

# Sécurité et règlements concernant les véhicules utilitaires

---

La Division de la sécurité et des règlements du ministère des Transports est responsable de coordonner toutes les activités concernant la sécurité routière dans la province. Elle surveille les industries du camionnage et du transport interurbain par autobus, délivre les permis aux transporteurs pour le compte d'autrui et fait exécuter les lois sur la sécurité des conducteurs et des véhicules, le poids et la taille des véhicules et le transport des marchandises. Le ministère évalue le nombre de véhicules utilitaires enregistrés dans la province à 190 000. Le terme «véhicule utilitaire» désigne tout camion dont le poids dépasse 4 500 kilogrammes, ainsi que tout autobus pouvant transporter au moins 10 passagers. La législation s'applique également aux véhicules utilitaires de l'extérieur de la province qui empruntent les routes de l'Ontario.

Pour faire exécuter les lois sur la sécurité, le ministère dispose d'un réseau de 43 centres d'inspection, où travaillent quelque 200 agents d'application des lois qui relèvent de 17 bureaux de secteur et de cinq bureaux régionaux. Le ministère utilise également des patrouilles sur les autoroutes et les routes situées à proximité des centres pour intercepter les véhicules qui contournent les centres d'inspection. Peu avant la vérification, le ministère s'est doté d'une unité mobile d'inspection des camions. Il procède de temps à autre à des campagnes éclair d'inspection, souvent avec la collaboration des services de police municipaux et provincial. De plus, le ministère emploie 40 vérificateurs d'installations qui étudient, dans les locaux des transporteurs, la documentation concernant les véhicules des transporteurs, y compris les registres d'entretien et les carnets de route des conducteurs.

Tous les exploitants de véhicules utilitaires doivent être enregistrés en vertu du système d'octroi de certificats d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire (UVU) du ministère. Les titulaires du certificat d'immatriculation UVU doivent se conformer aux exigences législatives relatives à l'état et au fonctionnement de leurs véhicules utilitaires. Un permis délivré par le ministère doit également être obtenu par les exploitants qui offrent des services de transport de marchandises pour le compte d'autrui. En outre, les véhicules utilitaires doivent, tous les ans, être inspectés à l'un des centres d'inspection des véhicules automobiles reconnus par le ministère et faire l'objet d'un certificat de sécurité émis par un mécanicien inscrit. En 1996-1997, le ministère a consacré une somme de 21,4 millions de dollars à des initiatives portant sur la sécurité des véhicules utilitaires.

---

## OBJECTIFS ET PORTÉE

Notre vérification visait à déterminer si le ministère avait adopté des procédures satisfaisantes

- pour faire la mesure et rendre compte de l'efficacité du programme à assurer la sécurité des véhicules utilitaires;
- pour assurer la conformité aux lois et aux politiques ministérielles;
- pour faire en sorte que les ressources soient gérées en se souciant des principes d'économie et d'efficience.

Notre vérification a comporté un examen de la documentation et des discussions avec le personnel du ministère à l'administration centrale et dans les bureaux régionaux, ainsi qu'une étude de l'activité au cours d'une campagne éclair d'inspection et d'une visite dans un centre d'inspection routière. Nous avons également communiqué avec des représentants des associations de l'industrie et de la Police provinciale de l'Ontario pour discuter de questions ayant trait à la sécurité des véhicules.

**3.13**

---

## CONSTATATIONS GLOBALES DE LA VÉRIFICATION

Un certain nombre d'accidents récents impliquant des camions avec des roues détachées et des freins défectueux ont suscité au sein de la population de l'inquiétude relativement à l'état mécanique des véhicules utilitaires. Pour apaiser cette inquiétude, le ministère a apporté certaines modifications à la législation et mis de l'avant plusieurs projets conçus pour rendre les routes provinciales plus sûres.

Le ministère se doit toutefois de poser d'autres gestes pour améliorer la sécurité sur les routes, gérer les ressources plus efficacement et établir de meilleures procédures pour mesurer l'efficacité de ces nombreuses nouvelles initiatives et en rendre compte. Le ministère doit

- améliorer sa procédure de compte rendu afin de s'assurer qu'on dispose d'une information suffisante pour évaluer l'efficacité des nouvelles initiatives ayant rapport à la sécurité des véhicules utilitaires;
- s'assurer que ses efforts en matière d'inspection se traduisent par une réduction du nombre d'infractions aux règlements sur la sécurité, grâce à l'adoption d'objectifs quant au nombre minimal d'inspections de camions et d'autobus, d'inspections de poids et de vérifications dans les établissements des transporteurs;
- resserrer l'application des lois afin de s'assurer que les contrevenants font l'objet des sanctions appropriées en temps opportun et que les véhicules dangereux des exploitants sont retirés de la circulation;

- 
- revoir les contrôles relatifs au système d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire pour s'assurer que l'information enregistrée est juste et complète et peut être utilisée pour identifier facilement les transporteurs fautifs, en vue de prendre à leur égard les mesures qui s'imposent;
  - assurer l'exécution efficace et efficiente du programme en évaluant la pertinence de la hiérarchie actuelle et en élaborant des lignes directrices sur la dotation en personnel et l'établissement des horaires des centres d'inspection;
  - renforcer les procédures de contrôle sur la délivrance des certificats de sécurité pour s'assurer que seuls les véhicules utilitaires soumis à une inspection adéquate font l'objet d'un certificat de sécurité.

### ***Réponse globale du ministère***

***La sécurité des camions demeure une question d'intérêt public très importante. De nombreux incidents graves causant des pertes de vie et des blessures sont survenus au cours des deux dernières années. Les pressions visant à faire adopter des mesures plus sévères à l'endroit des transporteurs qui contreviennent aux règlements ont augmenté suite à une enquête du coroner sur deux accidents mortels impliquant des camions dont l'une des roues s'est détachée. Depuis, le ministère a adopté la plupart des recommandations du coroner. Les pressions exercées par la population ont toutefois augmenté en décembre dernier suite à d'autres accidents impliquant de gros camions utilitaires et à deux accidents mortels impliquant des camions dont l'une des roues s'est détachée.***

***Les collisions impliquant un camion sont souvent plus graves en raison de la taille et du poids de ces véhicules et du fait que de tels accidents surviennent généralement sur des routes où l'on circule rapidement. La nature dramatique des accidents impliquant des camions continue à renforcer l'image négative que la population se fait des normes de sécurité applicables à ce type de véhicules.***

***Le plan d'activités 1997-1998 du ministère reconnaît l'importance de la sécurité des véhicules utilitaires et en fait d'ailleurs l'une des priorités clés du ministère.***

***Au cours des deux dernières années, le gouvernement a adopté plusieurs nouvelles initiatives visant à améliorer la sécurité des véhicules utilitaires. En voici quelques-unes :***

- ***amendes plus élevées pour les exploitants fautifs;***
- ***mesures législatives favorisant un système d'évaluation de la sécurité des transporteurs;***
- ***élimination d'échappatoires dont pouvaient se prévaloir les exploitants de véhicules en mauvais état de marche;***

## 3.13

---

- *rapports obligatoires sur la taille du parc de véhicules et sur les distances parcourues;*
- *politique de mise en application des lois avec «tolérance zéro»;*
- *embauche de nouveaux agents d'application des lois;*
- *adoption plus rapide de mesures correctives;*
- *programme de certification de sécurité relative à la pose des roues et au réglage des freins à commande pneumatique;*
- *reprise du contrôle du poids pour les camions de transport du gravier;*
- *responsabilisation du transporteur relativement aux infractions aux règlements sur le poids;*
- *instauration du programme d'identification automatique des véhicules;*
- *vérifications obligatoires pour les nouvelles entreprises de transport interurbain de passagers;*
- *mise en oeuvre d'un nouveau programme de vérification des installations axé sur le rendement.*

*Malgré toutes ces initiatives, le ministre des Transports et l'industrie du camionnage font toujours l'objet de pressions pour accélérer leurs efforts en vue d'améliorer la sécurité des camions en Ontario. En réponse à ces pressions, le Groupe de travail sur la sécurité des camions Target '97, initiative menée conjointement par le gouvernement et l'industrie, a été mis sur pied l'automne dernier pour formuler des recommandations sur la sécurité des camions.*

*Le 10 mars 1997, le Groupe de travail Target '97 a déposé son rapport final comprenant 79 recommandations sur la sécurité des camions. Ces recommandations traitaient de différents points : évaluation de la sécurité des transporteurs, système d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire, normes d'entretien et d'inspection, heures de travail, formation des conducteurs, etc. Le gouvernement travaille présentement à l'élaboration d'un plan de mise en oeuvre des initiatives du Groupe de travail.*

*Le Groupe de travail Target '97 appuie le principe de la suspension immédiate dans le cas des véhicules qui présentent un défaut critique. Il a également élaboré un ensemble de critères mesurables qui pourraient être utilisés par les agents d'application des lois pour déterminer si les véhicules présentant des défauts critiques doivent être retirés immédiatement de la circulation.*

*Les agents d'application des lois du ministère soumettent environ 40 000 véhicules utilitaires à une inspection de sécurité chaque année. Le taux de mise hors service de 50 pour 100 suite à ces inspections se traduit par le retrait de la circulation de quelque 20 000 véhicules, en raison de défauts dont la gravité varie de mineure à majeure. Les plaques*

***de véhicules présentant un défaut majeur ou des défauts multiples sont retirées, et le réenregistrement n'est permis que si le véhicule passe une inspection de certification.***

***Des études récentes de rapports d'inspection de sécurité par le personnel du ministère ont permis de déterminer que le nombre de véhicules sur lesquels des défauts critiques sont relevés, en fonction des critères de Target '97, se situe entre 2 000 et 2 500 chaque année. De ce nombre, 75 à 80 pour 100 sont des remorques. Règle générale, il appert toutefois que l'état des véhicules en circulation s'améliore. Les résultats de la campagne éclair d'inspections aléatoires de juin 1997 démontrent une nette amélioration par rapport à ceux de la campagne de 1996 : le taux de mise hors service est passé de 39,1 pour 100 à 32,9 pour 100.***

***Malgré les améliorations en matière de sécurité apportées en Ontario au cours des deux dernières années, ces statistiques montrent que la sécurité des camions demeure un problème et que d'autres mesures doivent être prises.***

***Le projet de loi 138 comportant un train complet de mesures visant la sécurité routière, qui a été adopté le 3 juillet 1997, confère aux agents d'application des lois le pouvoir de faire mettre en fourrière sur-le-champ tout véhicule présentant des défauts critiques, quelle que soit la compétence législative de laquelle ce véhicule relève. Ce projet de loi reconnaît également comme l'auteur d'une infraction de responsabilité absolue l'exploitant d'un véhicule utilitaire dont l'une des roues se détache. La loi prévoit l'imposition d'une amende de 2 000 \$ à 50 000 \$ pour une telle infraction. Nous estimons que ces dispositions, les premières du genre en Amérique du Nord, joueront un rôle important dans la promotion de la sécurité des véhicules utilitaires dans l'avenir.***

## **CONSTATATIONS DÉTAILLÉES DE LA VÉRIFICATION**

### ***PLANIFICATION DE LA SÉCURITÉ ET COMPTE RENDU***

#### **INITIATIVES EN MATIÈRE DE PLANIFICATION ET D'ÉLABORATION DE POLITIQUES**

Les exigences législatives imposées par le *Code de la route*, la *Loi sur le camionnage*, la *Loi sur le transport de matières dangereuses* et d'autres lois connexes fournissent le cadre permettant d'assurer la sécurité des véhicules utilitaires. Outre ces lois, le *Code national*

## 3.13

---

*de la sécurité*, une initiative fédérale-provinciale, énonce les normes de sécurité minimales en vigueur dans tout le Canada. Le ministère a élaboré ses politiques et procédures en fonction des exigences législatives et nationales.

