

CCATM

nouvelles

Bulletin du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé

Message du nouveau président

La sécurité routière est un enjeu vital: les collisions de la route coûtent 25 milliards \$ annuellement aux contribuables canadiens, tant en coûts directs qu'en coûts reliés aux soins médicaux.

Depuis une décennie, j'ai eu le privilège de représenter Transports Canada au sein de diverses initiatives du CCATM. Ce vécu m'a montré à quel point le CCATM peut constituer un mécanisme national de la plus haute importance.



Derek Sweet, de Transports Canada, est le président du CCATM en 2004-2005.

Nous nous sommes fixés un objectif collectif de taille – de posséder les routes les plus sûres au monde. La *Vision sécurité routière 2010* est l'amalgame des programmes qu'ont appuyés les ministres afin de parvenir

Sécurité des charges: la mise en oeuvre prévue pour janvier

La mise en oeuvre pancanadienne de la norme nord-américaine sur la sécurité des charges est toujours prévue pour le 1^{er} janvier 2005.

Le texte de réglementation final, homogène au règlement qu'ont adopté les États-Unis sur l'arrimage des charges le 4 janvier dernier, est l'aboutissement de dix ans de travail qu'ont effectué des représentants de l'industrie comme des gouvernements des deux côtés de la frontière sous l'égide du projet nord-américain sur la

Suite à la page 6

à nos fins. Afin d'atteindre ce but, nous avons besoin de l'aide et de l'encouragement de tous nos partenaires en Amérique du Nord – des groupes représentant le contrôle routier, la santé, le monde académique, l'ingénierie, les sciences sociales, les fabricants, les transporteurs routiers, les groupes d'intérêt – pour n'en nommer que quelques-uns. Le CCATM est le forum par lequel ces points de vue et intérêts peuvent être mis en commun.

Le CCATM doit répondre à plusieurs défis. Nous devons nous ouvrir davantage, être transparent et consulter. Conséquemment, nous devons faire progresser nos dossiers sur les transporteurs, les conducteurs et les véhicules, de même que la recherche. Ultimement, nous visons la même chose: rendre les routes plus sûres pour les Canadiens.

Je suis très fier de relever ce défi et de servir à titre de président au cours de la prochaine année. C'est d'autant plus un honneur que je suis le premier représentant fédéral à accéder à ces fonctions. J'ai bien hâte de travailler avec vous tous.

Le thème de l'Assemblée annuelle du 15 au 19 mai 2005 sera «**CAPITALISONS sur notre avenir**». Ce sera l'occasion de discuter des problématiques et de peaufiner les stratégies qui nous conduiront à notre but ambitieux: rendre nos routes les plus sûres au monde.

J'espère vous voir à Ottawa.

Sommaire

- 2**
Roadcheck 2004
- 3**
Examen des pratiques d'affaires du CCATM
- 4-5**
Assemblée 2004
 - Travaux
 - Commanditaires
 - Récipiendaires de prix
- 6**
Nouvelles des comités
 - «Journée Canada» au cours d'un forum sur la sécurité aux É.-U.
 - Le comité C&V en bref
- 7**
Rubrique Vision sécurité routière 2010
 - Les policiers soulignent la Journée mondiale de la Santé
 - Le groupe de travail PCPO recommande de nouvelles dispositions législatives
- 8-9**
Nouvelles des administrations
 - ...et d'autres nouvelles du comité C&R
- 10**
Nouvelles des comités
 - Cote de sécurité: un groupe de travail fera le point
- 11**
En vedette
 - Nominations/ nouveaux membres
- Rubrique EID**

La bonne humeur des deux côtés...

Une fois de plus cette année, l'Opération Roadchecks s'est déroulée au début juin (les 8, 9 et 10) partout en Amérique du Nord.

Cet exercice très connu est un effort conjoint de plusieurs regroupements, dont les ministères responsables des transports au sein des administrations, l'Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux ainsi que le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé.

Les résultats de cette année étaient dans l'ensemble positifs, avec environ 78 % des véhicules qui ont réussi l'inspection détaillée. Quelque 21,7 % des véhicules et 3 % des conducteurs ont été placés hors service bien que dans plusieurs cas, les conducteurs pouvaient procéder aux ajustements sur place afin de reprendre leur voyage.

Le CCATM a été invité à suivre les inspecteurs au travail. Le poste choisi: celui de Lancaster, dans l'est ontarien, à quelques kilomètres de la frontière québécoise. En cette première matinée du blitz, le personnel du ministère des Transports de l'Ontario était de fort bonne humeur... tout comme les conducteurs dont le véhicule était sélectionné au hasard pour une inspection de niveau I de l'ASVC. Cette autoroute est le corridor commercial par excellence entre Montréal et les grandes villes ontariennes, a expliqué la responsable des quarts de travail pour la journée, Reina Lyons.

Quelles sont les infractions constatées? Mme Lyons a répondu qu'elles sont surtout de nature mécanique mais que plusieurs conducteurs en ont encore beaucoup à apprendre sur l'art de gérer leurs documents. À preuve ces deux échanges sur les heures de service entre l'inspecteur Sprague et des conducteurs, pendant la période d'observation.

L'inspecteur Charles Russell, assigné à l'observateur du CCATM pour la journée, souriait en apposant une vignette ASVC sur un camion. «La plupart des conducteurs sont sensas, a-t-il confié, surtout aujourd'hui puisqu'ils connaissent la tenue de Roadcheck. C'est un programme qui est bien annoncé.»

Très au fait

Robert Sprague, un ancien homme d'affaires et enseignant d'atelier mécanique, a commenté cette connaissance qu'a l'industrie de l'initiative. «Les entreprises sont très au fait de la sécurité. Si elles perdent du temps parce que leurs conducteurs ou leurs camions ne bougent pas, cela n'a aucun sens économique. Elles savent que leurs camions sont leur publicité et qu'elles doivent les garder en bon état de fonctionnement.»

