



Vérificateur général
MANITOBA

Rapport à l'Assemblée législative du Manitoba

Systemes de gestion de localisation automatique des véhicules

Rapport d'audit indépendant

Version du site Web



juin 2021

Cette page a été laissée
blanche intentionnellement.

**La traduction de ce rapport a été
fournie par le Service de traduction
du Manitoba. En cas d'incohérence,
se reporter à la version anglaise.**

Cette page a été laissée
blanche intentionnellement.

Table des matières

Commentaires du vérificateur général	1
Points saillants	3
Principaux points	5
Réponse des responsables	7
Contexte	9
Objectif, portée et approche de l'audit et critères d'audit	13
Constatations et recommandations	15
Les données obtenues par la localisation automatique des véhicules ne sont pas utilisées de façon à optimiser l'efficacité opérationnelle et financière	15
1 Les rôles et responsabilités relatifs à l'utilisation des véhicules et des données LAV n'ont pas été clairement définis et communiqués	15
1.1 Les politiques ne définissent pas clairement le comportement attendu des conducteurs	16
1.2 La non-conformité n'est pas définie de manière uniforme	16
1.3 De nombreuses politiques définissent l'utilisation des données LAV	17
2 Une certaine surveillance des données LAV a lieu, mais peu de mesures sont prises pour modifier les comportements indésirables des conducteurs	18
2.1 De nombreuses entités ont indiqué avoir mis en place un processus régulier de surveillance des données LAV	18
2.2 La surveillance a relevé des comportements non conformes chez les conducteurs	20
2.3 Les preuves du suivi de la non-conformité des conducteurs étaient minimales	21
2.4 La non-conformité n'entraînait aucune conséquence claire pour les conducteurs; les mesures correctives prises étaient minimales	23
3 Il n'existe aucun processus centralisé de surveillance et de production de rapports	24
3.1 Aucune autorité centrale n'est désignée	25
3.2 Il n'existait aucun processus de production de rapports permettant une surveillance centrale	26
3.3 On ne produisait aucun rapport public ni analyse des résultats du programme	27
Renseignements supplémentaires sur l'audit	30
Sommaire des recommandations	33
Annexe 1	41

Cette page a été laissée
blanche intentionnellement.

Commentaires du vérificateur général

Les biens du gouvernement doivent être utilisés de manière à optimiser l'efficacité opérationnelle et financière. En 2018, le VEMA a lancé son programme de localisation automatique des véhicules (LAV) et a installé des dispositifs dans plus de 1 700 véhicules légers utilisés par les ministères et organismes (entités) gouvernementaux. Ce programme vise à réduire les coûts, à accroître la sécurité et, par le fait même, à réduire les émissions de gaz à effet de serre en faisant diminuer la consommation de carburant et en améliorant la conduite.

En ce qui concerne l'utilisation des véhicules gouvernementaux et les objectifs du programme LAV, il est nécessaire d'adopter une approche uniforme à l'égard des comportements acceptables et inacceptables. Nous avons examiné deux exemples de comportement des conducteurs qui, selon nous, ont une incidence importante sur l'atteinte des résultats envisagés par le programme LAV : les excès de vitesse et les périodes excessives de marche au ralenti. Nous avons découvert qu'il existait une variété surprenante d'approches. Bien qu'il y aura toujours des situations exceptionnelles, toutes les entités devraient disposer d'attentes claires et cohérentes en ce qui concerne les excès de vitesse et la durée pendant laquelle le moteur d'un véhicule devrait être laissé en marche. De plus, que devrait-il arriver en cas de non-conformité? En l'absence de telles attentes, tant les gestionnaires que les utilisateurs de véhicules ne savent pas exactement ce qui est autorisé, ce qui peut mener à des approches variées et contradictoires en matière de mesures correctives.

Des règles différentes signifient un traitement et des résultats différents. Nous avons découvert qu'il existe toute une gamme d'approches différentes pour surveiller, signaler et corriger les comportements inacceptables des conducteurs. Lorsque chacun a un calendrier différent et fait le suivi de résultats différents, il est difficile d'obtenir une vue d'ensemble des progrès réalisés par rapport aux objectifs du programme et de savoir où il serait utile d'apporter des ajustements.

Des directives centrales créent une approche cohérente et uniforme. Nous avons toutefois constaté que ces directives faisaient défaut. Certaines entités nous ont dit qu'elles attendaient d'autres directives avant de mettre en place leurs propres procédures de surveillance des véhicules du parc automobile. Au cours de notre audit, j'ai été ravi de constater que le Secrétariat du Conseil du Trésor a créé un groupe de travail chargé d'élaborer une politique et un modèle de production de rapports centralisés ainsi qu'un cadre d'éducation et de formation des conducteurs. Conformément à notre recommandation, il sera important de veiller à ce que les responsabilités relatives à l'utilisation des véhicules, aux comportements



non conformes, aux mesures correctives, à la surveillance, à la production de rapports et au suivi soient clairement énoncées dans les présentes directives.

Le rapport contient huit recommandations visant à améliorer les mesures de surveillance et de suivi en cas de non-conformité des conducteurs, ainsi qu'à établir une surveillance et une production de rapports pour le programme.

Je tiens à remercier, pour leur collaboration et leur aide, les membres de la direction et du personnel de l'Organisme de gestion des véhicules gouvernementaux et des ministères de la Conservation et du Climat, des Familles et de l'Infrastructure que nous avons rencontrés au cours de l'audit. Je tiens également à remercier mon équipe d'audit pour sa diligence et son travail acharné.

Tyson Shtykalo, CPA, CA
Vérificateur général

Systèmes de gestion de localisation automatique des véhicules (LAV)

L'audit visait à déterminer si les données de localisation automatique des véhicules (LAV) collectées par l'Organisme de gestion des véhicules gouvernementaux (VEMA) sur les véhicules du parc automobile du gouvernement sont utilisées de manière à d'optimiser l'efficacité opérationnelle et financière.

Pourquoi? L'utilisation de dispositifs LAV devrait permettre de réaliser des gains d'efficacité opérationnelle et financière en améliorant le comportement des conducteurs.

Les chiffres :

1 785 

véhicules légers sont utilisés par les principales entités gouvernementales (Mai 2020)



Les dispositifs LAV transmettent au « nuage » les informations sur les véhicules, comme la vitesse et l'emplacement.

Nos constatations

Les données LAV ne sont pas utilisées de manière à optimiser l'efficacité opérationnelle et financière.



RÔLES ET RESPONSABILITÉ

- Le comportement attendu de la part des conducteurs n'est pas défini de façon uniforme.
- Il n'existe aucune définition universelle de la non-conformité des conducteurs.

SURVEILLER ET MODIFIER LE COMPORTEMENT

- De nombreuses entités ont indiqué qu'elles effectuent une surveillance régulière des données LAV et qu'elles ont relevé des comportements non conformes chez des conducteurs.
- Il n'existe aucune conséquence claire en cas de non-conformité.
- En cas de non-conformité, les mesures correctives prises sont minimales et le suivi est limité.

SURVEILLANCE ET PRODUCTION DE RAPPORTS

- Aucune autorité centrale ne s'assure que le programme réalise des gains d'efficacité financière et opérationnelle.
- Il n'y a aucun processus de production de rapports pour faciliter la surveillance centrale.
- Il n'y a aucune production de rapports publics sur les résultats.

Le rapport comprend **8** recommandations

Cette page a été laissée
blanche intentionnellement.

Les points que nous avons examinés

Nous avons déterminé si les données de localisation automatique des véhicules (LAV) collectées par l'Organisme de gestion des véhicules gouvernementaux (VEMA) sur les véhicules du parc automobile du gouvernement sont utilisées de manière à optimiser l'efficacité opérationnelle et financière.

Nos conclusions

Nous avons conclu que les données sur la localisation automatique des véhicules du parc automobile de l'Organisme de gestion des véhicules gouvernementaux ne sont pas utilisées de manière à optimiser l'efficacité opérationnelle et financière.

Nos constatations

Notre rapport comprend huit recommandations. Bien que notre audit ait porté sur les principales entités gouvernementales qui utilisent des véhicules du parc automobile, nous encourageons toutes les entités gouvernementales qui en utilisent à évaluer l'applicabilité de nos recommandations et à agir en conséquence. Un résumé de nos principales constatations est présenté ci-dessous.

RÔLES ET RESPONSABILITÉS

Les rôles et responsabilités relatifs à l'utilisation des véhicules et des données LAV n'ont pas été clairement définis et communiqués (section 1).

Pour tenir les conducteurs responsables de leur comportement au volant, les attentes relatives à ce comportement doivent être clairement définies et communiquées. De même, si l'on s'attend à ce que le personnel de l'entité surveille les données LAV, il doit savoir quoi faire avec ces données et ce qui constitue une non-conformité de la part des conducteurs.

Nous avons examiné les politiques existantes et mené un sondage auprès des principales entités gouvernementales utilisant des dispositifs LAV. Nos constatations :

- Les politiques utilisées par les principales entités gouvernementales possédant des véhicules équipés de dispositifs LAV ne définissent pas clairement le comportement attendu de la part des conducteurs.
- La non-conformité des conducteurs n'est pas définie de façon uniforme.
- De nombreuses politiques définissent l'utilisation des données LAV.

SURVEILLER ET MODIFIER LE COMPORTEMENT DES CONDUCTEURS

Une certaine surveillance des données LAV a lieu, mais peu de mesures sont prises pour modifier les comportements indésirables des conducteurs (section 2).

La surveillance du rendement est une pratique de gestion importante pour assurer la progression vers l'atteinte des objectifs et des résultats souhaités. La surveillance régulière des données LAV est importante pour détecter rapidement les comportements indésirables des conducteurs et assurer l'atteinte des objectifs d'efficacité opérationnelle et financière. De même, des mesures devraient être prises pour modifier les comportements indésirables relevés.

Nous avons constaté qu'une certaine surveillance des données LAV était effectuée, mais que peu de mesures avaient été prises pour modifier les comportements indésirables des conducteurs. Nos constatations :

- De nombreuses entités ont indiqué avoir mis en place un processus régulier de surveillance des données LAV.
- La surveillance a relevé des comportements non conformes chez les conducteurs.
- Les preuves du suivi de la non-conformité des conducteurs étaient minimales.
- La non-conformité n'entraînait aucune conséquence claire pour les conducteurs, et les mesures correctives prises étaient minimales.

