

COMMUNIQUÉ

Le 18 décembre 2019

Le gouvernement doit agir davantage pour garantir la sécurité des véhicules commerciaux

WINNIPEG – Le vérificateur général, M. Norm Ricard, a déclaré que le ministère de l'Infrastructure du Manitoba doit agir davantage pour veiller à ce que les exploitants des véhicules commerciaux lourds qui circulent sur les routes de la province mènent leurs activités de façon sécuritaire. Ses constatations sont présentées dans son plus récent rapport intitulé *Supervision de la sécurité des véhicules commerciaux*, qui a été rendu public aujourd'hui.

« Les véhicules commerciaux lourds jouent un rôle important, a affirmé M. Ricard. Cependant, leur taille et leurs charges comportent des risques particuliers pour la sécurité. Puisqu'ils partagent la route avec d'autres usagers, c'est la sécurité de tous qui est en jeu. »

Le rapport du vérificateur général souligne que les véhicules commerciaux lourds sont surreprésentés dans les collisions mortelles.

- Les véhicules commerciaux lourds représentent environ 10 % des véhicules immatriculés au Manitoba. Toutefois, entre 2014 et 2018, ils ont été impliqués dans 16 % à 27 % des collisions mortelles au Manitoba (environ 20 % en moyenne).
- Le rapport statistique sur les accidents de circulation survenus au Manitoba en 2018 indiquait que les collisions impliquant des véhicules lourds sont à l'origine de 11 décès, de 533 blessés, dont 39 blessés graves, de dommages matériels et de coûts financiers élevés.

L'audit a évalué la supervision exercée par le ministère sur la sécurité des véhicules commerciaux lourds et a conclu qu'elle était inadéquate. Le ministère réglemente les exploitants de véhicules commerciaux lourds en exigeant qu'ils obtiennent un certificat en matière de sécurité et en effectuant des inspections routières. Les véhicules commerciaux lourds comprennent les camions semi-remorques et les camions porteurs de plus de 4 500 kg.

Programmes de sécurité

L'audit a permis de constater que le ministère délivre son premier certificat en matière de sécurité à un exploitant sans vérifier ses connaissances et ses pratiques en matière de sécurité. « Les pratiques exemplaires relevées dans d'autres administrations gouvernementales comprennent l'obligation de réussir un test de connaissances sur la sécurité, l'examen des plans de sécurité des candidats et la tenue d'examens sur place », a indiqué M. Ricard.

Le vérificateur général a constaté que la surveillance continue et la gestion du rendement des exploitants en matière de sécurité exercées par le ministère sont inadéquates. M. Ricard a déclaré que la méthode utilisée par le ministère pour noter et évaluer ce rendement doit être plus rigoureuse. Il indique notamment que la cote de sécurité d'un exploitant n'est pas modifiée en cas d'échec à l'inspection, lorsque les lacunes constatées ne sont pas suffisamment graves pour mettre le véhicule ou le chauffeur hors service.

Le vérificateur général a constaté que le processus suivi par le ministère pour déterminer quand il est nécessaire d'effectuer des interventions de suivi (comme l'audit des entreprises et l'envoi d'une lettre d'avertissement) a une large portée. Cependant, il ne garantit pas que tous les exploitants qui présentent le plus grand risque pour la sécurité du public et qui ont le plus besoin de s'améliorer fassent l'objet d'une intervention quelconque. « Le processus est basé sur le classement des exploitants au sein d'un groupe établi selon la taille du parc de véhicules plutôt que sur la comparaison de tous les exploitants par rapport à une norme préétablie qui pourrait servir à cerner les exploitants qui nécessitent une intervention de suivi. Une telle norme pourrait s'exprimer par le nombre d'incidents négatifs acceptables par véhicule ou par kilomètre parcouru », a ajouté M. Ricard.

Inspections routières

M. Ricard a également relevé des lacunes dans la gestion des inspections routières. « Les inspections jouent un rôle essentiel pour veiller à la sécurité des véhicules commerciaux, puisqu'elles peuvent permettre de détecter si un véhicule présente des risques supplémentaires pour la population », a ajouté M. Ricard. L'audit a permis de déterminer que le ministère est incapable de démontrer que les habitudes en matière d'affectation du personnel optimisent le pourcentage de camions commerciaux sur la route faisant l'objet d'une inspection et minimisent le risque de prévisibilité. L'audit a permis de relever que près de la moitié des camions commerciaux circulent pendant les heures de fermeture des postes de pesage. Le vérificateur général a de plus indiqué que les horaires des postes de pesage et des patrouilles mobiles étaient bien trop prévisibles. « Ces faiblesses sont importantes puisque des transporteurs peu scrupuleux pourraient tirer profit de services d'inspection peu étendus et trop prévisibles », a indiqué M. Ricard.

L'audit a également permis de constater que le ministère était incapable de démontrer que sa capacité d'inspection existante est utilisée pleinement et efficacement.

Planification et mesure du rendement

« Le ministère a un objectif ambitieux pour la Direction des transports routiers, a mentionné M. Richard. Cependant, comme nous l'avons constaté dans de nombreux autres audits, les processus de planification stratégique du ministère qui contribuent à l'atteinte de cet objectif doivent être renforcés. » Le rapport indique que le ministère n'a pas de mesures de rendement afin d'évaluer l'efficacité de ses efforts pour améliorer la sécurité des véhicules commerciaux. « Les mesures de rendement actuelles portent sur les extrants, comme le nombre de véhicules inspectés, plutôt que sur les résultats, comme le pourcentage d'exploitants ayant une cote de sécurité totalement satisfaisante ou le pourcentage de véhicules commerciaux impliqués dans des collisions mortelles », a ajouté M. Ricard. Par ailleurs, le ministère ne prend pas suffisamment en compte les risques, les données et la nécessité de coordonner son travail avec la Société d'assurance publique du Manitoba.

Le rapport de M. Ricard contient 17 recommandations. **Il peut être consulté à l'adresse** www.oag.mb.ca/reports.

À PROPOS DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU MANITOBA

Le vérificateur général est un haut fonctionnaire de l'Assemblée législative chargé de fournir des garanties et des conseils indépendants aux députés. Au moyen de ses vérifications, le Bureau du vérificateur général s'efforce de déterminer des moyens d'améliorer le fonctionnement du gouvernement ainsi que la gestion de la performance et la communication à l'égard de cette dernière. On trouvera des renseignements additionnels au <http://www.oag.mb.ca/>

Renseignements :

Frank Landry, gestionnaire des communications
204.792.9145
frank.landry@oag.mb.ca