Les inspecteurs étaient d'avis que les



camionneurs connaissent beaucoup mieux les aspects sécuritaires et économiques de leur profession. «Les conducteurs sont mieux formés, lance M. Sprague. Ils sont des professionnels et se comportent comme tels lorsqu'ils arrivent ici.»

En des cas sérieux, les agents du MTO doivent parfois retirer les plaques d'immatriculation d'un véhicule. Le transporteur peut faire inspecter le camion ou le faire remorquer à l'un de ses propres centres d'entretien. Le véhicule ne pourra reprendre la route qu'une fois la défektivité réparée.

Comment les conducteurs réagissent-ils à la vérification de leur véhicule et de la documentation? Habituellement très bien. Ils reconnaissent que les inspecteurs ont un travail à accomplir. À quoi l'inspecteur Sprague ajoute en souriant: «Eh bien, nous ne nous attendons certes pas à ce qu'ils nous remercient en nous prenant dans leurs bras...»



Les photos, de gauche à droite. La responsable du quart de travail Reina Lyons discute d'un dossier avec Robert Sprague. Martin Côté, de Saint-Casimir (Québec), écoute les explications de Charles Russell. Travis McMunn au boulot. Charles Russell distribue un dépliant de l'ASVC (afin d'encourager le port de la ceinture de sécurité) à ce conducteur en route vers le Michigan. Qui prétend que conducteurs et inspecteurs ne s'entendent pas?

Le CCATM : c'est nous tous!

Un curieux phénomène s'est produit au cours de l'examen des pratiques d'affaires du CCATM. Certains membres ont répondu sur le formulaire ou lors de conversations que leurs commentaires ne visaient pas la performance du Secrétariat. Il n'y a pas de quoi. Le CCATM, c'est nous tous.

Les origines du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé remontent à 1940, lorsque les quatre provinces de l'Ouest ont décidé de traiter de problématiques communes de réglementation du transport, alors en pleine effervescence. En 1954, le Parlement du Canada a adopté la *Loi sur les transports routiers*. Toutes les administrations, et plus tard Transports Canada, ont adhéré au mouvement. Le CCATM possède un Secrétariat depuis 1975 et l'organisme a été incorporé en 1987.

Le CCATM compte des membres du gouvernement et des membres associés. Ces personnes, qu'elles aient été nommées d'office par leurs supérieurs ou qu'elles se soient associées au Conseil, sont celles qui créent collectivement les lignes directrices et les mandats qui donneront lieu à de nouvelles lois et normes devant régir le transport routier. Le Secrétariat, quant à lui, est chargé de coordonner ces projets et initiatives afin d'en faciliter la mise en oeuvre. Nous tous formons en fait le CCATM.

Si vous voulez lire le rapport de Shercon Associates, intitulé *Review of Stakeholder Relations, Decision Making and Reporting*, allez à notre page d'accueil www.ccmta.ca et cliquez sur «Report Centre» dans la section *Publications and Reports*.

Le CCATM examine sa façon de faire

L'examen des pratiques d'affaires du CCATM, dont le mandat de décembre 2003 était d'améliorer le processus décisionnel et d'accroître la réceptivité et l'efficacité, a été présenté au Conseil d'administration de l'organisme au cours de l'Assemblée annuelle à Québec, en mai.

David Sheridan était sur place pour livrer son rapport, et il a présenté une gamme de conclusions et de recommandations

relativement aux pratiques d'affaires du CCATM, à nos rapports avec nos associés gouvernementaux et privés ainsi que relativement à notre processus décisionnel.

M. Sheridan a mené à bien un vaste sondage par le biais de son entreprise, Shercon Associates, au printemps.



David Sheridan, de Shercon Associates Inc., a effectué l'étude.

16 recommandations
En un geste qui aura plusieurs répercussions, les membres du Conseil d'administration ont décidé d'accepter chacune des 16 recommandations du consultant.

Ainsi, l'organisme continuera d'appliquer sa politique d'ouverture. Comme cela était le cas à titre intérimaire jusqu'au dépôt du rapport, les

membres pourront demander une rencontre face à face avec des représentants d'un comité permanent si un certain enjeu ne peut attendre à la prochaine rencontre ordinaire. Aussi, toutes les réunions du Conseil d'administration du CCATM seront désormais ouvertes aux intervenants et associés.

Les points principaux

- Les priorités stratégiques du CCATM seront modernisées. Le plan stratégique et le plan d'affaires annuel aideront le C.A. à fixer les priorités et à en surveiller l'évolution.
- Le C.A. du CCATM surveillera les travaux et résultats de chacun des comités permanents, particulièrement afin de s'assurer que les mesures à adopter et les échéanciers soient respectés.
- Le CCATM publiera un «bulletin» de mise en oeuvre des projets dans les administrations.
- Les président(e)s de comités se verront offrir un cours en techniques de facilitation.
- Les réunions du CCATM seront régies par un code de conduite.
- Les décisions au sein des comités permanents du CCATM seront prises par voie de consensus.
- Les réunions face à face du C.A. seront ouvertes aux associés.
- Sur demande, les intervenants du secteur privé pourront rencontrer des représentants d'un comité permanent face à face.
- Les intervenants réglementés pourront rencontrer des membres d'un comité permanent, s'il est nécessaire et approprié de le faire, avant que n'aient lieu les autres consultations.
- Les intervenants pourront davantage donner leur avis grâce à un mécanisme amélioré de consultation.

Les délégués étaient nombreux à Québec!



La présidente sortante Johanne St-Cyr a officié la cérémonie d'ouverture du dimanche. En mortaise, le président-directeur général de la SAAQ, Jacques Brind'Amour (à gauche) et le ministre des Transports du Québec, Yvon Marcoux (à droite).



Le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé ne s'était pas rendu au Québec depuis plus de deux décennies dans le cadre de son Assemblée annuelle.

La Belle Province avait bien hâte d'accueillir les délégués du CCATM et elle n'a pas lésiné sur les moyens. La Ville de Québec constituait un endroit de choix où organiser la rencontre et l'équipe-hôte de la Société de l'assurance automobile du Québec a su relever le défi avec brio.