SURVEILLANCE ET PRODUCTION DE RAPPORTS CENTRALISÉES

Le programme LAV (section 3) ne comportait aucun processus centralisé de surveillance et de production de rapports.

Des dispositifs LAV ont été installés dans les véhicules du parc automobile du VEMA pour réaliser des gains d'efficacité opérationnelle et financière. On s'attendait à ce que ces gains d'efficacité soient réalisés grâce à l'amélioration du comportement des conducteurs, plus particulièrement par la réduction de la période de marche au ralenti, des excès de vitesse et de l'utilisation non approuvée des véhicules après les heures normales de travail. Compte tenu de la portée pangouvernementale de cette initiative et de la nécessité d'uniformiser la surveillance, la production de rapports et les mesures correctives, nous nous attendions à trouver une surveillance et des directives centrales du programme LAV.

Nous avons toutefois constaté qu'il n'y avait aucun processus centralisé de surveillance et de production de rapports du programme LAV. Notre conclusion se fonde sur les constatations suivantes :

- Aucune autorité centrale pour le programme n'a pu être trouvée.
- Il n'existait aucun processus de production de rapports permettant une surveillance centrale.
- Il n'existait aucune production de rapports publics ou de rapports sur les gains d'efficacité obtenus par l'introduction des dispositifs LAV.

Réponse des responsables

Nous avons demandé des réponses de la part des responsables dans chacune des entités que nous avons auditées. Le Secrétariat du Conseil du Trésor a fourni une réponse sommaire ci-dessous. Nous avons également inclus dans la partie **RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS** du rapport les réponses données à l'égard de recommandations spécifiques.

Le Secrétariat du Conseil du Trésor (SCT) remercie le Bureau du vérificateur général pour son rapport d'audit et souscrit pleinement aux recommandations énoncées. Le SCT a participé activement à l'élaboration d'un cadre pangouvernemental de surveillance et de production de rapports qui, à notre avis, s'harmonise étroitement avec les recommandations du présent rapport et y donne suite.

Le gouvernement du Manitoba s'engage à assurer l'utilisation appropriée et efficace de tous les véhicules du gouvernement et, surtout, la sécurité des employés et du public. À cette fin, la politique de localisation automatique des véhicules (LAV) a été mise en œuvre en 2018, et des dispositifs LAV ont été installés dans tous les véhicules du parc automobile de l'Organisme de gestion des véhicules gouvernementaux (VEMA) pour :

- améliorer la sécurité des employés qui travaillent seuls;
- déterminer les possibilités de réduire les répercussions environnementales;
- améliorer l'efficacité opérationnelle et financière;
- signaler les comportements qui mettent les employés et le public en danger.

En s'appuyant sur le cadre stratégique initial de 2019 qui déléguait la production de rapports entre les ministères et le VEMA, le Secrétariat du Conseil du Trésor a mis sur pied un groupe de travail sur la LAV en juin 2020 pour élaborer une politique et un cadre solides et centralisés inclus dans le General Manual of Administration (GMA).

La politique LAV énonce les attentes et les lignes directrices relatives à l'utilisation et à la surveillance des données LAV, ainsi qu'aux responsabilités qui y sont liées et à la production de rapports pour tous les véhicules du parc automobile dotés de dispositifs LAV. De plus amples renseignements sur la politique et le cadre de surveillance, le plan d'action sur la conduite sécuritaire, les modèles de production de rapports et les guides de formation connexes ont été fournis dans notre réponse et nos commentaires détaillés se trouvant dans le rapport.

La politique, le cadre et le processus de production de rapports LAV ont été approuvés par le Conseil du Trésor le 18 mai 2021 et ont été intégrés au GMA. Le SCT travaille en étroite collaboration avec tous les ministères clients pour mettre en œuvre la politique et les processus de production de rapports pour le premier trimestre de 2021/22. Le SCT s'engage à veiller à ce que la politique et le cadre soient à la fois adaptés aux exigences opérationnelles et à l'utilisation sûre et efficace des véhicules du parc.

Cette page a été laissée
blanche intentionnellement.

Contexte

L'Organisme de gestion des véhicules gouvernementaux (VEMA) est un organisme de service spécial de la province du Manitoba. Son rôle est d'acquérir et de gérer des véhicules et du matériel pour les entités gouvernementales, ainsi que d'en disposer.

Le VEMA fournit des véhicules du parc automobile principalement aux ministères, organismes et sociétés d'État provinciaux. Ces clients doivent s'assurer que leurs employés (les conducteurs des véhicules) se conforment aux lois et règlements pertinents, notamment la *Loi sur les conducteurs et les véhicules*, le *Code de la route* et la *Loi sur la sécurité et l'hygiène du travail*.

Le VEMA compte deux divisions : celles des véhicules et équipements légers et celle des véhicules et équipements lourds. La division des véhicules et équipements légers gère l'utilisation de véhicules comme les berlines, les VUS et véhicules multiségments, les fourgonnettes et camions légers, les véhicules de transport de prisonniers et les ambulances. La division des véhicules et équipements lourds gère l'utilisation d'équipements tels que les niveleuses et les chargeuses.

En mars 2020, le VEMA comptait 4 838 véhicules dans son parc (y compris les véhicules en attente d'élimination) comme suit :

- 2 735 véhicules et équipements légers, dont :
 - 251 ambulances et autobus de soins primaires.
 - 136 équipements divers (notamment des unités de confinement des prisonniers, des VTT et des caisses de camion).
- 2 103 véhicules et équipements lourds.

En mai 2020, les **principales entités gouvernementales** utilisaient 1 785 véhicules du parc automobile.

Dans le cadre de la *Loi sur le Plan vert et climatique* (la Loi), la province s'est engagée à réduire les émissions de gaz à effet de serre du gouvernement par :

- l'utilisation accrue de véhicules à émission zéro.
- la réduction de la consommation de carburant du parc automobile.

La Loi exige également que les émissions de toutes les entités gouvernementales fassent l'objet d'un suivi et soient consignées annuellement.

Les **principales entités gouvernementales** comprennent, aux fins du présent rapport, 15 ministères ou entités ministérielles de la province du Manitoba et 3 organismes de services spéciaux louant des véhicules du parc de véhicules légers du VEMA.

DISPOSITIFS DE LOCALISATION AUTOMATIQUE DES VÉHICULES (LAV)

La province a entrepris un examen de son parc de véhicules légers en 2018. Dans le cadre de cet examen, la province a recensé les véhicules ayant parcouru moins de 20 000 kilomètres au cours de l'exercice précédent, et les ministères ont dû justifier les véhicules qu'ils voulaient conserver. Dans le cadre de cette initiative, 405 véhicules devaient être éliminés, et les fonctionnaires estiment que cela se traduirait par des économies annuelles de 2,3 millions de dollars.

Dans la foulée de cet examen, le Secrétariat du Conseil du Trésor a approuvé un système pangouvernemental de surveillance et de production de rapports. Ce système comprenait l'utilisation de rapports réguliers émis par les ministères sur la disposition et l'utilisation des véhicules, l'installation de dispositifs de localisation automatique des véhicules (LAV) sur les véhicules du parc automobile et l'utilisation des données connexes.

Le VEMA a installé des dispositifs LAV sur les véhicules du parc automobile en partie pour réaliser :

- des gains d'efficacité opérationnelle et financière;
- des possibilités de réduction des répercussions environnementales.

En 2018, le VEMA a installé des dispositifs LAV sur tous les véhicules du parc pour :

- accroître la sécurité des employés qui travaillent seuls;
- trouver des moyens de réduire les répercussions environnementales (p. ex. émissions de gaz à effet de serre);
- réaliser des gains d'efficacité opérationnelle et financière;
- émettre des alertes directement au ministère lorsque des employés se mettent en danger ou mettent le public en danger (par exemple lorsqu'ils font des excès de vitesse).

Un dispositif LAV est un élément matériel qui se connecte au port informatique du véhicule. Il émet des données depuis le véhicule par l'entremise du réseau cellulaire jusqu'au stockage de données dans « le nuage » (serveurs accessibles par Internet).

Les données recueillies par les dispositifs LAV comprennent :

- l'emplacement du véhicule;
- la vitesse du véhicule;
- le temps de marche au ralenti;
- la distance parcourue;
- la durée d'utilisation.

Aux fins de production de rapports, les données sont accessibles à partir d'un portail utilisateur appelé Geotab. Les rapports Geotab peuvent être personnalisés pour filtrer les données à l'aide de règles, qui sont des paramètres spécifiques appliqués à l'ensemble de données. Geotab détecte un incident chaque fois que le paramètre de signalment établi est dépassé. Par exemple, il est possible de générer plusieurs incidents en un seul trajet si la vitesse du conducteur est supérieure ou inférieure au seuil établi.

La quantité et le type de données accessibles aux entités dépendent du plan d'utilisateur choisi. Par exemple, le VEMA dispose du plan de base, qui comprend l'accès aux données sur les excès de vitesse et la marche au ralenti. Certains ministères ont adopté un plan de niveau supérieur qui comprend l'accès aux données recueillies sur les événements de conduite dangereuse (accélérations, freinages et virages brusques). Le plan de niveau supérieur a toutefois un coût beaucoup plus élevé.

Les dispositifs et les logiciels Geotab utilisent une plateforme Google Maps. Par conséquent, les données sur les limites de vitesse dans Geotab sont basées sur les données enregistrées dans Google Maps. Toutefois, les données de Google Maps sont limitées. Les limites de vitesse dans les régions moins densément peuplées de la province (par exemple, les régions rurales) sont souvent estimatives. Cela peut faire en sorte que des incidents d'excès de vitesse soient signalés par erreur. Les représentants du VEMA ont indiqué qu'ils s'efforcent d'améliorer les données et de minimiser les erreurs de signalement.

Cette page a été laissée
blanche intentionnellement.

