

# Chapitre 7

## Ministère de la Sécurité publique

### Conducteurs à risque élevé

#### Contenu

Contexte .....	163
Étendue .....	164
Résumé des résultats .....	165
Repérer les conducteurs à risque élevé et prendre des mesures en conséquence .....	166
Apprentis conducteurs .....	181
Autres observations .....	189

# Ministère de la Sécurité publique

## Conducteurs à risque élevé

### Contexte

**7.1** La plus récente édition des statistiques sur les collisions de véhicules à moteur du ministère des Transports rapporte qu'il y a eu 10 746 accidents de la route signalés en 1999, la plus récente année pour laquelle des statistiques sont publiées<sup>1</sup>. Un accident à signaler est un terme qui désigne un « accident où quelqu'un a été blessé ou tué ou dans un accident qui paraît avoir causé pour mille dollars ou plus de dommages matériels » (paragraphe 130(1) de la *Loi sur les véhicules à moteur*). Le bilan en souffrances humaines est lourd : 5 388 personnes blessées et 110 personnes tuées. Les coûts humains et sociaux de ces décès et blessures sont considérables.

**7.2** La plupart des 10 746 accidents en question avaient causé au moins 1 000 \$ de dommages matériels. Par ailleurs, bon nombre de ces accidents ont certainement causé des dommages dépassant de beaucoup le seuil auquel les accidents doivent être signalés; des millions de dollars en dommages matériels peuvent donc être attribués aux accidents de la route. Si on ajoute ce total aux coûts de santé, au temps de travail perdu et aux autres facteurs, on constate que les accidents de véhicule à moteur ont des répercussions économiques profondes sur la population du Nouveau-Brunswick.

**7.3** Tous ces facteurs font que la sécurité routière est une question importante pour la population. C'est la raison pour laquelle nous avons décidé d'effectuer une vérification sur le sujet. Nous avons entamé notre travail à l'automne 1999.

**7.4** Nous avons assez rapidement constaté que la sécurité routière n'est pas une question simple. Comme le déclare Transports Canada, « Le problème de la sécurité routière est un problème multidimensionnel – rares sont les collisions attribuables seulement au conducteur, au

1. Les statistiques sur les collisions de véhicules à moteur montrent que le nombre total d'accidents signalés s'est stabilisé, après une tendance à la baisse généralisée. Les chiffres des dernières années sont les suivants :

<u>Année</u>	<u>Nombre</u>	<u>Année</u>	<u>Nombre</u>
1994	13 574	1997	11 040
1995	12 347	1998	10 425
1996	10 600		

véhicule ou à une défectuosité de la route ». <sup>1</sup> La situation est d'autant plus compliquée, car la sécurité sur les routes est une responsabilité que se partagent les trois paliers de gouvernement au Canada, chaque gouvernement s'occupant de niveaux de responsabilité distincts.

**7.5** Au gouvernement du Nouveau-Brunswick, la responsabilité est répartie entre plusieurs organismes publics. Le ministère des Transports est chargé de la conception, de la construction, de l'entretien et de l'exploitation des routes provinciales. Le ministère recueille aussi différentes statistiques sur les accidents aux fins d'utilisation et d'analyse. Le système de justice traite différentes accusations et contraventions qui sont portées devant les tribunaux et évalue les dommages dans certaines causes. Le ministère de la Sécurité publique est maintenant chargé de l'administration de la *Loi sur les véhicules à moteur* (LVM) ainsi que de la délivrance des permis et de la surveillance des conducteurs et des véhicules. <sup>2</sup> Le Bureau du coroner, qui fait partie du ministère de la Sécurité publique, fait enquête sur les accidents mortels et formule des suggestions d'amélioration. Enfin, les examinateurs, qui font passer l'épreuve de conduite aux personnes qui désirent obtenir un permis de conduire au Nouveau-Brunswick, sont maintenant employés par Services Nouveau-Brunswick.

## Étendue

**7.6** Nous avons déterminé plus d'une quinzaine de projets possibles dans le domaine de la sécurité routière.

**7.7** Toutefois, étant donné nos ressources limitées, nous avons décidé de nous attarder à un domaine en particulier. Après analyse, nous avons décidé de concentrer nos efforts sur ce qu'on appelle les conducteurs à risque élevé de voitures particulières.

**7.8** Ce domaine a retenu notre attention pour plusieurs raisons. Tout d'abord, la plupart des gens du Nouveau-Brunswick peuvent facilement s'y reconnaître, car ils sont ou ont été conducteurs de voitures particulières, ou bien dépendent de quelqu'un qui les conduit dans une voiture particulière. Ils connaissent nos réseaux routiers et bon nombre des facteurs qui font d'une personne un conducteur à risque élevé. De plus, ils comprennent souvent les répercussions de différents comportements dangereux.

**7.9** En deuxième lieu, la vaste majorité des véhicules immatriculés dans la province sont des voitures particulières. En ciblant les conducteurs de voiture particulière, nous touchons le segment de la population le plus important en nombre.

- 
1. Comme le précise le document intitulé *L'infrastructure routière publique et la sécurité routière au Canada*.
  2. Au moment où nous avons entamé notre vérification, la Division des véhicules à moteur relevait du ministère des Transports.

**7.10** En troisième lieu, le document connu sous le nom de *Vision sécurité routière 2001* a retenu les conducteurs à risque élevé comme l'un des quatre domaines clés à cibler. L'un des buts énoncés dans ce document, adopté par tous les ministres canadiens responsables des transports et de la sécurité routière, est de rendre les routes canadiennes les plus sûres au monde. *Vision sécurité routière 2001* confie aux provinces et aux territoires quatre priorités en matière de sécurité, dont l'une est de mettre sur pied « des mesures coercitives plus efficaces afin de faire face aux secteurs qui posent des problèmes, par ex. la conduite avec facultés affaiblies, la non-utilisation de la ceinture de sécurité, les récidivistes, les conducteurs à risque élevé ».

**7.11** Nous avons rédigé deux objectifs précis visant les conducteurs à risque élevé. Le premier est de « déterminer s'il y a en place un système pour repérer les conducteurs à risque élevé et prendre des mesures appropriées en conséquence ». Le deuxième objectif vise directement une classe particulière de conducteurs à risque élevé, les apprentis conducteurs. Notre objectif est de « déterminer si les normes de formation des apprentis conducteurs et les examens qu'ils subissent maximisent leur contribution potentielle à la sécurité routière ».

**7.12** Le gros de notre travail a eu lieu au ministère de la Sécurité publique, surtout à la Division des véhicules à moteur. Nous avons aussi rencontré des représentants de Services Nouveau-Brunswick et du ministère des Transports. Dans le cadre de notre travail, nous avons également communiqué avec des services de police, le secteur des assurances, des chercheurs universitaires et un spécialiste en services de conduite adaptatifs.

**7.13** Nous n'avons pas effectué d'analyse détaillée des contrôles du système d'information connu sous le nom de système des dossiers des conducteurs. Bien que nous ayons observé un certain nombre de processus en place, notre centre d'intérêt principal n'était pas une vérification des systèmes, de sorte que nous nous abstenons d'exprimer une opinion sur la suffisance des contrôles.

## Résumé des résultats

**7.14** Le ministère a instauré un certain nombre de moyens pour repérer les conducteurs à risque élevé. Nous avons recommandé que le ministère envisage d'élargir sa pratique actuelle d'examiner le dossier des conducteurs qui ont trois accidents en 12 mois. De plus, nous incitons le ministère à faire plus pour s'assurer que les médecins et les optométristes s'acquittent de leur responsabilité de surveiller et de mettre à jour de façon continue la définition de conducteur à risque élevé.

**7.15** Le ministère a en place un système objectif pour déterminer quand suspendre ou révoquer les droits de conducteur. Bien qu'il applique des programmes de réexamen et de rééducation, nous croyons que ces programmes pourraient être élargis, en particulier au

moyen du pouvoir discrétionnaire du registraire d'exiger un nouvel examen.

**7.16** Le ministère a fait l'inspection en 2000 de chaque école titulaire d'une licence dans la province pour s'assurer que les installations et le matériel pédagogique répondent aux conditions applicable établies dans la *Loi sur les véhicules à moteur* et les règlements. Cependant, une directive officielle sur l'inspection des écoles de conduite doit être consignée par écrit. De plus, le ministère fait passer des examens écrits et pratiques qui, pris ensemble, font que chaque instructeur est titulaire d'une autorisation et tient ses connaissances à jour, bien que l'examen des conducteurs ait besoin d'améliorations.

**7.17** À notre avis, le ministère ne mesure pas l'efficacité de la formation des apprentis conducteurs et n'en fait pas rapport de manière satisfaisante. Aucune analyse n'a été effectuée pour justifier la réduction de la période passée au niveau I pour les personnes qui suivent des cours de formation des conducteurs. Le ministère doit dresser de meilleurs statistiques qui permettent d'examiner les taux de réussite et d'échec des conducteurs-débutants en particulier.

**7.18** Il serait possible au ministère d'attribuer à un poste, tel que celui de registraire, un rôle proactif dans la promotion de la sécurité routière.

## **Repérer les conducteurs à risque élevé et prendre des mesures en conséquence**

**7.19** Notre premier objectif était le suivant :

*Déterminer s'il y a en place un système pour repérer les conducteurs à risque élevé et prendre des mesures appropriées en conséquence.*

**7.20** Nous avons élaboré trois critères pour nous aider dans l'examen de cet objectif de vérification.

## **Repérer les conducteurs à risque élevé**

**7.21** Notre premier critère se lit comme suit : il devrait y avoir en place un mécanisme adéquat pour repérer les personnes qui sont des conducteurs à risque élevé. À notre avis, un « mécanisme adéquat » comporte plusieurs éléments importants. Le premier aspect de la détermination d'un conducteur à risque élevé est de définir le terme. Autrement dit, quand vient le temps de repérer les conducteurs à risque élevé, on doit savoir de qui il s'agit. Une fois défini, le terme devrait être documenté en bonne et due forme, dans une directive ou des modalités par exemple, afin de guider les efforts de l'organisation.