Le partenariat!

Le président-directeur général de la SAAQ, Jacques Brind'Amour, a profité de la séance d'ouverture du dimanche pour rappeler que le Québec avait vu chuter de 65 % le nombre de décès sur ses autoroutes entre 1978 (date de création de la société) et 2003. Il a ajouté que les partenariats tels que ceux que la SAAQ a instaurés avec le

CCATM, l'ASVC et AAMVA constituent un outil essentiel afin d'améliorer la sécurité routière.

Le ministre québécois des Transports, Yvon Marcoux, a renchéri sur les statistiques de M. Brind'Amour au cours du banquet du mardi soir et a ajouté que le Québec doit encore répondre à deux problématiques de taille, l'alcool au volant et les excès de vitesse.

Au fil de la soirée, les délégués ont reconnu les réalisations de quelques-uns de leurs collègues du transport routier (voir la page suivante) et plus d'observer avec un plaisir non dissimulé *Le Voyage enchanté* des Productions SMM.

Commanditaires de l'Assemblée annuelle

PLATINE

- De La Rue Identity Systems
- Digimarc ID Systems
- R. L. Polk Canada, Inc.
- U-Haul Canada

OR

- CN
- Compagnie 3M Canada
- Datacard Group
- EDS Canada Inc.
- Experian Automotive
- Giesecke & Devrient

ARGENT

- Association canadienne des constructeurs de véhicules
- CarProof.com / LienQuest.com
- La Compagnie canadienne des billets de banque Itée
- Registraire des véhicules importés (AdminServ - a Livingston Company)

BRONZE

- 730 Permit Services Inc.
- American Association of Motor Vehicle Administrators
- Association canadienne des véhicules récréatifs
- Association d'équipement de transport canadienne
- Association des commerçants de véhicules récréatifs du Canada
- Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada
- Bureau d'assurance du Canada
- Carfax
- Dave Marson, camionneur indépendant - Marson Enterprises Inc.
- Greyhound Canada
- Guardian Interlock Systems Corp.
- Identity Systems Group Inc.
- Intelli-Check, Inc.
- J. J. Keller and Associates, Inc.
- Les Amputés de guerre du Canada
- Petroleum Services Association of Canada
- Unisys Canada Inc.
- Zebra Card Printer Solutions

Vous trouverez d'autres photos sur le site Web du Conseil, au www.ccmta.ca

Une soirée de marque pour les récipiendaires!



L'Assemblée annuelle 2004 du CCATM aura été mémorable sur deux plans.

Premièrement, un nombre record d'exposants et de commanditaires ont participé et ont aidé à rendre la rencontre inoubliable pour les délégués. Le CCATM les en remercie. Le nom de chacun des commanditaires se trouve en encadré dans la page précédente.



Deuxièmement, plusieurs collaborateurs et collaboratrices ont été reconnu(e)s par la présidente sortante, Johanne St-Cyr, pour leur contribution au Conseil au cours du banquet provincial du mardi soir. La liste des récipiendaires paraît ci-dessous.



PHOTO: gracieuseté Arnold Machtinger

Sophie-Marie Martel et ses collègues interprètes et musiciens ont ravi la foule avec *Le Voyage enchanté*, au cours du banquet provincial.



Colonne de gauche, de haut en bas

1. Carolyn Burggraaf, pour deux ans à la tête du comité C&V. 2. Geoff Ewing pour deux ans à la tête du comité SR. 3. André Lemaire (GRC) et Gary Moriarty (photo 4), du Registraire des véhicules importés, ont reçu le prix du membre associé. 5. Roger Clarke, (ministère des Transports de l'Alberta) a reçu le prix du membre gouvernemental.

Colonne de droite, de haut en bas

6. Vivienne Cameron (AAMVA) a été reconnue pour son apport au CCATM au cours des années. 7. Terry Erskine (Manitoba) a été reconnu pour son travail au sein du programme de vérificateurs externes. 8. Robert Moyes (GRC) a reçu un prix en reconnaissance de son travail d'adaptation du Manuel de formation en reconnaissance de documents frauduleux de l'AAMVA ainsi que pour le cours canadien qu'il a donné. Il a partagé le prix avec Mike Nusche et Mel Carter, de l'ICBC. Chris Boxall (4^e depuis la gauche) a accepté le prix. À ses côtés, la directrice des programmes du CCATM, Audrey Henderson. 9. La présidente et directrice générale de l'AAMVA, Linda Lewis, a accepté un prix au nom de Brett Robinson, pour son travail de création du Manuel de formation en reconnaissance de documents frauduleux de l'AAMVA.

«Journée Canada» bien accueillie à Houston

Les travaux se rapportant à la sécurité qu'ont entrepris conjointement le CCATM et AAMVA (dont les documents frauduleux, l'examen de l'entente CDLC, la sécurité des permis de conduire ainsi que le lieu de résidence et les problématiques juridiques) se sont poursuivis au cours de 2004.

Parmi ces initiatives figurait un forum sur la sécurité qui s'est déroulé à Houston (Texas). Le 29 février, le CCATM et AAMVA ont coordonné une «Journée Canada» afin que les groupes de travail canadiens exposent l'impact des politiques américaines de sécurité sur leurs propres administrations.

La séance, dont la présidente du CCATM Johanne St-Cyr était l'hôte et qui a été coordonnée par l'ancien président Gary Walsh, a attiré plus d'une centaine de représentants gouvernementaux et de l'industrie.



Présentateurs et membres de groupes ont goûté à l'hospitalité texane après la «Journée Canada» en compagnie de confrères américains.

Les éléments clés d'une stratégie efficace de sécurité résident en l'harmonisation et la normalisation des problématiques comme la sécurité des documents ou encore les méthodes d'immatriculation des conducteurs. On s'attend à ce que les recommandations du comité directeur, qui relève du C.A. du CCATM, soient acheminées au Conseil des sous-ministres en septembre.

Sécurité des charges

(suite de la page 1)

sécurité des charges.