L'objectif du ministère est de réduire sensiblement le nombre de collisions entre véhicules et de décès qui en résultent en vue de faire des routes de l'Ontario les routes les plus sûres en Amérique du Nord. Pour faciliter l'atteinte de cet objectif, le ministère a apporté des modifications aux lois régissant les exploitants de véhicules utilitaires. Au moment de la vérification, le ministère était en voie d'apporter d'autres modifications et d'élaborer de nouvelles initiatives en matière de politiques et de procédures.

Plusieurs de ces initiatives résultent des 31 recommandations formulées dans un rapport d'enquête de 1994 sur une série d'accidents mortels causés par le détachement de roues de véhicules utilitaires. Ces initiatives ont permis d'apporter des changements positifs, par exemple l'augmentation des amendes et le resserrement des vérifications dans les installations des exploitants de véhicules utilitaires.

En avril 1994, le ministère a annoncé le lancement de son programme sur la sécurité routière (Road Safety Agenda), constitué d'une série d'initiatives importantes visant à définir tous les aspects de la sécurité routière sur lesquels les initiatives du ministère ont une incidence. Les détails sur les initiatives du ministère en matière de sécurité, ainsi que les échéances relatives à celles-ci, ont par la suite été énoncés dans le *Plan d'action de l'Ontario sur la sécurité routière* d'octobre 1995. Parmi les projets du ministère, notons l'élaboration d'un système d'évaluation de la sécurité des exploitants de véhicules utilitaires, les cours de formation sur les freins pneumatiques et la délivrance graduelle de permis pour les conducteurs de camion.

Un groupe formé de représentants du ministère et de l'industrie, le Groupe de travail sur la sécurité des camions Target '97, a été formé pour élaborer un système intégré, complet et efficace visant à assurer l'observation des lois sur la sécurité des véhicules utilitaires. Le Groupe de travail a présenté un rapport comprenant quelque 80 recommandations en mars 1997. Ces recommandations portaient notamment sur les améliorations au système d'enregistrement des exploitants de véhicules utilitaires, le resserrement des normes d'inspection, d'entretien et de formation des conducteurs et l'amélioration de l'examen d'obtention du permis des conducteurs.

Au moment de la vérification, un certain nombre d'autres initiatives avaient également été mises de l'avant, notamment le projet d'étude du poids des véhicules, permettant de rapprocher les lois de l'Ontario et celles des autres compétences législatives, et Application des lois - 97, une stratégie portant sur l'emplacement, la conception et la construction de centres d'inspection des camions. Pour bon nombre de ces initiatives, aucune échéance n'avait été adoptée et aucune évaluation relative aux ressources nécessaires à leur mise à exécution n'avait été effectuée. De plus, aucun ordre de priorité n'avait été formulé et aucun rapport général sur la situation, décrivant les progrès réalisés pour chacune des initiatives sur la sécurité des véhicules utilitaires, n'avait été préparé. Un tel rapport aiderait pourtant la direction du ministère au cours des étapes de la planification et de l'établissement des priorités et des calendriers.

### **Recommandation :**

**Afin de s'assurer que les initiatives définies dans les études récentes permettent d'améliorer la sécurité sur les routes, le ministère devrait**

- **établir un ordre de priorité et préparer des estimations de coûts en vue d'assurer l'attribution de ressources limitées à des initiatives hautement prioritaires;**
- **adopter une échéance et évaluer périodiquement la situation pour chaque initiative en vue d'encourager sa réalisation dans un délai raisonnable.**

### **Réponse du ministère**

***Dans le cadre de son Plan d'action sur la sécurité routière, le ministère s'est doté d'une stratégie sur la sécurité des camions comprenant un nombre important d'améliorations relatives à la sécurité des véhicules utilitaires, elles-mêmes en voie d'élaboration.***

***Le ministère a maintenant terminé un examen complet de toutes les initiatives sur la sécurité. Tous les projets ont été définis et classés selon un ordre de priorité. Les coûts et l'échéancier cible associés à chacun d'eux ont été déterminés et indiqués dans le plan d'action de la Division de la sécurité et des règlements.***

***Un mécanisme formel de communication, exigeant la présentation de comptes rendus trimestriels sur les initiatives en voie d'élaboration, a été adopté. La Direction de la sécurité des transporteurs et de l'application de la loi est responsable d'effectuer des études régulières sur les initiatives hautement prioritaires et de préparer les rapports trimestriels sur ces initiatives.***

***Les recommandations du groupe Target '97 ont joué un rôle très important dans l'élaboration du plan de travail. Ces recommandations formeront la pierre d'assise du programme de sécurité des véhicules utilitaires d'ici l'an 2000. Toutes les recommandations ont été cataloguées, et les échéances prévues pour leur mise en application ont été adoptées.***

## **MESURE ET COMPTE RENDU DE L'EFFICACITÉ**

Le plan d'activités 1996-1997 décrivait l'objectif du ministère de réduire le nombre de blessures et de décès résultant d'accidents sur les routes de l'Ontario, ainsi que les dommages aux biens et les coûts généraux pour la société associés aux collisions entre véhicules. La Division de la sécurité et des règlements s'est donnée pour mission de faire des routes de l'Ontario les routes les plus sûres en Amérique du Nord. Cependant, au moment de notre vérification, les ressources permettant d'évaluer l'efficacité des mesures visant la sécurité des véhicules étaient limitées.

## 3.13

Le ministère doit présenter et déposer devant l'Assemblée législative un *Rapport annuel sur la sécurité routière en Ontario* fournissant des statistiques sur le nombre d'accidents de la circulation et le nombre de décès survenus sur les routes. Toutefois, l'information contenue dans le rapport n'est pas suffisamment détaillée pour permettre au ministère ou à l'Assemblée législative de bien évaluer les aspects relatifs à la sécurité des véhicules utilitaires. Qui plus est, le délai de publication du rapport est trop long; le rapport de 1995 n'a été déposé qu'en mai 1997.

Le ministère a entrepris en 1995 un projet visant à évaluer les statistiques qu'il possède sur les véhicules utilitaires et l'opportunité de présenter un rapport annuel consacré exclusivement aux véhicules utilitaires. Il a également souligné l'utilité de cette information pour de nombreux utilisateurs spécialisés, notamment les responsables de la conception des routes, du contrôle des véhicules et de la délivrance des permis. Ainsi, le ministère prévoit présenter une évaluation annuelle sur la sécurité des véhicules utilitaires à compter de décembre 1997.

Le ministère présentait autrefois un rapport divisionnaire périodique destiné à mesurer l'efficacité de ses initiatives. Le rapport rendait compte du nombre de décès résultant d'accidents survenus tous les mois, du taux de mortalité dans la province comparativement aux autres compétences législatives en Amérique du Nord, ainsi que des statistiques des conducteurs en matière de collisions, de suspensions et de condamnations. Cependant, ces rapports ne traitaient pas expressément de la sécurité des véhicules utilitaires, et aucun rapport n'a été présenté depuis septembre 1995.

En mai 1996, un expert-conseil a étudié le rapport divisionnaire et recommandé qu'on évalue les résultats portant expressément sur les véhicules utilitaires et qu'on en rende compte. L'expert-conseil a recommandé également l'adoption de critères permettant de mesurer l'efficacité des initiatives, comme le taux et la gravité des accidents impliquant des véhicules utilitaires, le taux d'observation des lois au sein de l'industrie du camionnage, les ressources destinées à améliorer la sécurité des véhicules utilitaires et la comparaison des données avec celles d'autres compétences législatives.

### **Recommandation**

**Afin de prendre des décisions plus éclairées et d'adopter des mesures correctives au besoin, le ministère devrait fournir une information plus complète pour évaluer l'efficacité des mesures visant la sécurité des véhicules utilitaires et faire rapport sur l'évaluation de la sécurité des véhicules utilitaires au moment opportun.**

### **Réponse du ministère**

***Tel qu'indiqué dans le rapport de vérification, le ministère prépare en ce moment la première évaluation annuelle complète sur la sécurité des véhicules utilitaires. Le ministère a effectué une évaluation des besoins en matière d'information périodique sur la sécurité des véhicules utilitaires en 1995. Ces renseignements devaient compléter l'information contenue dans un rapport divisionnaire mesurant l'efficacité en matière de sécurité.***

***De plus, cette initiative s'inscrit dans le cadre du programme d'évaluation du rendement du ministère, puisque les améliorations concernant la sécurité des véhicules utilitaires, l'un des objectifs de rendement, dépendent d'une évaluation adéquate. Le ministère est également en voie de se donner un mandat précis en matière d'efficience et d'efficacité par l'entremise de la Direction de la sécurité des transporteurs et de l'application de la loi.***

## **ÉDUCATION ET SENSIBILISATION À LA SÉCURITÉ**

Les dernières données recueillies par le ministère indiquent qu'aucun défaut apparent de véhicule n'a été relevé dans plus de 90 pour 100 des accidents de la route et que la cause la plus importante d'accidents était de loin les erreurs de conducteurs. Par conséquent, en plus d'élaborer des politiques et d'assurer la conformité aux règlements et la supervision des activités visant à assurer le respect des lois, la Division de la sécurité et des règlements s'est donnée un quatrième objectif : celui de promouvoir l'éducation et la sensibilisation des conducteurs.

Le ministère dispose déjà d'un certain nombre de mécanismes non officiels pour informer les exploitants de véhicules utilitaires des règles et règlements relatifs à la sécurité des véhicules. Par exemple, le personnel du ministère transmet aux conducteurs des renseignements pertinents sur les lois et les politiques dans le cadre d'inspections routières et de vérifications dans les établissements. Le personnel du ministère participe à des rencontres organisées chez les transporteurs en vue de traiter de questions de sécurité. Le ministère informe également les intervenants de l'industrie des changements apportés aux lois et aux politiques au moyen d'articles dans des publications spécialisées.

Le ministère a mis de l'avant un certain nombre de mesures visant à améliorer la sécurité sur les routes grâce à l'éducation et à la formation. Il a notamment participé à l'élaboration d'un programme de certification pour l'installation de roues au sein de l'industrie et d'un programme de formation sur le réglage des freins à l'intention des conducteurs de camions. Le ministère compte également revoir le fonctionnement des écoles de conduite pour conducteurs de camions, évaluer les exigences de formation des conducteurs et étudier la possibilité d'instaurer un système de délivrance graduelle de permis pour les conducteurs de camion.