**7.22** Le deuxième aspect important est d'avoir en place un mécanisme permanent pour repérer les conducteurs qui répondent à la définition de « conducteur à risque élevé », ce qui exige aussi une documentation appropriée de l'état des conducteurs à risque élevé. Dans le cas de la

Division des véhicules à moteur, cette documentation se ferait par l'intermédiaire du système des dossiers des conducteurs.

**7.23** Le dernier volet du processus est de mettre constamment à jour la définition en réponse aux tendances locales ou nationales. Ainsi, si les ministres canadiens responsables des transports et de la sécurité routière décident de lancer un projet visant à réduire une situation de risque particulière, on s'attendrait du ministère qu'il révisé la définition. Si une catégorie particulière de conducteurs à risque élevé devient préoccupante, le ministère pourrait réagir en appliquant des mesures visant à réduire la fréquence du risque.

**Définir et documenter la notion de « risque élevé »**

**7.24** Au moment où nous avons amorcé notre vérification, le ministère n'avait pas élaboré de définition d'un « conducteur à risque élevé ». Voilà qui est quelque peu surprenant, car nous pensions que « risque élevé » aurait très bien pu faire l'objet d'une définition nationale standard. Comme nous l'avons déjà mentionné, les ministres canadiens responsables des transports et de la sécurité routière ont signé un document intitulé *Vision sécurité routière 2001*. Ce document présente l'objectif des ministres de rendre les routes canadiennes les plus sûres au monde, et ce faisant, établit quatre priorités clés en matière de sécurité, dont l'une est de mettre sur pied « des mesures coercitives plus efficaces afin de faire face aux secteurs qui posent des problèmes, par ex. la conduite avec facultés affaiblies, la non-utilisation de la ceinture de sécurité, les récidivistes, **les conducteurs à risque élevé** » (c'est nous qui soulignons). Étant donné cet important objectif national, nous pensions que les ministres avaient établi une définition standard des conducteurs à risque élevé à l'intention de toutes les provinces. On s'attendrait à ce qu'une telle définition soit indispensable pour mesurer les résultats par rapport à la priorité. Or, *Vision sécurité routière 2001* ne comprend aucune définition d'un conducteur à risque élevé.

**7.25** En janvier 2001, un cadre supérieur du ministère a été chargé d'élaborer une telle définition aux fins de la vérification. Son travail est documenté dans une note de service interne du ministère, dont voici un extrait :

*Je présume qu'un conducteur à risque élevé est un conducteur dont les gestes, la santé, l'expérience ou les connaissances font qu'il est un risque pour lui-même et pour les autres conducteurs sur la route. [Traduction.]*

**7.26** La note interne contient plusieurs points qui semblent comprendre différentes catégories ou définitions d'un conducteur dont « les gestes, la santé, l'expérience ou les connaissances font qu'il est un risque pour lui-même et pour les autres conducteurs sur la route ». Ces catégories sont :

- Les nouveaux conducteurs (catégorie qui toucherait les éléments « expérience » et « connaissances » de la définition).

- Les personnes qui commettent des infractions à la *Loi sur les véhicules à moteur* (LVM) et qui perdent des points en vertu du système des dossiers des conducteurs; l'excès de vitesse ou la conduite sans le port de la ceinture sont des exemples d'infraction courante (ces infractions seraient reliées à la composante « gestes » de la définition).
- Les personnes qui commettent des infractions au Code de la route en vertu du Code criminel du Canada; un exemple courant serait la conduite en état d'ébriété, ou encore la conduite dangereuse (comme dans le point précédent, ces comportements seraient principalement reliés à la composante « gestes » de la définition.).
- Les conducteurs impliqués dans un nombre inhabituel d'accidents sur une courte période; à l'heure actuelle, la définition du ministère est de trois accidents sur une période d'un an (cette situation serait reliée à la composante « gestes » de la définition, bien que les facteurs « santé », « expérience » et « connaissances » puissent certainement tous jouer un rôle important.)
- Les conducteurs qui ont un trouble médical particulier (situation clairement reliée à la composante « santé » de la définition.)

**7.27** Nous sommes heureux de constater que le ministère a élaboré une telle définition. D'après nos discussions, nous croyons comprendre que, depuis janvier, cette définition a largement circulé parmi les membres de la haute direction du ministère et reçu un accueil favorable. Nous croyons également comprendre que le ministère participe à un effort national du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé visant à établir une définition de risque élevé, ce qui constituera une importante partie du travail du CCATM.

### *Recommandation*

**7.28** Nous avons recommandé que le ministère établisse officiellement une définition de conducteur à risque élevé. Dans la mesure du possible, cette définition devrait être en harmonie avec les perspectives nationales.

### *Réponse du ministère*

**7.29** *Par l'entremise du groupe de travail sur les conducteurs à risque élevé, le CCATM s'affaire actuellement à l'élaboration d'une définition nationale. Le ministère de la Sécurité publique adoptera la définition de conducteur à risque élevé, attendue pour l'automne 2001, qu'approuvera le groupe de travail. De pair avec les autres régions du Canada, le Nouveau-Brunswick évaluera d'ici la fin de 2002 la taille de sa population de conducteurs à risque élevé et son taux de véhicules impliqués dans des collisions. [Traduction.]*

### **Repérer les conducteurs à risque élevé**

**7.30** Comme nous l'avons noté, après avoir défini ce qu'est un conducteur à risque élevé, le ministère doit être en mesure de repérer ces conducteurs. Il faut un mécanisme de reconnaissance avant que le ministère puisse réagir de manière adéquate. De plus, cette reconnaissance

doit être documentée dans le système des dossiers des conducteurs du ministère.

**7.31** Le ministère a en place plusieurs méthodes de reconnaissance, selon le genre de conducteurs à risque élevé dont il est question. La pièce 7.1 montre comment le ministère reconnaît et documente les comportements à risque élevé.

**7.32** La pièce 7.1 montre que le ministère a en place un mécanisme de reconnaissance assez solide, qui peut l'aider à reconnaître et à consigner les conducteurs à risque élevé qu'il a définis. Ce mécanisme est un élément essentiel du processus de reconnaissance. Les paragraphes qui suivent contiennent des observations sur les méthodes du ministère.

***Avertissements pour des infractions à la Loi sur les véhicules à moteur***

**7.33** Les infractions à la *Loi sur les véhicules à moteur* sont notées dans le dossier du conducteur en cas de condamnation. Il s'agit d'une importante source d'information pour repérer les personnes qui sont définies comme des conducteurs à risque élevé en raison de leur conduite. La plupart des infractions sont signalées grâce aux contraventions émises par les différentes forces de police du Nouveau-Brunswick. Environ 60 000 contraventions sont entrées chaque année dans le système des dossiers des conducteurs.

**7.34** Au cours de notre travail sur le terrain, nous avons discuté de différents aspects de notre vérification avec des représentants des forces de police. Un problème porté à notre attention est qu'il arrive souvent que les agents de la paix, dans l'exercice de la discrétion que leur accorde la loi, donnent un avertissement au conducteur plutôt qu'une contravention à la suite de certaines infractions à la *Loi sur les véhicules à moteur*.

**7.35** Selon ce que nous avons appris d'une force de police importante, le nombre d'avertissements donnés aux conducteurs pourrait être à peu près le même que le nombre de contraventions. Par contre, les avertissements ne sont pas entrés dans le système des dossiers des conducteurs. Nous avons toutefois noté qu'au moins une force de police tient un registre des avertissements donnés aux conducteurs sur son territoire dans son propre système d'information. Les agents de cette force de police se basent sur le registre des avertissements pour décider de la façon de traiter les infractions subséquentes à la *Loi sur les véhicules à moteur* par le même conducteur. En d'autres termes, un conducteur n'ayant aucun avertissement à son égard dans le système de la force de police peut être considéré comme posant un risque moins grand qu'un conducteur au sujet duquel des avertissements ont été consignés. La police peut utiliser cette information dans l'exercice de ses pouvoirs de maintien de l'ordre lorsqu'elle arrête un conducteur au bord de la route.



## Pièce 7.1

## Détermination des conducteurs à risque élevé

Genre de conducteur à risque élevé	Méthode de détermination des conducteurs à risque élevé par le ministère de la Sécurité publique
<i>Nouveaux conducteurs</i>	Programme de permis progressif; tous les conducteurs sont tenus de subir un examen de la vue, une épreuve de conduite et un examen écrit.
<i>Infractions à la LVM*</i>	<p>Le système des points, intégré au système des dossiers des conducteurs, accorde des points aux conducteurs sur la base de l'expérience de conduite. Les nouveaux conducteurs ont à leur dossier 4 points, auxquels s'ajoutent 2 points chaque année pour un total de 10. Le système des dossiers des conducteurs exerce un suivi constant des conducteurs sur la base des condamnations pour des infractions reliées à leur conduite.</p> <p>La plupart des infractions à la LVM impliquant un véhicule en mouvement donnent lieu à la perte de points si la personne est reconnue coupable de l'infraction. Un conducteur qui perd tous les points gagnés voit son permis suspendu pour une période de trois mois. Voilà un moyen important de repérer les conducteurs à risque élevé, car il s'agit de conducteurs qui ont peu d'expérience ou des infractions multiples.</p>
<i>Infractions au Code criminel</i>	Les condamnations en vertu du Code criminel du Canada donnent automatiquement lieu à la perte de tous les points, à la suspension du permis et, parfois, à une interdiction par les tribunaux. Toutes les condamnations en vertu du Code criminel concernant l'utilisation d'un véhicule à moteur sont consignées dans le dossier du conducteur, qui servira durant les procédures en justice qui suivront pour établir la sentence.
<i>Taux d'accident élevé</i>	<p>L'une des caractéristiques du système des dossiers des conducteurs est la détermination des conducteurs impliqués dans trois accidents ou plus sur une période d'un an. Les accidents font l'objet d'un examen et, s'il semble y avoir un problème concernant le conducteur, il lui est alors demandé de subir une épreuve et/ou un examen médical. La non-observation de cette demande mène à la suspension du permis.</p> <p>Il peut arriver que les services de police, après avoir observé un conducteur au volant ou dans le cours d'une enquête sur un accident, estiment que les compétences du conducteur ont besoin d'être réévaluées. Ils font alors une recommandation au registraire (soit sur le rapport d'accident, ou dans une note distincte) pour demander un examen médical ou une épreuve ou les deux. Le suivi est assuré, et la personne doit se conformer à la demande, sans quoi son permis est suspendu. Les épreuves peuvent donner lieu à une annulation ou à un déclassement du permis.</p>
<i>Troubles médicaux</i>	<p>Outre l'examen médical ci-dessus demandé par les services de police, les médecins et les optométristes sont maintenant obligés par la loi de faire état au registraire de tout trouble médical qui pourrait toucher la capacité d'une personne de conduire un véhicule à moteur en toute sécurité. Les avis sont traités par l'agent de la compétence des conducteurs. Les rapports médicaux sont examinés, et une épreuve de conduite peut être effectuée pour déterminer si le conducteur peut continuer à détenir un permis d'une classe donnée. Selon le cas, le permis peut être annulé ou déclassé.</p> <p>Les membres de la famille ou des citoyens préoccupés peuvent demander par écrit qu'un conducteur fasse l'objet d'un examen. La même procédure est suivie, l'agent de la compétence des conducteurs jouant un rôle prépondérant dans le traitement de la demande et veillant à ce que les mesures appropriées soient prises.</p>

