

CCATM

nouvelles

Bulletin du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé

Message du nouveau président

À l'instar du monde, le Canada évolue. La gestion des conducteurs et véhicules, la sécurité des transports, les services au public n'y échappent pas.

Collectivement, nous devons nous adapter à une pléiade de scénarios que n'auraient jamais imaginés les administrations fondatrices du CCATM dans les années 1940. Le thème de notre Assemblée annuelle de 2006, *La sécurité routière – partageons la responsabilité*, résume bien la situation : nous sommes partie prenante d'un effort visant à rendre plus sûr le transport routier. L'enjeu est de taille et nous pouvons tous contribuer à sa réalisation. C'est ça, partager la responsabilité.

Le CCATM a réagi en créant plusieurs initiatives nationales, telles la *Stratégie de réduction de la conduite avec facultés affaiblies* (SRCFA), le *Programme canadien sur la protection des occupants* (PCPO) ou encore, la *Vision sécurité routière* (VSR). L'Î.-P.-É. est petite, certes, mais elle souscrit aux objectifs de la VSR 2010 sur la scène nationale. Le CCATM maintiendra le cap au cours de la prochaine année. Les provinces et



John B. MacDonald

territoires ont beaucoup à gagner en mettant en oeuvre des programmes à l'appui des objectifs de la VSR : faire des routes canadiennes les plus sûres au monde.

L'immatriculation des véhicules et des conducteurs revêt une toute nouvelle signification depuis le 11 septembre 2001. Comme de nouvelles technologies de contrefaçon font leur

apparition quotidiennement, nous devons réduire la fraude et mieux protéger les données confidentielles d'immatriculation. Comme le permis de conduire constitue le document d'identité le plus reconnu, la CCATM est toujours demeuré à la page à cet égard.

Nous avons réussi de grandes réalisations en tant qu'organisme mais beaucoup reste à faire. Je vous demande tous et toutes d'y participer. Il m'a fait plaisir de faire partie du CCATM depuis 23 années et j'ai bien hâte de vivre pleinement la prochaine. J'espère que vous vous joindrez à nous à l'occasion de l'Assemblée annuelle à Charlottetown du 14 au 18 mai 2006 et que vous demeurerez quelques jours de plus afin de profiter de la grande fin de semaine chez nous.

Un pas de plus vers l'entente CDLA

Réunis à l'Assemblée annuelle, le Comité permanent des administrateurs de conducteurs et véhicules (C&V) a confirmé que la *Nouvelle entente canadienne sur les permis de conduire et les infractions aux règles de la sécurité routière* (CDLA) demeure sa priorité.

Mitch Fuhr, qui a remplacé Dennis Nelson à la présidence, a précisé que son groupe espère soumettre une entente de principe au Conseil

des ministres en septembre. Une telle entente témoignerait de la volonté des administrations de travailler à la réalisation de la CDLA.

Le document améliorerait l'original de 1990 qui autorise présentement l'échange des permis de conduire et des renseignements relatifs aux condamnations entre administrations canadiennes, et incorporerait des volets sécuritaires.

Sommaire

2

Dossier spécial

- Nouveau programme d'accréditation

Cargaisons : go!

3

Roadcheck 2005

Documents frauduleux : un deuxième atelier

4-5-6

Nouvelles des comités

- Heures de service
- C&V en bref
- Le président de la SRCFA devant un comité fédéral
- Réciprocité des permis
- Nouvelle stratégie SRCFA
- ASVC : formation des instructeurs à la Région V
- Nouveaux groupes C&V

7

Rubrique *Vision sécurité routière* 2010

- Semaine de sécurité routière
- Collisions et jeunes
- Première campagne de sensibilisation publique pour le PCPO

8

Nouvelles des administrations

9

Assemblée annuelle 2005

10

Nouvelles des comités

- Ronde de sécurité
- Rubrique de l'EID

11

En vedette

12

Calendrier

Le CCATM lance un programme d'accréditation pour vérificateurs externes

Une décision du Conseil d'administration en 2002 connaît finalement son aboutissement. Histoire de se préparer aux normes 14 (cotes de sécurité) et 15 (vérifications en entreprise) du Code canadien de sécurité (CCS), le CCATM a collaboré avec le Collège communautaire de Lethbridge afin de mettre sur pied un programme d'accréditation pour vérificateurs externes dispensé en ligne.