Autrefois, le ministère distribuait périodiquement à tous les détenteurs d'un certificat d'immatriculation UVU une publication traitant des lois, des initiatives en matière de politiques et d'autres questions d'intérêt. Par souci d'économie, cette publication a été abandonnée en 1992-1993. Étant donné l'ampleur des changements déjà apportés et des autres changements proposés, le retour de cette publication ou le recours à un autre type d'outil permettant de transmettre régulièrement les derniers développements nous semble justifié.

## **Recommandation**

**Le ministère devrait améliorer ses procédures de communication pour informer les intervenants des changements apportés ou présentement à l'étude.**

### ***Réponse du ministère***

***Le ministère a produit en avril 1997 un bulletin sur les véhicules automobiles qui a été expédié à 90 000 groupes d'intérêt, parties intéressées par la question de la sécurité routière, titulaires d'un certificat d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire, associations professionnelles et publications spécialisées. Le Bulletin VMC comprenait un sondage demandant aux destinataires s'ils désiraient recevoir une telle publication régulièrement. Jusqu'à présent, les répondants se sont montrés favorables à une telle idée. Le ministère utilise également Internet et d'autres médias traditionnels et spécialisés. Il organise, de plus, un grand nombre de séminaires et de présentations destinées à des groupes de l'industrie dans le cadre de sa stratégie de communication.***

***Le présent gouvernement a exprimé très clairement son intention d'élaborer de nouvelles initiatives sur la sécurité des véhicules utilitaires. Ces initiatives ont été bien publicisées dans les médias traditionnels ici et à l'étranger. Le ministère participe également à de nombreuses activités et à des échanges sur les initiatives de sécurité des véhicules utilitaires dans le cadre de divers forums à l'échelle nationale ou internationale, comme le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, la American Association of Motor Vehicle Administrators et la Commercial Vehicle Safety Alliance.***

## **ACTIVITÉS D'INSPECTION DES VÉHICULES UTILITAIRES**

### **INSPECTIONS ROUTIÈRES**

Les efforts du ministère en matière d'inspection et d'application des lois dans ses 43 centres d'inspection représentent un volet important de son processus de vérification de conformité. Quelque 200 agents d'application des lois travaillent dans ces centres d'inspection. Les inspections sont menées conformément aux exigences énoncées dans le *Code de la route* ainsi qu'aux normes nord-américaines élaborées par la Commercial Vehicle Safety Alliance, connues généralement sous le nom de «normes CVSA».

Les inspections routières peuvent comprendre une vérification mécanique du véhicule, une étude du carnet de route du conducteur, du permis et des documents d'expédition, ainsi qu'une comparaison du poids du véhicule par rapport aux limites établies. En vertu des normes CVSA, lorsqu'un véhicule utilitaire est jugé en mauvais état de marche, sujet à une panne ou susceptible de causer un accident de la route, ou encore dans un état qui

pourrait entraîner la perte de maîtrise par le conducteur, le véhicule doit être retiré de la circulation. Il ne peut être remis en service qu'une fois que les réparations nécessaires ont été effectuées. Dans les cas qui s'appliquent, le ministère peut saisir le véhicule, retirer les plaques d'immatriculation ou porter des accusations contre le conducteur ou le transporteur en vertu du *Code de la route*. Les inspections routières aident à assurer le bon état de marche des véhicules utilitaires et servent un avertissement aux récidivistes éventuels.

Pour appuyer les centres d'inspection routière, le ministère coordonne des campagnes éclair d'inspection menées de concert avec les services de police municipaux et la police provinciale, utilise une unité d'inspection mobile et participe à un programme d'envergure nord-américaine appelé Roadcheck (Contrôle routier). Contrôle routier est un événement annuel d'une durée de trois jours dans le cadre duquel des véhicules utilitaires sont soumis au hasard à des inspections de sécurité partout en Amérique du Nord. Les résultats de l'inspection fournissent des repères qui permettent d'évaluer le niveau de conformité de l'industrie aux exigences législatives.

Une autre composante importante du programme d'inspection du ministère est l'inspection routière CVSA. Le tableau suivant montre le nombre d'inspections CVSA effectuées par le ministère et le taux de mise hors service correspondant à ces inspections. Le taux de mise hors service pour le programme Contrôle routier sert de repère pour évaluer le résultat obtenu dans la province.

#### **Inspections de véhicules de 1992-1993 à 1996-1997**

Année financière	N <sup>b</sup> re d'inspections CVSA du ministère	% de mises hors service par le ministère (CVSA)	% de mises hors service (Contrôle routier)
1992-1993	38 200	32,2	37,0
1993-1994	34 800	34,0	33,4
1994-1995	15 200	48,0	43,0
1995-1996	21 000	53,0	43,3
1996-1997	38 700	51,8	39,1

*Source : Ministère des Transports*

Le nombre d'inspections CVSA menées par le ministère a varié considérablement d'une année à l'autre au cours des cinq dernières années. L'augmentation des taux de mise hors service témoigne de l'approche du ministère visant à soumettre à une inspection CVSA les véhicules qui semblent être en mauvais état de marche. Les résultats des vérifications effectuées dans le cadre de Contrôle routier montrent que le taux d'inobservation des exigences législatives dans l'industrie est demeuré relativement stable au cours de la période étudiée. Cependant, les années financières où le ministère a effectué le moins d'inspections CVSA, c'est-à-dire 1994-1995 et 1995-1996, sont celles où le taux d'inobservation était le plus élevé selon les inspections du programme Contrôle routier, autant pour la fréquence que pour la gravité. Le ministère nous a informés que les résultats préliminaires obtenus pour le programme Contrôle routier de juin 1997 indiquent une diminution du taux de mise hors service, qui est passé à 32,9 pour 100. Le ministère a également précisé que le taux de défauts par véhicule avait aussi diminué.

## 3.13

Une diminution importante du nombre d'inspections a été remarquée en 1994-1995. On nous a informés que cette diminution était imputable à la réduction des effectifs du personnel de supervision et à la mise en place d'une approche de travail autodirigé en équipe. Le ministère a accru les responsabilités du personnel de première ligne, sans toutefois fournir de lignes directrices quant au nombre d'inspections à effectuer. Pour redresser la situation, le ministère s'est donné comme objectif d'augmenter de 20 pour 100 le nombre d'inspections effectuées par chacune des équipes de travail. Pour mesurer l'atteinte des objectifs, le ministère a comparé le volume d'activité prévu au volume véritable tous les mois. L'objectif cible de 20 pour 100 a été adopté sans que les données sur le nombre d'inspections pour l'année précédente aient été évaluées. De plus, le ministère n'a pas adopté de repères permettant de déterminer le nombre minimal d'inspections requises pour améliorer de façon appréciable le niveau d'observation des règlements par les transporteurs sur une base individuelle et pour l'ensemble de l'industrie.

### Recommandation

**Pour assurer que les efforts en matière d'inspection routière améliorent le niveau d'observation des lois par les transporteurs, le ministère devrait**

- adopter des objectifs appropriés quant au nombre d'inspections à effectuer;
- effectuer un suivi des activités en fonction de ces objectifs, de façon à déterminer les écarts et à prendre les mesures correctives qui s'imposent.

### Réponse du ministère

*Les inspections routières permettent d'atteindre plusieurs objectifs importants en matière de sécurité. Elles permettent notamment de s'assurer que les véhicules utilitaires qui circulent sur nos routes sont en bon état de marche, et que les véhicules qui sont en mauvais état de marche sont réparés avant d'être remis sur la route. Les mesures prises à l'endroit des contrevenants (saisie du véhicule, retrait des plaques d'immatriculation, amendes, vérifications dans les établissements et autres mesures relatives au maintien du dossier d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire) sont des éléments dissuasifs très utiles pour décourager les récidivistes éventuels.*

*Bien que le nombre d'inspections CVSA varie d'une période à l'autre en raison des fluctuations au niveau des effectifs, de la formation, de questions syndicales et de changements dans les priorités et stratégies de mise en oeuvre du programme, le ministère s'est donné comme objectif d'effectuer au moins 40 000 inspections de véhicules utilitaires au cours de l'année financière 1997-1998. C'est là l'un des engagements fondamentaux du ministère en matière d'évaluation du rendement. Cet objectif permettra de réaliser au moins deux fois plus d'inspections journalières qu'en 1995-1996.*

***Les agents doivent maintenant passer au moins 50 pour 100 de leur temps à effectuer des inspections routières CVSA. Cet objectif a été intégré aux plans d'activités et d'indicateurs de rendement clés pour 1997-1998. Des rapports de rendement de secteur sont produits tous les mois à l'intention des équipes de gestion de chaque secteur et de chaque région. Ces rapports indiquent la productivité et les écarts par rapport aux objectifs établis. Un résumé des rapports mensuels est analysé tous les trimestres par les gestionnaires des secteurs, des régions et des directions. Au besoin, des mesures correctives sont adoptées pour corriger les écarts.***

## **SÉLECTION DES VÉHICULES SOUMIS À DES INSPECTIONS ROUTIÈRES**

Les 17 bureaux de secteur du ministère sont responsables de 43 centres d'inspection routière répartis de façon stratégique dans l'ensemble de la province. Pour optimiser l'efficacité du processus d'inspection routière, les agents d'application des lois du ministère ciblent les véhicules qui semblent être en mauvais état. Toutes les données recueillies au cours de l'inspection sont enregistrées dans le système d'information du ministère, appelé Safetynet. Le système contient notamment des renseignements sur le lieu de l'inspection, l'utilisateur et le nombre d'essieux de chaque véhicule. Les renseignements relatifs à l'inobservation des règlements, par exemple le mauvais état de marche, les accusations portées et le retrait des plaques, sont également enregistrés.

En étudiant les rapports périodiques produits grâce au système Safetynet, nous avons constaté qu'il existait des écarts importants au niveau des activités d'inspection dans les différentes régions de la province. Par exemple, les rapports de novembre 1996 ont démontré que les taux de mise hors service pour les bureaux de secteur variaient entre 30 et 75 pour 100. L'incidence de véhicules en mauvais état de marche justifiant le retrait des plaques variait quant à elle de 8 à 57 pour 100. Bien que certaines variations entre les taux de mise hors service et de retrait des plaques puissent être justifiées par la présence d'un grand nombre de véhicules d'un type particulier et par l'accessibilité à des services de réparation sur la route dans une région donnée, nous avons constaté qu'aucun suivi ni document écrit visant à déterminer les causes de telles variations n'avait été produit.

Nous avons également demandé au ministère de nous fournir à des fins d'étude des données qui ne sont pas produites de façon régulière, notamment le nombre d'inspections effectuées par chaque bureau de secteur pour différents types de véhicules. Nous avons constaté que le pourcentage de véhicules à deux essieux inspectés par rapport à l'ensemble des véhicules inspectés variait de 18 à 49 pour 100 dans les différentes régions. On nous a par la suite informés que l'inspection de véhicules à deux essieux était moins ardue et prenait généralement moins de temps. La décision d'inspecter les véhicules à deux essieux n'est fondée sur aucune étude de l'information disponible en vue de déterminer si ces véhicules doivent être soumis à un plus grand nombre d'inspections en raison de l'incidence de défauts remarqués sur ceux-ci. Le ministère n'a pas utilisé ce type de données ou étudié les taux de mise hors service obtenus pour cibler certains types de véhicules.