\* Comprend les infractions aux lois sur les véhicules à moteur commises ailleurs en Amérique du Nord.

**7.36** À notre avis, les avertissements peuvent constituer une source non exploitée dont la Division des véhicules à moteur pourrait se servir pour « reconnaître » certains conducteurs à risque élevé. Par exemple, un conducteur qui a reçu plusieurs avertissements pour excès de vitesse au cours des années pose peut-être un risque beaucoup plus grand que le

conducteur ayant à son compte deux ou trois infractions à la loi qui ont trait au fonctionnement de sa voiture. Pourtant, le système des dossiers des conducteurs ne reconnaît même pas le risque que pose une personne ayant reçu des avertissements pour excès de vitesse, alors que le conducteur dont le véhicule présente des défaillances pourrait, en vertu du paragraphe 297(3) de la loi, recevoir un avertissement lui indiquant qu'il a perdu trois points.

**7.37** Si les avertissements étaient consignés, le ministère pourrait aussi utiliser cette information pour commencer à surveiller les tendances. Par exemple, après quelques années, le ministère serait en mesure de savoir si les avertissements augmentent ou diminuent par rapport aux contraventions. Le personnel du ministère pourrait aussi évaluer si certains genres de comportement semblent plus susceptibles que d'autres de recevoir un avertissement. Cette information pourrait être communiquée aux forces de police pour les aider dans leur travail.

**7.38** À notre avis, il serait utile pour le ministère d'explorer la possibilité d'ajouter les avertissements au système des dossiers des conducteurs. Nous admettons que leur ajout représenterait une somme de travail additionnelle considérable. En conséquence, il serait important de prendre en considération les avantages et les coûts de cette source d'information additionnelle dans la détermination des conducteurs à risque élevé.

#### *Recommandation*

**7.39** Nous avons recommandé que le ministère réalise une analyse coûts-avantages visant à déterminer le bien-fondé d'ajouter les avertissements au système des dossiers des conducteurs.

#### *Réponse du ministère*

**7.40** *Le ministère de la Sécurité publique fera enquête sur la question auprès des autres gouvernements du Canada. Il étudiera les écueils par rapport aux avantages, y compris les répercussions sur le plan juridique et sur le plan des coûts, et fera rapport d'ici le 31 mars 2002 sur la faisabilité d'ajouter les avertissements au système des dossiers des conducteurs. [Traduction.]*

#### *Réexamen des indicateurs d'accident*

**7.41** Deux fois par semaine, la Division des véhicules à moteur reçoit un rapport sur tous les conducteurs impliqués dans trois accidents ou plus au cours d'une période de 12 mois. Comme il est noté dans la pièce 7.1, si l'examen du dossier du conducteur laisse croire qu'il y a un problème, il peut lui être demandé de subir un nouvel examen.

**7.42** Nous croyons qu'il s'agit d'une mesure positive dans la détermination des conducteurs à risque élevé. En fait, à notre avis, le ministère devrait élargir cette mesure. Par exemple, le registraire pourrait examiner les cas où quatre accidents sont survenus sur une période de deux ans. Ou, encore, cinq accidents sur une période de trois ans pourrait servir à repérer d'autres conducteurs à risque élevé.

**Recommandation**

**7.43** Nous avons recommandé que le ministère étudie les coûts et les avantages d'élargir sa façon actuelle de procéder, c'est-à-dire l'examen de trois accidents sur une période de 12 mois. Le ministère pourrait appliquer des indicateurs tels que quatre accidents en deux ans et cinq accidents en trois ans.

**Réponse du ministère**

**7.44** Le ministère de la Sécurité publique révisera sa politique d'examen afin de se conformer à la définition nationale de conducteur à risque élevé qui sera établie cet automne. [Traduction.]

**Rôle des médecins et des optométristes**

**7.45** L'un des éléments clés de la détermination des conducteurs à risque élevé est l'apport des médecins et des optométristes.

**7.46** La *Loi sur les véhicules à moteur* confie aux médecins et aux optométristes la responsabilité de signaler certains troubles médicaux au registraire. Les paragraphes visés sont les suivants :

*309.1(1) Un médecin qui a des renseignements qui devraient raisonnablement l'amener à soupçonner qu'une personne qui semble avoir l'âge requis pour conduire mais qui en raison d'une diminution, affectation ou condition physique ou mentale pourrait être inapte à conduire un véhicule à moteur sans danger sur les routes, **doit en faire état** au registraire et lui remettre le nom, l'adresse et les renseignements en question. (c'est nous qui soulignons)*

*309.2(1) Un optométriste qui a des renseignements qui devraient raisonnablement l'amener à soupçonner qu'une personne qui semble avoir l'âge requis pour conduire, mais qui, en raison d'une diminution, affectation ou condition ophtalmologique pourrait être inapte à conduire un véhicule à moteur sans danger sur les routes, **doit en faire état** au registraire et lui remettre le nom, l'adresse et les renseignements en question. (c'est nous qui soulignons)*

**7.47** De toute évidence, le ministère dépend fortement de l'observation de la loi par les professionnels en question pour repérer les personnes qui pourraient poser un risque élevé en raison d'un trouble médical. Au cours de la vérification, nous avons demandé quelles procédures le ministère avait mises en place pour s'assurer que les deux dispositions de la loi étaient observées. On nous a informés qu'il n'existe aucune procédure à cet égard. Cependant, le personnel croit que l'observation de la loi s'améliore. De plus, le personnel ne veut pas être perçu comme obligeant les médecins et les optométristes à observer la loi. On estime qu'une telle approche nuirait à la coopération entre le ministère et les deux groupes de professionnels.

**7.48** Néanmoins, nous sommes d'avis qu'on pourrait en faire plus pour contribuer à l'éducation des médecins et des optométristes au sujet de

leurs responsabilités en vertu de la LVM. Veiller à ce que ces professionnels s'acquittent de leurs responsabilités en vertu de l'article 309 est un aspect essentiel de l'assurance d'un « mécanisme adéquat » pour repérer les conducteurs à risque élevé, ce qui pourrait se faire, par exemple, au moyen d'un dialogue avec les instances dirigeantes provinciales des médecins et des optométristes. Le ministère pourrait s'assurer qu'une trousse d'information est distribuée à chaque médecin ou optométriste qui ouvre un cabinet dans la province.

### **Recommandation**

**7.49 Nous avons recommandé que le ministère entame des discussions et un programme d'éducation continue auprès des médecins et des optométristes du Nouveau-Brunswick pour contribuer à l'observation des paragraphes 309.1(1) et 309.2(1) de la LVM.**

### **Réponse du ministère**

**7.50** Une lettre sera envoyée par le bureau du registraire à la Société médicale et à l'Association des optométristes du Nouveau-Brunswick concernant le guide de l'AMC et d'autres dispositions en vertu de la Loi sur les véhicules à moteur. La lettre demandera que soient inclus le guide de l'AMC et toute autre information pertinente dans la documentation envoyée aux nouveaux médecins et optométristes. Il sera également demandé qu'une enquête soit réalisée pour recenser les personnes qui n'ont pas reçu un exemplaire du guide. [Traduction.]

### **Mise à jour de la définition**

**7.51** La dernière partie du mécanisme de détermination des conducteurs à risque élevé est la mise à jour proactive et continue de la définition en réponse aux tendances locales et nationales. Nous aimerions formuler quelques observations sur ce que, d'après nous, une telle approche proactive pourrait entraîner.

**7.52** En ce qui concerne les documents que nous avons examinés durant notre vérification, *Vision sécurité routière 2001* et le document de suivi *Vision sécurité routière 2010* comptent parmi les plus intéressants. Les documents engagent les différentes régions du Canada à respecter des objectifs mesurables.

**7.53** Certains des objectifs fournissent au ministère un point de départ sur lequel s'appuyer pour continuellement examiner la définition de risque élevé. Prenons, par exemple, l'engagement énoncé dans *Vision sécurité routière 2010* de viser une réduction de 30 % « des blessés graves et des mortalités chez les piétons, les motocyclistes et les cyclistes ». Pour parvenir à cette réduction de 30 %, il faudrait que le ministère exerce une surveillance particulière sur cette catégorie de pratiques à risque élevé.

**7.54** Cela pourrait comprendre des aspects comme élargir les critères d'examen des accidents. Ainsi, en plus d'examiner les cas où trois accidents sont survenus dans une année, le ministère pourrait commencer à examiner tous les accidents entraînant des blessures graves ou le décès

de piétons, de motocyclistes et de cyclistes. La mise à jour de la définition aurait alors un effet direct sur l'objectif d'une réduction de 30 %.