Le cours pour vérificateurs externes (VE) vise les consultants de l'industrie, les gestionnaires de transport, ou tout adulte en quête d'une carrière. Il sera séparé en deux composantes, l'une nationale, l'autre émanant de l'application de la nouvelle loi dans les administrations. Les VE accrédités pourraient offrir une gamme de services. Ils pourraient notamment fournir des vérifications relatives aux cotes de sécurité, offrir des services de consultation à l'industrie, effectuer des vérifications d'appoint avant ou après une vérification gouvernementale officielle et, si elles sont cautionnées par la FMCSA américaine, se charger des vérifications préliminaires des nouvelles compagnies de transport. La nouvelle formation pourrait aussi intéresser les responsables de la sécurité au sein des transporteurs désireux de parfaire leurs connaissances et de faire avancer leur carrière.

Étapes

Les aspirants pourront s'inscrire au cours par le biais d'Internet. Le CCATM a nommé l'un de ses employés, Martin Rochon, en tant que coordonnateur de projet pour recevoir les demandes d'inscription et en coordonner le suivi au sein des administrations. L'Alberta et le

Manitoba acceptent présentement les demandes d'inscription.

Si la personne est acceptée, un numéro d'identité lui sera assigné, lui permettant de suivre les cours en ligne. Des examens seront administrés deux ou trois fois par an. Les personnes l'ayant réussi pourront alors s'inscrire en tant que vérificateur externe au sein d'une administration donnée. Si elles veulent exercer leur profession dans plusieurs d'entre elles, elles devront poursuivre leur formation en ligne. Les vérificateurs devront aussi maintenir leur accréditation par le biais de formation occasionnelle.

Le programme d'accréditation pour VE innove aussi en matière de livraison de cours. Ses créateurs ont conclu une entente avec le Collège communautaire de Lethbridge en Alberta afin qu'il offre toutes les composantes par le biais d'Internet. Le CCL a déjà fait office de pionnier en devenant le tout premier



Des représentants des provinces étaient à Winnipeg en juillet dernier pour une séance de formation relativement au cours.

collège communautaire au Canada, lors de son ouverture en 1957.

Depuis, il s'est forgé la réputation d'être à l'écoute des besoins de l'industrie, du gouvernement et de la communauté. Le CCL offre présentement 70 profils de carrière et offre des cours en ligne ou à brève échéance depuis un bon moment.

Nouvelle norme d'arrimage des cargaisons : c'est parti!

La nouvelle norme 10 (arrimage des cargaisons) du Code canadien de sécurité (CCS) est entrée en vigueur dans la plupart des administrations du pays à compter du 1^{er} juillet. Le Yukon et les provinces atlantiques devaient emboîter le pas plus tard cet été (à l'exception de Terre-Neuve-et-Labrador, où elle est en vigueur depuis janvier). Afin d'offrir une période de transition satisfaisante à l'industrie, la période d'éducation a été prolongée au 1^{er} octobre 2005 en Saskatchewan et au Manitoba. En Ontario, la période de transition a été prolongée à l'endroit du transport par fourgon.

Entre-temps, le comité canadien d'interprétation traite de nombreuses problématiques provenant des administrations canadiennes et des intervenants de l'industrie, en plus d'examiner les politiques d'arrimage des cargaisons et des interprétations qui ont été dévoilées jusqu'à maintenant aux États-Unis par la *Federal Motor Carrier Safety Administration* (FMCSA).

La FMCSA a publié un avis de projet de loi en juin dernier qui cherchait à récolter les commentaires relativement à plusieurs changements proposés au règlement. Si elles sont acceptées, ces propositions auront des implications sur les administrations et intervenants du Canada et pourraient nécessiter des modifications au CCS afin de maintenir l'uniformité des deux côtés de la frontière. La date limite de commentaires est le 8 août. On retrouve des renseignements supplémentaires en ligne au dms.dot.gov, au dossier 21259.

La prochaine réunion du comité canado-américain d'harmonisation est prévu lors de l'atelier automnal de l'ASVC, du 24 au 29 septembre au Mississippi. Le nouveau règlement est en vigueur depuis le 4 janvier 2004 aux É.-U. (*La norme est postée au site Web du CCATM, au www.ccmta.ca.*)

(suite en page 10)

Les mises hors service à la baisse

Les responsables et associés de l'Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux avaient de quoi sourire en juin. Les résultats de l'Opération Roadcheck 2005 ont montré que presque 82 % des véhicules inspectés étaient en parfait état mécanique. Le taux de mise hors service de 18,5 % constitue une nette amélioration comparativement à celui de l'année dernière, 21,7 %, et il s'inscrit dans une tendance à la baisse amorcée il y a une décennie.

