à la **recommandation 15**), il prévoit faire en sorte que les agents qui effectuent les inspections routières aient accès à l'information figurant sur les certificats d'inspection, ce qui leur permettra de vérifier l'emplacement, le centre, le technicien et les autres données saisies lors des inspections. Si des préoccupations sont soulevées lors d'une inspection, un processus sera établi pour que les constatations pertinentes soient communiquées au Ministère. Ce dernier prévoit terminer la modernisation du programme des CIVA d'ici novembre 2023, ce qui inclut les améliorations relatives aux inspections.

- *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.*

État : Peu ou pas de progrès.

Détails

Nous avons constaté en 2019 que le Ministère n'avait pas mis en place de processus officiel permettant aux agents de signaler un véhicule pour lequel un certificat d'inspection avait été délivré récemment si les agents découvraient que le véhicule en question présentait des défauts mécaniques importants. Un tel processus aurait pu permettre de repérer les garages des CIVA qui inspectent les véhicules utilitaires de façon inappropriée ou qui signent des certificats d'inspection frauduleux. 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 de processus d'inspection pour les garages des CIVA, et le Ministère s'était engagé à établir des critères en vue de concentrer les audits d'inspection sur les garages des CIVA présentant un risque élevé. Cependant, lors de notre audit de 2008, nous avons noté que le Ministère

n'avait fait aucun progrès dans l'élaboration de lignes directrices ou d'un processus permettant de repérer les garages des CIVA présentant un risque élevé ou de prendre des mesures d'exécution à leur égard. Il y a deux ans, nous avons établi que le Ministère n'avait toujours pas fait de progrès dans la mise en oeuvre d'un processus visant à repérer les garages des CIVA à risque élevé.

Lors de notre suivi, nous avons déterminé que le Ministère avait fait peu de progrès dans la mise en oeuvre de ces recommandations, et qu'il n'avait pas encore élaboré de processus de signalement des certificats d'inspection ni de système d'attribution de niveaux ou de cotes de risque aux garages des CIVA pour assigner les enquêtes et les audits. Le Ministère a indiqué qu'il prévoit donner suite à ces recommandations dans le cadre de son plan de modernisation du programme des CIVA, qui devrait être achevé selon lui d'ici novembre 2023. Il compte procéder à une transition vers des autocollants d'inspection pour les véhicules. Ces autocollants pourront être lus par un lecteur optique, ce qui permettra aux agents de numériser et d'examiner les résultats d'inspection les plus récents pour le véhicule, et de savoir à quel garage des CIVA et par quel technicien l'inspection a été effectuée.

Dans le cadre du plan de modernisation du programme des CIVA, le Ministère nous a informés que les garages des CIVA signeront un contrat avec lui pour adhérer au programme, et qu'il conservera le pouvoir de résilier le contrat avec ces garages ou de prendre certaines mesures, par exemple suspendre la capacité d'un garage à acheter et à délivrer des certificats numériques, si des infractions sont constatées. Un système d'intervention fondé sur les risques sera établi pour régler les cas de fraude et de non-conformité des garages des CIVA. Le Ministère a indiqué que le plan de modernisation comprend également l'élaboration d'une fiche de rendement des garages des CIVA, qui permettra de noter l'historique de conformité d'un garage donné par rapport aux autres garages. Il a ajouté que les garages des CIVA dont les dossiers de conformité laissent à désirer feront l'objet d'audits plus fréquents.

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.*

État : Peu ou pas de progrès.

Détails

Lors de notre audit de 2019, nous avons analysé des commandes passées par les garages des CIVA en 2018, ce qui avait montré que bon nombre de garages semblaient commander beaucoup plus de certificats que nécessaire, compte tenu du nombre de mécaniciens inscrits. Par exemple, en 2018, 211 garages ont commandé plus de 528 certificats par mécanicien breveté, soit 10 fois la quantité commandée par le garage moyen. Malgré cela, le Ministère n'a demandé que 18 enquêtes liées à des commandes excessives cette année-là. Le système de commande de certificats d'inspection des CIVA ne comportait pas de contrôles automatisés pour signaler les commandes excessives. Nous avons remarqué que le Ministère ne disposait d'aucun point de référence ni d'aucune ligne directrice pour aider les responsables du traitement des commandes à repérer de telles commandes, et que ces responsables du traitement n'étaient pas tenus de signaler les anomalies dans les commandes.