Le Conseil des sous-ministres a approuvé la norme le 27 avril 2004 avec une date recommandée d'entrée en vigueur du 1^{er} janvier 2005. C'est là un délai qui permettra aux administrations de former leur personnel du contrôle routier ainsi qu'aux intervenants de l'industrie de se préparer en plus d'offrir suffisamment de temps aux administrations pour appliquer leur propre législation.

On s'attend à ce que le Conseil des ministres donne son aval par le biais d'un vote par correspondance d'ici les prochaines semaines.

Le nouveau texte a été posté au site Web du CCATM au www.ccmta.ca, sous la rubrique *Publications*.

C&V en bref...

Véhicules récréatifs de 14 m

En avril 2004, le Conseil des sous-ministres autorisait la modification des normes canadiennes de poids et dimension des véhicules récréatifs pour inclure ceux de 14 m. Le CCATM a été chargé d'examiner les problématiques entourant le permis de conduire. En mai, le comité C&V décidait de ne pas modifier la classification à ce moment-ci, mais de former un groupe de travail *ad hoc* de représentants des gouvernements et de l'industrie afin de concevoir du matériel éducatif.

Échange des permis étrangers

Plusieurs changements sont à prévoir après le travail qu'a accompli le groupe de travail que dirige Rob Fleming (Ontario) et après approbation par le comité C&V et le C.A. Les administrations se servaient des lignes directrices de 1988 afin de négocier des ententes de réciprocité, s'attardant sur les normes d'immatriculation et d'examen écrit. Vient maintenant s'ajouter de

nouvelles consignes qui traitent de sécurité et d'identité, comme les documents acceptables à des fins de preuve d'identité. (Voir la section *foire aux questions* de la page d'accueil www.ccmta.ca.)

Coussins gonflables recyclés

En mai 2004, le C.A. approuvait (sujet à un examen juridique) des lignes directrices canadiennes à l'intention des administrations qui voudraient autoriser le *recyclage de modules de coussins gonflables non déployés*. En mai 2002, le C.A. avait adopté des recommandations voulant que la *reconstruction de coussins gonflables* soit interdite et que soit autorisé le *recyclage de coussins gonflables non déployés* uniquement où on pouvait contrôler leur installation. Le groupe de travail, que dirige Mark Francis de la C.-B., fonctionnera de façon ponctuelle afin de surveiller les percées technologiques des systèmes de retenue et comment elles se rapportent au recyclage des composantes.

Le groupe de travail sur le formulaire de Description des véhicules neufs (DVN)

que dirige Rob Fleming (Ontario) et Harold Blaney (Québec) poursuit ses travaux sur le formulaire DVN et les questions connexes. En septembre 2004, une séance de consultation regroupant gouvernements et industrie aura lieu afin d'examiner les exigences de l'industrie. Armé de ces renseignements, le groupe verra de quelle façon il peut améliorer le formulaire et les pratiques d'affaires.

Conducteurs âgés

Les groupes de travail sur les conducteurs âgés et l'examen des normes d'aptitude des conducteurs se sont rencontrés au cours d'une séance conjointe en avril afin de parler de sujets communs. Le groupe entend lancer une section vouée à ses problématiques sur le site Web du CCATM et songe à organiser un deuxième atelier sur les conducteurs âgés en 2005.

Coup d'oeil sur la Journée mondiale de la Santé

Mercredi, 7 avril 2004 : une journée normale quoique nuageuse à Ottawa. Des policiers s'étaient rassemblés sur la colline du Parlement et avaient disposé trois voitures-patrouille. Plusieurs ne savaient même pas que c'était la Journée mondiale de la Santé.

Portrait global

L'Organisation mondiale de la Santé (OMS) avait convenu que le thème de cette année serait «L'accident de la route n'est pas une fatalité». C'était la première fois que l'organisme international abordait ainsi le sujet de la sécurité routière. L'OMS avance que 140 000 personnes sont blessées sur les routes de par le globe... de façon quotidienne. De ce nombre, 3 000 mourront tandis que 15 000 en demeureront handicapées pour le reste de leurs jours. Le nombre d'accidents mortels est encore plus époustoufflant: 1,2 million de personnes annuellement. L'OMS prédit que si la tendance se maintient, le nombre de personnes mortellement et grièvement blessées grimpera de 60 % d'ici 2020.

La perspective canadienne

Le président de l'époque du comité de la circulation de l'Association canadienne des chefs de police,



L'inspecteur Robert Poëti de la Sûreté du Québec était au nombre des policiers réunis devant le Parlement à Ottawa, dans le cadre de la Journée mondiale de la Santé, le 7 avril.

Maurice Pilon, a avancé que la sécurité routière est une problématique de santé trop souvent négligée. Il a enjoint les gouvernements et le secteur privé à trouver des solutions. Selon lui, les Canadiens doivent se responsabiliser et établir des partenariats efficaces, qu'il s'agisse de campagnes de port de la ceinture de sécurité ou d'une meilleure conception du réseau routier. Les forces policières, a-t-il ajouté, doivent participer à cet effort. Le nombre de personnes mortellement ou grièvement blessées a chuté de presque moitié au Canada depuis les années 1970 en dépit d'un accroissement de la population et de la circulation. Mais le Canada «a encore bien du chemin à

faire» a-t-il ajouté, en soulignant que 2 900 Canadiens périssent annuellement sur nos routes. Là-dessus, une personne sur cinq est un usager vulnérable de la route.

L'agent Pilon, qui au quotidien est Commissaire adjoint à la Police provinciale de l'Ontario (O.P.P.), a réitéré son appui aux initiatives nationales comme la *Vision sécurité*

routière 2010 du CCATM. Les policiers reçoivent des trousse de l'Association, des renseignements qui proviennent de différentes sources comme Transports Canada et le CCATM.

Baguette magique...

L'inspecteur Robert Poëti, de la Sûreté du Québec, fait aussi partie du comité de la circulation de l'association nationale. Il a souligné que les initiatives de sécurité sont primordiales.