Objectif de l'audit

Cet audit vise à déterminer si les données de localisation automatique des véhicules (LAV) collectées par l'Organisme de gestion des véhicules gouvernementaux (VEMA) sur les véhicules du parc automobile du gouvernement sont utilisées de manière à optimiser l'efficacité opérationnelle et financière.

Portée et approche

Nous avons sondé les 18 principales entités gouvernementales qui utilisent des véhicules du parc de véhicules légers au sujet de leurs politiques et processus de surveillance des données LAV. Voir **L'ANNEXE 1** pour consulter une copie du sondage. Nous avons examiné les politiques et processus de gestion LAV au sein des ministères suivants :

- le ministère de la Conservation et du Climat;
- le ministère de l'Infrastructure;
- le ministère des Familles.

En mai 2020, ces 3 ministères comptaient respectivement 417, 715 et 76 véhicules légers. Nous avons sélectionné les deux premiers ministères parce qu'ils avaient les plus grands parcs, et le ministère des Familles a été sélectionné au hasard parmi les ministères ayant des parcs de taille moyenne.

Nous avons interviewé le personnel des ministères, examiné et analysé les politiques et pratiques existantes du gouvernement central et des ministères, les systèmes d'information, les dossiers, les rapports, les procès-verbaux, la correspondance et les pratiques d'autres administrations. Pour chacun des 3 ministères, nous avons échantillonné 15 incidents d'excès de vitesse et 15 incidents de marche au ralenti enregistrés entre le 1er avril 2019 et le 31 mars 2020 (en tenant compte de la durée de l'événement) afin d'examiner les mesures ministérielles de surveillance et de suivi. Nous avons également obtenu du VEMA une liste de tous les procès-verbaux d'infraction émis par radar photographique en 2020 pour des véhicules légers et avons effectué un suivi pour nous assurer que le conducteur a personnellement payé l'amende requise.

Nous avons obtenu et analysé les données LAV des 18 principales entités gouvernementales pour la période allant de septembre 2018 à septembre 2020 afin de dégager les tendances en matière d'excès de vitesse et de marche au ralenti (2,4 millions d'incidents au total).

Notre audit n'a pas porté sur les véhicules du parc de véhicules légers utilisés par l'Assemblée législative ou les entités extérieures aux principales entités du gouvernement. Nous n'avons pas non plus examiné l'utilisation des véhicules du parc de véhicules lourds.

Critères d'audit

Pour déterminer si les données LAV provenant des véhicules du parc automobile du VEMA sont utilisées de manière à optimiser l'efficacité opérationnelle et financière, nous avons utilisé les critères suivants :

Critères	Source des critères
Les responsabilités et rôles relatifs à l'utilisation des véhicules équipés d'un dispositif LAV et des données connexes doivent être clairement définis et communiqués.	VEMA guide – Light Duty Division (Guide du VEMA – Division des véhicules légers) Politique de localisation automatique des véhicules de la province du Manitoba Manuel d'administration de l'approvisionnement
Des processus devraient être mis en place pour surveiller et tenter de modifier les comportements indésirables relevés chez les conducteurs.	VEMA guide – Light Duty Division (Guide du VEMA – Division des véhicules légers) Politique de localisation automatique des véhicules de la province du Manitoba Manuel d'administration de l'approvisionnement
Il devrait y avoir un processus de production de rapports pour faciliter la surveillance centralisée des progrès réalisés dans l'atteinte des gains d'efficacité grâce à l'utilisation des données LAV.	Critères de contrôle (ICCA)

Les données obtenues par la localisation automatique des véhicules ne sont pas utilisées de façon à optimiser l'efficacité opérationnelle et financière

La province a installé des dispositifs de localisation automatique des véhicules (LAV) sur les véhicules du parc automobile pour relever et modifier les comportements des conducteurs, dans le but ultime de réaliser des gains d'efficacité opérationnelle et des économies sur le plan financier. Pour ce faire, les rôles et responsabilités liés à l'utilisation des véhicules et les données connexes doivent être clairement définis et communiqués, et il faut assurer une surveillance, un suivi et une production de rapports appropriés quant au comportement des conducteurs.

Nous avons conclu que les données LAV provenant des véhicules du parc automobile du VEMA ne sont pas utilisées de façon à optimiser l'efficacité opérationnelle et financière. Notre constat s'appuie sur les constatations suivantes :

- Les rôles et responsabilités relatifs à l'utilisation des véhicules et des données LAV n'ont pas été clairement définis et communiqués (**SECTION 1**).
- Une certaine surveillance des données LAV a lieu, mais peu de mesures sont prises pour modifier les comportements indésirables des conducteurs (**SECTION 2**).
- Il n'existe aucun processus centralisé de surveillance et de production de rapports (**SECTION 3**).

1 Les rôles et responsabilités relatifs à l'utilisation des véhicules et des données LAV n'ont pas été clairement définis et communiqués.

Pour responsabiliser les conducteurs, le comportement qu'on attend d'eux doit être clairement défini et communiqué. De même, si l'on s'attend à ce que le personnel de l'entité surveille les données LAV, il doit savoir quoi faire avec ces données et ce qui constitue une non-conformité de la part des conducteurs. Nos constatations :

- Les politiques ne définissent pas clairement le comportement attendu des conducteurs (**SECTION 1.1**).
- La non-conformité n'est pas définie de façon uniforme (**SECTION 1.2**).
- De nombreuses politiques définissent l'utilisation des données LAV (**SECTION 1.3**).

1.1 Les politiques ne définissent pas clairement le comportement attendu des conducteurs

Nous avons interrogé les 18 principales entités gouvernementales qui utilisent des véhicules légers au sujet de leurs politiques d'utilisation des véhicules (voir **L'ANNEXE 1** pour consulter une copie du sondage). Nous nous attendions à ce que des politiques gouvernementales soient en place pour définir clairement le comportement attendu des conducteurs.

Bien que 83 % des entités (15 sur 18) aient indiqué qu'elles avaient des politiques sur l'utilisation des véhicules légers, aucune n'avait clairement défini le comportement attendu des conducteurs pour les trois comportements – excès de vitesse, marche au ralenti et utilisation après les heures normales de travail. Dans l'ensemble, nous avons constaté ce qui suit :

- 72 % (13 entités) avaient des attentes clairement définies en ce qui concerne les excès de vitesse.
- 50 % (9 entités) avaient des attentes clairement définies en ce qui concerne l'utilisation de véhicules après les heures normales de travail.
- Aucune des entités n'avait des attentes clairement définies en matière de marche au ralenti.

Les véhicules du parc automobile ont été utilisés pendant de nombreuses années avant l'installation des dispositifs LAV. Toutefois, plusieurs entités n'avaient pas mis à jour leurs politiques pour inclure ces dispositifs. Certaines des politiques que nous avons examinées portaient principalement sur d'autres questions comme l'enregistrement de l'utilisation personnelle du véhicule aux fins du calcul de l'avantage imposable de l'employé. La politique LAV du VEMA (utilisée par 11 entités) a été préparée après l'introduction des dispositifs LAV en 2018. Cette politique énonçait clairement les attentes relatives aux excès de vitesse.

Nous constatons que la province n'a pas publié de directives centrales LAV à l'intention de toutes les entités. Voir la **SECTION 3.1** pour plus de détails à ce sujet et pour les recommandations liées aux directives centrales.

1.2 La non-conformité n'est pas définie de manière uniforme

Les principales entités gouvernementales peuvent surveiller les données LAV en produisant des rapports dans Geotab. Pour une surveillance efficace et efficiente, la non-conformité des conducteurs doit être clairement définie afin de déterminer les incidents à surveiller. De plus, ces définitions serviront de guide lorsque des mesures correctives s'imposent. La non-conformité des conducteurs doit donc être définie pour chaque variable LAV clé que l'on suit, entre autres :

- l'excès de vitesse;
- la marche au ralenti;
- l'utilisation d'un véhicule après les heures normales de travail.

Pour assurer un traitement juste et équitable des conducteurs dans l'ensemble des principales entités gouvernementales, il devrait exister une définition uniforme de la non-conformité des conducteurs.

Nous avons toutefois constaté qu'il n'y avait aucune directive centrale qui définissait clairement la non-conformité des conducteurs. Des 18 entités sondées, nous avons constaté qu'en mai 2020 :

- 61 % (11 entités) avaient des définitions de la non-conformité pour les excès de vitesse;
- 50 % (9 entités) avaient des définitions de la non-conformité pour la marche au ralenti;
- Aucune entité n'avait défini la non-conformité pour l'utilisation d'un véhicule après les heures normales de travail, mais 5 entités avaient défini cette période.

Nous avons également constaté des différences notables dans les définitions de la non-conformité des conducteurs utilisées par les entités. Selon la politique LAV du VEMA, les entités doivent s'assurer que les conducteurs respectent les lois et règlements pertinents, notamment ceux du *Code de la route*. Toutefois, la politique LAV ne prévoit aucun seuil pour déterminer quel dépassement de la limite de vitesse affichée est jugé non conforme (et nécessite donc un suivi). De même, le ministère de l'Infrastructure a informé le personnel qu'il fallait réduire au minimum la marche au ralenti, mais n'a pas défini clairement la durée pendant laquelle un véhicule pouvait tourner au ralenti avant que cela soit jugé inacceptable. Les fonctionnaires du ministère de l'Infrastructure ont fait remarquer qu'il est difficile d'établir un seuil de marche au ralenti en raison des exigences opérationnelles variées qui peuvent parfois nécessiter une période excessive de marche au ralenti.

L'absence de directives claires sur ce qui constitue la non-conformité des conducteurs a des répercussions sur la cohérence et la comparabilité entre les entités. Par exemple, les seuils acceptables dans un ministère peuvent être considérés comme un comportement de conduite inacceptable dans un autre ministère, ce qui crée des pratiques incohérentes de surveillance et d'application de la loi. Cette question est abordée plus en détail à la **SECTION 2.2**. Parallèlement, ces incohérences sont peu susceptibles d'appuyer l'objectif global du programme LAV, qui est d'optimiser l'efficacité opérationnelle et financière. Cette question est abordée plus en détail à la **SECTION 3.2**.

