



**Rapport à l'Assemblée nationale
pour l'année 1996-1997
Tome I**

Chapitre 11

***Suivi de certaines vérifications
de l'optimisation des ressources***

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	11.1
MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES	11.5
CENTRE DE RECHERCHE INDUSTRIELLE DU QUÉBEC	11.12
SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC ET MINISTÈRE DES TRANSPORTS (contrôle du transport routier)	11.19

Les commentaires des entités apparaissent à la fin de chacun des sujets traités.

Introduction

11.1 Nous avons fait le suivi des recommandations adressées à trois entités et déjà portées à l'attention des parlementaires au cours des années antérieures. Cet exercice a pour but de déterminer dans quelle mesure les gestionnaires ont donné suite à nos recommandations.

11.2 Ces travaux ne constituent pas une nouvelle vérification ; ils consistent plutôt à s'enquérir, auprès des entités, des correctifs apportés et à effectuer un examen minimal des mesures prises. Les entités suivantes ont fait l'objet d'un suivi :

Nom de l'entité	Rapport pour l'année terminée le 31 mars
Ministère des Ressources naturelles	1993, pages 198 à 209
Centre de recherche industrielle du Québec	1993, pages 143 à 169
Société de l'assurance automobile du Québec et ministère des Transports (contrôle du transport routier)	1994, pages 348 à 380

11.3 Le suivi effectué nous a permis de constater que les entités concernées ont tenu compte de la plupart de nos recommandations. En d'autres termes, dans de tels cas, soit que les lacunes relevées étaient corrigées, soit que certaines mesures visant l'application de nos recommandations avaient déjà été prises au moment de notre suivi.

11.4 Cependant, des efforts doivent encore être fournis, principalement là où peu de gestes concrets significatifs ont été posés pour donner suite à certaines de nos recommandations.

Ministère des Ressources naturelles

11.5 Nous avons procédé au suivi du mandat de vérification de l'optimisation des ressources effectué auprès du ministère des Forêts (maintenant le ministère des Ressources naturelles) en 1992-1993. Nos travaux ont pris fin en décembre 1996.

11.6 La vérification de 1992-1993 portait principalement sur la façon dont le ministère veille à la protection de la forêt contre les incendies. Étant donné qu'il délègue cette responsabilité à des sociétés de conservation — fusionnées en 1994 pour devenir la Société de protection des forêts contre le feu —, notre vérification visait à nous assurer qu'il encadre et surveille adéquatement les activités exercées par ces sociétés et qu'il gère de façon économique et efficace la flotte aérienne utilisée pour la protection des forêts.

11.7 Depuis lors, le ministère a pris des mesures pour tenir compte de nos recommandations. Certaines de ces mesures n'étant pas encore en vigueur, nous ne pouvons vérifier si ces changements corrigeront les lacunes relevées. Nous encourageons donc le ministère à poursuivre ses efforts pour rectifier les déficiences suivantes.

Encadrement de la Société de protection des forêts contre le feu (SOPFEU)

11.8 Nous avons constaté que le ministère encadrait de façon insuffisante les sociétés de conservation. En effet, les objectifs qu'il s'était donnés n'étaient pas de véritables défis et ils n'avaient pas été précisés pour chacune des régions. Les analyses qu'il effectuait ne lui permettaient pas d'évaluer correctement l'atteinte des objectifs ni d'apprécier la performance de ses représentants au sein des conseils d'administration des sociétés de conservation.

11.9 La fusion, en 1994, des sept sociétés de conservation pour former la Société de protection des forêts contre le feu avait pour objectifs d'accroître l'efficacité dans la lutte aux incendies, de réduire les coûts et de maintenir la participation régionale.

11.10 Par ailleurs, le ministère a entrepris une profonde réflexion sur la réalisation des activités de la Direction de la conservation des forêts. Il prévoit ainsi mettre en place des processus d'affaires révisés qui devraient permettre au ministère et à la SOPFEU de s'entendre sur des objectifs pertinents et adaptés au contexte régional ainsi que sur une approche de gestion par résultats. Cette démarche pourrait remplacer l'actuel plan d'organisation par un protocole d'affaires avec la SOPFEU. Ce protocole préciserait la reddition de comptes désirée et le rôle que le ministère entend faire jouer à ses représentants au conseil d'administration de la SOPFEU. La mise en place de ces projets s'échelonnera de janvier 1997 à décembre 1999.