L'exercice international en était à sa 17^e édition. La météo a coopéré dans l'Est ontarien tandis que des employés du ministère des Transports de l'Ontario (MTO) signalaient au hasard à des véhicules commerciaux de se diriger dans l'aire de service afin d'être l'objet d'une inspection ASVC de niveau I.

L'Opération Roadcheck est très médiatisée au sein de l'industrie du transport et la bonne humeur régnait. Les professionnels du transport comprenaient que les inspecteurs effectuaient leur travail. Quelques conducteurs ont affiché leur plus grand sourire lorsque l'un des trois inspecteurs a apposé une vignette ASVC sur leur pare-brise.

Encore les défauts mécaniques

En cette première journée de l'exercice, Christopher Lapointe a confirmé que ses collègues et lui voyaient hélas encore bon nombre de défauts mécaniques, qu'il s'agisse des freins, des flexibles de freins ou autres. Cela dit, il ne fait pas de doute que l'industrie se soucie davantage de la sécurité, ce qu'a corroboré un conducteur local.

Période d'éducation

Puisque la nouvelle norme du CCS sur l'arrimage des cargaisons est entrée en vigueur en janvier dernier en Ontario, nouvelles du CCATM a voulu savoir si le ministère et les transporteurs s'y étaient adaptés. Chris Lapointe a mentionné que l'Ontario vivait à l'heure d'une période d'«éducation» avant que la

norme entre en vigueur, le 1^{er} juillet. «Nous les en informons avant de commencer à consigner des infractions,» a-t-il expliqué.

À cet effet, les agents du MTO fournissent aux contrevenants un billet les avisant que leur véhicule avait une défektivité en vertu de la nouvelle réglementation ontarienne 3634/04 sur l'arrimage des cargaisons. Le même billet enjoignait les conducteurs à en lire les détails au www.ccmta.ca...

L'inspecteur du MTO Eric Gatien examine un flexible de plus près au cours de l'Opération Roadcheck de cette année.



David Hopewell, un vétérinaire de 24 ans au sein du ministère, surveille un camion qui se dirige vers le poste de pesée.

Nouvel atelier sur les documents frauduleux

Plusieurs personnes en provenance des provinces et territoires ont participé au deuxième atelier en reconnaissance des documents frauduleux (RDF) à Ottawa, du 20 au 23 juin. Ce cours du CCATM fournissait aux participant(e)s un survol pratique des techniques et documents sécuritaires, en plus de les habiliter à détecter les documents frauduleux et contrefaits.



Plusieurs représentants ont participé au deuxième atelier en reconnaissance des documents frauduleux à Ottawa, en juin dernier.

Les participant(e)s ont aussi eu droit à des tournées du laboratoire judiciaire de la GRC et des installations de fabrication de permis de conduire et d'impression de monnaie de la Compagnie canadienne des billets de banque, limitée. Robert Moyes, agent de la GRC et l'un des instructeurs, a fait savoir que le but de

la formation était de permettre aux participant(e)s de retourner dans leur milieu et d'enseigner les mêmes notions à leur personnel. Une politique du CCATM recommande que le personnel des administrations reçoive une telle formation ainsi qu'un cours d'appoint au moins aux deux ans.

Les heures de service aboutiront bientôt

La rencontre des 12 et 13 mai sur les heures de service aura été très fructueuse pour les représentants du comité C&R, les dirigeants du CCS et les intervenants de l'industrie du transport.

Réunis à Ottawa juste avant l'Assemblée annuelle du CCATM, les délégués du gouvernement ont finalisé les éléments opérationnels fondamentaux du nouveau règlement fédéral. A suivi une rencontre d'une journée en compagnie des intervenants réglementés, où les participants ont examiné les dispositions techniques de la règle.

La rencontre a été dynamique et des plus populaires, réunissant plus de 50

participants. Des responsables de Transports Canada sont maintenant à finaliser le règlement pour publication dans la *Gazette du Canada, Partie II*. Des précisions seront apportées au texte réglementaire, notamment aux dispositions pour les opérations au nord du 60^e parallèle, et TC fera parvenir le texte final proposé aux administrations sous peu à des fins d'examen. Si tout se déroule comme prévu, le règlement pourrait paraître dans la *Gazette du Canada, Partie II*, d'ici la fin de l'été.