1.3 De nombreuses politiques définissent l'utilisation des données LAV

Le VEMA est responsable de la gestion des véhicules du parc automobile dotés de dispositifs LAV, et les principales entités gouvernementales sont responsables de la gestion de leur personnel qui conduit les véhicules du parc automobile. Étant donné le chevauchement des responsabilités, les rôles et responsabilités du VEMA et des entités quant à l'utilisation des données LAV doivent être clairement définis.

Nous avons constaté que 61 % des principales entités gouvernementales utilisant des véhicules du parc automobile (11 sur 18) disposaient de politiques définissant la façon d'utiliser les données LAV (les 11 entités utilisant la politique LAV du VEMA, dont le ministère des Familles et le ministère de la Conservation et du Climat, qui disposent également de directives ministérielles). Les directives ministérielles indiquaient que la direction, et non le VEMA, était chargée d'examiner les données LAV.

La mise en œuvre de la **RECOMMANDATION 4** de la **SECTION 3.1** aiderait à assurer la clarté et l'uniformité des directives pour les entités qui utilisent des véhicules du parc automobile et les données LAV connexes.

2 Une certaine surveillance des données LAV a lieu, mais peu de mesures sont prises pour modifier les comportements indésirables des conducteurs

La surveillance du rendement est une pratique de gestion importante pour assurer la progression vers l'atteinte des objectifs et des résultats souhaités. La surveillance régulière des données LAV est importante pour détecter rapidement les comportements indésirables des conducteurs et assurer l'atteinte des objectifs d'efficacité opérationnelle et financière. De même, des mesures devraient être prises pour modifier les comportements indésirables relevés.

Nous avons constaté qu'une certaine surveillance des données LAV était effectuée, mais que peu de mesures avaient été prises pour modifier les comportements indésirables des conducteurs. Notre constat s'appuie sur les constatations suivantes :

- De nombreuses entités ont indiqué avoir mis en place un processus régulier de surveillance des données LAV (**SECTION 2.1**).
- La surveillance a relevé des comportements non conformes chez les conducteurs (**SECTION 2.2**).
- Les preuves du suivi de la non-conformité des conducteurs étaient minimales (**SECTION 2.3**).
- La non-conformité n'entraînait aucune conséquence claire pour les conducteurs, et les mesures correctives prises étaient minimales (**SECTION 2.4**).

2.1 De nombreuses entités ont indiqué avoir mis en place un processus régulier de surveillance des données LAV

Nous nous attendions à ce que toutes les principales entités gouvernementales utilisant des véhicules du parc automobile disposent d'un processus régulier de surveillance des données LAV. Dans notre sondage de mai 2020, 72 % des principales entités gouvernementales utilisant des véhicules légers (13 sur 18) ont répondu qu'elles disposaient d'un processus de surveillance des données LAV. Nous avons examiné les processus de surveillance du ministère de la Conservation et du Climat, du ministère des Familles et du ministère de l'Infrastructure qui, ensemble, représentaient 68 % des véhicules légers utilisés par les 18 entités. Le ministère de la Conservation et du Climat et le ministère de l'Infrastructure surveillaient tous deux les données LAV au moment de notre enquête, en mai 2020; le ministère des Familles a commencé à surveiller les données en juin 2020.

COMPORTEMENTS SURVEILLÉS

Comme le montre la **FIGURE 1**, bon nombre des entités interrogées ont indiqué qu'elles surveillaient les données LAV pour relever les incidents d'excès de vitesse et de marche au ralenti. Certaines entités disposaient d'un plan de données amélioré (pour lequel elles paient un coût plus élevé) offrant un accès à des données supplémentaires, y compris les freinages, les virages et les accélérations brusques, et ont déclaré surveiller ces activités.

Figure 1 : Le comportement des conducteurs fait l'objet d'un suivi selon les indications des entités (en mai 2020)	
Comportement	Nombre d'entités qui surveillent le comportement
Excès de vitesse	11
Marche au ralenti	9
Utilisation après les heures normales de travail	0
Autres*	7

*Les autres comportements surveillés comprenaient les freinages, les accélérations et les virages brusques.

Source : Sondage du BVG auprès des principales entités gouvernementales comptant des utilisateurs de véhicules légers

En juillet 2019, le Secrétariat du Conseil du Trésor (SCT) a instauré une exigence selon laquelle tous les ministères doivent soumettre à leur sous-ministre respectif des rapports de gestion qui :

- rapportaient les données agrégées sur l'utilisation des véhicules;
- certifiaient que la surveillance des données LAV avait été effectuée régulièrement.

Les trois ministères nous ont fourni des exemples de données agrégées sur l'utilisation des véhicules rapportées au sous-ministre. Avant juillet 2019, le SCT avait également exigé que les ministères lui soumettent des rapports trimestriels. Cette question est abordée plus en détail à la **SECTION 3.2**.

FRÉQUENCE DE SURVEILLANCE

Comme le montre la **FIGURE 2**, bon nombre des entités ont indiqué qu'elles surveillaient les données LAV tous les mois; certaines effectuaient une surveillance plus fréquente et d'autres effectuaient une surveillance au besoin, ou pas du tout.

Figure 2 : Fréquence de surveillance indiquée par les entités (en mai 2020)*

Fréquence de surveillance	Nombre d'entités
Toutes les semaines	2
Toutes les deux semaines	1
Tous les mois	6
Tous les trimestres	2
Au besoin	4
Aucune surveillance	5

*Remarque : Trois entités ont déclaré plusieurs fréquences de surveillance.

Source : Sondage du BVG auprès des principales entités gouvernementales comptant des utilisateurs de véhicules légers



Recommandation 1

Nous recommandons que toutes les principales entités gouvernementales utilisant des véhicules du parc automobile surveillent régulièrement les données LAV à des fins d'utilisation interne, au moins une fois par mois, notamment les incidents d'excès de vitesse, de marche au ralenti et d'utilisation après les heures normales de travail.

2.2 La surveillance a relevé des comportements non conformes chez les conducteurs

Les principales entités gouvernementales qui surveillent les données LAV obtiennent des rapports dans **Geotab**, une interface utilisateur qui présente les données LAV dans un format compréhensible.

Dans le cadre des processus de surveillance, on s'attend à ce que le personnel des principales entités gouvernementales examine régulièrement les données LAV et relève les incidents de non-conformité chez les conducteurs. Nous avons examiné les informations dans **Geotab** au 30 octobre 2020 et avons constaté que le personnel des 18 principales entités gouvernementales, sauf une, s'était connecté à Geotab au cours des 30 derniers jours.

Pour évaluer la surveillance détaillée de la non-conformité des entités, nous nous sommes concentrés sur trois ministères :

- le ministère de la Conservation et du Climat;
- le ministère de l'Infrastructure;
- le ministère des Familles.

Ces ministères ont été choisis en fonction de la taille de leur parc (et de l'incidence importante sur la réussite des objectifs et des résultats du programme). En mai 2020, les parcs des 3 ministères comptaient respectivement 417, 715 et 76 véhicules, soit 68 % du parc de véhicules légers des principales entités gouvernementales.

Au moment de notre sondage, en mai 2020, deux des trois ministères surveillaient les données LAV. Le ministère des Familles a commencé à surveiller les données en juin 2020. En septembre 2020, la surveillance par les trois ministères était en cours. Nous avons examiné un exemple de surveillance pour chacun des trois ministères et avons constaté ce qui suit :

- Le rapport du ministère de la Conservation et du Climat comprenait 47 incidents de marche au ralenti pour le même véhicule, sur une période de deux semaines.
- Le rapport du ministère de l'Infrastructure comprenait 188 incidents d'excès de vitesse pour le même véhicule, sur une période d'un mois.
- Le rapport du ministère des Familles comprenait 34 incidents d'excès de vitesse pour le même véhicule, sur une période d'un mois.

Geotab possède des rapports standards que les utilisateurs peuvent personnaliser pour filtrer les données à l'aide de règles. Les règles sont des paramètres définis par l'utilisateur qui définissent les niveaux de déclaration des données. Par exemple, plutôt que de créer un rapport qui indique tous les incidents où la limite de vitesse est dépassée, l'utilisateur peut créer sa propre règle pour n'inclure que les incidents où la vitesse dépassait le seuil d'au moins 15 km/heure pendant 20 secondes ou plus. Cela permet aux utilisateurs de se concentrer sur la surveillance des incidents plus importants.

Nous avons remarqué que les règles que les entités déclaraient utiliser pour relever les incidents LAV différaient; par exemple, nous avons constaté l'existence de 7 règles différentes pour les excès de vitesse en usage chez 11 entités différentes. Une entité a indiqué qu'elle disposait d'une règle de signalement pour consigner tout incident d'excès de vitesse. D'autres entités ont déclaré avoir utilisé des règles qui signalaient les excès de vitesse dépassant un certain seuil, mais ces règles variaient d'une entité à l'autre.

Lorsque les entités établissent leurs propres règles et seuils, les incohérences inévitables dans les règles compliquent la comparaison des données entre les entités, ce qui complique à son tour la surveillance centralisée. Cela complique également la prise de mesures cohérentes à l'égard de la non-conformité, car un comportement peut être acceptable pour une entité et inacceptable pour une autre. Cette question est abordée à la **SECTION 3.2**.

2.3 Les preuves du suivi de la non-conformité des conducteurs étaient minimales

Il est nécessaire d'effectuer un suivi des incidents de non-conformité signalés par les conducteurs. Dans ce contexte, les gestionnaires doivent déterminer si les circonstances liées au travail justifiaient la non-conformité et, dans le cas d'un excès de vitesse, si la limite de vitesse indiquée par Geotab est correcte (puisque'elle est estimative dans certains cas). Parmi les exemples d'incidents justifiés, mentionnons l'excès de vitesse d'un employé impliqué dans une poursuite liée à des activités d'application de la loi, ou les périodes excessives de marche au ralenti d'un employé qui effectue de la surveillance.

Les trois ministères sélectionnés pour des sondages détaillés ont indiqué qu'ils ne faisaient pas régulièrement le suivi de l'utilisation des véhicules après les heures normales de travail. Les ministères ont indiqué qu'il n'est pas facile de déterminer quelles sont les heures après les heures normales de travail, car ces dernières peuvent varier. Un autre défi lié à la surveillance de l'utilisation après les heures normales de travail est que l'utilisation personnelle des véhicules du parc automobile est permise (moyennant certains frais) pour les employés auxquels un véhicule est affecté.