11.11 Commentaires du ministère : « *Tel que décrit par le Vérificateur général, la Direction de la conservation des forêts a entrepris depuis janvier 1997 l'implantation de ses processus d'affaires révisés. Ces processus conduiront à l'établissement d'une véritable stratégie de protection des forêts contre le feu intégrée au régime forestier en vigueur au Québec. Le ministère continuera d'appliquer un plan d'action qui devrait lui permettre de corriger les situations identifiées et poursuivra donc ses efforts afin d'atteindre les objectifs visés en cette matière. »*

Centre de recherche industrielle du Québec

11.12 Nous avons procédé au suivi du mandat de vérification de l'optimisation des ressources effectué auprès du Centre de recherche industrielle du Québec (CRIQ) en 1992-1993. Nos travaux ont pris fin en mars 1997.

11.13 La vérification de 1992-1993 portait sur la planification stratégique et la reddition de comptes, la gestion de la mise en marché des services de l'organisme, les travaux réalisés en recherche industrielle, les ressources humaines et les systèmes d'information de gestion. Depuis, le CRIQ a pris des mesures afin de suivre la plupart de nos recommandations. Certaines d'entre elles n'étaient pas encore tout à fait opérationnelles au moment de notre vérification ou elles étaient encore trop récentes pour en mesurer les effets. Actuellement, la loi constitutive du CRIQ est en cours de révision, ce qui pourrait apporter des changements majeurs à ses orientations et à sa programmation de recherche. Nous encourageons le CRIQ à poursuivre ses efforts pour rectifier les déficiences suivantes, relevées au cours de notre vérification de 1992-1993.

Promotion des services

11.14 L'importance des comptes à recevoir démontre que le CRIQ doit encore fournir des efforts au chapitre du recouvrement. Il a entrepris de réviser tout son processus, afin d'établir les responsabilités de chacun à chaque étape et de fixer tous les critères à l'appui des décisions.

Activités de recherche et développement

11.15 En 1992-1993, l'ampleur des écarts entre les prévisions et les résultats démontrait que la planification des travaux de recherche et développement n'était pas toujours réaliste. En septembre 1993, le CRIQ a adopté une nouvelle procédure administrative quant à l'évaluation des activités à risque. De plus, en 1996, un comité de suivi des opérations a été formé ; il est notamment responsable des dossiers stratégiques de commercialisation. Enfin, une politique relative au suivi des projets d'importance est en voie d'élaboration.

11.16 Par ailleurs, malgré une amélioration notable de son système de suivi de projets, la qualité de l'information qui alimente le système est toujours déficiente. Récemment, le CRIQ a incité les gestionnaires à porter une attention particulière à ce problème, mais il est encore trop tôt pour mesurer les effets de ce changement.

Reddition de comptes

11.17 Le CRIQ a pris des mesures afin que le rapport annuel relatif à la période se terminant le 31 mars 1997 comprenne toutes les informations que nous lui avons suggéré d'apporter en 1992-1993.

11.18 Commentaires du CRIQ : « *Le CRIQ poursuivra la révision de son processus de recouvrement afin de s'assurer non seulement du recouvrement de ses comptes en souffrance mais aussi d'un suivi adéquat du compte en cours de projet.*

« Le comité de suivi des opérations maintient ses réunions mensuelles. Ces réunions seront complétées par une analyse systématique des projets importants. De plus, on étudie la possibilité d'implanter une formule d'analyse et de gestion du risque pour ces mêmes projets. Enfin, le comité de suivi des opérations disposera d'un gabarit de présentation des informations qui imposera un suivi plus systématique de l'avancement des travaux et du respect du budget.