On s'attend à ce que les administrations aient besoin de 12 à 14 mois avant que n'ait lieu l'entrée en vigueur, le temps de modifier les textes provinciaux/territo-

riaux, de former les conducteurs et d'appliquer des changements aux systèmes de vérification informatisés, ainsi que pour concevoir des produits de communication et de sensibilisation.

Entre-temps, le travail sur le Guide d'interprétation et autres outils de formation reprendra dès la publication du règlement. Le groupe de travail, que dirige maintenant Peter Hurst, devrait terminer le guide, concevoir un plan de formation pour les agents de contrôle comme pour l'industrie en plus de proposer des options relativement à la mise en oeuvre. Les intervenants de l'industrie y participeront.

C&V en bref

Véhicules récréatifs de 14 m : c'est terminé

Le travail de rédaction de matériel sur les véhicules récréatifs de 14 mètres à l'intention des utilisateurs et des autres usagers de la route, et dont se serviront les administrations, est terminé. Jennifer Kroeker-Hall (C.-B.) et les représentants de l'industrie Don Mockford et Eleanor Hamm dirigeaient le groupe, auquel ont participé des représentants de l'Alberta et de l'Ontario. De plus, un sondage qu'a préparé le groupe a recensé les exigences de permis pour la conduite de tels VR dans chacune des administrations.

Le travail se poursuit pour la DVN électronique

Le Groupe de travail sur la Description des véhicules neufs (DVN) que dirige Harold Blaney (QC) s'est réuni en juin afin de résoudre plusieurs problématiques relatives à la conception d'un formulaire électronique partiel. Après les consultations de l'automne 2004, plus de 40 problématiques avaient été relevées tant par l'industrie que par les autres administrations dans l'ébauche de la norme. Les membres du groupe ont aussi été mis au parfum d'un projet pilote qu'a lancé DaimlerChrysler en Ontario, en mai.

Le formulaire DVN partiel consiste à transmettre électroniquement des données du fabricant au concessionnaire grâce à un format uniformisé afin d'aider les administrations à immatriculer le véhicule et les fabricants à consigner des renseignements sur les acheteurs. Éventuellement, on entend immatriculer les véhicules entièrement par voie électronique. Le groupe de travail espère obtenir l'approbation du C.A. en décembre 2005 afin de terminer le travail sur la norme, le processus et la procédure à suivre.

Forum sur les conducteurs âgés en 2006

Le forum CCATM / AAMVA sur les conducteurs âgés se déroulera du 4 au 6 mars prochain à Austin (Texas). La rencontre aura pour but d'informer le personnel des administrations sur les plus récentes tendances relativement au filtrage et à l'évaluation des conducteurs ainsi que sur les stratégies recommandées dans le cadre des examens médicaux en passant par l'éducation et la sensibilisation. Elle comprendra aussi une troisième journée axée sur le Canada afin d'examiner et de faire une mise à jour de la stratégie du CCATM sur les conducteurs âgés.

TC reconnu pour son travail sur les immobilisateurs



Dan Davis (gauche) et Jay Rieger (centre) de Transports Canada ont été reconnus au cours de la réunion de mai du comité C&V en recevant chacun un certificat d'appréciation de la part du Comité national pour réduire le vol automobile et d'Auto Theft Consulting Services. En mars, TC a modifié la norme 114 de la Norme de sécurité des véhicules automobiles du Canada (NSVAC) afin que tous les véhicules soient munis de systèmes d'immobilisation en cas de vol d'ici le 1^{er} septembre 2007. Ci-dessus, Barry Ward présente un des prix au nom du CNRVA.

Le président du groupe SRCFA devant un comité des communes

Le président du Groupe de travail sur la *Stratégie de réduction de la conduite avec facultés affaiblies* (SRCFA) Kwei Quaye a comparu aux audiences du Comité de la

Une nouvelle stratégie pour l'alcoolémie sous le seuil criminel

La lutte contre l'alcool au volant semble avoir plafonné au Canada. Bien que les tendances récentes aient montré que les initiatives qu'ont lancées les administrations ont rapporté des dividendes, l'alcool au volant subsiste.