Nous avons sélectionné un échantillon de 15 incidents d'excès de vitesse et de 15 incidents de marche au ralenti entre avril 2019 et mars 2020 pour chacun des 3 ministères afin de voir les mesures de suivi prises pour ces incidents. Nous nous attendions à voir des preuves que les ministères avaient effectué un suivi de ces incidents de non-conformité, mais nous n'avons trouvé aucune preuve de ce genre. Nos constatations :

- Le personnel du ministère de la Conservation et du Climat nous a informés des enquêtes qui ont été menées pour 22 des 30 incidents échantillonnés, mais n'a fourni aucun document à l'appui des mesures prises.
- Le personnel du ministère des Familles nous a informés des enquêtes qui ont été menées pour 11 des 30 incidents échantillonnés, mais n'a fourni lui aussi aucun document à l'appui des mesures prises.
- Le ministère de l'Infrastructure n'a fourni aucune preuve de suivi pour les 30 incidents échantillonnés.
 - Les responsables ont déclaré qu'ils ne faisaient le suivi des incidents d'excès de vitesse que lorsque la limite de vitesse n'était pas estimée. Il n'y a eu aucun suivi pour 12 des 15 échantillons, car ils étaient fondés sur une limite de vitesse estimée. Notons toutefois que dans quelques cas, la vitesse enregistrée dépassait 125 km/h.
 - Trois des échantillons d'excès de vitesse dataient d'avant la mise en œuvre d'un processus de surveillance par le ministère; par conséquent, ces incidents n'ont pas fait l'objet d'un suivi.
 - Le ministère ne faisait pas le suivi des incidents de marche au ralenti au moment de notre audit.

Sans suivi des cas de non-conformité, il est peu probable que le comportement indésirable s'améliore. Par conséquent, cela pourrait faire en sorte que les objectifs du programme LAV ne soient pas atteints.



Recommandation 2

Nous recommandons que toutes les principales entités gouvernementales utilisant des véhicules du parc automobile assurent un suivi des incidents de non-conformité des conducteurs relevés dans le cadre de leur surveillance interne des données LAV, en documentant la ou les raisons de l'incident et les mesures de suivi supplémentaires qui ont été prises.

PROCÈS-VERBAL D'INFRACTION PAR RADAR PHOTOGRAPHIQUE

Dans le cadre du contrat de location du VEMA, chaque conducteur doit assumer le coût des procès-verbaux d'infraction reçus pour les infractions liées à la conduite automobile, y compris les procès-verbaux d'infraction par radar photographique émis lorsque les véhicules dépassent la limite de vitesse permise. À titre de propriétaire enregistré des véhicules du parc, le VEMA est avisé des procès-verbaux d'infraction par radar photographique, puis il en informe directement l'entité ou le conducteur.

Le VEMA a fourni une liste de tous les procès-verbaux d'infraction par radar photographique émis à des véhicules légers en 2020. Cette liste comprenait 28 procès-verbaux d'infraction par radar photographique émis à des véhicules des principales entités du gouvernement. Nous avons constaté que pour les 28 procès-verbaux d'infraction, le conducteur avait personnellement payé l'amende.

2.4 La non-conformité n'entraînait aucune conséquence claire pour les conducteurs; les mesures correctives prises étaient minimales

Nous nous attendions à ce qu'en cas d'incident de non-conformité des conducteurs soient établies des conséquences de plus en plus sévères lors de récidives. Nous nous attendions également à ce que ces conséquences soient appliquées une fois confirmée la non-conformité des conducteurs.

En juillet 2019, la Commission de la fonction publique, l'organisme chargé de diriger la gestion des ressources humaines dans la province, a fourni aux sous-ministres des directives concernant l'utilisation des données LAV. Les directives indiquaient ce qui suit :

« Les données LAV peuvent révéler des situations où la gestion du rendement ou des mesures disciplinaires pourraient devoir être prises à la suite de violations de politiques, de lois ou de règlements. Ces situations sont traitées comme toutes les autres questions touchant aux ressources humaines ou aux relations de travail. »

En examinant les trois ministères, nous avons constaté que ceux-ci n'avaient pas établi de conséquences claires pour la non-conformité des conducteurs et que les mesures correctives prises étaient très limitées. Plus précisément, nous avons constaté ce qui suit :

- Les politiques du ministère des Familles et du ministère de la Conservation et du Climat ne comportaient que des références générales sur la capacité des superviseurs et des gestionnaires d'amorcer la gestion du rendement ou de prendre des mesures disciplinaires. Les directives n'indiquaient pas quelles étaient les conséquences applicables, quand il fallait les appliquer, ni quelles étaient les mesures à prendre si le comportement indésirable persistait.
 - Les mesures prises par le ministère de la Conservation et du Climat comprenaient la sensibilisation de l'employé à la politique relative à la conduite automobile, des rappels par courriel au personnel et la diffusion des données LAV sur l'intranet du ministère.
 - Le ministère des Familles a envoyé un courriel à tous les employés pour leur rappeler qu'ils doivent respecter la politique gouvernementale et toutes les lois lorsqu'ils conduisent un véhicule.
- Bien que la politique du ministère de l'Infrastructure n'ait pas abordé les conséquences particulières en cas de non-conformité des conducteurs, nous avons vu des exemples (non liés à l'échantillon que nous avons examiné) où la surveillance avait relevé des excès de vitesse chez les employés, lesquels avaient été réprimandés. Dans un cas, un employé a été suspendu sans solde pendant cinq jours.

Les représentants des trois ministères ont fait part de la nécessité de disposer de directives centrales. Les entités adopteraient ainsi une approche cohérente pour gérer les comportements indésirables des conducteurs. Voir la **SECTION 3.1** pour plus de détails sur les directives centralisées.



Recommandation 3

Nous recommandons que toutes les principales entités gouvernementales utilisant des véhicules du parc automobile prennent des mesures correctives au besoin en cas de non-conformité des conducteurs, conformément aux politiques mises en œuvre dans la **RECOMMANDATION 4** (voir la **SECTION 3.1**).

3 Il n'existe aucun processus centralisé de surveillance et de production de rapports

Des dispositifs LAV ont été installés dans les véhicules du parc automobile du VEMA pour réaliser des gains d'efficacité opérationnelle et financière. On s'attendait à ce que ces gains d'efficacité soient réalisés grâce à l'amélioration du comportement des conducteurs, plus particulièrement par la réduction de la période de marche au ralenti, des excès de vitesse et de l'utilisation non approuvée des véhicules après les heures normales de travail. Compte tenu de la portée pangouvernementale de cette initiative et de la nécessité d'uniformiser la surveillance, la production de rapports et les mesures correctives, nous nous attendions à trouver une surveillance et des directives centrales du programme LAV.

Nous avons constaté qu'il n'y avait pas de processus centralisé de surveillance et de production de rapports du programme LAV. Notre constat s'appuie sur les constatations suivantes :

- Aucune autorité centrale pour le programme n'a été désignée (**SECTION 3.1**).
- Il n'existait aucun processus de production de rapports permettant une surveillance centrale (**SECTION 3.2**).
- On ne produisait aucun rapport public ni analyse des résultats du programme (**SECTION 3.3**).

3.1 Aucune autorité centrale n'est désignée

Bien que de nombreuses entités gouvernementales principales aient indiqué qu'elles utilisaient les données LAV pour relever les incidents de non-conformité des conducteurs et que certaines entités disposent de politiques, la province n'avait désigné aucune autorité centrale pour le programme LAV. Par conséquent, il n'existait aucune surveillance ou orientation centralisées du programme LAV.

Au printemps de 2020, le SCT a mis sur pied un groupe de travail interministériel chargé d'élaborer et de mettre en œuvre un modèle centralisé de politique et de production de rapports pour les entités ainsi qu'un cadre de formation et d'éducation des conducteurs.

Nous avons examiné l'ébauche de la politique et constaté ce qui suit :

- Elle définit les rôles et responsabilités des sous-ministres, des entités, du VEMA, de la Commission de la fonction publique et des employés qui utilisent des véhicules du parc automobile.
- Elle indique que les données LAV doivent faire l'objet d'un suivi régulier (mais elle ne définit pas le terme « régulier »).
- Elle précise que les excès de vitesse et la marche au ralenti doivent être surveillés et elle établit les normes du comportement attendu.

L'ébauche de politique n'indiquait pas le seuil que les entités devraient utiliser pour signaler les incidents au gouvernement central afin d'assurer un suivi cohérent et mettre en place des mesures correctives en cas de non-conformité des conducteurs. Elle ne définissait pas non plus les mesures correctives à prendre pour corriger un comportement non conforme. Nous avons également remarqué que, dans un projet de ligne directrice connexe, les ministères devaient établir leurs propres règles de surveillance et d'analyse en matière d'excès de vitesse et de marche au ralenti.

Cette politique a été initialement soumise au SCT en septembre 2020 pour examen et approbation. En mars 2021, la politique n'avait pas encore été approuvée. Voir la **SECTION 3.2** pour une discussion sur le modèle de production de rapports. Au moment de notre audit, le cadre d'éducation et de formation des conducteurs était encore en cours d'élaboration.



Recommandation 4

Nous recommandons que le Secrétariat du Conseil du Trésor, de concert avec la Commission de la fonction publique sur les questions de ressources humaines, mette rapidement en œuvre, pour les principales entités gouvernementales utilisant les véhicules du parc automobile, des directives qui définissent :

- les rôles et responsabilités liés à l'utilisation des véhicules équipés de dispositifs LAV et des données connexes;
- les comportements non conformes des conducteurs;
- les processus de surveillance et de suivi des comportements non conformes des conducteurs, y compris les règles normalisées concernant les excès de vitesse et la marche au ralenti qui s'appliquent aux rapports Geotab;
- la progression des mesures correctives visant à corriger les comportements non conformes.