## 3.13

### Recommandation

Pour cibler plus efficacement les efforts d'inspection et adopter les mesures correctives qui s'imposent, le ministère devrait déterminer les besoins en matière de renseignements sur l'inspection, produire régulièrement des rapports sur ces données et mener une enquête sur toute variation importante.

### Réponse du ministère

*Bien que l'expérience des agents soit indispensable pour déterminer quels sont les véhicules à risque qui doivent être soumis à une inspection, le ministère s'assurera que les objectifs en matière d'inspection comprendront des exigences relatives à certains types de véhicules dont l'incidence de mises hors service en raison de défauts est particulièrement élevée. Les données recueillies au cours d'activités d'inspection quotidiennes non aléatoires permettent aux agents d'application des lois d'obtenir une rétroaction importante en vue de s'assurer que les types de véhicules pour lesquels les risques sont particulièrement élevés sont retenus à des fins d'inspection. De plus, le ministère étudie actuellement la possibilité de mettre en place un programme informatisé d'inspection des véhicules utilitaires.*

*Le rapport de secteur mensuel du ministère fournit aux gestionnaires locaux et régionaux ainsi qu'à ceux des directions des renseignements sur la productivité et les écarts observés. Les écarts doivent maintenant être justifiés et, au besoin, des mesures correctives doivent être prises pour les réduire.*

*La nouvelle orientation prise par le ministère sera bien appuyée par les nouvelles mesures législatives qui confèrent aux agents le pouvoir de faire mettre en fourrière sur-le-champ et pour une durée minimale de 15 jours tout véhicule sur lequel un défaut critique est relevé. Le ministère a l'intention de lancer ce programme dans des centres d'inspection des camions situés à des endroits stratégiques et en service jour et nuit. Un tel environnement très contrôlé sera idéal pour effectuer ce type d'analyses et d'évaluations. Il sera également possible d'évaluer l'effet du programme de mise en fourrière sur le taux de défauts critiques observés.*

## INSPECTIONS RELATIVES AU POIDS DES VÉHICULES UTILITAIRES

La loi impose un poids maximal par véhicule et par essieu pour assurer la sécurité des véhicules utilitaires et la protection des routes ontariennes contre la détérioration prématurée. Des bascules permanentes ont été installées dans des centres d'inspection des camions pour assurer le respect de ces exigences. Quand un camion entre dans un centre

d'inspection, un agent d'application des lois détermine s'il sera pesé ou non. Le tableau ci-dessous donne des statistiques du ministère sur les inspections relatives au poids effectuées au cours des cinq dernières années et sur les accusations portées pour charge excessive.

#### **Inspections relatives au poids des véhicules rapportées de 1992-1993 à 1996-1997**

<b>Année financière</b>	<b>Véhicules pesés</b>	<b>Accusations portées</b>	<b>Taux d'accusations (%)</b>
1992-1993	964 400	8 400	0,9
1993-1994	960 000	9 100	1,0
1994-1995	574 400	5 250	0,9
1995-1996	427 800	5 550	1,3
1996-1997	525 200	7 200	1,4

*Source : ministère des Transports*

Comme on peut le constater à la lecture du tableau précédent, des accusations sont portées pour charge excessive dans à peine 1 pour 100 des cas. Malgré un taux aussi bas, les évaluations de la charge de travail du ministère indiquent que pour l'année financière 1996-1997, plus de temps a été consacré au pesage des véhicules qu'aux inspections CVSA. Étant donné que les agents d'application des lois n'ont pas à tenir un registre des activités de pesage de véhicules, le ministère ne dispose d'aucun moyen de vérifier les données sur le nombre d'inspections relatives au poids.

Au cours de notre vérification, nous avons constaté qu'une autre division du ministère avait récemment effectué des recherches à l'aide de données obtenues lors du pesage en mouvement au moyen de bascules installées dans de nombreux centres de la province. Sur la foi des données recueillies, les analystes ont déterminé que les contraventions aux règlements sur le poids sont données plus souvent dans le cas de gros véhicules utilitaires, qui représentent environ 20 pour 100 du nombre total de véhicules utilitaires. La recherche a révélé que 10 pour 100 de ces véhicules avaient une charge supérieure aux limites imposées en termes de poids brut, et que 20 pour 100 avaient une charge supérieure en termes de poids de l'essieu. Cela représente environ 2,5 à 5 pour 100 du total des véhicules utilitaires et laisse croire que le taux de 1 pour 100 avancé par le ministère est relativement faible. Un rapport d'expert-conseil daté d'août 1995 avait indiqué un taux d'inobservation comparable à ces résultats et recommandé l'utilisation de bascules pour le pesage en mouvement de façon à repérer plus efficacement les contrevenants dans les secteurs à volume élevé.

#### **Recommandation**

**Pour permettre des inspections plus efficaces relativement au poids des véhicules automobiles et pour utiliser de manière plus efficiente les ressources humaines, le ministère devrait**

- ***tenir un registre de tous les véhicules pesés de façon à assurer un suivi plus efficace des activités de pesage et à prendre les mesures correctives qui s'imposent;***

- **élaborer des critères qui permettront de cibler plus efficacement les véhicules à risque élevé à des fins d'inspection relative au poids.**

### **Réponse du ministère**

***Tout en reconnaissant que la tenue d'un registre manuel de tous les véhicules pesés augmenterait le travail d'écritures et, du même coup, réduirait le temps que les agents pourraient consacrer à d'autres activités plus productives d'application des lois, le ministère étudiera la possibilité d'utiliser des méthodes d'enregistrement automatisé des véhicules à l'aide de différentes technologies, telles des bascules pour le pesage en mouvement et des lecteurs de plaques.***

***L'utilisation de la technologie de pesage en mouvement déjà intégrée aux bascules dans les secteurs où le volume de circulation est plus élevé permettra de repérer les véhicules à risque élevé à des fins d'inspection. Dans les autres régions de la province, les critères visant à assurer le repérage efficace de véhicules, transporteurs, biens et routes à risque élevé seront uniformisés.***

## **INSPECTIONS DE SÉCURITÉ DES AUTOBUS**

Le programme d'inspection de sécurité des autobus du ministère s'appuie sur des constatations formulées suite à des visites dans les installations d'exploitants, au cours desquelles on soumet à une inspection un échantillon statistique d'autobus. Suite à cette inspection, menée par des agents d'application des lois du ministère, l'une des trois cotes de sécurité est donnée à l'exploitant : «satisfaisant» (inspection annuelle), «conditionnel» (inspection semestrielle) et «insatisfaisant» (trois inspections par année). Notre dernière vérification en 1989 a démontré que le ministère avait effectué 8 600 inspections d'autobus au cours de l'année précédente. Nous avons constaté à l'époque que toutes les régions visitées avaient de la difficulté à respecter les lignes directrices relatives au nombre minimal d'inspections de sécurité des autobus. En 1995-1996, le ministère n'a effectué que 4 500 inspections d'autobus.

Dans le cadre de notre visite de trois bureaux régionaux, nous avons constaté que l'une des régions ainsi que ses bureaux de secteur ne suivaient pas le programme d'inspection de sécurité des autobus et se concentraient plutôt sur les inspections routières d'autobus. Le personnel de la région ne visitait pas les installations des exploitants pour attribuer une cote de sécurité à chacun d'eux tel qu'exigé par le programme. De l'avis du personnel, les inspections routières permettaient de repérer et de punir plus efficacement les exploitants fautifs.

Les bureaux de secteur visités dans les deux autres régions suivaient le programme d'inspection de sécurité des autobus et attribuaient une cote de sécurité aux exploitants d'autobus. L'un des bureaux respectait les lignes directrices du ministère concernant le nombre de visites dans les installations des exploitants. Au cours de l'année précédente, l'autre bureau de secteur n'avait mené une inspection que chez la moitié des exploitants de la région.

---

Le ministère n'a pas évalué les différentes méthodes utilisées par les bureaux régionaux et de secteur pour déterminer quelle était la proportion optimale d'inspections routières par rapport aux visites d'installations et la façon la plus efficace d'utiliser les ressources et de promouvoir la sécurité routière.

### **Recommandation**

**Afin d'assurer une prestation plus efficiente et efficace du programme d'inspection de sécurité des autobus, le ministère devrait**

- **revoir l'approche utilisée actuellement par les bureaux régionaux et de secteur pour déterminer quelle est la proportion optimale d'inspections routières par rapport aux visites dans les installations;**
- **élaborer des politiques et procédures normalisées qui aideront les bureaux de secteur à mettre en place, une fois l'approche optimale en matière d'inspection déterminée, un processus d'inspection des autobus complet qui sera adopté de façon systématique.**

### ***Réponse du ministère***

***Le ministère maintient son engagement de n'accepter aucun compromis dans le dossier de la sécurité du transport par autobus.***

***L'étude et l'évaluation par le ministère des options du programme d'inspection des autobus permettra d'établir quelle est la méthode la plus efficace et la plus efficiente d'assurer la sécurité des autobus. De plus, les vérifications dans les installations d'exploitants d'autobus constituent l'une des priorités du ministère.***

***Dans la foulée du programme Target '97 récemment mené à terme pour les camions, les intervenants dans le domaine du transport par autobus se consacrent actuellement à l'étude de tous les aspects du programme de sécurité qui portent sur leur industrie, y compris le système d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire, l'inspection et l'entretien des véhicules, l'évaluation de la sécurité des transporteurs, les heures de travail, les pratiques visant à assurer la conformité aux règlements et la compétence des conducteurs. Les intervenants de l'industrie du transport par autobus appuient le principe des inspections routières et les principales associations ont approuvé les campagnes éclair du ministère auxquelles elles se sont toujours soumises. L'industrie du transport interurbain par autobus devrait faire l'objet d'une déréglementation le 1<sup>er</sup> janvier 1998. Le ministère et l'industrie du transport par autobus travailleront de concert pour faire en sorte que des programmes de sécurité efficaces soient en place avant cette date.***

## 3.13

---

### VÉRIFICATIONS DANS LES INSTALLATIONS D'EXPLOITANTS DE VÉHICULES UTILITAIRES

Les vérifications dans les installations d'exploitants sont effectuées par des agents d'application des lois du ministère. Les procédures normales de vérification comprennent une revue des renseignements disponibles, tels les dossiers de formation des conducteurs, les heures de travail, les carnets de route des conducteurs, la documentation sur les trajets, les dossiers d'entretien des véhicules et la couverture d'assurance. La vérification comprend également une inspection mécanique d'un échantillon de véhicules du parc du transporteur. Une étude de juillet 1994 menée par une université américaine a démontré que les avantages de la vérification dans les installations compensaient ses coûts selon un rapport de 4 pour 1. De plus, grâce aux inspections, le taux d'accidents impliquant des véhicules des transporteurs soumis à une vérification avait chuté de 40 pour 100 en moyenne.