Lors de notre suivi, nous avons constaté que le Ministère avait fait peu de progrès dans la mise en oeuvre de cette recommandation. Selon le Ministère, une fois que les certificats numériques seront utilisés dans le cadre de son projet de modernisation du

programme des CIVA, il ne sera pas nécessaire de contrôler les stocks ni de former les responsables du traitement, car les certificats ne feront pas l'objet de commandes en vrac. Dans l'intervalle, le Ministère a conseillé aux garages des CIVA de limiter les achats en fonction des besoins immédiats et a fourni aux responsables du traitement des commandes des instructions sur la marche à suivre en cas de commande excessive. Le Ministère prévoit commencer à éliminer progressivement les certificats d'inspection imprimés d'ici la fin de 2022, et il s'attend à ce que tous les garages des CIVA fassent leurs commandes exclusivement par voie numérique d'ici décembre 2023.

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.*

État : Peu ou pas de progrès.

Détails

Lors de notre audit de 2019, nous avons constaté qu'il n'y avait pas de formation normalisée prévue pour les inspecteurs des véhicules sur la façon de mener efficacement un audit ou une enquête portant sur un garage des CIVA. Les gestionnaires à qui nous avons parlé s'étaient dit préoccupés par le manque de formation des inspecteurs de véhicules. Ils avaient indiqué que, au moment de leur embauche, les inspecteurs de véhicules n'avaient aucune expérience en matière d'enquête, de collecte d'éléments de preuve ou de dépôt d'accusations contre des garages des CIVA. Nous avons aussi noté que le Ministère n'avait pas mis à jour le manuel des politiques des

CIVA ni ses rapports d'audit des CIVA et les listes de contrôle connexes depuis 2009. Cela soulevait un problème, étant donné que des changements avaient été apportés depuis et que le manuel mentionnait des systèmes d'information qui n'étaient plus utilisés par le Ministère. Notre examen des dossiers relatifs aux CIVA avait révélé que les exigences d'audit n'étaient pas respectées de façon uniforme. Par exemple, dans 47 % des dossiers que nous avons examinés, les inspecteurs n'avaient pas vérifié la présence de tous les outils requis, et ils n'avaient pas rempli la liste de contrôle dans 53 % des dossiers.

Lors de notre suivi, nous avons observé que le Ministère n'avait pas encore donné aux inspecteurs des véhicules une formation normalisée sur la conduite des audits et des enquêtes, ni mis à jour son manuel des politiques des CIVA, ses rapports de vérification et ses listes de contrôle pour tenir compte des pratiques et de ses systèmes actuels. Le Ministère a indiqué qu'il prévoyait donner suite à ces recommandations dans le contexte de la mise en oeuvre de son plan de modernisation du programme des CIVA, ce qui devrait être fait d'ici novembre 2023.

Mesure du rendement

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.

État : Peu ou pas de progrès.

Détails

Lors de notre audit de 2019, nous avons constaté que le seul indicateur de rendement propre aux véhicules utilitaires avait trait aux taux de conformité de ces véhicules lors des contrôles routiers; cet indicateur n'est pas rendu public. Nous avons remarqué que le Ministère tenait des données exhaustives sur les transporteurs, les véhicules utilitaires et les conducteurs, et que ces données pouvaient être utilisées pour établir des indicateurs de rendement qui aideraient à mesurer l'efficacité de ses activités d'exécution. Le rapport annuel sur la sécurité routière en Ontario fournissait des statistiques détaillées qui pouvaient elles aussi servir à mesurer le rendement. On y trouvait notamment des statistiques portant expressément sur les véhicules utilitaires.

Dans le cadre de notre suivi, nous avons observé que le Ministère avait fait des progrès limités dans la mise en oeuvre de cette recommandation. Le Ministère nous a dit qu'il prévoyait élaborer d'ici décembre 2021 des indicateurs de rendement clés qui tiennent compte des facteurs de risque de collision dans l'industrie du camionnage. Par la suite, il évaluera lesquels de ces indicateurs sont les plus pertinents en vue de la production de rapports publics, et il présentera les résultats fondés sur ces indicateurs dans des documents comme le rapport annuel sur la sécurité routière de la province.