«Si je prenais une baguette magique et que j'annonçais que tous les décès devaient survenir la même journée dans ma province, nous verrions plus de 1 100 personnes mourir ce jour-là. Et parmi ces décès, 221 seraient imputables à des collisions routières, a-t-il expliqué essentiellement en ces mots. Il y aurait tout un tollé. Pourtant, nous minimisons ces décès sur la route parce qu'ils sont répartis tout au long de l'année. Les citoyens ont aussi tendance à accepter et à valoriser l'excès de vitesse... et les véhicules sont conçus afin de rencontrer cet objectif de performance. Bien que les véhicules soient en passe de devenir plus sécuritaires grâce aux ceintures de sécurité et aux coussins gonflables, l'excès de vitesse est encore accepté. Nous devons véritablement nous interroger relativement à l'accès plus facile aux véhicules (financement, âge de conduite) dont bénéficient nos jeunes gens. Notre nouvelle génération meurt sur nos routes.»

Le PCPO recommande de nouvelles dispositions législatives pour les occupants de véhicule

Après un examen et des commentaires de la part de groupes pour la sécurité des enfants, le groupe de travail du *Programme canadien sur la protection des occupants* (PCPO) a déposé un nouveau modèle de dispositions législatives pour occupants de véhicule au cours de l'Assemblée annuelle, en mai. Le C.A. du CCATM l'a ensuite entériné. Le PCPO veut maintenir un taux de 95 % du port de la ceinture de sécurité et d'utilisation appropriée de dispositifs pour enfants d'ici 2010.

Bien que le modèle datant de 1997 regorgeait de terminologie légale, le nouveau se veut un guide pour les administrations qui veulent déterminer leurs propres dispositions, terminologie et lois. L'adoption universelle d'une législation qui simplifie les lois réduirait les chances de mauvaise utilisation des ceintures comme des sièges pour enfants.

Le raisonnement de base du document veut que toute personne à bord d'un véhicule utilise un dispositif de

Suite à la page 10

Alcool au volant, plaques et radar en Saskatchewan

La Saskatchewan entend modifier sa législation afin d'accroître à dix ans sa fenêtre actuelle de cinq ans répertoriant les condamnations multiples au volant. La *Stratégie de réduction de conduite avec facultés affaiblies* (SRCFA) 2010 a justement émis cette recommandation et d'autres administrations ont emboîté le pas. Cette mesure vise à décourager les conducteurs de prendre le volant après avoir consommé de l'alcool, en plus de resserrer les lois de la province en la matière.

La Saskatchewan passe aux plaques d'immatriculation uniques. L'assemblée législative a présenté des changements le 4 mai 2004 qui font en sorte que les conducteurs n'auront qu'à se procurer une seule plaque, une initiative qui pourrait épargner jusqu'à 370 000 \$ annuellement. En attendant leur renouvellement, les conducteurs auront le choix de garder les deux plaques sur leur véhicule ou d'enlever celle du devant.

Ouste les détecteurs de radar! En mai 2004, l'assemblée législative a été saisie d'un projet de loi apportant de nombreux changements, dont l'interdiction d'utiliser les détecteurs de radar dans les véhicules lourds. Ces dispositifs aident les conducteurs à faire fi des limites de vitesse. Or, les

camions peuvent nécessiter le double de la distance d'arrêt des automobiles lorsqu'ils se déplacent sur l'autoroute.

Sécurité routière scrutée en Alberta

L'Alberta s'engage à respecter les objectifs de la *Vision sécurité routière 2010*. Son gouvernement entreprend un examen de la sécurité routière sous la direction d'un ancien membre de la Gendarmerie royale du Canada.

Don McDermid, anciennement commissaire adjoint à la Division K de la GRC, devait présenter les résultats de sa recherche au ministre des Transports Ed Stelmach en juin. Le mandat de l'ancien policier était de scruter la sécurité routière et de coordonner les stratégies, les objectifs et trouver les ressources afin de traiter des problématiques, de concert avec des intervenants clés. Le but: réduire le nombre de décès et de blessures à la suite de collisions.

Le ministère des Transports devait examiner les travaux de M. McDermid au cours de l'été avant de dévoiler son plan d'action, cet automne.

Blague-minute

Campeurs: méthode naturelle de nourrir les moustiques...

L'immatriculation passe à la SAP au Manitoba

Le sujet faisait jaser depuis dix ans et le premier ministre Gary Doer en a fait l'annonce dans son budget, le printemps dernier.

La Direction des permis et immatriculations du ministère des Transports et des Services gouvernementaux sera transférée à la Société d'assurance publique (SAP) du Manitoba au cours d'une transition qui durera un an ou plus.

Les tâches d'immatriculation des conducteurs et véhicules, la délivrance de permis de conduire, la conservation de dossiers et la gestion des examens des conducteurs seront confiées à la division relocalisée. Le gouvernement verra toujours à l'ingénierie et aux opérations, les politiques et règlements et au financement des commissions indépendantes.

Le but: améliorer le service, mieux coordonner les stratégies de sécurité et réduire les coûts en bâtissant sur le système informatisé de la Société plutôt que d'en reconstruire un.

D'autres nouvelles du comité C&R...

Ronde de sécurité: ça progresse

Les travaux se poursuivent relativement aux exigences de ronde de sécurité pour les véhicules commerciaux. Le sujet était à l'ordre du jour du comité C&R en mai. Après l'adoption des exigences pour camions porteurs, tracteurs et remorques conventionnels (voir le numéro d'hiver 2004 des *Nouvelles du CCATM*), le groupe de travail a approuvé le protocole d'inspection des autobus à flancs élevés, qu'ont ratifié tant le comité C&R que le C.A. à Québec en mai. Le groupe devra maintenant proposer des options

en matière d'inspection des autocars et autres véhicules surbaissés, là où il est difficile d'inspecter le train de roulement pour des raisons de sécurité et d'accessibilité. L'ébauche de la norme pour les autocars suggérait une inspection aux 30 jours ou aux 12 000 km. Le mandat comprendra aussi l'exploration des nouvelles technologies en cabine en matière d'indicateurs de course de freins. Wilfred MacDonald, de l'Î.-P.-É., dirige le groupe. On peut consulter les sections approuvées de la norme en se rendant à *Publications* sur le site Web du CCATM.