« Ce suivi régulier des projets aura un effet significatif sur l'amélioration de la qualité de l'information qui alimente le système de suivi des projets. »

Société de l'assurance automobile du Québec et ministère des Transports (contrôle du transport routier)

11.19 Nous avons fait le suivi des recommandations adressées à la Société de l'assurance automobile du Québec et au ministère des Transports et déjà portées à l'attention des parlementaires en 1994, au sujet du contrôle du transport routier des marchandises.

11.20 La vérification de 1993-1994 avait pour but d'examiner la gestion du contrôle du transport routier des marchandises, en particulier le contrôle sur route et en entreprise ainsi que la vérification mécanique des véhicules.

Objectifs et priorités de contrôle du transport routier

11.21 À l'époque, nous avons déterminé que, pour établir des priorités adéquates, il fallait que le comité d'orientation sur le contrôle du transport routier des personnes et des marchandises possède des informations d'importance comme le taux de conformité des transporteurs avec la réglementation. Étant donné leur absence, nous avons conclu que les priorités de 1993 et 1994 avaient été établies à partir de données insuffisantes.

11.22 Les données présentement disponibles permettent de connaître les normes les plus fréquemment enfreintes et le niveau de respect de celles-ci. Les priorités de contrôle du transport routier de 1996 ont donc été établies à partir de données suffisantes.

11.23 La Société n'a toujours pas précisé les objectifs et les priorités de contrôle du transport routier, si bien qu'elle ne connaît pas l'efficacité de ses interventions en cette matière, par exemple en ce qui a trait à l'amélioration de l'état mécanique des véhicules lourds. Toutefois, elle s'est dotée d'outils de mesure de ses résultats. Ainsi, en ce qui a trait à la protection du réseau routier, la sécurité des véhicules lourds et l'équité concurrentielle, elle mesure le niveau de conformité des transporteurs (indices de conformité).

Contrôle sur route

11.24 La Société a fait des efforts pour améliorer l'efficacité du contrôle sur route et elle y est parvenue à plusieurs égards, notamment quant au contrôle des charges, du transport des matières dangereuses, des heures de conduite et de l'état mécanique des véhicules. Des problèmes persistent toutefois parce que les contrôles ne s'effectuent pas toujours aux périodes optimales, que les outils de communication laissent à désirer et que les postes de contrôle sont mal situés.

Horaires de travail

11.25 La Société détient maintenant plus de données qu'auparavant pour déterminer les horaires de travail des contrôleurs routiers et des inspecteurs de véhicules routiers. Elle a posé des gestes pour améliorer les horaires de travail, par exemple en cherchant à optimiser la présence des contrôleurs sur les grands axes routiers selon une grille horaire de 24 heures. Cependant, certains écarts importants persistent entre la répartition des heures de travail et le volume de circulation des véhicules lourds.

Postes et aires de contrôle

11.26 Les postes de contrôle sont mal situés et, en dépit du rabattage, les camionneurs peuvent encore éviter les vérifications car il est toujours possible d'emprunter des routes qui contournent les postes de contrôle. Enfin, il manque encore des aires de contrôle dans certaines régions.

11.27 Quatre des cinq balances à plateaux multiples qui avaient été acquises et qui n'étaient pas utilisées sont encore entreposées dans les locaux du ministère des Transports. En ce qui a trait à des balances achetées mais non livrées, la Société a assumé des frais de résiliation de contrat d'environ 48 000 dollars. Par ailleurs, elle n'a pas réglé les problèmes de fiabilité des détecteurs électroniques de hauteur et des systèmes visant à peser les véhicules en mouvement et à sélectionner les véhicules qui doivent être acheminés aux postes de contrôle.

11.28 La Société a maintenant déterminé un nombre minimum d'heures d'ouverture pour les postes de contrôle, à partir de données suffisantes concernant la circulation des véhicules lourds. Toutefois, en 1996, plusieurs postes n'ont pas atteint le minimum établi.

11.29 Le poste frontière important dont notre rapport mentionnait qu'il était ouvert à des heures fixes a été fermé et la Société utilise un autre poste situé sur le même axe routier qui est aussi ouvert à des heures fixes, de sorte que les délinquants peuvent encore planifier leur passage de façon à éviter d'être interceptés.