En 1995-1996, les 40 vérificateurs d'installations du ministère ont effectué 750 vérifications dans toute la province. Environ un millier d'autres inspections étaient prévues pour l'année financière 1996-1997. Cela représente une diminution par rapport aux trois années précédentes, où, en moyenne, 1 700 vérifications étaient effectuées dans des installations. En 1995-1996, le ministère a adopté un processus plus complet de vérification dans les installations, sans toutefois établir de repères quant au nombre d'inspections requises pour assurer un niveau de conformité adéquat chez les transporteurs et dans l'industrie. De plus, nous avons constaté qu'il n'existe pas de lignes directrices détaillées, appliquées à l'échelle du ministère, sur le ciblage de transporteurs à risque élevé dont les installations devaient être vérifiées.

En mai 1993, le ministère a lancé un projet visant à élaborer un système d'évaluation de la sécurité des transporteurs basé sur les résultats obtenus au cours d'une vérification des installations et sur le dossier du certificat d'immatriculation UVU. Le ministère entend évaluer et classer la performance de sécurité de chacun des transporteurs. La divulgation des résultats de cette évaluation devrait affecter les primes d'assurance des transporteurs ainsi que leurs efforts de promotion et, conséquemment, encourager les transporteurs à privilégier la sécurité.

L'objectif du ministère est d'exiger que des vérifications aient lieu tous les trois ans dans les installations de tous les exploitants de véhicules utilitaires de la province. Le ministère étudie la possibilité de recourir à des évaluateurs de l'extérieur pour mener ces vérifications dans les installations, tout en conservant son droit d'envoyer ses propres agents dans les installations des transporteurs en vue d'assurer l'observation des lois et le contrôle de la qualité.

Le projet de loi sur le système d'évaluation de la sécurité des transporteurs a été présenté à l'Assemblée législative et adopté par celle-ci en tant que modification au *Code de la route* en décembre 1996. L'Ontario continue à collaborer avec d'autres provinces, par l'entremise du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, en vue d'assurer l'uniformité des évaluations de sécurité. Toutefois, au moment de la vérification, l'article modifiant le système d'évaluation de la sécurité n'était toujours pas en vigueur. Le ministère a mené à terme un projet pilote visant à obtenir une évaluation préliminaire de son système d'évaluation proposé. Avant sa mise en place, le ministère doit arrêter de

---

façon définitive son modèle de vérification dans les installations, élaborer des politiques et règlements et décider s'il optera pour l'impartition partielle ou totale. L'impartition exigerait plus de temps en raison de la nécessité d'élaborer des politiques, d'établir les exigences professionnelles et de mettre en place les programmes de formation.

### **Recommandation**

**D'ici la mise en place du nouveau système d'évaluation de la sécurité des transporteurs, le ministère devrait, pour s'assurer que les vérifications sont effectuées de manière efficiente,**

- **déterminer le nombre de vérifications de sécurité à effectuer et modifier le niveau d'activité des agents en fonction de ce nombre;**
- **utiliser une approche fondée sur les risques pour sélectionner les transporteurs dont les installations seront soumises à une vérification.**

### **Réponse du ministère**

***Le ministère peut confirmer que le nombre de vérifications dans les installations augmentera une fois que le nouveau modèle de vérification aura été arrêté et que les normes repères correspondantes auront été adoptées. Le recrutement de 16 nouveaux vérificateurs en 1996-1997 aura également un effet sur le nombre de vérifications effectuées.***

***Le processus actuel de sélection des transporteurs pour les vérifications exige le ciblage des transporteurs en fonction de six catégories de risque : taux de mise hors service des véhicules inspectés, plaintes, exploitants d'autobus ou de véhicules transportant des matières dangereuses, exploitants dans les régions où les initiatives visant l'application des lois sont limitées, exploitants du secteur public et exploitants titulaires d'un certificat d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire dont le dossier de sécurité est insatisfaisant.***

***Les critères de vérification du ministère continueront à être resserrés et à être classés selon un ordre de priorité afin d'assurer le repérage des transporteurs à risque élevé dont les installations seront vérifiées au moyen d'un processus de sélection. Target '97 reconnaît l'efficacité du programme de vérification dans les installations remanié par le ministère et recommande, de plus, que les vérifications deviennent obligatoires dans le processus d'évaluation de la sécurité.***

***L'étude des repères et des critères de sélection de la vérification sera menée à terme une fois que le nouveau programme de vérification aura été mis au point. À cet égard, le ministère étudie certains critères d'évaluation qui vont au-delà du nombre de vérifications effectuées, comme le nombre de dossiers de conducteur étudiés, le nombre de véhicules et de dossiers de véhicules examinés et les exigences en matière de suivi relatif à l'évaluation.***

---

## ACTIVITÉS D'APPLICATION DE LA LOI VISANT LES TRANSPORTEURS

### 3.13

---

Le ministère attribue une valeur numérique aux détentions découlant d'incidents où un véhicule est mis hors service, aux condamnations pour des infractions aux règlements sur la sécurité et aux accidents déclarés. Ces valeurs numériques sont ensuite entrées dans le système de certification d'immatriculation UVU. Les infractions cumulées sont comparées à la valeur seuil prédéterminée pour le transporteur; si cette valeur est dépassée, le ministère lance un processus qui pourra mener à des sanctions éventuelles. La valeur seuil, qui équivaut à environ trois fois le taux d'infractions moyen historique de l'industrie (basé sur la fréquence et la gravité des infractions), est déterminée en fonction de la taille du parc du transporteur. La dernière étude des niveaux seuils des transporteurs a été effectuée par le ministère en août 1995.

Quand la valeur seuil du système d'immatriculation UVU est dépassée, le processus d'intervention du ministère est mis en branle et une lettre d'avertissement est envoyée au transporteur. Le ministère exige par la suite une réduction de 25 pour 100 du nombre d'accidents, de retraits de la circulation et de condamnations tous les six mois, jusqu'à ce que le taux d'observation revienne sous le seuil permis. Si le transporteur ne parvient pas à satisfaire à cette exigence, le ministère peut exiger une entrevue avec lui ou une vérification en vue d'élaborer un plan visant à améliorer le rendement.

Si l'entrevue ou le processus de vérification ne donne pas les résultats escomptés, le ministère peut décider de suspendre ou de révoquer le permis d'exploitation du transporteur, ou encore imposer une limite sur la taille du parc. Le transporteur peut ensuite interjeter appel auprès de la Commission d'appel des suspensions de permis, un organisme quasi judiciaire établi en vertu du *Code de la route*. Si le transporteur n'est pas satisfait de la décision de la Commission, il peut interjeter appel auprès de la Cour de l'Ontario. Au cours du processus d'intervention et d'appel, le transporteur est autorisé à continuer à exploiter son parc de véhicules.

### INTERVENTIONS PAR LE BIAIS DE LETTRES D'AVERTISSEMENT

Le système d'immatriculation UVU produit automatiquement une «liste de lettres d'avertissement» destinées aux transporteurs qui ont dépassé leur valeur seuil. Le ministère vérifie cette liste et obtient les renseignements pertinents sur les transporteurs, tels que la taille du parc et les autres procédures intentées par le ministère (entrevue, vérification ou sanction). Au cours de l'année 1996, le ministère a envoyé plus de 2 300 lettres d'avertissement.

Nous avons étudié un échantillon de transporteurs dont le nom apparaissait sur la liste de lettres produites pendant une semaine en juin 1996. Vingt pour cent des transporteurs n'avaient pas reçu de lettre pour diverses raisons (vérification dans les installations déjà prévue, données incorrectes entrées dans le système d'immatriculation UVU, sanctions plus sévères déjà imposées, etc.). Cependant, pour une autre tranche de 10 pour 100 des cas, aucune lettre n'avait été envoyée et aucune explication n'avait été consignée.

---

Nous avons effectué un suivi du dossier des transporteurs à qui l'on avait fait parvenir une lettre d'avertissement. Nous avons constaté que 80 pour 100 d'entre eux avaient réduit leur nombre d'infractions et ramené leur taux d'inobservation sous la valeur seuil six mois plus tard. Une évaluation menée par le ministère en février 1995 a permis de déterminer que 77 pour 100 des transporteurs qui avaient reçu une lettre d'avertissement étaient parvenus à améliorer leur rendement sans qu'une entrevue ou qu'une vérification ne s'avère nécessaire.

Nous avons constaté que, de façon générale, le ministère prenait trop de temps pour évaluer la situation des transporteurs. Au moment de notre vérification, quelque 650 dossiers de transporteurs n'avaient toujours pas été soumis à une analyse pour déterminer si une intervention s'avérait nécessaire.

### **Recommandation**

**Afin d'améliorer l'efficacité du processus d'envoi de lettres d'avertissement et, du même coup, la conformité aux lois sur la sécurité, le ministère devrait**

- **indiquer par écrit la raison justifiant l'absence de mesures prises contre les transporteurs qui ont dépassé le seuil toléré et auxquels aucune lettre d'avertissement n'a été envoyée;**
- **évaluer la situation des transporteurs qui ont reçu une lettre d'avertissement tous les six mois jusqu'à ce qu'ils parviennent à ramener leur taux d'inobservation sous la valeur seuil ou jusqu'à ce que des sanctions plus sévères soient imposées;**
- **s'assurer que les mesures appropriées sont prises pour éliminer l'arriéré actuel.**

### ***Réponse du ministère***

***Pour ce qui est du besoin d'adopter des mesures plus sévères pour assurer la sécurité des camions et relever plus tôt les cas d'exploitants qui ont un dossier de sécurité insatisfaisant, notons que le ministère a modifié son mécanisme de déclenchement d'examen en août 1995, de façon à permettre une intervention progressive plus rapide à l'égard du dossier d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire. Le ministère envoie maintenant des lettres d'avertissement, rencontre les transporteurs, effectue des vérifications et impose des sanctions en conformité avec les taux révisés d'inobservation. Le nombre accru de transporteurs auxquels des mesures correctives ont été imposées témoigne du succès de cette initiative.***

## 3.13

***Le même processus a toutefois causé l'accumulation de dossiers justifiant l'envoi d'une lettre d'avertissement, une entrevue ou des sanctions. Le problème de l'arriéré au niveau de l'envoi de lettres d'avertissement sera bientôt résolu grâce à l'embauche de nouveaux employés. Qui plus est, les responsabilités du personnel ont été remaniées de façon à optimiser le processus d'analyse des dossiers. Les raisons motivant la décision de ne pas envoyer de lettre d'avertissement seront notées dans tous les cas.***

***Encore une fois, Target '97 a émis de nombreuses recommandations qui permettront d'améliorer l'efficacité et l'efficience du système d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire, dont une proposition visant à assurer l'imposition automatique et réglementée des sanctions (afin d'éviter les interventions administratives auprès des transporteurs dont le rendement en matière de sécurité se détériore). Toutes les recommandations, y compris cette dernière, permettront d'adopter de nouvelles façons de traiter avec les transporteurs fautifs, lesquelles taxeront moins les ressources du ministère.***

### **ENTREVUES AVEC LES TRANSPORTEURS ET VÉRIFICATIONS**

Le système d'immatriculation UVU génère automatiquement une «liste d'actions» des transporteurs qui ont reçu une lettre d'avertissement mais n'ont pas suffisamment amélioré leur rendement. La liste d'actions est analysée pour faire en sorte que les renseignements figurant dans le système d'immatriculation UVU soient justes et complets. Si l'analyse permet de conclure que les résultats escomptés n'ont pas été obtenus, le ministère rencontrera le transporteur ou soumettra ce dernier à une évaluation. Au cours de l'année 1996, le ministère a effectué 76 entrevues de transporteurs contrevenants.