**7.55** La définition de conducteur à risque élevé ne serait pas statique. Elle serait révisée pour tenir compte d'éléments tels que les initiatives nationales sur la question. Elle serait aussi un catalyseur essentiel pour favoriser l'adoption de mesures, de directives et de procédures qui aideraient le ministère à réaliser des changements importants. Ces changements viseraient toujours, bien entendu, à rendre nos routes plus sûres, et donc à améliorer la sécurité publique.

### **Recommandation**

**7.56** Nous avons recommandé que le ministère affecte clairement la responsabilité de surveiller et de mettre à jour de façon continue la définition de conducteur à risque élevé. De plus, ce traitement de la définition devrait être un élément essentiel des initiatives de changement nationales et provinciales visant à améliorer la sécurité des voyageurs.

### **Réponse du ministère**

**7.57** *Le registraire a été désigné pour mener l'initiative sur les conducteurs à risque élevé et pour travailler en étroite collaboration avec le groupe de travail national. [Traduction.]*

### **Conclusion**

**7.58** À notre avis, il est partiellement satisfait à ce critère. Le ministère a instauré un certain nombre de moyens pour repérer les conducteurs à risque élevé qui sont décrits dans la pièce 7.1. Nous serions en faveur d'étendre à plus que trois accidents les cas qui entraînent un examen, et nous incitons le ministère à faire plus pour s'assurer que les médecins et les optométristes s'acquittent de leurs obligations légales en vertu de l'article 309. À notre avis, le ministère devrait clairement assigner la responsabilité de surveiller et de mettre à jour de façon continue la définition de conducteur à risque élevé.

### **Prise de mesures appropriées à l'endroit des conducteurs à risque élevé**

**7.59** Nos deuxième et troisième critères sont les suivants :

*Il devrait y avoir en place pour les conducteurs à risque élevé un programme de réexamen<sup>1</sup> ou de rééducation visant à améliorer la sécurité sur nos routes.*

*Le ministère devrait avoir en place un système ou une méthode qui lui permet d'évaluer objectivement si les droits de conducteur des conducteurs à risque élevé devraient être révoqués.*

**7.60** Les deux critères résument les différentes mesures correctrices que le ministère de la Sécurité publique peut prendre à l'endroit d'un conducteur à risque élevé. Ils ont trait à la prise de « mesures

---

1. Pour les besoins de la section, un réexamen comprend, en tout ou en partie, une épreuve écrite, un examen de la vue, un examen médical et/ou une épreuve de conduite.

appropriées » dont il est question dans notre objectif de vérification. Nous avons classé les réponses ou mesures correctrices potentielles du ministère dans trois catégories générales, à savoir rééducation, réexamen et révocation (ou suspension) des droits de conducteur. À notre avis, ce sont les trois catégories générales de mesures auxquelles le registraire peut recourir en vertu de la *Loi sur les véhicules à moteur* pour traiter les conducteurs dont le ministère détermine qu'ils posent un risque élevé.

**7.61** À partir des catégories décrites précédemment dans le chapitre (voir la pièce 7.1, qui contient une liste de ces catégories), nous avons dressé un tableau qui résume les mesures que le ministère peut prendre à l'endroit des conducteurs à risque élevé. La pièce 7.2 affiche les catégories ou genres de conducteur à risque élevé dans la première colonne. Les trois colonnes suivantes contiennent des observations sur les mesures à la disposition du ministère pour rééduquer ou réexaminer les conducteurs à risque élevé ou suspendre leur permis.

**7.62** La dernière colonne contient nos observations de vérification. Dans les cas où nous avons des observations ou des recommandations à formuler au sujet du processus de réponse du ministère, nous ajoutons une brève note ainsi qu'un renvoi dans le présent chapitre à une discussion sur la question.

### ***Élargissement éventuel du programme de rééducation***

**7.63** Dans la pièce 7.2, nous soulignons qu'un conducteur condamné pour conduite en état d'ébriété en vertu du Code criminel du Canada doit suivre un cours de rééducation pour conducteurs avant de retrouver son permis. Pour une première infraction, le conducteur à risque élevé doit suivre un cours de trois heures. Par contre, pour une deuxième infraction à l'intérieur d'une période de trois ans, la personne doit suivre un programme d'une fin de semaine offert par un fournisseur de services externe. Le degré progressif d'engagement exigé par les deux différents cours (soit trois heures d'étude par correspondance par rapport à une fin de semaine complète hors de son foyer pour une deuxième infraction) semble bien conçu. On reconnaît que la personne qui commet une deuxième infraction en trois ans pose un risque encore plus grand que le contrevenant qui en est à sa première infraction. Les « mesures appropriées » dans le cas du récidiviste doivent être plus sévères.

**7.64** Le programme visant la conduite en état d'ébriété est le seul programme de rééducation exigé pour l'instant. À notre avis, le ministère devrait envisager d'élargir ce genre de programme de rééducation à d'autres catégories de conducteurs à risque élevé. Ainsi, il existe d'autres infractions en vertu du Code criminel, non reliées à la conduite en état d'ébriété, qui donnent lieu à une suspension automatique du permis (p. ex. omission de s'arrêter après un accident, conduite dangereuse). Il s'agit d'infractions graves au Code de la route. Le ministère pourrait envisager d'exiger de ces conducteurs qu'ils suivent un cours de rééducation.

**7.65** De plus, plusieurs centaines de personnes perdent chaque année leur permis à la suite d'infractions à la *Loi sur les véhicules à moteur*. En d'autres termes, leurs gestes sont tels que le registraire doit suspendre leurs droits de conducteur. Le ministère devrait envisager de mettre sur pied un programme de rééducation à l'intention de ces contrevenants, ce qui pourrait être particulièrement pertinent dans le cas d'un conducteur à risque élevé qui perd ses droits de conducteur plus d'une fois. La personne qui perd son permis plus d'une fois semblerait poser un risque plus grand au volant qu'une personne qui a perdu son permis il y a plusieurs années, mais dont le dossier de conducteur est impeccable depuis le rétablissement de son permis. La « mesure appropriée » à ce risque supplémentaire pourrait être un cours de rééducation.

**7.66** Le programme de rééducation pour conduite en état d'ébriété est essentiellement offert selon le principe du recouvrement des frais. Le ministère a retenu les services d'un tiers pour fournir le service. Chaque participant verse des frais, qui servent à payer le fournisseur. Si le ministère établit un programme de rééducation pour d'autres genres de conducteurs à risque élevé, le principe du recouvrement des frais ou de la production de recettes pourrait aussi s'y appliquer.

**Recommandation**

**7.67** Nous avons recommandé que le ministère élargisse ses cours de rééducation pour conducteurs afin d'englober d'autres genres de comportements à risque élevé.

**Réponse du ministère**

**7.68** *Le ministère de la Sécurité publique propose de suivre la démarche nationale en la matière.* [Traduction.]

**Réexamen en vertu du paragraphe 95(3)**

**7.69** Dans la pièce 7.2, nous faisons état de circonstances dans lesquelles un nouvel examen pourrait être demandé. De plus, dans le cas de certains conducteurs ivres récidivistes, un nouvel examen devient une obligation au moment où ils font une demande de rétablissement de leur permis. En effet, la *Loi sur les véhicules à moteur* exige qu'un conducteur sans permis depuis plus de deux ans subisse un nouvel examen pour obtenir son permis. À suite des récentes modifications apportées à la LVM, certaines suspensions seront plus longues, de sorte qu'un conducteur dont le permis a été suspendu dépassera la limite de deux ans et devra donc subir un nouvel examen s'il désire obtenir un permis après la suspension. Par exemple, la suspension du permis après une deuxième infraction pour conduite en état d'ébriété passe d'un an à trois ans. Après une troisième infraction ou plus, la période de suspension passe de trois à cinq ans.

Pièce 7.2 - Prise de mesures par Sécurité publique à l'endroit des conducteurs à risque élevé