Inspections: toujours les travaux

Printemps chargé pour le groupe de travail sur les normes d'inspection des véhicules commerciaux. L'examen de l'ébauche de la norme 11 du CCS, qui régit les inspections périodiques (PMVI) et les exigences d'entretien pour les véhicules commerciaux, remorques et autobus, est terminé. Les travaux reprennent de plus belle cet été et cet automne afin de régler quelques questions, confirmer les exigences relatives aux freins pneumatiques et autres

Suite à la page 10

Nouvelles amendes proposées et droit d'appel au Manitoba

Le gouvernement manitobain a présenté des textes législatifs qui imposeraient de nouvelles amendes aux conducteurs en certaines conditions.

Cette proposition ferait en sorte que les conducteurs ayant fait de la vitesse dans une zone de construction identifiée devraient payer 5 \$ du

Le Manitoba légifère sur les bicyclettes électriques

Le Manitoba a présenté une loi qui permettrait d'établir des règlements qui autoriseraient les bicyclettes électriques.

Le gouvernement a déposé sa *Loi modifiant le Code de la route* afin de souscrire aux règlements qui régissent ce type de véhicule.

Ces règlements s'inspirent du guide des pratiques exemplaires du CCATM. Toute personne âgée de 14 ans ou plus pourrait conduire une telle bicyclette en autant qu'elle porte un casque protecteur et qu'elle suive les règlements propres à une bicyclette.



Les bicyclettes électriques, comme celle-ci qu'a vue l'ancienne présidente du comité C&V Carolyn Burggraaf à l'automne 2003, pourraient être autorisées au Manitoba.

kilomètre excédentaire pour avoir menacé la vie des ouvriers. Les conducteurs qui ne ralentissent pas ou qui ne cèdent pas le passage à des véhicules d'urgence seraient aussi pénalisés. Aussi, personne ne pourrait s'arrêter sur un passage à niveau, le temps qu'un feu de circulation tout proche passe au vert.

Le Manitoba a aussi élargi le mandat de son examen des normes médicales, de sorte à ce que les personnes handicapées puissent en appeler d'un refus de permis de stationnement.

L'Ontario autorise le transfert d'info

L'Ontario a changé la méthode par laquelle elle traite les dossiers de conducteurs à des fins de tarification depuis le 1^{er} avril 2004.

La *Driver Record Licensing Agreement* fait en sorte que depuis cette date, l'Ontario transfère ses dossiers à son partenaire de l'industrie, le Bureau d'assurance du Canada. Les entreprises d'assurances, courtiers, experts d'assurance et revendeurs disposent maintenant d'une plus grande gamme de renseignements grâce au BAC.

L'industrie de l'assurance a récemment terminé et signé les documents qui s'imposent, y compris les ententes afin de protéger les renseignements personnels des conducteurs.

Nouvelles des comités

Heures de service : c'est presque fini

Après l'adoption de la disposition sur la couchette pour conducteurs en solo l'hiver dernier, les membres du CCATM et les partenaires de l'industrie se préparent en prévision du règlement final sur les heures de service, à paraître dans *La Gazette du Canada, Partie II*. Transports Canada a breffé le comité C&R au cours de l'Assemblée annuelle de Québec en mai et les gouvernements fédéral/provinciaux/territoriaux travaillent actuellement au texte final.

Bien que les gouvernements se soient engagés à une implantation simultanée d'un bout à l'autre du Canada, la date de mise en vigueur n'est pas encore arrêtée. Il a été question d'un report au 1^{er} janvier 2005, mais cette date est elle-même problématique en ce que les administrations ne disposeront pas du temps voulu pour produire leur législation-type ou même former leur personnel du contrôle routier. Une décision devrait être prise cet été.

Le travail sur le guide d'interprétation des heures de service, quant à lui, reprendra peu après la publication du règlement afin de récolter l'apport de la collectivité du contrôle routier et de l'industrie. Surveillez les développements sur le site Web du CCATM...

La FMCSA salue des membres du comité C&R

La *Federal Motor Carrier Safety Administration* américaine a reconnu quelques personnes au cours de l'Assemblée annuelle du CCATM, en mai, pour leur contribution dans l'élaboration du programme de formation de la norme nord-américaine sur la sécurité des charges. Milt Schmidt a présenté des plaques à Jim Bedingfield (ministère des Transports de l'Alberta), John

Pearson (CCATM), Graham Cooper (Alliance canadienne du camionnage), Guy Desrosiers (ministère des Transports du Québec) et Ron Covelto (ministère des Transports de l'Ontario) au nom de l'administratrice Annette Sandberg. L'objectif : mettre au point un nécessaire de formation uniforme et homogène sur la sécurité des charges pour quiconque en Amérique du Nord.

Cote de sécurité : un groupe de travail fera le point

Le Comité permanent sur la conformité et la réglementation et le C.A. ont profité de l'Assemblée annuelle en mai pour approuver une évaluation indépendante de l'efficacité et de l'homogénéité des régimes de cote de sécurité de toutes les administrations en vue de l'entrée en vigueur, le 1^{er} janvier 2005, de la *Loi de 1987 sur les transports routiers* et du Règlement sur les certificats d'aptitude à la sécurité des transporteurs routiers.

Rob Kroeker, de la C.-B., dirigera un nouveau groupe de travail afin de mener l'examen et de se pencher sur les problématiques juridiques et légales qui surviendront au cours de l'implantation.

Les administrations canadiennes oeuvrent dans cette direction depuis plusieurs années. En vertu de la nouvelle loi, publiée dans la *Gazette* du

Canada, Partie I, le 3 mai 2003 ainsi que de la norme de cote de sécurité du CCS qu'ont approuvée les Conseils des ministres et sous-ministres en septembre 2002, les provinces et territoires géreront la cote de sécurité de tous les transporteurs extraprovinciaux qui sont immatriculés sur leur territoire. Le suivi s'effectuera par le biais d'un profil complet de conformité à la sécurité fondé sur le dossier du transporteur dans toutes les provinces où il exploite. La cote sera déterminée en conséquence.