Nous avons mis à l'essai la liste d'actions produite par le système pendant une semaine en juin 1996. Le ministère a déterminé qu'un certain nombre de transporteurs n'avaient pas à être soumis à une entrevue ni à une vérification. Les raisons justifiant la décision de ne pas recourir à de telles mesures ont été notées dans tous les cas.

Le ministère n'avait adopté aucune politique quant au délai accordé pour mener l'entrevue ou la vérification. Nous avons tout de même étudié les dossiers des transporteurs qui devaient être rencontrés ou faire l'objet d'une vérification six mois plus tard, puis constaté qu'aucune entrevue ou vérification n'avait été effectuée même si presque tous les transporteurs étudiés étaient toujours au-dessus du seuil toléré. Ainsi, nous n'avons pu évaluer les résultats du processus d'entrevue. Une analyse effectuée par le ministère en 1995 nous indique cependant que 80 pour 100 des transporteurs rencontrés avaient amélioré leur rendement au cours des six mois suivant l'entrevue et réduit de 34 pour 100 le nombre de condamnations, de retraits de la circulation et d'accidents à leur dossier.

## **Recommandation**

En vue de s'assurer que les entrevues et vérifications des transporteurs contribuent à améliorer le niveau d'observation des lois sur la sécurité des véhicules, le ministère devrait

- évaluer le processus d'entrevue et de vérification pour déterminer si les résultats obtenus sont acceptables et, si ce n'est pas le cas, étudier la possibilité d'apporter des changements à ces activités;
- adopter des lignes directrices indiquant à quel moment les entrevues et vérifications devraient être effectuées.

## **Réponse du ministère**

*Le ministère a révisé les valeurs seuils à partir desquelles des mesures correctives sont prises contre les transporteurs qui ont un mauvais dossier de certification d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire (UVU). De plus, le ministère tient à préciser que la période d'un mois choisie pour effectuer un suivi du processus d'entrevue et de vérification, soit juin 1996, précédait immédiatement le déménagement de la direction de Toronto à St. Catharines; il a fallu au ministère plusieurs mois pour remplacer les employés qui avaient choisi de ne pas déménager. Ce déménagement a entraîné une pénurie de personnel qui explique en partie les retards au niveau des entrevues et des vérifications. Les problèmes relatifs aux effectifs ont été résolus depuis, et on s'affaire présentement à éliminer l'arriéré.*

*D'autre part, le ministère a lancé une étude visant à mettre à jour l'analyse de 1995 sur l'efficacité du processus d'entrevue et de vérification. L'élaboration, l'essai et l'adoption de ces modifications et changements témoignent de l'engagement du ministère d'adopter les recommandations sur la sécurité du système d'immatriculation UVU formulées dans le cadre du programme Target '97.*

*Les lignes directrices du ministère relativement au délai nécessaire pour préparer une analyse du dossier d'un transporteur et effectuer le processus d'entrevue et de vérification seront étudiées, étant donné l'importance et l'efficacité du programme d'entrevue et l'intégration de nouvelles initiatives prioritaires dans le processus d'intervention relatif au programme d'immatriculation UVU (suivi du dossier de véhicules dont l'une des roues s'est détachée, autorisation de sécurité du dossier d'immatriculation UVU grâce au Système d'identification automatique des véhicules, vérification du dossier de sécurité des entrepreneurs oeuvrant pour le ministère, etc.). Les lignes directrices seront modifiées de façon à refléter les priorités actuelles par rapport au programme d'entrevue et de vérification, ainsi que l'aptitude à assurer la mise en place d'initiatives en matière de programmes.*

## 3.13

### SANCTIONS CONTRE LES TRANSPORTEURS

Si, suite au processus d'entrevue ou de vérification, le transporteur ne se conforme toujours pas aux exigences, le ministère peut envoyer un avis de sanction. Cet avis informe le transporteur que le ministère suspendra, restreindra ou révoquera son permis d'exploitation à une date précise, à moins que le transporteur puisse démontrer pourquoi il ne devrait pas être puni. Si le transporteur ne peut satisfaire aux exigences du ministère au cours d'une rencontre de justification, les sanctions seront prises.

Au moment de notre vérification, 130 transporteurs attendaient une décision du ministère relativement à leur sanction. Nous avons sélectionné au hasard un échantillon de transporteurs et constaté que tous dépassaient leur valeur seuil. Le ministère avait classé la moitié des transporteurs de l'échantillon comme étant des cas à priorité élevée, et un transporteur comme étant un cas à priorité moyenne. Les dossiers des autres transporteurs ne portaient aucune mention quant à la priorité.

Le ministère ne dispose pas de lignes directrices sur le délai permis pour prendre une décision relative aux sanctions qui seront prises. Nous avons toutefois constaté que les transporteurs étudiés figuraient sur la liste depuis, en moyenne, un an. Le nom d'un transporteur était toujours sur la liste après 2,5 ans. Au moment de notre vérification, tous ces transporteurs étaient toujours actifs. Le transporteur à priorité moyenne de notre échantillon était un contrevenant de longue date qui avait été soumis à des entrevues et à des vérifications dans les installations et frappé de sanctions depuis 1988. Il attendait depuis 1995 une décision relative aux sanctions. En janvier 1997, le taux d'inobservation de ce transporteur était de deux fois supérieur à la valeur seuil prédéterminée.

#### Recommandation

**Afin de faire en sorte que le processus de sanction contribue efficacement à assurer la sécurité des véhicules et ne retarde pas indûment le retrait de la circulation des véhicules en mauvais état de marche, le ministère devrait**

- *prendre rapidement des décisions relativement aux sanctions à imposer;*
- *évaluer le processus d'imposition de sanctions pour déterminer si les résultats qu'il permet d'obtenir sont satisfaisants et, si tel n'est pas le cas, modifier le processus.*

#### Réponse du ministère

***Le ministère reconnaît que les décisions en matière d'imposition de sanctions doivent être prises rapidement. C'est pourquoi il a apporté l'automne dernier une série d'améliorations au programme d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire. Parmi ces améliorations, notons l'ajout de dispositions au Code de la route pour contrer l'évasion des sanctions ainsi que l'adoption d'un certain nombre d'exigences en matière de rapport dans le système d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire (changement de la taille du parc,***

***kilométrage en Ontario, etc.) qui permettront d'accélérer le processus d'analyse des sanctions. L'addition d'effectifs et le remaniement des responsabilités du personnel permettront également d'accélérer le traitement. Enfin, les changements relatifs aux valeurs seuils déclenchant l'imposition de sanctions, fondés sur les recommandations du Groupe de travail Target '97, amélioreront le processus à long terme.***

***Une analyse de l'impact des sanctions sur le rendement de sécurité sera effectuée. De plus, les changements qui seront apportés au processus d'imposition de sanctions permettront de simplifier le processus décisionnel à cet égard.***

## **PROCESSUS D'APPLICATION DES LOIS**

Il est possible d'interjeter appel de toute décision relative aux sanctions auprès de la Commission d'appel des suspensions de permis. En 1995, soit la dernière année pour laquelle des données récapitulatives étaient disponibles, six transporteurs ont interjeté appel auprès de la Commission suite à une décision du ministère. Nous avons constaté que le délai entre le dépôt de l'appel et la décision était de 12 à 18 mois. La Commission a donné raison au ministère dans cinq des six cas. Deux transporteurs ont interjeté appel auprès de la Cour de l'Ontario suite à la décision de la Commission. Au moment de notre vérification, aucune décision n'avait été rendue relativement à ces deux pourvois, et les deux transporteurs étaient toujours actifs.

Le Groupe de travail sur la sécurité des camions Target '97 a recommandé à la Commission de rendre ses décisions plus rapidement. Il a, de plus, émis de nombreuses autres recommandations pour améliorer le niveau d'observation des lois par les transporteurs : restructuration du système d'immatriculation UVU, établissement de niveaux précis justifiant une intervention et une sanction et introduction d'amendes et de suspensions automatiques du permis d'exploitation.

Le niveau seuil à partir duquel des sanctions doivent être prises est actuellement de trois fois la moyenne historique du taux d'infraction de l'industrie, et certains transporteurs dépassent largement cette moyenne. Un certain nombre de transporteurs dont le cas est à l'étude dans le cadre du processus de sanction sont des contrevenants de longue date aux lois sur la sécurité routière. Le processus de mise en application des lois du ministère accorde aux transporteurs des délais prolongés leur permettant de réduire le nombre de détentions, de condamnations et d'accidents dont ils ont fait l'objet. Des retards ont également été observés au niveau du processus et ont entraîné parfois le retrait tardif de la circulation des véhicules en mauvais état de marche.

### **Recommandation**

**Pour s'assurer que les transporteurs contrevenants sont frappés des sanctions appropriées au moment opportun et que les véhicules en mauvais état de marche sont retirés rapidement de la circulation, le ministère devrait**

## 3.13

- effectuer une enquête complète sur tous les stades du processus d'application des lois en vue de déterminer l'efficacité de chacune des activités et, au besoin, de modifier ou d'éliminer les activités qui ne permettent pas d'obtenir de bons résultats;
- évaluer et, dans les cas qui s'imposent, adopter d'autres mécanismes d'imposition de sanctions, tels que ceux suggérés par le Groupe de travail sur la sécurité des camions.

### *Réponse du ministère*

*Une révision de chacun des stades du processus d'intervention est en cours. Elle permettra au ministère de s'assurer que le programme fonctionne aussi efficacement que possible.*

*Parmi les points à l'étude, notons :*

- *la réforme de l'intervention réglementée relativement à l'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire en fonction des recommandations de Target '97 et d'autres recommandations qui permettront d'améliorer les pratiques de mise en application des lois;*
- *une analyse de l'efficacité des avertissements, des entrevues et des vérifications sur l'observation des lois sur la sécurité;*
- *les procédures de sanction et l'accélération du processus;*
- *l'embauche d'employés chargés de l'analyse et le remaniement des responsabilités;*
- *la mise en application de la disposition anti-échappatoire du projet de loi 92 et l'introduction d'améliorations au programme d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire;*
- *le resserrement des critères de sélection des transporteurs à haut risque qui devront être soumis à une vérification dans leurs installations.*

*Le projet de loi 138, adopté récemment, prévoit la mise en fourrière immédiate des véhicules présentant des défauts critiques. Les critères qui régiront la mise en fourrière de véhicules ont été élaborés conjointement par le gouvernement et l'industrie dans le cadre du programme Target '97. Ce programme, le premier en son genre en Amérique du Nord, représentera la méthode la plus rapide et la plus efficace pour retirer de la route les véhicules en mauvais état de marche. Les effets économiques d'une mise en fourrière de 15 jours ne sont certes pas négligeables et encourageront vivement l'industrie à utiliser des véhicules sûrs.*

*De plus, le ministère signalera au moyen d'un indicateur les dossiers d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire des exploitants dont l'un des véhicules a été mis en fourrière ou a perdu une roue, et lancera, au besoin, un suivi de ces dossiers.*

---

# IMMATRICULATION DES TRANSPORTEURS ET DÉLIVRANCE DE PERMIS

## IMMATRICULATION DES EXPLOITANTS DE VÉHICULES UTILITAIRES

Le *Code de la route* exige des utilisateurs de véhicules utilitaires qu'ils obtiennent un certificat d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire (UVU). Les titulaires du certificat d'immatriculation UVU sont tenus de respecter les exigences législatives sur l'état mécanique et le bon fonctionnement de leurs véhicules. Tous les exploitants de véhicules dont le poids est supérieur à 4 500 kg et de véhicules dans lesquels 10 passagers ou plus peuvent prendre place doivent présenter une demande de certificat d'immatriculation UVU. Le *Code de la route* dispose que le ministère doit émettre un certificat d'immatriculation UVU à toutes les personnes qui présentent une demande, à moins que le requérant ne soit titulaire d'un certificat suspendu ou soumis à certaines restrictions relatives au parc de véhicules. En 1996-1997, le ministère a reçu plus de 4 000 demandes de certificat d'immatriculation UVU.