Genre de risque	Rééducation	Réexamen	Révocation des droits de conducteur	Nos observations
<i>Infractions à la LVM</i>	Il n'existe aucune mesure de rééducation à part les lettres d'avertissement concernant les 3 ou les 7 points de démerite. Pas de rééducation obligatoire, même dans le cas de suspensions multiples.	Aucun, même si le conducteur perd ses 10 points à plus d'une reprise. Le registraire ne semble jamais exercer son pouvoir discrétionnaire d'exiger un nouvel examen à la suite d'une demande de renouvellement en vertu du paragraphe 95(3) de la LVM.	Un conducteur qui perd tous les points gagnés voit son permis suspendu pour une période de trois mois. Le système des dossiers des conducteurs produit automatiquement les rapports de suspension. Durant l'exercice terminé le 31 mars 2000, 593 conducteurs ont vu leur permis suspendu à la suite d'infractions à la LVM.	Envisager d'élargir le programme de rééducation. (7.58)  Envisager d'exiger un nouvel examen en vertu du paragraphe 95(3). (7.64)
<i>Infractions au Code criminel</i>	Un cours de rééducation doit être suivi dans le cas d'une infraction pour conduite en état d'ébriété; pour une première infraction, le conducteur doit suivre un séminaire de trois heures et, pour une deuxième infraction en moins de trois ans, un cours qui dure une fin de semaine.  La conduite en état d'ébriété représente 1 733 des 2 537 infractions au Code criminel notées pour l'exercice terminé le 31 mars 2000; aucun cours de rééducation exigé pour les autres infractions au Code criminel.	Il est possible d'exiger d'un récidiviste qu'il subisse un nouvel examen (si la suspension du permis dure plus de deux ans).  Le paragraphe 95(3) ne semble pas utilisé.	Les condamnations en vertu du Code criminel donnent automatiquement lieu à la perte de tous les points, à la suspension du permis et, parfois, à une interdiction par les tribunaux. Des condamnations multiples donnent lieu à des périodes de suspension de plus en plus longues, et aucun appel n'est permis en vue d'obtenir un rétablissement précoce.  Les avis de suspensions non livrés peuvent être un problème.  Les agents d'exécution de la loi peuvent suspendre durant 24 heures le permis des conducteurs dont le taux d'alcoolémie se situe entre 0,05 et 0,08.	Cours de rééducation pour les infractions au Code criminel autres que la conduite en état d'ébriété. (7.58)  Signification de l'avis de suspension. (7.75)  Revoir les questions de carte d'identité avec photo. (7.81)  Mise en fourrière des véhicules. (7.83)
<i>Taux d'accident élevé</i>	Aucun cours de rééducation exigé	Le paragraphe 95(3) n'est pas systématiquement appliqué.  Dans le cadre de son enquête sur un accident, la police peut considérer que les compétences du conducteur ont besoin d'être réévaluées. Elle recommande alors au registraire de demander un examen médical et/ou une épreuve.	Le système des dossiers des conducteurs repère les conducteurs impliqués dans trois accidents ou plus sur une période d'un an. Les accidents font l'objet d'un examen et, s'il semble y avoir un problème concernant le conducteur, il lui est alors demandé de subir une épreuve et/ou un examen médical. La non-observation de cette demande mène à la suspension du permis. Si la personne subit l'épreuve et qu'elle échoue, elle est tenue de remettre son permis à l'examineur.  Si la police demande un nouvel examen, la personne doit s'y soumettre, sans quoi son permis est suspendu; les épreuves peuvent donner lieu à une annulation ou à un déclassement du permis.	Envisager d'exiger un nouvel examen en vertu du paragraphe 95(3). (7.64)
<i>Trouble médical</i>	Aucun cours de rééducation exigé	Les médecins et les optométristes sont obligés par l'article 309 de faire état au registraire de tout trouble médical qui pourrait toucher la capacité d'une personne de conduire un véhicule à moteur en toute sécurité. Les rapports médicaux sont examinés, et une épreuve de conduite peut être effectuée pour déterminer si le conducteur peut continuer à détenir un permis d'une classe donnée. Les représentants des forces de police peuvent aussi demander que le conducteur subisse un nouvel examen. Les membres de la famille ou des citoyens préoccupés peuvent demander par écrit qu'un conducteur fasse l'objet d'un examen. La même procédure est suivie.  L'article 95(3) n'est pas utilisé, sauf par les agents de SNB qui peuvent remarquer que le demandeur porte des lunettes et exiger un examen de la vue.	Si la personne échoue à l'examen exigé en vertu de l'article 309 (ou à la demande d'un agent de police ou d'un citoyen), l'examineur lui demande de remettre son permis.	Envisager d'exiger un examen médical obligatoire des conducteurs vieillissants. (7.71)



**7.70** Ces procédures de réexamen contribuent toutes à rendre nos routes plus sûres. Nous sommes d'avis, toutefois, que le ministère peut saisir une excellente occasion d'élargir l'imposition d'un nouvel examen pour contribuer encore plus à la sécurité routière. Le paragraphe 95(3) de la *Loi sur les véhicules à moteur* semble conférer au registraire un large pouvoir discrétionnaire. En effet :

*Tout permis est renouvelable à son expiration, sur demande et après cession du permis à renouveler et paiement des droits exigés, mais le registraire peut, à sa discrétion, exiger que le requérant subisse un examen comme lors d'une première demande.* (c'est nous qui soulignons)

**7.71** Ce paragraphe autorise le registraire à exiger de toute personne qu'elle subisse un nouvel examen sur demande d'un permis. Le ministère nous a informés que ce pouvoir est rarement appliqué. Les responsables nous ont dit que les seules circonstances où à peu près dans lesquelles il est invoqué est lorsqu'un commis de Services Nouveau-Brunswick, au moment de renouveler le permis d'un conducteur, remarque qu'aucune restriction n'est consignée pour exiger le port de lunettes correctrices alors que la personne porte des lunettes.

**7.72** Aucun critère d'application du paragraphe 95(3) n'est énoncé dans la loi. Mais, à notre avis, la disposition offre au registraire un excellent outil pour traiter certains conducteurs à risque élevé au moment du renouvellement de leur permis. Si les conducteurs savent que des infractions à certaines dispositions de la loi pourraient les obliger à subir un examen au moment de renouveler leur permis, il est possible qu'ils adoptent des comportements plus circonspects. Il ne faudrait probablement pas grand temps avant que le mot se répande que le registraire a élargi sa définition de risque élevé et qu'il exige des épreuves de conduite pour certaines infractions. Il ne s'agit toutefois que d'une idée parmi d'autres sur la façon d'utiliser la disposition législative.

**7.73** Nous croyons que la définition pourrait être élargie pour englober une vaste gamme de comportements dangereux, en particulier pour les récidivistes et pour les personnes dont le permis est suspendu plus d'une fois. Si, par exemple, le registraire se mettait à exiger des examens en vertu du paragraphe 95(3) pour les personnes qui ont perdu tous leurs points plus d'une fois en trois ans, cela pourrait avoir un effet dissuasif. À notre avis, si les conducteurs savent qu'ils auront peut-être à subir un nouvel examen au moment de présenter une demande de renouvellement après une deuxième suspension, cela pourrait en inciter certains à obéir aux règles de la route et à devenir des conducteurs moins dangereux. Le registraire pourrait faire connaître cette nouvelle approche pour réduire encore plus le risque.



l'information entrée dans le système de points est obtenue de sources externes objectives (les services de police).

**7.81** Lorsque le système génère une suspension, le conducteur doit en être informé. D'habitude, le contrevenant est informé par courrier certifié. On nous a dit que, puisque cette pratique est assez connue du public, il arrive que des conducteurs qui ont enfreint la LVM refusent d'accepter tout courrier certifié. Ils ont l'impression que, tant qu'ils n'ont pas été avertis, ils peuvent continuer à conduire, en dépit du fait que les paragraphes 13(1) à 13(5) de la loi semblent donner au registraire l'autorisation de révoquer le droit de conduire même si l'avis n'est pas livré.

**7.82** Durant notre travail sur le terrain, nous avons effectivement remarqué un nombre important d'avis de suspensions retournés par Postes Canada. Il est probable que bon nombre des conducteurs visés n'avaient pas encore remis leur permis, n'ayant pas reçu l'avis. Le ministère nous a informés que, malgré le libellé limpide des dispositions 13(1) à 13(5), il y a eu des cas où des conducteurs au permis suspendu mais n'ayant pas reçu ou pas accepté la lettre certifiée avaient été arrêtés par des organismes d'application de la loi, mais n'avaient pu être reconnus coupables de conduite pendant la suspension du permis.

**7.83** Le ministère nous a informés que, dans certaines régions, les forces de police signifient les avis de suspension retournés. Voilà qui semble une excellente façon de traiter la question. Le bureau du shérif pourrait aussi aider à cet égard.

#### **Recommandation**

**7.84** Nous avons recommandé que le ministère mette au point des moyens de veiller à ce que les avis de suspension soient livrés en temps opportun aux conducteurs à risque élevé.

#### **Réponse du ministère**

**7.85** *La Couronne ne veut pas engager de procédures devant les tribunaux pour conduite pendant la suspension du permis si la personne n'a pas accepté la livraison de la lettre certifiée. Le ministère de la Sécurité publique rencontrera le ministère de la Justice pour tenter d'arriver à une vue commune sur la question. Le ministère fera également des efforts pour trouver d'autres moyens rentables d'assurer la livraison des avis de suspension en temps opportun. Des mesures législatives prévoyant d'autres méthodes de livraison sont à l'étude.*

[Traduction.]

#### **Révision des modifications législatives possibles**

Carte d'identité avec photo obligatoire

**7.86** L'une des modifications législatives envisagées par le ministère est d'exiger une photo sur les permis de conduire. Les organismes d'application de la loi croient qu'une telle mesure les aiderait dans leur travail en ce qui concerne les conducteurs à risque élevé. En effet, dans la situation actuelle, on pense qu'un faible pourcentage de conducteurs dont le permis est suspendu conduisent avec le permis d'une autre personne. Il s'agit bien sûr d'un permis sans photo, que le conducteur présente s'il est

arrêté par la police. En conséquence, on ne découvre pas nécessairement que cette personne conduit alors que son permis est suspendu.

**7.87** Apparemment, il semble que certains trouvent inacceptables les frais de 8 \$ exigés pour le permis avec photo. Ces frais seraient le principal obstacle à la mise en œuvre d'une telle mesure. En revanche, nous croyons comprendre que tous les autres gouvernements au Canada et tous les États américains sauf un ont déjà mis en vigueur le permis avec photo obligatoire.

#### Véhicules mis en fourrière

**7.88** Comme nous le mentionnons, un faible pourcentage de personnes dont le permis est suspendu continue à conduire. Dans ces cas, il semble que la menace d'une suspension prolongée à la suite de cette grave infraction n'ait pas d'effet dissuasif. D'après ce que nous comprenons, à au moins un endroit au Canada, une personne reconnue coupable de conduite pendant la suspension de son permis voit son véhicule mis en fourrière. Si l'absence de permis ne dissuade pas une personne de conduire pendant la suspension de son permis, il en serait autrement si elle n'avait plus son véhicule! Il semble du moins que ce soit là le raisonnement. Et il semble qu'il s'agisse d'un moyen très efficace de traiter un conducteur à risque très élevé.

**7.89** Nous avons discuté d'une telle option avec le personnel du ministère de la Sécurité publique. Si on hésite à proposer une telle mesure législative au Nouveau-Brunswick, c'est surtout en raison du coût des frais de remorquage non payés et des difficultés que la mise en fourrière pourraient entraîner pour les membres de la famille qui sont innocents. À notre avis toutefois, les coûts et les avantages de ce qui paraît une méthode efficace devraient être examinés.