Recommandation 5

Nous recommandons que le Secrétariat du Conseil du Trésor veille à ce que toutes les principales entités gouvernementales utilisant des véhicules du parc automobile appliquent les directives mentionnées à la **RECOMMANDATION 4**.

3.2 Il n'existait aucun processus de production de rapports permettant une surveillance centrale

Depuis janvier 2019, le SCT a exigé que tous les ministères présentent des rapports trimestriels sur l'utilisation des véhicules. Toutefois, aucune autre directive n'a été donnée quant aux données LAV, le cas échéant, qui doivent être communiquées au SCT. Les fonctionnaires à qui nous avons parlé nous ont dit qu'ils ne savaient pas exactement quelles données LAV devaient être communiquées et qu'ils attendaient des directives supplémentaires de la part du SCT.

En mars 2021, le SCT avait mis à jour le modèle de rapport trimestriel que les ministères utiliseront. Ce modèle comprend des données LAV sur les incidents d'excès de vitesse et de marche au ralenti, ainsi que sur l'utilisation après les heures normales de travail des véhicules qui ne sont pas affectés à des employés précis. Le personnel du SCT indique qu'il est prévu qu'un modèle approuvé soit utilisé pour la première fois par les ministères au printemps de 2021.

Les principales entités gouvernementales devraient disposer de directives claires quant aux informations que l'organisme central a besoin de recevoir et à la fréquence à laquelle ces informations seront reçues. Des informations cohérentes provenant de toutes les entités permettraient à l'organisme central d'évaluer les progrès réalisés dans l'atteinte des objectifs de son programme LAV.



Recommandation 6

Nous recommandons que le Secrétariat du Conseil du Trésor communique clairement à toutes les principales entités gouvernementales utilisant des véhicules du parc automobile un processus normalisé de production de rapports pour les données LAV qui permet au Secrétariat d'évaluer les progrès globaux réalisés dans l'atteinte des buts et des objectifs du programme LAV.

3.3 On ne produisait aucun rapport public ni analyse des résultats du programme

Au moment de notre audit, on ne produisait aucun rapport public sur le programme LAV. Nous avons également constaté qu'il n'y avait eu aucune analyse pangouvernementale des progrès réalisés dans l'atteinte des objectifs du programme en vue de réaliser des gains d'efficacité opérationnelle et financière et de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Nous nous attendions à trouver un suivi et une analyse de la consommation de carburant des véhicules équipés d'un dispositif LAV. Les responsables du VEMA ont déclaré que la consommation de carburant faisait l'objet d'un suivi avant même l'introduction des dispositifs LAV, mais qu'ils n'étaient pas en mesure de déterminer l'incidence que ces dispositifs avaient eue sur la consommation de carburant. Selon eux, cela s'expliquait par un certain nombre d'autres facteurs ayant une incidence sur la consommation de carburant, notamment la diminution de la taille du parc automobile, le retrait des véhicules équipés d'un dispositif LAV et la réduction de l'utilisation des véhicules en raison de la pandémie de COVID-19.

Dans les trois ministères examinés, on avait peu analysé les données sur les incidents. Nous n'avons constaté aucune analyse à long terme ni aucune analyse des gains d'efficacité réalisés depuis l'installation des dispositifs LAV. Le ministère de la Conservation et du Climat avait commencé à analyser les données LAV trimestrielles sur les excès de vitesse, la marche au ralenti et l'utilisation après les heures normales de travail. Ce ministère avait également entrepris une analyse des données sur les excès de vitesse, la marche au ralenti et d'autres données sur une plus longue période afin de dégager les tendances de comportement des conducteurs au sein du ministère.

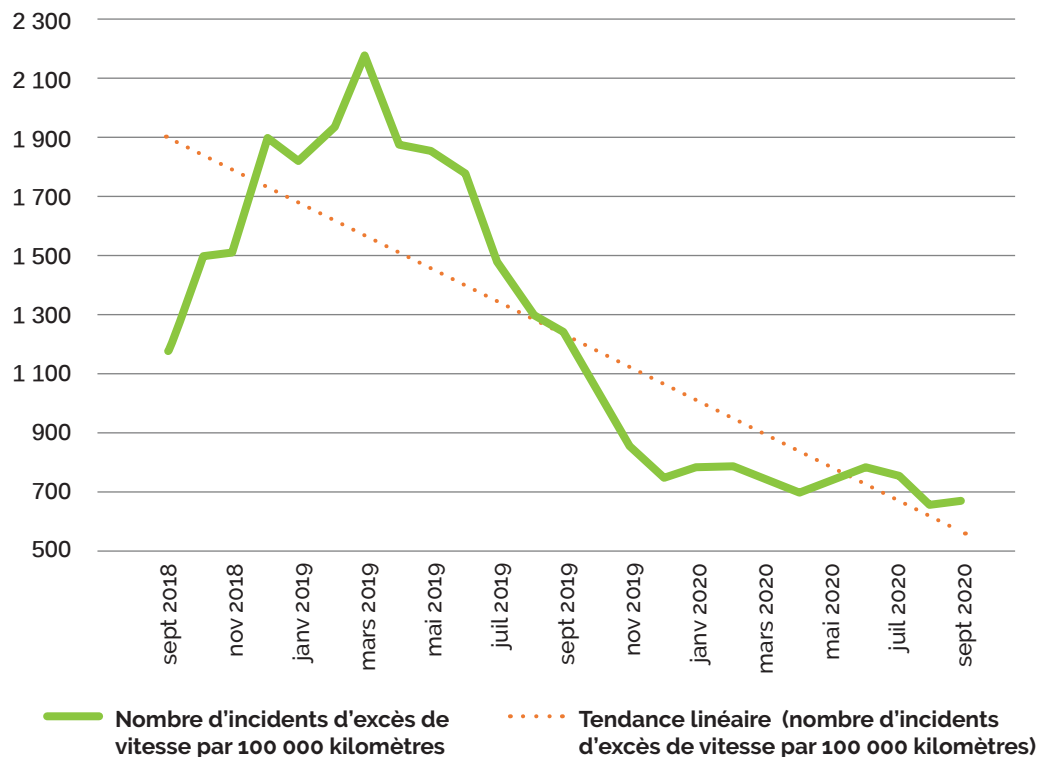
NOTRE ANALYSE DES DONNÉES LAV

Comme la province n'avait pas effectué d'analyse pangouvernementale des données LAV pour déterminer si le comportement des conducteurs s'était amélioré depuis l'installation des dispositifs LAV, nous avons effectué notre propre analyse. Nous avons examiné les données pour la période allant de septembre 2018 à septembre 2020. Il faut prendre note qu'entre mars et septembre 2020 survenait la pandémie de COVID-19, laquelle a pu entraîner des changements dans le comportement des conducteurs.

Excès de vitesse

De tous les véhicules utilisés par les 18 principales entités gouvernementales, le nombre médian d'incidents d'excès de vitesse a été de 2,03 par semaine entre septembre 2018 et septembre 2020. Toutefois, l'un des véhicules ayant enregistré le plus grand nombre d'incidents d'excès de vitesse avait enregistré 6 608 incidents durant cette période, soit une moyenne de 8,7 incidents par jour.

Figure 3 : La fréquence des excès de vitesse dans les principales entités gouvernementales a diminué entre septembre 2018 et septembre 2020 (non audité)



Remarque : Les données sur les kilomètres parcourus ont été fournies par le VEMA d'après les données autodéclarées par les utilisateurs des véhicules. Il est possible que ces données ne soient pas complètes ou exactes.

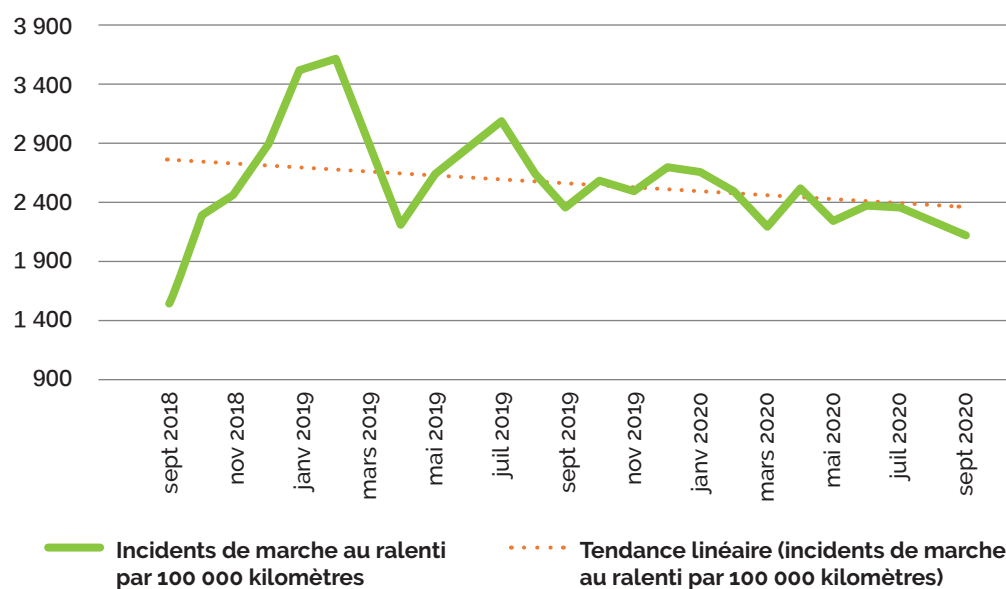
Source : Rapports d'exceptions LAV pour la période allant de septembre 2018 à 2020 et analyse du BVG

Comme le montre la **FIGURE 3**, de septembre 2018 (date à partir de laquelle des dispositifs LAV étaient installés sur la plupart des véhicules légers utilisés par les principales entités gouvernementales) à septembre 2020, on a observé une tendance à la baisse du nombre d'incidents d'excès de vitesse par 100 000 kilomètres parcourus. Les incidents d'excès de vitesse inclus dans cette analyse sont ceux où la vitesse dépassait la limite de 15 km/h ou plus pendant 20 secondes ou plus.

Marche au ralenti

Les véhicules utilisés par les 18 principales entités gouvernementales affichaient un nombre médian d'incidents de marche au ralenti de 4,63 par semaine durant la période examinée. Le véhicule comptant le plus grand nombre d'incidents de marche ralenti a enregistré 15 752 incidents au cours de la période, soit une moyenne de 20,7 incidents par jour.