Réseau de camionnage

11.30 Nous avons observé qu'il y avait peu de restrictions quant à l'accès des camions au réseau routier québécois, ce qui diminuait l'efficacité du contrôle du transport routier effectué par la Société de l'assurance automobile du Québec. De même, le poste douanier de Lacolle était fortement contourné en raison de problèmes de congestion : les camions évitaient ainsi les contrôles et ils endommageaient les routes secondaires.

11.31 Le ministère des Transports a cherché à contraindre le trafic lourd à utiliser les routes appropriées. Au cours de l'année 1996, il a établi un réseau de camionnage qui a notamment pour objectifs de diriger les véhicules lourds vers les routes appropriées et de faciliter le contrôle routier. Compte tenu que le réseau de camionnage est récent et que plusieurs municipalités n'ont pas encore interdit l'accès de certaines routes aux camions lourds, le ministère n'est pas en mesure d'évaluer si ses objectifs ont été atteints. Par ailleurs, à l'automne de 1996, des aménagements ont été effectués au poste douanier de Lacolle en vue de le décongestionner et le ministère a fermé au camionnage plusieurs routes environnantes.

Radiocommunication

11.32 Comme la Société exerce son contrôle sur l'ensemble du réseau routier québécois, il est indispensable qu'elle dispose d'un système de radiocommunication efficace pour ses opérations sur route. Depuis notre visite, la Société a tenté de corriger les lacunes de ce système. Toutefois, les communications ne se sont pas améliorées de façon sensible. La Société a récemment procédé à l'acquisition d'un nouvel équipement en vue de régler les problèmes de façon permanente. Il est encore trop tôt pour en évaluer les résultats. Par ailleurs, les contrôleurs routiers ont maintenant accès aux types d'informations qui leur sont nécessaires.

Charges et dimensions des véhicules

11.33 La Société a amélioré le contrôle des contrevenants à la réglementation relative aux charges. En 1996, elle a notamment pesé davantage de véhicules lourds hors des postes de contrôle, là où elle intercepte une plus forte proportion de délinquants. Nous estimons que la Société doit maintenir ses efforts de contrôle des charges, car les statistiques indiquent que le taux de non-conformité observé aux postes de contrôle est de 7 p. cent lorsque les transporteurs ne s'attendent pas à être vérifiés sur ce plan, alors qu'il ne s'élève qu'à 1 p. cent lors des pesées routinières.

11.34 La Société a acquis, en 1995 et 1996, 11 ensembles de pèse-roues à la suite d'une étude de besoins. Les statistiques relatives aux années 1994, 1995 et 1996 démontrent qu'elle utilise davantage les pèse-roues. Par ailleurs, elle a disposé de la quasi-totalité de ses tapis de pesée à cause de leur manque de précision.

11.35 La Société ne vérifie toujours pas, au moment de l'émission de permis spéciaux, les antécédents du transporteur en ce qui a trait au respect de la réglementation relative à ce type de permis, ni l'équipement que le transporteur se propose d'utiliser. Les contrôleurs routiers sont maintenant avisés des permis spéciaux émis pour les transports les plus à risque, mais ils ne tiennent pas suffisamment compte de cette information pour orienter leurs interventions. La Société est à mettre en place un système d'information qui devrait lui permettre, entre autres, de mieux identifier les délinquants chroniques quant à la réglementation relative aux permis spéciaux.

Permis spéciaux de circulation

11.36 Le ministère des Transports ne connaît toujours pas la valeur monétaire des dommages subis par les ponts, les viaducs et les chaussées en relation avec les permis spéciaux qu'il autorise concernant la charge. Par ailleurs, un projet de loi en cours d'élaboration vise notamment à inciter davantage les transporteurs à se procurer les permis spéciaux de circulation.

Transport des matières dangereuses

11.37 La Société ne dispose toujours pas de données suffisantes sur le transport des matières dangereuses. Toutefois, elle a dispensé des cours de formation à ses contrôleurs routiers, ce qui a contribué à une forte augmentation du nombre et de la diversité des avis d'infraction émis entre 1993 et 1996.