L'examen devrait déterminer jusqu'à quel point les administrations possèdent un système d'attribution de cote de sécurité homogène relativement à la norme employée et jusqu'à quel point le régime de l'une et l'autre peut apposer une cote homogène à un transporteur à travers les provinces et territoires.

Un consultant a été embauché, le travail avance et un rapport devrait être publié fin août, à temps pour que le CCATM fasse le point à la rencontre des Conseils des ministres et sous-ministres en septembre.

D'autres nouvelles du comité C&R

(suite de la page 8)

problématiques, en plus de finaliser les nouvelles sections se rapportant aux remorques à plateau pour grumes, aux fourgons frigorifiques et calorifiques ainsi qu'à la vérification des étiquettes de conformité. À l'Assemblée annuelle en mai, le C.A. a prolongé le mandat du groupe jusqu'en mai 2005 afin de finaliser la mise à jour du manuel, aider le Secrétariat à la préproduction et afin de permettre au groupe d'évaluer la nécessité d'examiner plusieurs nouvelles technologies pour les véhicules.

La norme est publiée dans le manuel du CCATM *Commercial Vehicle Inspections in Canada*, publié au printemps 2001. Tom Bragard, du Nunavut, dirige le groupe de travail.

Dispositions législatives du PCPO

(suite de la page 7)

retenue assorti à ses dimensions et à ses habiletés motrices. Les dispositions recommandées dictent aussi que le conducteur est responsable de tout passager âgé de moins de 16 ans; que chacun est bien attaché; que les enfants de moins de huit ans et pesant moins de 37 kg ne peuvent utiliser les ceintures telles que conçues actuellement et qu'ils doivent recourir à des sièges d'appoint; et que les personnes de plus de 16 ans sont responsables de leur propre sécurité et qu'elles écotent d'une amende si elles ne portent pas leur ceinture.

Le PCPO reconnaît que la technologie relative aux dispositifs de sécurité et aux coussins gonflables évolue et que les dispositions pourraient être modifiées en ce sens. On reconnaît aussi que les fabricants de systèmes de retenue pour les enfants

changent à l'occasion les paramètres de poids, de hauteur et de design des produits et des instructions s'y rapportant. Conséquemment, toute référence à des produits ou à une gamme de dimensions a été omise des dispositions.

Comme mentionné dans la stratégie du PCPO 2010, «l'adoption d'une législation efficace (...) favorise le changement de comportements et l'établissement de normes et d'objectifs qui déterminent l'orientation des initiatives en matière de coercition et d'éducation.»

Les répondants au sondage PCPO de 2003 sur les dispositions relatives aux sièges d'enfant seront avisés des nouvelles dispositions législatives. On retrouve aussi le texte original sur le site Web du CCATM, à la rubrique «Quoi de neuf».

C&V en bref... (suite de la page 6)

CDLC

Le président du groupe de travail sur l'Entente canadienne sur les permis de conduire et les infractions aux règles de la route (CDLC), Dennis Nelson rapportait en mai que les révisions vont bon train afin d'accoucher d'une nouvelle entente baptisée CDLA. Le document incorporera des ajouts et servira d'outil de mise en oeuvre relativement aux initiatives de sécurité en matière de permis et de cartes d'identité.

En vedette

Plusieurs changements au sein du comité SR. **Jean Wilson**, d'ICBC, en prend la tête tandis que **Brian Jonah** (Transports Canada) est coprésident. **Sue Lo** du MTO sera maintenant la représentante ontarienne. **Blair Barbour**, du ministère des Transports des T.N.-O., s'ajoute aussi.

Changements cette fois au sein du comité C&V. **Mitch Fuhr** (ministère des Transports de l'Alberta) assume la présidence. **Rob Fleming** (MTO) sera son vice-président. **Susan McCracken** (Ministère de la Sécurité publique du N.-B.) remplace **Michel Daigle**, qui est passé au comité SR. **Crystal Rafuse** est la nouvelle représentante de Service Nouvelle-Écosse et Relations avec les municipalités.

Au comité C&R, **Alain Turcotte**, anciennement à la Commission des transports du Québec, a joint les rangs de la SAAQ et remplacera René Desaulniers aux réunions.

David Simailak est le nouveau ministre du Développement économique et des Transports au Nunavut, après les élections. **Alex Campbell** est sous-ministre.

Bob Evans, un membre associé de longue date, est décédé le 10 juillet dernier. Il était le directeur général de *Canadians for Responsible and Safe Highways* (CRASH).

Du nouveau sur la scène fédérale. **Jean**

Lapierre a été nommé ministre des Transports après l'élection du 28 juin.

Un visage connu revient à SGI. **Jon Schubert** assurera la présidence. Il a travaillé pendant 23 ans à divers postes chez SGI avant de quitter, il y a cinq ans, afin de faire de la consultation.

Bienvenue à nos nouveaux membres

M. Charles Bergeron, Directeur des relations gouvernementales
Association canadienne des télécommunications sans fil

Mme Brigitte Corbeil
Vice-présidente et directrice générale
Groupement des assureurs automobiles

M. Jim MacMillan
Gérant du parc de véhicules
BC Hydro

M. Sean McAlister
Répondant principal
ORCA Transportation Safety Group

Mme Jeanne McHardy
Consultante, Direction des véhicules motorisés du Nunavut

M. Matt Patton
Allegheny Industrial Associates

Mme Joanne Ritchie
Directrice générale
Owner Operators Business Association of Canada (OBAC)

M. Todd Stephenson
Gérant, développement commercial
Carmanah Technologies Inc.

M. Doug Thompson
Administrateur adjoint, Direction des véhicules motorisés
Wisconsin Department of Transportation

M. Mark N. Van Allen CITT
Coordonnateur de l'immatriculation des véhicules
Federal Express Canada Ltée

M. William Weber
Cambridge Systematics

M. David Wells
Directeur, relations gouvernementales
AssureTec Systems, Inc.

Rubrique EID



Le Secrétariat a réussi à concevoir et appliquer un noeud (c'est-à-dire un carrefour à partir duquel les informations seront acheminées) de clé d'accès aux Numéros d'identification des véhicules (NIV) problématiques sur le réseau EID. La clé d'accès sera un index de tous les véhicules étiquetés (réchappés ou irréparables) au pays et indiquera l'administration qui a rapporté l'étiquetage et où on peut obtenir les détails. Cette unique démarche facilitera les vérifications en ligne au moment d'immatriculer un véhicule hors province et déterminera si le véhicule a été l'objet d'un étiquetage au Canada.