Figure 4 : La fréquence des incidents de marche au ralenti dans les principales entités gouvernementales a affiché une tendance à la baisse entre septembre 2018 et septembre 2020 (non audité)



Remarque : Les données sur les kilomètres parcourus ont été fournies par le VEMA d'après les données autodéclarées par les utilisateurs des véhicules. Il est possible que ces données ne soient pas complètes ou exactes.

Source: Rapports d'exceptions LAV pour la période allant de septembre 2018 à 2020 et analyse du BVG

Comme le montre la **FIGURE 4** ci-dessus, entre septembre 2018 et septembre 2020, les données ont révélé que les incidents de marche au ralenti ont affiché une tendance à la baisse (ligne pointillée). La marche au ralenti a été définie comme étant une période de cinq minutes ou plus où aucune vitesse n'est enregistrée sur le véhicule, car il s'agit de la définition du rapport standard dans Geotab.

Si elle n'effectuait pas régulièrement une analyse semblable, la province ignorerait si les incidents sont à la hausse ou à la baisse et, par conséquent, si elle atteint les objectifs de son programme LAV.



Recommandation 7

Nous recommandons que le Secrétariat du Conseil du Trésor recueille les données LAV des ministères (voir la **RECOMMANDATION 6**) et effectue périodiquement une analyse pangouvernementale des changements dans le comportement des conducteurs.



Recommandation 8

Nous recommandons que la province publie périodiquement des rapports publics sur les progrès réalisés dans l'atteinte des effets prévus de l'installation des dispositifs LAV :

- trouver des gains d'efficacité opérationnelle et financière;
- réduire les effets sur l'environnement.

Renseignements supplémentaires sur l'audit

Ce rapport d'assurance indépendant a été préparé par le Bureau du vérificateur général du Manitoba sur les systèmes de gestion LAV. Notre responsabilité consistait à fournir des renseignements objectifs, des conseils et une assurance pour aider l'Assemblée législative à examiner la gestion des ressources et des programmes du gouvernement et à déterminer si les systèmes de gestion LAV se conforme à tous les égards importants aux critères applicables.

Tout le travail effectué dans le cadre de cet audit a été exécuté à un niveau de certification raisonnable, conformément à la Norme canadienne de missions de certification (NCMC) 3001 — Missions d'appréciation directe établie par les Comptables professionnels agréés du Canada (CPA Canada) dans le Manuel de CPA Canada — Certification.

Le Bureau applique la Norme canadienne de contrôle qualité (NCCQ) 1 et, par conséquent, assure un système de contrôle de la qualité exhaustif, y compris des politiques et des procédures documentées concernant la conformité avec les règles de déontologie, les normes professionnelles et les exigences législatives et réglementaires applicables.

Pour effectuer notre travail d'audit, nous avons respecté les normes d'indépendance et les autres règles déontologiques du code de conduite professionnelle de l'Ordre des comptables professionnels agréés du Manitoba et le Code de valeurs, d'éthique et de conduite professionnelle du Bureau du vérificateur général du Manitoba. Tant les règles du code de conduite de l'Ordre des comptables que le Code du Bureau du vérificateur général se fondent sur des principes fondamentaux d'intégrité, d'objectivité, de professionnalisme, de compétence et de diligence professionnelles, de confidentialité et de comportement professionnel.

Conformément à notre processus d'audit habituel, nous avons obtenu ce qui suit de la part de la direction :

1. La confirmation de la responsabilité de la direction quant à l'objet de l'audit.
2. La reconnaissance de la pertinence des critères utilisés pour l'audit.
3. La confirmation que tous les renseignements connus qui ont été demandés ou qui pourraient avoir une incidence sur les constatations ou la conclusion de l'audit ont été fournis.

Période visée par l'audit

L'audit a porté sur la période allant du 1^{er} avril 2019 au 30 septembre 2020, période à laquelle s'applique la conclusion de l'audit. Pour mieux comprendre l'objet de l'audit, nous nous sommes également penchés sur certaines situations qui ont précédé et suivi la période couverte par l'audit.

Date du rapport d'audit

Nous avons obtenu des éléments de preuve adéquats et appropriés sur lesquels fonder notre conclusion le 20 avril 2021, à Winnipeg, au Manitoba.

Cette page a été laissée
blanche intentionnellement.

Sommaire des recommandations

Dans cette section, nous présentons les réponses du Secrétariat du Conseil du Trésor, du ministère des Familles et du ministère de l'Infrastructure, qui ont choisi de formuler des réponses pour chacune des recommandations. Le ministère de la Conservation et du Climat a indiqué qu'il appuyait l'approche intégrée des recommandations. Le ministère des Services centraux n'avait pas d'autres commentaires à formuler.

RECOMMANDATION 1

Nous recommandons que toutes les principales entités gouvernementales utilisant des véhicules du parc automobile surveillent régulièrement les données LAV à des fins d'utilisation interne, au moins une fois par mois, notamment les incidents d'excès de vitesse, de marche au ralenti et d'utilisation après les heures normales de travail.

Réponses des responsables :

Le Secrétariat du Conseil du Trésor souscrit à la recommandation.

Le Conseil du Trésor (CT) a approuvé la politique et le cadre LAV, qui ont été incorporés au General Manual of Administration. Conformément au cadre, tous les ministères doivent recueillir chaque mois les données sur les véhicules du parc et les données LAV et les soumettre chaque trimestre au Secrétariat du Conseil du Trésor en adoptant le modèle centralisé de rapport élaboré à cette fin. La portée des données englobe tous les véhicules du parc automobile appartenant au VEMA qui sont munis de dispositifs LAV et comprendra des données sur les excès de vitesse et la marche au ralenti ainsi que des incidents d'utilisation après les heures normales de travail.

Le ministère de l'Infrastructure et le ministère des Familles du Manitoba souscrivent à cette recommandation et continueront de surveiller l'utilisation des véhicules du parc automobile tous les mois. Les deux ministères veilleront à ce que la surveillance soit conforme aux politiques centrales que le Conseil du Trésor a mises en œuvre.

RECOMMANDATION 2

Nous recommandons que toutes les principales entités gouvernementales utilisant des véhicules du parc automobile assurent un suivi des incidents de non-conformité des conducteurs relevés dans le cadre de leur surveillance interne des données LAV, en documentant la ou les raisons de l'incident et les mesures de suivi supplémentaires qui ont été prises.

Réponses des responsables :

Le Secrétariat du Conseil du Trésor souscrit à la recommandation.

Un cadre de surveillance LAV comprenant un plan d'action sur la conduite sécuritaire a été élaboré et intégré au General Manual of Administration.

Le plan d'action comporte quatre (4) niveaux d'incidents, avec définition et mesures à prendre par la direction. Les niveaux sont les suivants :

1. Incident mineur – L'employé dépasse la limite de vitesse pendant plus d'une minute ou laisse le moteur du véhicule tourner au ralenti pendant plus de cinq minutes à trois reprises.
2. Incident mineur répété continuellement – L'employé a répété continuellement un incident mineur et a rencontré le superviseur au moins une fois.
3. Incident préjudiciable – L'employé continue de rouler plus vite ou de laisser tourner le moteur du véhicule au ralenti plus longtemps que ce que recommandent les directives après la prise de mesures correctives.
4. Situation dangereuse – L'employé se comporte de façon dangereuse ou téméraire. Ce comportement peut être détecté par la technologie LAV ou l'employé peut être responsable d'une collision pendant qu'il conduit le véhicule.

Au moyen du système LAV, les ministères devront créer des avis par courriel qui seront envoyés aux gestionnaires et superviseurs qui doivent surveiller les comportements de conduite et enquêter sur ceux-ci.

À chaque niveau du plan d'action, le gestionnaire ou le superviseur doit agir immédiatement en prenant des mesures progressives avec l'employé. Tous les incidents sont documentés et toutes les mesures de suivi du gestionnaire ou du superviseur sont elles aussi documentées.

Le ministère de l'Infrastructure et le ministère des Familles du Manitoba souscrivent à cette recommandation et continueront d'assurer le suivi des incidents de non-conformité des conducteurs relevés par la surveillance interne des données LAV, entre autres en documentant les raisons de l'incident et les autres mesures de suivi qui ont été prises.

RECOMMANDATION 3

Nous recommandons que toutes les principales entités gouvernementales utilisant des véhicules du parc automobile prennent des mesures correctives au besoin en cas de non-conformité des conducteurs, conformément aux politiques mises en œuvre dans la **RECOMMANDATION 4**.

Réponses des responsables :

Le Secrétariat du Conseil du Trésor souscrit à la recommandation.

Un cadre de surveillance LAV comprenant un plan d'action sur la conduite sécuritaire a été élaboré et intégré au General Manual of Administration.

Les mesures sont établies et correspondent aux quatre niveaux utilisés dans le plan d'action LAV (mentionné ci-dessus dans les commentaires relatifs à la recommandation 2) dans lequel, pour l'un ou l'autre des cas, les superviseurs et les gestionnaires sont tenus de prendre des mesures immédiates en évaluant le risque que le comportement de l'employé crée pour le gouvernement ou le public et de prendre les mesures appropriées en consultation avec les ressources humaines, la santé et sécurité au travail ou d'autres services, au besoin.

Les mesures appropriées peuvent comprendre l'encadrement, l'orientation ou des mesures disciplinaires pouvant aller jusqu'au congédiement.

Le cadre exige que les gestionnaires et les superviseurs examinent régulièrement les rapports de surveillance et les avis par courriel et agissent immédiatement lorsqu'ils sont avisés de comportements de conduite dangereux, enquêtent sur les infractions et prennent les mesures correctives nécessaires. Au besoin, les gestionnaires et superviseurs peuvent prendre des mesures disciplinaires additionnelles en vertu de la Loi sur la fonction publique.

Le ministère de l'Infrastructure et le ministère des Familles du Manitoba souscrivent à cette recommandation et continueront de prendre des mesures correctives, au besoin, en cas de non-conformité des conducteurs, conformément aux politiques centrales que le Secrétariat du Conseil du Trésor a mises en œuvre.