Heures de conduite et de travail

11.38 Le Règlement sur les heures de conduite et de travail a notamment pour objectif de diminuer les risques d'accidents attribuables à la fatigue causée par des heures de conduite et de travail prolongées. À l'occasion de notre vérification, nous avons constaté que les contrôles de la Société s'attachaient surtout à la présence du registre quotidien des heures de conduite et de travail et de certaines informations qui doivent y figurer. La Société vérifie maintenant mieux l'application de ce règlement, surtout par le contrôle en entreprise. Elle insiste davantage sur le respect des heures de conduite et de travail et sur la véracité des renseignements notés dans le registre quotidien.

État mécanique des véhicules

11.39 Entre 1993 et 1996, la Société a plus que doublé le contrôle sur route de l'état mécanique des véhicules lourds. En effet, elle a vérifié 20 198 véhicules en 1996 par rapport à 8 135 en 1993. De plus, elle prévoit former tous les contrôleurs routiers en cette matière, ce qui devrait permettre d'accroître encore le nombre d'interventions sur route.

Contrôle en entreprise

11.40 Nous constatons que la situation n'a pas beaucoup changé depuis notre vérification et que des lacunes persistent en ce qui a trait à l'échange d'information entre les contrôleurs routiers et les inspecteurs en entreprise, la sélection des transporteurs à vérifier et les critères pour guider le travail des inspecteurs. En 1995, la Société avait entrepris une étude pour réviser le modèle d'intervention en entreprise, définir de nouvelles orientations et améliorer l'organisation du travail. Cette étude a cependant été suspendue jusqu'en janvier 1997, compte tenu que la Société se penchait sur des sujets

susceptibles d'influer sur le contrôle en entreprise. La Société compte sur la mise en place d'un système d'information qui comprendra divers renseignements sur les transporteurs afin d'améliorer la planification de l'inspection en entreprise.

Vérification mécanique

11.41 Le programme de vérification mécanique obligatoire a été amélioré, notamment en ce qui concerne la sélection et la formation des mandataires. La Société n'est toutefois pas encore en mesure d'évaluer objectivement ce programme et ses répercussions.

Vérification périodique obligatoire

11.42 Les critères auxquels les mandataires en vérification mécanique doivent se conformer ont été totalement revus et améliorés. Par ailleurs, les besoins de formation des employés de la Société chargés de former à leur tour les mandataires n'ont été comblés que partiellement. La Société prévient encore les mandataires de ses visites, ce qui réduit l'efficacité de celles-ci. Enfin, le contrat de service entre la Société et le mandataire prévoit maintenant des sanctions applicables en cas de manquement à leurs obligations.

Évaluation du programme de vérification mécanique

11.43 La Société n'a toujours pas d'objectifs mesurables pour le programme de vérification mécanique obligatoire, ce qui l'empêche d'évaluer sa gestion sur des bases objectives. Elle a toutefois effectué en 1996 une enquête sur la conformité des véhicules lourds, et une étude relative à l'incidence de l'état mécanique des véhicules lourds sur la sécurité routière est présentement en cours. Ces informations serviront à fixer des objectifs mesurables pour le programme et à évaluer son incidence sur la sécurité routière.

Répartition de l'effectif

11.44 Nous constatons que la Société n'est pas encore assurée que son effectif est réparti adéquatement entre les régions et entre le contrôle sur route, en entreprise et en vérification mécanique. Cependant, elle se préoccupe d'affecter les contrôleurs routiers là où la circulation de véhicules lourds est la plus importante.