#### Recommandation

**7.90** **Nous avons recommandé que le ministère révise les modifications législatives possibles concernant le permis de conduire avec photo obligatoire et la mise en fourrière des véhicules pour en déterminer les mérites éventuels.**

#### Réponse du ministère

**7.91** *Le ministère révisera les mesures et s'informerera pour voir quels sont les résultats obtenus ailleurs.*

#### Conclusions

**7.92** À notre avis, le ministère satisfait partiellement au deuxième critère. Bien qu'il applique des programmes de réexamen et de rééducation, nous croyons que ces programmes pourraient être élargis.

**7.93** À notre avis, le ministère satisfait au troisième critère. Il semble effectivement avoir en place un système objectif pour déterminer quand suspendre ou révoquer les droits de conducteur.

#### Apprentis conducteurs

**7.94** En 1996, le gouvernement provincial a mis en place un système qu'on appelle « système de permis progressif ». Selon ce système, tout

conducteur-débutant doit franchir deux niveaux d'une durée d'un an avant d'obtenir un permis de conduire ordinaire de classe 5.

**7.95** Après avoir réussi une épreuve écrite, le nouveau conducteur obtient un permis de classe 7 de niveau I, qui lui permet de conduire uniquement sous la supervision d'un conducteur titulaire d'un permis, sans autres passagers dans le véhicule. Au bout de 12 mois d'apprentissage sous la supervision d'un conducteur titulaire d'un permis, le conducteur-débutant peut subir l'épreuve de conduite offerte par Services Nouveau-Brunswick. Sur réussite de l'épreuve, le conducteur-débutant obtient un permis de classe 7 de niveau II, qui élimine la restriction sur le nombre de passagers et la nécessité que soit présent dans le véhicule un autre conducteur titulaire d'un permis. Le conducteur-débutant doit attendre 12 mois de plus avant d'obtenir son permis ordinaire de classe 5. Pour les deux niveaux du permis de classe 7, les droits de conducteur de la personne peuvent être suspendus si elle obtient un taux d'alcoolémie positif. Cela signifie qu'il ne doit y avoir aucune trace d'alcool dans son sang lorsqu'elle conduit.

**7.96** Le système de délivrance du permis de classe 7 à deux niveaux comporte une exception. En effet, les personnes qui suivent un cours agréé de formation des conducteurs peuvent se présenter à l'épreuve de conduite au bout de quatre mois seulement avec un permis de niveau I. Si la période d'apprentissage est réduite dans ce cas, c'est qu'on estime qu'un programme organisé de formation des conducteurs peut aider ces apprentis conducteurs à devenir des conducteurs efficaces en moins de temps. Les apprentis conducteurs qui suivent un cours de formation agréé constituent une catégorie particulière de conducteurs à risque élevé.

**7.97** Notre deuxième objectif était de « déterminer si les normes de formation des apprentis conducteurs et les examens qu'ils subissent maximisent leur contribution potentielle à la sécurité routière ». Nous avons élaboré trois critères pour nous aider à vérifier cet objectif.

## **Emploi d'instructeurs qualifiés**

**7.98** Notre premier critère est le suivant : « Seuls des instructeurs qualifiés devraient pouvoir former les apprentis conducteurs ». Le critère porte sur la qualité de la formation des apprentis conducteurs. Un moyen à la disposition du gouvernement pour s'assurer que la formation des apprentis conducteurs maximise leur contribution potentielle à la sécurité routière est de veiller à ce que seuls des instructeurs qualifiés enseignent la conduite d'un véhicule.

## **Délivrance des licences aux écoles de conduite**

**7.99** Au moment de notre travail sur le terrain, on comptait dans la province 53 écoles de conduite titulaires d'une licence. Une école qui veut offrir un cours de conduite doit présenter une demande de licence au registraire des véhicules à moteur. Les conditions applicables auxquelles le demandeur doit satisfaire sont exposées dans un document intitulé *Permis écoles de conduite*. Le document comprend un exemplaire du règlement 95-164, les directives établies par le registraire, les normes de

l'industrie ainsi que d'autres renseignements pertinents et les formulaires nécessaires.

**7.100** Le règlement établit différentes exigences visant la délivrance de licences pour les cours offerts à ces écoles et d'autorisations aux instructeurs de conduite qui assurent la formation des apprentis conducteurs. Le règlement contient également des dispositions portant sur l'inspection des écoles.

**7.101** Avant de délivrer une première licence à un cours de formation des conducteurs, le ministère de la Sécurité publique effectue une inspection de l'école de conduite pour s'assurer que les installations et le matériel pédagogique répondent aux conditions applicables établies dans la loi et les règlements. Nous sommes d'avis qu'il s'agit d'une étape positive pour veiller à ce que l'école de conduite soit correctement établie dès le premier jour.

**7.102** Aucune directive par écrit ni aucun règlement ne fixe la fréquence des inspections. À notre avis, il est important d'élaborer une telle directive pour faire en sorte que toutes les écoles de conduite fassent l'objet d'inspections de manière uniforme et en temps opportun. Le ministère nous a informés que la pratique actuelle consiste à faire l'inspection de toutes les écoles au moins une fois par année à l'aide d'une liste de contrôle.

**7.103** La documentation du résumé des inspections du ministère montre que les 53 écoles ont fait l'objet d'une inspection en 2000. Nous avons vérifié au hasard les dossiers de cinq écoles de conduite dans le cadre de nos procédés de vérification. La liste de contrôle de l'inspection était absente dans deux des cinq dossiers vérifiés, alors que d'autres pièces de correspondance s'y trouvaient. Comme les deux inspections ont eu lieu au moment où le personnel était en train d'emménager dans les nouveaux bureaux du ministère, il semble que ces listes de vérification aient été égarées. Une seule des cinq écoles en question avait fait l'objet d'une inspection en 1999, et les cinq avaient été inspectées en 1998.

#### *Recommandation*

**7.104** Nous avons recommandé que le ministère consigne par écrit les pratiques actuelles en matière d'inspection des écoles de conduite, surtout en ce qui a trait à la fréquence des vérifications et aux exigences documentaires.

#### *Réponse du ministère*

**7.105** *Le ministère est d'accord avec la recommandation. Des mesures ont déjà été prises pour y donner suite.* [Traduction.]

#### *Autorisation d'instructeur de conduite*

**7.106** Tous les instructeurs des écoles de conduite doivent être titulaires d'une autorisation d'instructeur de conduite. Parmi les cinq écoles que nous avons vérifiées, nous avons constaté que tous les instructeurs étaient titulaires d'une autorisation valide.

**7.107** Avant de délivrer une autorisation, le registraire doit s'assurer que la personne qui en fait la demande est « une personne apte et convenable ». Tous les trois ans, le requérant doit passer un examen écrit en plus d'une épreuve de conduite détaillée. L'examen écrit est le même examen écrit de base que celui administré aux apprentis conducteurs pour l'obtention de leur permis de niveau I.

**7.108** À notre avis, l'examen devrait permettre de vérifier que les instructeurs possèdent des connaissances avancées. L'examen de base exigé pour l'obtention du permis de niveau I n'est pas suffisant comme examen des instructeurs.

### *Recommandation*

**7.109** Nous avons recommandé que l'examen subi par les instructeurs soit amélioré pour permettre de vérifier leur connaissance des éléments particuliers qu'un instructeur de conduite doit savoir. Un tel examen contribuera à faire en sorte que seuls des instructeurs qualifiés enseignent aux apprentis conducteurs.

### *Réponse du ministère*

**7.110** Un nouvel examen pour les instructeurs est déjà à l'étape de l'élaboration finale, en attente de l'approbation du registraire. La traduction et la mise en œuvre de l'examen suivront cet automne.  
[Traduction.]

### *Conclusion*

**7.111** Le règlement établit des normes de qualité pour les écoles et les instructeurs de conduite. Le ministère a fait l'inspection de chaque école en 2000 pour s'assurer de leur conformité aux normes, mais il serait nécessaire de rédiger une directive officielle sur l'inspection des écoles de conduite. De plus, le ministère fait passer des examens écrits et pratiques qui, pris ensemble, font que chaque instructeur est titulaire d'une autorisation et tient ses connaissances à jour, bien que l'examen des conducteurs ait besoin d'améliorations. À notre avis, le ministère satisfait au critère.

### **Efficacité de la formation des conducteurs**

**7.112** Notre deuxième critère est le suivant : « Un moyen établi de mesurer l'efficacité de la formation des conducteurs et d'en faire rapport devrait exister ». En d'autres termes, nous voulons savoir s'il est logique d'inciter les conducteurs-débutants à suivre un cours de formation en leur offrant une réduction de la période au niveau I.

**7.113** La réponse peut sembler évidente ou facile à deviner. Nous avons pourtant pensé qu'il était important d'avoir des bases objectives à l'appui de la réduction de la période passée au niveau I pour les personnes qui suivent un cours agréé de formation des conducteurs.

### *Trois aspects de l'efficacité*

**7.114** Il y a au moins trois méthodes d'évaluation de l'efficacité des cours de formation. La première est une comparaison entre les taux de réussite aux épreuves de conduite des apprentis conducteurs ayant suivi un cours de formation et les autres conducteurs-débutants sans formation en bonne et due forme. La deuxième mesure serait une analyse des

statistiques sur les accidents pour déterminer si l'apprenti conducteur qui a suivi une formation est un conducteur « plus sûr ». La troisième mesure est plus subjective : une enquête sur la satisfaction des apprentis conducteurs.

### **Comparaison des taux de réussite**

**7.115** On pourrait supposer que la formule structurée de la formation offerte par des instructeurs qualifiés aux apprentis conducteurs mène à de meilleurs résultats aux épreuves comparativement aux autres conducteurs-débutants. Or, bien que le ministère tienne des statistiques sur les taux de réussite et d'échec, à première vue, il n'est pas certain que les données du ministère nous permettent de répondre à la question posée, à savoir si les apprentis conducteurs obtiennent de meilleurs résultats aux tests.