Le système d'immatriculation UVU permet de dresser un profil du rendement de tous les exploitants en matière de sécurité au moyen d'un registre dans lequel sont inscrits les condamnations, les détentions et les accidents. Lorsque le rendement de l'exploitant atteint un niveau inacceptable, le ministère impose des sanctions à ce dernier.

Au cours de notre étude du processus d'immatriculation UVU, nous avons constaté que le ministère vérifie le nom de l'entreprise du requérant et étudie la base de données du programme d'immatriculation pour s'assurer qu'elle ne contient aucun autre requérant du même nom. Le ministère ne dispose toutefois d'aucune procédure permettant de vérifier l'exactitude ou le caractère exhaustif des renseignements fournis par les exploitants. Le ministère conserve un registre permanent des demandes d'immatriculation UVU sur microfiche. Les originaux sont détruits. Le ministère n'a pu toutefois retrouver plus de 50 pour 100 des dossiers sur microfiche exigés lors de notre vérification.

La base de données du système d'immatriculation UVU contenait plus de 80 000 dossiers de titulaires de permis. Le ministère ne procède ni à une révision ni à une mise à jour fréquente des dossiers qui permettrait de modifier les renseignements sur l'adresse, les cadres de l'entreprise ou le nombre de véhicules dans le parc. Il utilise la taille du parc pour déterminer le niveau seuil d'imposition de sanctions. Les titulaires de certificat d'immatriculation UVU doivent informer le ministère de tout changement de raison sociale et d'adresse, ainsi que de tout remaniement au niveau de la haute direction. Le ministère a adopté une législation exigeant des transporteurs qu'ils rendent compte du kilométrage approximatif parcouru par leurs véhicules et de tout changement à la taille de leur parc. Toutefois, aucun système en place ne permettait ni de s'assurer que les dossiers du système d'immatriculation UVU étaient à jour et que les renseignements contenus étaient justes et complets, ni de repérer et de retirer du système les titulaires de permis inactifs. Le Groupe de travail Target '97 a recommandé l'adoption d'un processus de renouvellement annuel du système d'immatriculation UVU.

## 3.13

Au cours de notre étude d'un échantillon de dossiers, nous avons constaté que 25 pour 100 des condamnations d'exploitants reliées à des inspections routières et dans les installations n'ont pas été inscrites dans les dossiers d'immatriculation UVU. Le ministère était conscient du problème et nous a informés que les données sur les condamnations étaient produites par un autre ministère. Une étude interministérielle a dû être lancée pour résoudre ce problème. Étant donné que le ministère utilise le système d'immatriculation UVU à des fins d'inspection et d'application des lois, il est important que toutes les condamnations soient enregistrées afin de faire en sorte que les sanctions appropriées soient imposées en temps opportun.

### **Recommandation**

**Pour aider à assurer l'intégrité du système et de la base de données d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire, le ministère devrait**

- élaborer des politiques et des procédures écrites en vue de vérifier l'exactitude et le caractère exhaustif des renseignements fournis dans les demandes d'obtention de certificat d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire;
- améliorer le contrôle de l'entreposage, de la conservation et de la récupération de dossiers sur microfiche;
- s'assurer que les renseignements sur les transporteurs contenus dans la base de données du système sont valides et à jour;
- mettre en pratique des procédures permettant de s'assurer que toutes les condamnations des transporteurs sont notées rapidement et correctement dans le système d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire.

### **Réponse du ministère**

*Le ministère fera en sorte que des politiques et procédures écrites soient en place de façon à assurer l'exactitude des renseignements fournis par les requérants et à tenir compte des améliorations apportées de façon continue au programme d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire. L'introduction et la mise en application des exigences en matière de renouvellement du certificat d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire permettront également d'assurer l'intégrité de la base de données. Ces améliorations ainsi que d'autres initiatives qui permettront d'assurer l'intégrité des données du système d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire ont fait l'objet d'une loi adoptée l'automne dernier et concrétisent bon nombre des recommandations formulées par Target '97. La nouvelle loi favorisera, par exemple, le maintien de l'intégrité des données contenues dans la base de données relativement à la taille du parc du transporteur, à la distance parcourue dans la province et aux cadres et actionnaires de l'entreprise. De plus, elle permettra de mettre à jour les renseignements et d'assurer leur exactitude.*

***Le ministère s'est engagé à faire en sorte que les condamnations soient inscrites rapidement et avec exactitude dans le dossier du transporteur. Des discussions à cet égard ont déjà été entreprises avec d'autres ministères.***

## **DÉLIVRANCE DE PERMIS AUX UTILISATEURS DE VÉHICULES UTILITAIRES**

En vertu de la *Loi sur le camionnage*, tous les utilisateurs de véhicules utilitaires doivent obtenir un permis d'exploitation du ministère pour offrir des services de transport pour le compte d'autrui en Ontario. Afin d'obtenir ce permis, le requérant doit être assurable, détenir un certificat d'immatriculation UVU et démontrer une aptitude à exploiter son entreprise. Le permis ne peut être émis à un failli non libéré. L'aptitude à exploiter une entreprise de camionnage est fondée sur des critères établis en vertu de la législation. Le requérant doit également passer un test de compétence écrit sur la sécurité, l'entretien des véhicules, l'assurance, la législation pertinente et la tenue de dossiers. Selon le ministère, plus de 28 000 transporteurs détiennent ce permis dans la province. En 1996-1997, le ministère a reçu 2 650 demandes de permis d'exploitation de véhicule utilitaire.

Nous avons constaté que le ministère ne disposait d'aucune procédure lui permettant d'évaluer les demandes de transporteur, comme l'exige la législation. Par exemple, le ministère n'effectuait ni l'évaluation obligatoire du dossier du requérant, ni la vérification des condamnations en vertu de différentes lois, dont la *Loi sur le camionnage* et la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*. En 1988, le ministère a élaboré un manuel portant sur la délivrance de permis dans lequel sont énoncées les procédures à suivre pour évaluer les demandes. Ces procédures ne sont toutefois pas utilisées par le personnel du ministère et aucune nouvelle procédure n'a été élaborée.

Au moment de notre vérification, le ministère était en voie d'élaborer une proposition visant à abroger les exigences de la *Loi sur le camionnage* en matière de délivrance de permis, de façon à permettre au conducteur de ne plus avoir à obtenir un permis pour exploiter une entreprise de transport pour le compte d'autrui. Nous avons appris que les exigences relatives à la sécurité des transporteurs seraient maintenues, y compris celles qui portent sur l'évaluation de l'aptitude du transporteur en matière de sécurité.

### **Recommandation**

**Pour aider à faire en sorte que seuls les requérants qui répondent aux critères reçoivent un permis, le ministère devrait élaborer des politiques et des procédures permettant d'évaluer des facteurs tels que l'aptitude en matière de sécurité, comme l'exige la *Loi sur le camionnage* ou toute autre loi remplaçant cette dernière.**

## **Réponse du ministère**

***Le contenu de la base de données du système d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire devrait être revu et mis à jour grâce aux révisions prévues, qui devraient faciliter l'évaluation de l'aptitude du requérant par le ministère. De plus, tous les requérants doivent passer un test d'aptitude visant à mesurer leur connaissance des exigences de sécurité dans la province.***

***Des politiques écrites seront élaborées pour tenir compte des changements législatifs proposés à la Loi sur le camionnage et à la Loi sur les transports routiers relativement aux programmes de délivrance de permis aux transporteurs pour le compte d'autrui. Plus particulièrement, la fonction de délivrance de permis de transport pour le compte d'autrui exigée en vertu de ces lois devrait faire l'objet d'une dévolution, afin que le ministère puisse se concentrer davantage sur ses activités de base en matière de sécurité.***

## **ADMINISTRATION DU PROGRAMME**

La Division de la sécurité et des règlements est responsable d'établir et de mettre en application les normes de sécurité, d'une part, et de promouvoir la sécurité sur les routes, d'autre part. Le personnel d'inspection de l'une des cinq régions relève de cette division, tandis que celui des quatre autres régions est sous l'autorité de la Division des opérations. Bien qu'une structure de comités soit déjà en place pour faciliter les communications, la plupart des membres du personnel d'inspection n'ont pas à rendre de comptes directement à la Division de la sécurité et des règlements.

En outre, comme nous l'avons indiqué auparavant dans le présent rapport, les politiques et procédures relatives à plusieurs des aspects du programme soumis à notre vérification sont déficientes. Nous avons également constaté des variations importantes d'un bureau de secteur à l'autre, de même que des arriérés considérables dans la mise en application des lois.

Pour ce qui est des centres d'inspection des camions, le ministère s'est donné comme objectif de les garder ouverts jour et nuit, sept jours sur sept. Malheureusement, cet objectif est irréalisable en raison du manque de ressources. C'est pourquoi le ministère désire adopter des horaires variables et imprévisibles qui comportent notamment des heures d'ouverture des centres en dehors des heures normales (en soirée, la nuit, la fin de semaine et les congés). Cependant, le ministère ne dispose pas de politiques uniformes sur les heures d'ouverture des centres d'inspection de camions, les horaires du personnel, le nombre d'employés par quart de travail et le nombre de patrouilles de police par secteur. Au cours de nos visites dans quatre bureaux de secteur, nous avons constaté que deux bureaux ont adopté un horaire en fonction duquel 65 pour 100 des heures d'ouverture sont durant le jour, 20 pour 100 dans l'après-midi et la soirée et 15 pour 100 dans la nuit. Le taux d'ouverture pendant le jour est généralement de 80 pour 100 dans les deux autres bureaux. Nous avons également constaté que, règle générale, les quarts de travail des patrouilles du secteur étaient prévus pendant la journée seulement.

---

En 1994, le ministère a entrepris, dans le cadre d'un projet appelé Application des lois - 97, une étude des pratiques courantes dans les centres d'inspection des camions. Cette initiative avait pour but d'améliorer l'efficacité de ces pratiques. Après avoir pris connaissance des recommandations formulées suite à l'étude, le ministère a fait l'achat d'une unité d'inspection mobile. Il compte maintenant en acheter neuf autres. Le ministère a également mis en place un système d'autorisation automatique qui permet aux transporteurs ayant un bon dossier de sécurité de poursuivre leur route sans s'arrêter au centre d'inspection. Au moment de notre vérification, le ministère prévoyait déjà d'embaucher d'autres employés même s'il n'avait toujours pas terminé son étude sur les ressources humaines nécessaires pour introduire ces changements.