Systèmes d'information

11.45 La situation a peu changé depuis 1994. Les systèmes d'information actuels permettent difficilement l'identification des transporteurs délinquants. On ne peut toujours pas savoir si un véhicule a été intercepté plus tôt, quelles réglementations ont été

SUIVI DE CERTAINES VÉRIFICATIONS DE L'OPTIMISATION DES RESSOURCES

contrôlées et quels avis d'infraction ont été émis. Les contrôleurs routiers remplissent encore à la main de nombreux rapports qui sont ensuite révisés et saisis. Un système de suivi permettant également la rédaction des rapports d'infraction est maintenant disponible pour l'inspection en entreprise. Enfin, les systèmes utilisés en vérification mécanique ne permettent toujours pas d'effectuer un véritable suivi et une évaluation des mandataires.

11.46 Le plan global d'informatisation du contrôle du transport routier est réalisé aux deux tiers. Il devrait contribuer à améliorer les systèmes d'information.

Évaluation du contrôle du transport routier

Indicateurs de mesure

11.47 Au moment de notre vérification, la Société n'évaluait pas la performance des ressources humaines affectées aux opérations de contrôle du transport routier, ce qui ne contribuait pas à privilégier les interventions les plus efficaces. La Société dispose maintenant d'un système d'évaluation par attentes pour l'effectif opérationnel du contrôle du transport routier, mais ce système ne permet pas de juger de sa performance. En effet, les objectifs à atteindre quant au nombre d'interventions et aux résultats attendus ne sont généralement pas déterminés.

11.48 Même si la Société dispose maintenant des données nécessaires pour évaluer les résultats du traitement des avis d'infraction qu'elle émet, elle ne procède toujours pas à cette évaluation.

Informations transmises à la Commission des transports du Québec

11.49 En 1995, la Société a adopté une procédure afin d'acheminer à la Commission les dossiers des transporteurs qui contreviennent de façon récurrente aux lois relatives au transport ou dont le comportement met en danger la sécurité publique. Certains dossiers ont effectivement été transmis à la Commission, ce qui lui permet de suspendre ou de révoquer le permis des transporteurs concernés.

Évaluation de l'efficacité des programmes

11.50 Le secrétariat du Comité d'orientation sur le contrôle du transport routier obtient maintenant des informations sur les infractions et sur le taux de conformité, mais il ne détient toujours pas les données qui lui permettraient d'évaluer l'efficacité des mesures mises en place par les ministères et les organismes concernés par le contrôle du transport routier et, s'il y a lieu, de suggérer des correctifs.

Conformité avec les lois et règlements

11.51 Nous avons constaté que la réglementation portant sur le camionnage en vrac comportait des difficultés d'application, ce qui ne favorisait pas un contrôle efficace. Certains problèmes persistent malgré les modifications apportées à la réglementation en 1995.

11.52 De même, nous avons noté que, depuis 1991, la Société avait abandonné l'application du Règlement sur les points d'inaptitude imputés aux transporteurs routiers sans obtenir l'autorisation du gouvernement. La *Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives* sanctionnée en décembre 1996 abroge le chapitre relatif aux points d'inaptitude. Ces dispositions entreront en vigueur à la date qui sera fixée par le gouvernement.

11.53 Par ailleurs, en vertu du règlement fédéral concernant la délivrance des licences d'exploitation d'entreprises de camionnage extra-provinciale, la Société doit notamment établir si le demandeur a observé les lois régissant la sécurité routière. La Société examine maintenant les antécédents du demandeur pour établir la conformité de ce dernier.

Rapport d'activité

11.54 Le contenu du rapport d'activité de la Société pour l'exercice terminé le 31 décembre 1995 ne permet toujours pas de mesurer son efficacité en ce qui a trait au contrôle du transport routier. Par exemple, le rapport ne démontre pas dans quelle mesure le contrôle sur route permet de protéger et de sauvegarder le réseau routier.

11.55 *Commentaires de la Société de l'assurance automobile du Québec* : « D'une façon générale, la Société de l'assurance automobile du Québec est d'accord avec le contenu du rapport du Vérificateur général. Plusieurs points d'amélioration ont été soulignés.

« Par ailleurs, concernant la précision des objectifs des priorités de contrôle, la Société, dans sa planification stratégique 1995-2000, s'est donné des objectifs de réduction des accidents de 25 p. cent pour l'an 2000. Bien que cet objectif ne soit pas exclusif au contrôle routier, il traduit toutefois l'objectif de la Société en matière de sécurité routière.