**7.116** C'est Services Nouveau-Brunswick qui s'occupe de faire passer les épreuves de conduite et qui recueille la plupart des données sur les épreuves, qui sont ensuite communiquées au ministère de la Sécurité publique. Cependant, Services Nouveau-Brunswick et le ministère ont tous deux déclaré que la méthode actuelle de collecte des renseignements ne permet pas de produire des renseignements complets et fiables sur les taux de réussite et d'échec des apprentis conducteurs. De plus, la rapidité de présentation et la quantité des renseignements recueillis à l'heure actuelle ne répondent pas à leurs besoins pour ce qui est de gérer et d'évaluer correctement différents aspects du programme d'épreuves de conduite.

**7.117** En conséquence, nous avons conclu que le ministère n'est pas en mesure actuellement d'évaluer de manière efficace la réussite du programme de formation des conducteurs et le bien-fondé de la réduction de la période de l'étape du permis de niveau I sur la base de l'analyse des taux de réussite et d'échec.

**7.118** À notre avis, des renseignements tels que ceux qui suivent devraient être recueillis pour chaque épreuve de conduite :

- Le nouveau conducteur a-t-il suivi un cours de formation? Si c'est le cas, quelle école de conduite a fourni la formation?
- Où l'épreuve de conduite a-t-elle eu lieu?
- Qui était l'examineur?
- Était-ce la première tentative de la personne?

### **Recommandation**

**7.119** Nous avons recommandé que le ministère continue à travailler avec Services Nouveau-Brunswick pour veiller à ce que des changements soient apportés aux systèmes informatiques afin de permettre la collecte des renseignements pertinents en temps opportun. Le ministère doit s'assurer que ces changements permettront d'évaluer de manière efficace le rendement des programmes de formation des conducteurs.

### **Réponse du ministère**

**7.120** Les changements demandés seront apportés d'ici avril 2002. [Traduction.]



Analyse des statistiques sur les accidents

**7.121** Comme nous le mentionnons, une réduction de la période au niveau I est accordée aux apprentis conducteurs qui réussissent un cours de formation agréé. Il semble que cette réduction soit fondée sur l'hypothèse selon laquelle la formation donnée par des instructeurs qualifiés diminue le risque d'accidents causés par ces apprentis conducteurs. Les cours en classe et la formation au volant devraient contribuer à abaisser les facteurs principaux que constituent la prise de risques et le manque d'expérience. Dans la promotion de leurs programmes, les écoles de conduite insistent sur les « avantages en matière de sécurité » qu'ils offrent. Le fait que l'industrie des assurances offre des rabais à ces apprentis conducteurs montre également que ces personnes semblent poser un risque moindre que les autres conducteurs-débutants. Toutefois, un document que nous avons examiné au cours de notre vérification indique que la valeur des réductions de temps accordées pour les programmes de formation des conducteurs n'est pas évidente. Le document, qui s'intitule *Graduated Licensing: A Blueprint for North America*, déclare ce qui suit :

*Les cours traditionnels de formation des conducteurs n'ont pas réduit le nombre de collisions, bien que ces cours puissent assurer un apprentissage supérieur des habiletés de conduite. La formation au volant qu'ils offrent peut aussi contribuer à améliorer l'expérience au volant d'un débutant. Comment intégrer la formation des conducteurs à un système de permis progressif a fait l'objet de discussions générales et d'une étude exhaustive dans un rapport récent.* (c'est nous qui soulignons)

*Le système du permis progressif fonctionne avec ou sans formation des conducteurs. Là où il n'est pas obligatoire pour les conducteurs de suivre une formation, il n'est pas nécessaire que le système du permis progressif comprenne de telles dispositions. Là où la formation est obligatoire pour les conducteurs, cette formation devrait être intégrée pour suppléer au système du permis progressif. Il y aurait lieu d'explorer des moyens d'harmoniser la prestation des cours de conduite avec les exigences relatives à l'obtention d'un permis par étapes. Cependant, rien ne justifie les réductions de temps, dont on a découvert qu'elles sont préjudiciables.* (c'est nous qui soulignons) [Traduction.]

**7.122** Le document a été préparé en janvier 1999 par l'Insurance Institute for Highway Safety et la Fondation de recherches sur les blessures de la route. Il offre un point de vue intéressant sur la question de la formation des apprentis conducteurs. Il soulève des questions auxquelles il peut être uniquement répondu au moyen d'une analyse plus détaillée de la composante « apprenti conducteur » du programme de permis progressif. Le fait que « rien ne justifie les réductions de temps, dont on a découvert qu'elles sont préjudiciables » nous préoccupe particulièrement. Nous avons discuté de cet énoncé avec le personnel du

ministère, qui n'a pas été en mesure de nous fournir des preuves montrant que les réductions de temps sont justifiées dans le cas du Nouveau-Brunswick.

**7.123** Bien que certains indices montrent que les permis progressifs sont, règle générale, un système efficace, nous n'avons trouvé aucun élément probant qui justifie, au nom de la promotion de la sécurité routière, le soutien par le gouvernement provincial de la réduction de la période passée au niveau I.

**Recommandation**

**7.124 Nous avons recommandé que le ministère compare les statistiques sur les taux d'accident des apprentis conducteurs et des autres conducteurs-débutants. Les résultats devraient servir à évaluer les mérites de réduire la période passée au niveau I.**

**Réponse du ministère**

**7.125** *Le ministère entreprendra une telle comparaison pour tous les conducteurs actuellement titulaires d'un permis de conduire de classe 7(2). [Traduction.]*

Enquête sur la satisfaction de la clientèle

**7.126** Une troisième mesure de l'évaluation de l'efficacité est une enquête sur la satisfaction de la clientèle. En d'autres termes, le ministère devrait demander aux apprentis conducteurs dans quelle mesure le programme a réussi à répondre à leurs besoins de formation particuliers. Il est certain qu'une telle mesure est plus subjective, mais, à notre avis, elle offre un moyen de mesurer l'efficacité de la formation des conducteurs et d'en faire rapport.

**7.127** Le ministère nous a informés qu'il communique au hasard avec des étudiants. Le seul problème que nous avons constaté est que les résultats de ces enquêtes ne sont pas officiellement versés aux dossiers des écoles de conduite. Les renseignements au dossier se limitent à une liste des étudiants de la classe sur laquelle sont indiquées les personnes à qui on a téléphoné et des commentaires tels que « OK » inscrits à côté du nom. Nous aurions aimé voir plus de détails sur le genre de questions posées et les réponses des étudiants.

**Recommandation**

**7.128 Nous avons recommandé que les questions posées et les résultats des enquêtes soient officiellement versés aux dossiers des écoles de conduite.**

**Réponse du ministère**

**7.129** *Le ministère est d'accord avec la recommandation. Sa mise en œuvre aura lieu aussitôt que possible, et les renseignements seront communiqués à la Direction des licences et des dossiers. [Traduction.]*

**Conclusion**

**7.130** À notre avis, le ministère ne mesure pas l'efficacité de la formation des apprentis conducteurs et n'en fait pas rapport de manière satisfaisante. Aucune analyse n'a été effectuée pour justifier la réduction de la période passée au niveau I pour les personnes qui suivent des cours de formation des conducteurs.

## Examen des apprentis conducteurs

**7.131** Notre troisième critère est le suivant : « L'examen des apprentis conducteurs devrait repérer les conducteurs qui n'ont pas les connaissances ou la capacité de conduire en toute sécurité sur nos routes ». Nous cherchions, par l'examen de ce critère, à vérifier si le ministère a en place des mécanismes pour s'assurer que les connaissances et la capacité de conduire en toute sécurité des apprentis conducteurs sont examinées.

**7.132** Pour obtenir un permis de classe 5, les apprentis conducteurs doivent subir un examen de la vue, un examen écrit et une épreuve sur route. Ces examens sont conçus de manière à répondre aux normes établies par le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, qui élabore les lignes directrices nationales. En d'autres termes, l'examen des apprentis conducteurs est exactement le même que l'examen des personnes qui n'ont pas suivi de cours de formation.

**7.133** Un aspect de l'examen des conducteurs en général (pas seulement des apprentis conducteurs) qui nous préoccupe sont les écarts importants dans les taux de réussite et d'échec à l'épreuve sur route d'un examinateur à l'autre. Les statistiques que nous avons examinées montrent que quelques examinateurs font échouer plus de 36 % des conducteurs qu'ils examinent, ce qui dépasse largement la moyenne nationale et le point de référence de 20 % du ministère. À l'inverse, certains examinateurs font échouer moins de 15 % des conducteurs, ce qui est largement inférieur au point de référence de 20 %. Ces taux de réussite et d'échec selon l'examineur sont relativement constants au fil des dernières années. Les statistiques portent sur l'ensemble des examens de conduite et ne peuvent être ventilées selon le genre de permis visé par l'examen.

**7.134** Plusieurs explications de ces écarts importants sont possibles. Ainsi, les statistiques comprennent les réexamens des conducteurs à risque élevé recommandés par la police ou les médecins. Si un examinateur examine une proportion plus élevée de ces conducteurs à risque élevé (parce qu'il a plus d'expérience par exemple), alors on s'attendrait à un taux d'échec supérieur à la moyenne. Un autre exemple serait l'examen des conducteurs de véhicules commerciaux, dont les taux d'échec sont plus élevés en raison des exigences plus strictes.

**7.135** Le fait de n'avoir rien trouvé qui montre que le ministère a examiné ces statistiques et discuté des écarts importants avec chaque examinateur pour trouver des explications nous préoccupe. Une autre de nos préoccupations a trait au fait que le système informatique ne permet pas au ministère d'examiner les taux de réussite et d'échec des conducteurs-débutants en particulier.