RECOMMANDATION 4

Nous recommandons que le Secrétariat du Conseil du Trésor, de concert avec la Commission de la fonction publique sur les questions de ressources humaines, mette rapidement en œuvre, pour les principales entités gouvernementales utilisant les véhicules du parc automobile, des directives qui définissent :

- les rôles et responsabilités liés à l'utilisation des véhicules équipés de dispositifs LAV et des données connexes;
- les comportements non conformes des conducteurs;
- les processus de surveillance et de suivi des comportements non conformes des conducteurs, y compris les règles normalisées concernant les excès de vitesse et la marche au ralenti qui s'appliquent aux rapports Geotab;
- la progression des mesures correctives visant à corriger les comportements non conformes.

Réponses des responsables :

Le Secrétariat du Conseil du Trésor souscrit à la recommandation.

Une politique a été élaborée et intégrée au General Manual of Administration, qui établit les attentes en matière d'utilisation des données LAV et de surveillance de tous les véhicules du parc automobile dotés de dispositifs LAV installés par le VEMA. Cela comprend les responsabilités et rôles liés à l'utilisation de véhicules équipés de dispositifs LAV, la non-conformité et un cadre de surveillance LAV.

La Commission de la fonction publique a examiné et approuvé la politique et le cadre de surveillance LAV, qui sont intégrés au General Manual of Administration.

Le cadre exige que les gestionnaires et les superviseurs examinent régulièrement les rapports de surveillance et les avis par courriel et agissent immédiatement lorsqu'ils sont avisés de comportements de conduite dangereux, enquêtent sur les infractions et prennent les mesures correctives nécessaires. Au besoin, les gestionnaires et superviseurs peuvent prendre des mesures disciplinaires additionnelles en vertu de *la Loi sur la fonction publique*.

RECOMMANDATION 5

Nous recommandons que le Secrétariat du Conseil du Trésor veille à ce que toutes les principales entités gouvernementales utilisant des véhicules du parc automobile appliquent les directives mentionnées à la RECOMMANDATION 4.

Réponses des responsables :

Le Secrétariat du Conseil du Trésor souscrit à la recommandation.

Le Conseil du Trésor a approuvé la politique et le cadre de surveillance LAV. La nouvelle politique est communiquée aux ministères de deux façons :

- Intégration au General Manual of Administration (GMA). Toutes les révisions et tous les ajouts au GMA sont consignés à la section 1.1, Record of Revision, au début du GMA.
- Une note de service du Secrétariat du Conseil du Trésor à l'intention de tous les sous-ministres et directeurs des finances les informant de la nouvelle politique et des nouvelles exigences en matière de production de rapports.

Toute mise à jour future sera communiquée de la même façon.

RECOMMANDATION 6

Nous recommandons que le Secrétariat du Conseil du Trésor communique clairement à toutes les principales entités gouvernementales utilisant des véhicules du parc automobile un processus normalisé de production de rapports pour les données LAV qui permet au Secrétariat d'évaluer les progrès globaux dans l'atteinte des buts et des objectifs du programme LAV.

Réponses des responsables :

Le Secrétariat du Conseil du Trésor souscrit à la recommandation.

La politique LAV communique les objectifs de l'utilisation de la LAV pour promouvoir la conformité aux politiques et lois du Manitoba, notamment *le Code de la route du Manitoba*, *la Loi sur la sécurité et l'hygiène du travail* et *la Loi sur le Plan vert et climatique*.

Le Secrétariat du Conseil du Trésor a mis au point un modèle centralisé de production de rapports que les ministères doivent utiliser pour produire leurs rapports trimestriels sur la LAV. L'obligation de déclarer leurs données LAV standard au Secrétariat du Conseil du Trésor est communiquée aux ministères dans le General Manual of Administration et dans une note de service du secrétaire au Conseil du Trésor.

L'utilisation des données LAV devrait également permettre de réaliser des gains d'efficacité opérationnelle et financière. Le Secrétariat du Conseil du Trésor utilisera les données obtenues dans les rapports trimestriels pour déterminer si les objectifs du programme LAV sont atteints. Le Secrétariat du Conseil du Trésor fera rapport au Conseil du Trésor sur l'atteinte de ces objectifs au moyen du rapport trimestriel sur les données LAV, que les ministères examineront tous les mois et que le Secrétariat du Conseil du Trésor reçoit tous les trimestres. Les mesures du rapport comprennent :

- a. la réduction des émissions de gaz à effet de serre;
- b. la réduction de la pollution atmosphérique causée par les gaz d'échappement des véhicules et de l'équipement;
- c. la promotion des économies d'énergie;
- d. la réduction des coûts en carburant;
- e. la réduction de l'usure et des besoins d'entretien des véhicules.

RECOMMANDATION 7

Nous recommandons que le Secrétariat du Conseil du Trésor recueille les données LAV des ministères (voir la **RECOMMANDATION 6**) et effectue périodiquement une analyse pangouvernementale des changements dans le comportement des conducteurs.

Réponses des responsables :

Le Secrétariat du Conseil du Trésor souscrit à la recommandation.

Le Secrétariat du Conseil du Trésor a élaboré le modèle centralisé de production de rapports que les ministères utiliseront pour présenter leurs données trimestrielles. Ce modèle permettra d'analyser :

- les incidents de comportement des conducteurs (excès de vitesse et période excessive de marche au ralenti);
- les mesures prises par les gestionnaires et superviseurs dans le cadre du plan d'action sur la conduite sécuritaire;
- les rapports d'exceptions pour les excès de vitesse et la marche au ralenti.

Le Secrétariat du Conseil du Trésor utilisera l'analyse du rapport pour proposer au Conseil du Trésor des modifications qui pourraient être requises en vertu de la politique.

Un cours de perfectionnement des organisations et du personnel est en cours d'élaboration pour la conduite sécuritaire et sera obligatoire pour tous les nouveaux employés auxquels sont affectés des véhicules du parc automobile. Le cours ne sera pas inclus dans la politique lorsque celle-ci sera soumise à l'approbation du Conseil du Trésor en mai, puis intégrée au General Manual of Administration, mais il fera partie d'une version ultérieure de la politique.

RECOMMANDATION 8

Nous recommandons que la province publie périodiquement des rapports publics sur les progrès réalisés dans l'atteinte des effets prévus de l'installation des dispositifs LAV :

- trouver des gains d'efficacité opérationnelle et financière;
- réduire les effets sur l'environnement.

Réponses des responsables :

Le SCT souscrit à la recommandation.

Le modèle de production de rapport centralisé susmentionné recueillera des données qui permettront de réaliser des gains d'efficacité financière et environnementale.

Bureau du vérificateur général – Enquête auprès des principales entités gouvernementales utilisant des véhicules légers

1. Veuillez décrire (en détail) vos responsabilités à l'égard des véhicules du parc automobile de votre ministère.
2. Qui produit les rapports sur les véhicules du parc automobile de votre ministère?
3. Quels sont les paramètres, le cas échéant, utilisés dans la production des rapports pour surveiller l'utilisation des véhicules en ce qui concerne :
 - les excès de vitesse (par exemple, combien de kilomètres au-dessus de la limite de vitesse? Combien de temps a duré l'excès de vitesse? Quelle a été la distance parcourue?)
 - la marche au ralenti (combien de temps?)
 - l'utilisation après les heures normales de travail (quelle est l'heure utilisée pour déterminer l'utilisation après les heures normales de travail?)
4. Quelles autres données, le cas échéant, le ministère surveille-t-il?
5. Le ministère a-t-il mis en place des politiques ou des procédures régissant l'utilisation des véhicules du parc automobile par son personnel?
6. À quelle fréquence les rapports sont-ils obtenus depuis Geotab?
7. Que doit-on faire des rapports après leur production?
8. D'autres personnes peuvent-elles consulter les rapports à part vous? Si oui, qui?
9. Est-ce que vous ou quelqu'un d'autre de votre ministère faites un suivi auprès du personnel à la suite des informations trouvées dans les données LAV?
 - Si oui, quand y aurait-il un suivi?
 - Qui s'occupe de ce suivi?
 - Quelles procédures ou quels processus sont mis en œuvre pour assurer ce suivi?
 - À quelle fréquence ces procédures ou processus sont-ils mis en œuvre?
 - Serait-il possible de consulter des documents démontrant que ces procédures ou processus sont mis en œuvre?

Cette page a été laissée
blanche intentionnellement.

» Notre vision

Être appréciés pour notre influence positive sur la performance du secteur public au moyen de travaux et de rapports d'audit aux effets importants.

» Notre mission

Porter notre attention sur des domaines d'importance stratégique pour l'Assemblée législative et fournir aux députés de l'Assemblée des audits fiables et efficaces.

Notre mission comprend la production de rapports d'audit faciles à comprendre qui incluent des discussions sur les bonnes pratiques au sein des entités vérifiées et des recommandations que, une fois mises en œuvre auront des effets importants sur la performance du gouvernement.

» **Nos valeurs** | Responsabilité | Intégrité | Confiance | Collaboration | Innovation | Croissance professionnelle

Vérificateur général

Tyson Shtykalo

Vérificateur général adjoint,

Audit de performance

Stacey Wowchuk

Directrice, audit de performance

Melissa Emslie

Responsable d'audit

Grant Voakes

Vérificateur

Tessa Reimer (étudiante)

Directeur des communications

Frank Landry

Soutien administratif

Jomay Amora-Dueck
Tara MacKay

Conception graphique

Waterloo Design House



Vérificateur général
MANITOBA

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec notre bureau :

Bureau du vérificateur général
330, avenue Portage, bureau 500
Winnipeg (Manitoba) R3C 0C4

Téléphone : 204 945-3790 Télécopieur : 204 945-2169
contact@oag.mb.ca | www.oag.mb.ca

-  [Facebook.com/AuditorGenMB](https://www.facebook.com/AuditorGenMB)
-  [Twitter.com/AuditorGenMB](https://twitter.com/AuditorGenMB)
-  [Linkedin.com/company/manitoba-auditor-general](https://www.linkedin.com/company/manitoba-auditor-general)