### **Recommandation**

**Afin d'améliorer la gestion et d'assurer une exécution plus économique, efficace et efficiente du programme de sécurité des véhicules utilitaires, le ministère devrait**

- **revoir la structure hiérarchique pour déterminer si la hiérarchisation des responsabilités entre les membres de son personnel est adéquate;**
- **élaborer des lignes directrices sur les heures d'ouverture, les besoins en personnel et les horaires des centres d'inspection des camions, ainsi que sur les activités des patrouilles de secteur.**

### ***Réponse du ministère***

***La structure hiérarchique actuelle est le résultat d'une évolution qui s'est faite sur un certain nombre d'années. Le ministère se penchera sur les rapports hiérarchiques entre les membres du personnel pour déterminer si la structure actuelle continue à favoriser le déroulement efficace et efficient des activités relatives à la sécurité des camions, compte tenu des améliorations qui ont été apportées à ses programmes de sécurité des camions au cours des dernières années.***

***L'établissement des horaires et des heures de travail ainsi que la dotation en personnel des centres d'inspection des camions sont déterminés en partie au niveau local et dépendent du niveau d'activité des exploitants de véhicules utilitaires selon la saison, du nombre et du type de routes de contournement des centres d'inspection de camions, du volume de circulation de camions selon la route, la journée, le mois et l'heure, etc. dans chacune des régions de la province. D'après notre expérience, une approche prescriptive et normalisée ne convient pas à toutes les régions.***

***Le ministère admet toutefois que les lignes directrices actuelles, adoptées pendant les années 1980, doivent être revues et mises à jour en fonction de l'évaluation des priorités de la province en matière d'application des lois et des activités clés en matière de rendement. Les lignes directrices seront adaptées aux nouvelles initiatives, telles les dispositions du projet de loi 138 prévoyant la mise en fourrière, dans certains centres d'inspection stratégiques qui devraient être ouverts jour et nuit, sept jours sur sept, des véhicules utilitaires en mauvais état de marche.***

## 3.13

### CENTRES D'INSPECTION DES VÉHICULES AUTOMOBILES

#### DÉLIVRANCE DE PERMIS ET INSPECTION

Les centres d'inspection des véhicules automobiles, généralement des garages locaux, reçoivent un permis du ministère qui les autorise à procéder à des inspections de véhicules et à des inspections de certification de sécurité. Les mécaniciens de ces garages doivent être inscrits auprès du ministère. Tous les véhicules utilitaires doivent être soumis à une inspection et à une certification de sécurité effectuées périodiquement par des mécaniciens inscrits. On compte environ 13 000 centres d'inspection agréés et 48 000 mécaniciens préposés à l'inspection des véhicules automobiles inscrits dans la province.

Les centres doivent présenter une demande auprès du ministère pour obtenir un permis de centre d'inspection de véhicules automobiles (CIVA) et effectuer des inspections de sécurité de véhicules utilitaires. La demande donne la liste des mécaniciens inscrits aux fins de l'enregistrement. Les agents d'application des lois du ministère visitent le requérant pour s'assurer que le centre est de taille suffisante, possède les outils et instruments nécessaires et emploie des mécaniciens inscrits. Si le centre satisfait à toutes ces exigences, un permis CIVA qui lui permet d'inspecter les véhicules automobiles et utilitaires lui est délivré. En 1996-1997, le ministère a délivré plus de 1 200 nouveaux permis CIVA. Les transporteurs de véhicules utilitaires peuvent eux aussi obtenir un permis CIVA et effectuer des inspections de certification de sécurité sur leurs propres véhicules.

Avant 1988, la politique du ministère voulait que l'inspection de tous les titulaires de permis CIVA soit effectuée de façon cyclique. Le ministère n'a plus recours à un processus d'inspection périodique, étant donné qu'il serait trop coûteux d'effectuer une inspection pour presque 13 000 titulaires de permis. Il nous a également informés que le nombre d'infractions relevées au cours du processus d'inspection cyclique ne justifiait pas les coûts; les ressources ont donc été affectées à d'autres activités. Les titulaires de permis CIVA ne font généralement l'objet d'une enquête que suite au dépôt de plaintes du public ou d'agents d'application des lois du ministère. Peu de plaintes portant sur des transporteurs possédant leur propre permis CIVA ont été reçues. Nous avons visité cinq bureaux de secteur où nous avons constaté que le nombre d'enquêtes effectuées au cours de l'année précédente auprès de transporteurs qui détenaient leur propre permis CIVA variait de zéro à dix.

---

Nous avons également constaté que le ministère ne tient pas de dossiers réguliers permettant de cibler les centres à risque élevé à des fins d'inspection. Par exemple, en vue d'aider à recenser les cas d'utilisation abusive des certificats de sécurité, la procédure du ministère recommande de comparer périodiquement le nombre de certificats remis à chaque centre avec le nombre total de mécaniciens préposés à l'inspection des véhicules automobiles. De telles comparaisons ne sont toutefois pas faites de façon régulière.

S'il relève des cas d'inobservation de la loi, par exemple le manque de compétence dans l'exécution d'inspections, le ministère peut révoquer le permis du centre ou l'inscription du mécanicien. En 1996-1997, le ministère a révoqué huit permis CIVA et deux inscriptions de mécanicien. Le ministère ne possède toutefois aucune procédure écrite énonçant les critères en fonction desquels on doit envisager la révocation d'un permis ou d'une inscription.

### **Recommandation**

**Pour assurer le suivi adéquat du travail des centres d'inspection des véhicules automobiles, le ministère devrait**

- **adopter une approche basée sur l'évaluation des risques pour déterminer quels centres d'inspection des véhicules automobiles seront soumis à une inspection;**
- **recueillir régulièrement des renseignements permettant d'inventorier les sujets de préoccupation devant faire l'objet d'une enquête et d'un suivi;**
- **exiger un suivi plus serré et des inspections plus fréquentes des transporteurs titulaires d'un permis d'inspection de leurs propres véhicules;**
- **établir des critères uniformes pour déterminer quand le permis d'un centre d'inspection et l'inscription d'un mécanicien doivent être révoqués.**

### **Réponse du ministère**

***Le ministère maintient que son programme d'inspection des centres d'inspection de véhicules automobiles (CIVA) doit être basé sur une évaluation des risques. Le ministère adoptera formellement et mettra par écrit les critères particuliers de sélection des centres à risque élevé (les centres ciblés) à des fins d'inspection et de vérification. Parmi les critères qui justifieront l'ouverture d'une enquête, notons le retrait de plaques, le taux de détention sur la route de véhicules en mauvais état de marche et l'émission d'un nombre anormalement élevé de certificats de sécurité. Les entreprises de camionnage autorisées à émettre des permis CIVA feront également l'objet d'une vérification.***

## 3.13

***Le ministère effectuera une évaluation en vue d'inventorier les centres CIVA à risque élevé (y compris les centres d'entreprises de camionnage autorisées à délivrer leurs propres permis).***

***Le ministère a lancé une étude du programme CIVA en 1996 en vue d'apporter, à plus long terme, des améliorations visant à assurer le repérage systématique des centres à risque élevé et un meilleur accès aux données du système pour le personnel sur le terrain chargé de faire appliquer les lois. Cette étude permettra également d'étudier la possibilité d'utiliser d'autres méthodes de contrôle et de gestion du réseau CIVA. Le ministère renforcera aussi les lignes directrices sur la révocation des permis à l'intention des agents d'application des lois.***

### CERTIFICATION DES VÉHICULES UTILITAIRES

Les centres autorisés achètent du ministère des certificats de sécurité avec vignettes amovibles et apposent les vignettes sur les véhicules utilitaires qui passent avec succès l'inspection de sécurité. Une vignette de sécurité démontrant que le véhicule a été inspecté par un mécanicien inscrit doit être apposée sur tous les véhicules utilitaires. Les camions doivent être certifiés au moins une fois l'an, et les autobus deux fois l'an. Les centres de certification doivent conserver les certificats de sécurité indiquant notamment la date de l'inspection et le véhicule inspecté.

Les certificats de sécurité délivrés pour les véhicules automobiles, ainsi que les vignettes témoignant de l'inspection, sont vendus en livrets de dix (à prix uniforme) par le ministère aux centres d'inspection. Tous les certificats et vignettes sont identifiés au moyen d'un numéro de contrôle. Le ministère tient un registre des numéros de contrôle de certificats vendus aux titulaires de permis, mais ne dispose pas de dossiers centralisés sur les certificats perdus ou volés ou sur les vignettes émises par tous les centres. Au cours de notre vérification, des agents du ministère et des agents de police se sont dits inquiets du fait que des vignettes perdues ou volées pouvaient avoir été apposées sur des véhicules en mauvais état de marche. Pour remédier à ce problème, une loi augmentant considérablement les amendes relatives à l'utilisation frauduleuse des vignettes de sécurité a été édictée en octobre 1996.

Le ministère s'en remet à ses agents d'application des lois pour assurer la pose de vignettes de sécurité sur tous les véhicules inspectés. Cependant, aucun registre central n'existe pour aider les agents à déterminer si une vignette de sécurité est valide. Pour déterminer si une vignette a été émise selon les règles, l'agent d'application des lois doit retrouver les documents sur la vente de certificats au titulaire de permis et étudier les dossiers de certification des titulaires de permis. Ce processus fastidieux ne peut être justifié que s'il est utilisé de façon aléatoire.

## **Recommandation**

Afin de s'assurer que les vignettes de sécurité ne sont apposées que sur les véhicules soumis à une inspection en bonne et due forme et d'empêcher l'utilisation frauduleuse des vignettes de sécurité, le ministère devrait

- améliorer les contrôles sur l'enregistrement des vignettes émises, perdues ou volées;
- élaborer une méthode pratique permettant aux agents de déterminer la validité des vignettes et des certificats de sécurité.

## **Réponse du ministère**

*Bien qu'il soit maintenant possible pour les centres d'inspection des véhicules automobiles de retrouver les vignettes d'inspection perdues et volées, le ministère élaborera une méthode plus pratique pour déterminer la validité des vignettes de sécurité et des certificats à des fins d'application des lois sur la route. Un accès accru à des fins d'application des lois et des mesures d'assurance de la qualité et de vérification sont des éléments qui seront ajoutés au mandat du projet de révision des centres d'inspection des véhicules automobiles.*

*En outre, les transporteurs pour lesquels des détentions sur la route figurent au dossier ou dont les véhicules ne possèdent pas de vignettes d'inspection annuelles valides seront dorénavant considérés comme étant des candidats à risque élevé devant être soumis en priorité à une inspection immédiate. Des amendes beaucoup plus élevées ont récemment été imposées aux transporteurs exploitant un véhicule sans vignette d'inspection annuelle valide. On s'attend à ce que ces amendes et les mesures de suivi de mise en application aient un effet dissuasif important sur les transporteurs.*