## Recommandation

**7.136** Nous avons recommandé que le ministère discute des écarts avec Services Nouveau-Brunswick pour s'assurer que les examens sont uniformes et équitables. De plus, le ministère doit produire des

**statistiques améliorées pour déterminer le genre de permis et la raison de l'examen afin de permettre une meilleure analyse des écarts.****Réponse du ministère**

**7.137** *Le ministère aura une meilleure base pour effectuer l'analyse des écarts une fois que les changements auront été apportés au système informatique au printemps 2002. Ces changements offriront un meilleur outil de mesure pour étudier les écarts dans les résultats d'examens que font passer les examinateurs. Un examen annuel sera effectué avec Services Nouveau-Brunswick, et des mesures appropriées seront prises au besoin. [Traduction.]*

**Conclusion**

**7.138** À notre avis, le ministère satisfait au critère.

**Autres observations****Travail sur l'objectif déterminant de l'attribution de la responsabilité**

**7.139** À l'amorce de notre vérification, nous avons envisagé de travailler sur un autre objectif, qui consistait à déterminer si la responsabilité de la sécurité routière est correctement attribuée au sein du personnel du gouvernement. Peu après le début de notre travail sur le terrain, le gouvernement a annoncé une vaste initiative de restructuration. Le 23 mars 2000, le gouvernement a créé le nouveau ministère de la Sécurité publique en regroupant différentes parties de cinq ministères existants, dont la Division des véhicules à moteur. Le nouveau ministère a reçu un vaste mandat. Comme l'a déclaré le premier ministre Lord à l'époque, « Les questions de sécurité publique nous concernent tous et toutes et devraient être consolidées dans un même ministère plutôt que d'être dispersées dans l'ensemble du gouvernement ».

**7.140** Les observations du premier ministre semblaient presque se faire l'écho de notre objectif de vérification. En revanche, la création du nouveau ministère a posé quelques obstacles à notre travail de vérification. Tout d'abord, il a fallu un certain temps uniquement pour regrouper la plupart des employés dans les mêmes bureaux.

**7.141** La principale difficulté en rapport avec la réalisation de notre vérification a sans doute été que, même si l'annonce du nouveau ministère a eu lieu le 23 mars 2000, la mise sur pied conceptuelle et organisationnelle ne s'est pas faite en une journée.

**7.142** Le sous-ministre du nouveau ministère a formé une « équipe de découverte » composée de personnes clés possédant différentes compétences analytiques afin d'élaborer un certain nombre d'options sur la structure du nouveau ministère. Ce processus, entamé au printemps 2000, a exigé beaucoup de temps et s'est étendu sur plusieurs mois.

**7.143** Un ministère qui connaît un tel degré de transformation ne se prête pas nécessairement très bien à une vérification. De plus, même si l'annonce du premier ministre rejoignait directement notre objectif de vérification, nous admettons qu'il faudra peut-être un certain temps avant que toutes les questions de sécurité soient « consolidées dans un même ministère ». Il a paru préférable de reporter à plus tard tout travail de

vérification approfondi sur cet objectif de vérification. Cette situation, s'ajoutant à nos ressources très limitées, a fait que nous avons suspendu notre travail à cet égard.

## Concept de champion

**7.144** Plus tôt dans le chapitre, nous avons mentionné des initiatives de changement importantes, notamment le document *Vision sécurité routière 2010*.

**7.145** Nous avons constaté que la poursuite active des objectifs énoncés dans *Vision sécurité routière 2010* exige une direction – une direction dans la définition de risque élevé, dans l'élaboration d'une réponse aux comportements dangereux. Nous croyons toutefois qu'un autre élément doit être pris en considération, à savoir une promotion active.

**7.146** Déterminer ce qu'est un risque élevé et y réagir est bien. Prévenir les comportements dangereux est encore mieux. Un aspect important de la prévention est la promotion et l'éducation du grand public. Nous croyons qu'il pourrait être utile d'attribuer la responsabilité globale des initiatives de *Vision sécurité routière 2010* à une personne désignée au ministère.

**7.147** Prenons par exemple l'objectif de réduire de 20 % le nombre des usagers de la route blessés ou tués dans des accidents survenus à des intersections ou dus à un excès de vitesse énoncé dans le document *Vision sécurité routière 2010*. Considérons un instant la valeur d'attribuer la responsabilité de cette réduction de 20 % à une personne telle que le registraire. En plus des efforts visant à déterminer les comportements et à y réagir de façon pertinente, le registraire pourrait également assurer un rôle de communication directe. Le registraire, en assumant le rôle de champion de cet objectif, pourrait émettre des communiqués de presse, donner des entrevues et faire de la publicité pour diffuser l'approche proactive du ministère dans l'atteinte de cette réduction de 20 %. Les conducteurs à risque élevé pourraient recevoir un avertissement ciblé. De plus, l'attention accordée à l'objectif et les efforts du ministère en vue de son atteinte pourraient dissuader certains conducteurs d'adopter des comportements dangereux.

## Recommandation

**7.148** Nous avons recommandé que le ministère étudie la mesure dans laquelle la responsabilité globale des objectifs énoncés dans *Vision sécurité routière 2010* peut être attribuée à un poste, par exemple celui de registraire.

## Réponse du ministère

**7.149** Le registraire assumera la direction de l'initiative visant les conducteurs à risque élevé et tentera de rencontrer les autres intervenants et parties concernées afin de donner suite aux objectifs de la vision du Canada pour 2010. [Traduction.]

## Rôles de registraire et de registraire adjoint et structure organisationnelle actuelle du ministère

**7.150** Lorsque nous avons entrepris notre travail à l'origine au ministère des Transports, le registraire assumait un rôle très direct dans l'administration de la *Loi sur les véhicules à moteur*. À notre avis, la loi paraît aller dans une telle direction. Voici en effet ce que dit l'article 3 de la loi dans la présentation du concept de registraire :

*3(1) Est créée au sein du ministère de la Sécurité publique une division, appelée la Division des véhicules à moteur, dirigée par un agent désigné sous le titre de registraire des véhicules à moteur.*

*3(2) Le registraire agit sur les ordres du Ministre et du sous-ministre et assume la haute direction de tout ce qui concerne les véhicules à moteur dans la province; il exerce les fonctions qui lui sont assignées par la présente loi, le lieutenant-gouverneur en conseil, le Ministre et le sous-ministre.*

**7.151** Nous avons parcouru la loi en anglais à la recherche des termes « *shall* » et « *shall not* »<sup>1</sup>. Nous estimions que cela nous donnerait une indication rapide des fonctions directes que la LVM exige du registraire. Il a fallu peu de temps pour trouver 25 occurrences de ces termes. Mais le registraire a, en plus, un certain nombre d'importants pouvoirs discrétionnaires tels que les dispositions concernant la demande d'un nouvel examen en vertu du paragraphe 95(3).

**7.152** Le fait est que la *Loi sur les véhicules à moteur* semble prévoir un rôle de leadership direct pour le registraire.

**7.153** Toutefois, au nouveau ministère de la Sécurité publique, le registraire n'est pas le chef de la Division des véhicules à moteur. Il ne fait même pas partie de la Division des véhicules à moteur. Le poste de registraire est basé à la Direction des politiques opérationnelles. La Division des véhicules à moteur (ou du moins le plus gros du personnel de l'ancienne Division des véhicules à moteur du ministère des Transports) se trouve à la Direction des licences et des dossiers du ministère de la Sécurité publique. Selon un document interne, le rôle du registraire est davantage un rôle stratégique en rapport avec les appels et les questions interministérielles, interprovinciales, nationales et internationales.

**7.154** On nous a dit que le registraire adjoint s'occupe des décisions et des activités courantes. Le ministère a déclaré que la situation est largement attribuable au désir de séparer la fonction d'appel du registraire des fonctions de délivrance et de révocation des permis. Le ministère est d'avis que la section de la loi qui suit prime sur de nombreuses fonctions

---

1. En français, les notions de « *shall* » (doit) et « *shall not* » (ne doit pas) sont rendues par le verbe au présent de l'indicatif, par exemple « le registraire agit » pour « *the Registrar shall act* ». On ne peut donc compter les occurrences de la même manière dans le texte en français.

confiées au registraire directement, y compris la fonction de diriger la division :

*3(6) Est nommé par le lieutenant-gouverneur en conseil un registraire adjoint des véhicules à moteur qui possède tous les pouvoirs et peut exercer toutes les fonctions du registraire.*

**7.155** Nous trouvons difficile de concilier ce nouveau rôle avec le paragraphe 3(1) de la loi. Non seulement le registraire ne « dirige » pas la division, il n’y travaille même pas.

**7.156** L’expression « peut exercer » du paragraphe 3(6) sert à justifier le poste de registraire adjoint dans la nouvelle structure. Bien sûr, on pourrait avancer que le registraire de la Direction des politiques opérationnelles n’est pas vraiment le registraire envisagé par la loi. Le registraire adjoint, qui dirige la division, est le « véritable » registraire prévu à l’article 3. Ou encore, on pourrait avancer que le patron actuel du registraire adjoint, le chef de la Direction des licences et des dossiers, dont fait partie la Division des véhicules à moteur, est le véritable « agent » qui « dirige » la Division des véhicules à moteur. Pour compliquer les choses encore plus, nous avons l’impression que, du point de vue du ministère, la division n’existe pas. On semble penser que les différentes responsabilités et le personnel de l’« ancienne » division ont été placés dans différentes sections de la nouvelle structure du ministère.

**7.157** Nous ne tenons pas à nous attarder indûment sur la question. Nous soulignons toutefois que la structure actuelle n’est peut-être pas conforme à la *Loi sur les véhicules à moteur* et ne satisfait peut-être pas à l’intention de la mesure législative.

### *Recommandation*

**7.158** Nous avons recommandé que le ministère révise sa structure actuelle pour déterminer si les rôles de registraire et de registraire adjoint sont conformes à la *Loi sur les véhicules à moteur* et à l’intention législative de l’Assemblée législative. Si des modifications à la loi sont requises, nous avons recommandé qu’elles soient apportées. Nous avons recommandé que, à l’avenir, toute modification à la mesure législative précède toute modification de la structure, si la structure est prescrite par la loi.

### *Réponse du ministère*

**7.159** Des modifications à la *Loi sur les véhicules à moteur* sont actuellement à l’étude. [Traduction.]