Le Secrétariat conservera un fichier des véhicules volés grâce à des données recueillies quotidiennement du Centre d'information de la police canadienne (CIPC). De plus, on y retrouve une base de données du Registraire des véhicules importés relativement à tous les véhicules importés des É.-U. Celle-ci renferme des renseignements détaillés du dossier du véhicule, de son état mécanique et de son étiquetage. Ensemble, ces trois fichiers de noeud constituent un index complet des

véhicules qui sont assujettis au Programme de détection et de contrôle des véhicules déclarés pertes totales du CCATM.

Le Secrétariat s'affaire aussi à connecter l'EID au réseau NMVTIS d'AAMVA, aux É.-U. Une telle connexion permettrait à une administration canadienne de vérifier les NIV des fichiers de véhicules volés ou étiquetés aux É.-U., ce qui appuyera les initiatives contre le vol de véhicules et la contrefaçon du CCATM comme d'AAMVA.

Une analyse de faisabilité et d'impact est en cours afin de vérifier si le CIPC peut avoir accès aux neuf plus petites administrations canadiennes par le biais du réseau EID. Le CCATM et le CIPC se sont déjà penchés là-dessus, mais la technologie de l'époque ne pouvait répondre au volume de transactions envisagé.

Toutefois, le réseau ne devrait pas souffrir du volume accru de transactions grâce à la modernisation de l'infrastructure et la capacité accrue de traitement en ligne au sein de certaines administrations.

Rédaction et conception

Jacques Des Becquets
Collaborateurs
Martin Jackson
Valerie Todd
Ian Tomlinson
Sylvain Tremblay

Pour nous joindre

SECRETARIAT DU CCATM
2323, boul. St-Laurent
Ottawa (Ontario)
K1G 4J8
COURRIEL
jdesbecquets@ccmta.ca
SITE WEB
http://www.ccmta.ca
TÉLÉPHONE 613-736-1003
TÉLÉCOPIEUR 613-736-1395

nouvelles du **CCATM**

est publié deux fois l'an
afin de communiquer
les décisions et de faire
le point sur les projets
et initiatives du CCATM

ISSN 1192-7488

**Service d'encart à
l'intention de la
collectivité des
transports routiers**

Un service utile pour
tout organisme
désirant faire la promo-
tion d'un produit, d'un
service ou d'une
réunion à venir. Pour
renseignements,
communiqués avec
le rédacteur.

nouvelles du **CCMTA**

est distribué gratui-
tement à tous les
membres gouverne-
mentaux et membres
associés du CCATM. Les
commandes en gros (10
ou plus) sont dispo-
nibles. S'informer
auprès du rédacteur.
La reproduction des
textes est autorisée
avec mention de la
source.

Also available
in English

Calendrier

**Championnat nord-américain
d'inspecteurs (NAIC)**
Salt Lake City (Utah)
16 - 22 août 2004

**Conférence annuelle
internationale d'AAMVA**
Bismarck (Dakota du Nord)
22 - 26 août 2004

Opération freins pneumatiques
1^{er} septembre 2004

**Réunion – problématiques du
formulaire de Description de
véhicules neufs (DVN)**
Toronto (Ontario)
1 - 2 septembre 2004

Atelier d'automne de l'ASVC
Sparks (Nevada)
23 - 28 octobre 2004

**Réunions d'automne des
comités permanents du CCATM**
Ottawa (Ontario)
1 - 4 novembre 2004

**Conseil d'administration
du CCATM**
Ottawa (Ontario)
6 - 8 décembre 2004

Rigolons un peu



La pensée d'un chien: Hé, ces gens avec qui j'habite me nourrissent, m'aiment, me fournissent une belle et chaleureuse maison à l'abri de la pluie et prennent soin de moi... Ils sont forcément des dieux!

La pensée d'un chat: Hé, ces gens avec qui j'habite me nourrissent, m'aiment, me fournissent une belle et chaleureuse maison à l'abri de la pluie et prennent soin de moi... Je suis forcément un dieu!

Un serpent paniqué va voir sa mère et demande:
«Maman, maman! Est-ce que je suis venimeux?»
– Mais non, mon petit!
– Ouf! Je me suis mordu la langue...»

NOTRE MISSION

**Le Conseil canadien des
administrateurs en transport
motorisé est un organisme à
but non lucratif composé
d'intervenants provenant des
ministères et organismes
publics des gouvernements
fédéral, provinciaux et
territoriaux chargés
d'administrer, de réglementer et
de contrôler le transport par
véhicule automobile et la
sécurité routière. Ses objectifs
stratégiques sont :**

- ◆ superviser la réalisation de la *Vision sécurité routière 2010*;
- ◆ rehausser et augmenter la sécurité du transport routier;
- ◆ élaborer des stratégies et des programmes d'ordre national en matière de sécurité routière;
- ◆ élaborer et partager l'information sur les facteurs clés de la sécurité routière;
- ◆ élaborer et proposer des règlements, des politiques et des normes aux gouvernements;
- ◆ partager de l'information et des stratégies de service à la clientèle en ce qui concerne les nouvelles technologies de communication;
- ◆ fournir des renseignements fiables, à jour et complets aux membres et associés; et
- ◆ assurer le fonctionnement et le maintien d'un réseau d'échange de données.