« De grands objectifs généraux font également partie de la planification de la Société. Cependant, l'atteinte de ces objectifs n'est pas tributaire uniquement de l'action du contrôle routier. Ce n'est qu'à long terme que nous aurons des indicateurs permettant d'isoler l'effet du contrôle routier sur l'atteinte de l'objectif. Nous disposons d'un plan de travail (planification stratégique) pour mener à terme le projet. Entre-temps, nous nous sommes fixé comme objectif d'améliorer chaque année le taux de conformité global des transporteurs.

« De plus, la Société reconnaît que certains postes de contrôle sont mal situés. Rappelons toutefois que la Société a hérité du réseau de postes lors du transfert du mandat du contrôle du transport routier en 1991.

« Nous avons posé un choix économique de ne pas modifier l'emplacement des postes considérant les coûts élevés qui y seraient associés. Toutefois, les stratégies opérationnelles mises de l'avant par la Société visent à pallier à cette difficulté. À titre d'exemple, nous avons acquis des systèmes de signalisation mobile qui permettent d'établir un site temporaire à tout endroit jugé approprié et de contrôler les véhicules qui circulent dans le secteur.

« Cependant, la Société veut également mesurer l'efficacité de ses actions. Pour ce faire, la Société a récemment redéfini l'organisation du travail de ses contrôleurs routiers et elle s'est dotée d'indices de mesure comparatifs (tableau de bord). La Société entend, au cours de la présente année, améliorer son système de mesure de l'efficacité ainsi que préciser davantage ses zones de performance. La mise en place du plan global d'informatisation devrait avoir un impact significatif à cet égard. Il permettra également de garantir un accès à l'ensemble des données d'un transporteur pour les contrôleurs routiers et les inspecteurs, solutionnant ainsi la préoccupation du Vérificateur général.

« La Société est mandatée pour contrôler les mouvements de transport, de manière à garantir que les transporteurs se conforment aux différentes prescriptions législatives. Notons qu'à ce titre la dernière enquête du taux de conformité effectuée par la Société démontre que peu de transporteurs étaient en surcharge sur le réseau supérieur du ministère des Transports du Québec. La Société poursuit ses efforts pour améliorer le taux de conformité relatif à l'état mécanique des véhicules.

« Finalement, l'implantation du Programme d'entretien préventif devrait permettre de solutionner le problème soulevé par le Vérificateur général lié aux visites des mandataires en vérification mécanique.

« En conclusion, la Société prend bonne note des recommandations fournies et elle entend les inclure à son plan d'action des mois à venir. »

11.56 Commentaires du ministère des Transports : Permis spéciaux de circulation. « Il est difficile de mesurer la valeur monétaire exacte des dommages aux infrastructures en relation avec les permis de surcharge. Le Québec participe, comme plusieurs autres administrations nord-américaines, à un vaste programme d'études (S.H.R.P.) dont l'un des objectifs est justement de développer des méthodes d'analyse de ces dommages.

« Les études démontrent que les méthodes de calcul des dommages réels exigent une quantité importante de renseignements qui ne sont pas toujours disponibles. Des méthodes courantes d'évaluation du dommage sont par contre bien adaptées pour quantifier le dommage relatif de diverses configurations de véhicules. L'établissement des coûts des permis est fait à partir de cette méthode.

Évaluation de l'efficacité des programmes. « L'évaluation de l'efficacité des programmes mis en place par les organismes concernés par le contrôle routier peut maintenant être effectuée par ces organismes, puisqu'ils ont à leur disposition des données leur permettant d'avoir un portrait des normes les plus problématiques et du niveau de respect de celles-ci. Ils ont également la possibilité de maintenir des tables de concertation avec l'industrie. Le Secrétariat d'orientation sur le contrôle du transport routier ne peut se substituer à ces organismes pour exécuter ces évaluations, même si son mandat le prévoit. À ce titre, le ministère examine actuellement la pertinence de revoir avec le Conseil exécutif cette portion du mandat du Secrétariat. »