Conséquemment, le Groupe de travail sur la SRCFA 2010 a entrepris de reprendre le flambeau. En mai dernier, le C.A. a approuvé la *Stratégie relative à l'alcoolémie sous le seuil criminel* (*Strategy to Address Lower BAC Drinking Drivers* en anglais). Les administrations membres du CCATM ont convenu d'utiliser cette stratégie en guise d'outil lorsqu'elles examineront tout changement à leur législation et politiques.

L'une des initiatives clés que l'on retrouve dans la stratégie, c'est de recommander aux administrations qu'à des fins de gestion de la sécurité, elles consignent les suspensions administratives temporaires.

Récemment, d'aucuns se sont inquiétés que les limites fédérales et provinciales du taux d'alcoolémie (TA) envoient le message – erroné – qu'on peut conduire en toute sécurité tant que le TA se situe sous 0,08 (80 mg/100 ml de sang). Il faut comprendre que l'affaiblissement des facultés commence dès la première consommation alcoolisée et que les facultés inhérentes à la conduite peuvent être affaiblies même à un TA peu élevé.

La nouvelle stratégie entend éduquer le public, préconiser la suspension temporaire et avoir recours à la réadaptation et à des outils technologiques afin de gérer la conduite avec TA en deçà de 0,08.

Suite à la page 6

justice, droits de la personnes, sécurité publique et protection civile de la Chambre des communes, le 14 juin dernier, à titre de témoin afin de faire connaître la position du CCATM relativement au projet de loi C-16, *Loi modifiant le Code criminel (conduite avec facultés affaiblies)*.

Les administrations membres du CCATM craignent que l'article 8 du projet de loi, qui créerait un nouveau paragraphe 258.1 au sein du *Code criminel du Canada*, aurait pour effet d'exclure l'utilisation des

résultats de tests d'haleine, de sang et d'autres substances corporelles, de tests de sobriété ou de tests d'évaluation en reconnaissance de drogues dans le cadre de l'administration des sanctions provinciales ou territoriales en vertu de leur *Code de la route* respectif.

Tel que présentement rédigé, l'article 258.1 interdit l'utilisation de ces résultats pour toutes autres fins que les enquêtes criminelles sur la conduite avec facultés affaiblies. Les sanctions en vigueur dans les provinces et territoires du Canada, notamment la suspension

de 24 heures, la suspension administrative du permis pour cause d'alcool et la mise en fourrière du véhicule, se basent sur les résultats de tests tels que l'ivresomètre ou le Test normalisé de sobriété administré sur place plutôt que sur le dépôt d'accusations en vertu du *Code criminel*. Dans sa forme actuelle, le projet de loi C-16 empêcherait les administrations d'utiliser cette preuve pour retirer de la route les conducteurs aux facultés affaiblies, et rendrait caduques les suspensions de permis de conduire et les mises en fourrière provinciales/territoriales. Bien que le CCATM appuie l'initiative

fédérale qui vise à fournir des outils supplémentaires aux policiers afin de gérer la conduite avec facultés affaiblies par les drogues, il soutient que le projet de loi doit être modifié.

Après avoir fait connaître son point de vue, le CCATM s'est fait demander de suggérer un libellé afin de modifier le projet de loi de façon à répondre à ses inquiétudes. Le Groupe de travail sur la SRCFA est chargé de la question.



Kwei Quaye

La réciprocité des permis de conduire scrutée de plus près

Le Comité permanent des administrateurs de conducteurs et véhicules et le Conseil d'administration du CCATM ont examiné l'état de la réciprocité des permis de conduire entre le Canada et les États-Unis au cours de l'Assemblée annuelle de mai dernier. Bien que toutes les administrations canadiennes offrent la réciprocité aux états américains, seuls 22 d'entre eux rendent la pareille aux citoyens canadiens.

Le comité C&V demandera à l'AAMVA de l'aider à établir la réciprocité avec les états qui ne l'offrent pas à l'heure actuelle aux administrations canadiennes. On espère que les représentants régionaux de l'AAMVA pourront aider à initier un dialogue plus personnel.

Sondage – réciprocité des permis de conduire entre le Canada et les É.-U.

Réciprocité entière : (aucun test théorique ou pratique)	22 états
Réciprocité partielle : (aucun test pratique mais test théorique)	9 états
Aucune réciprocité : (tests requis)	14 états
Inconnu / aucune réponse fournie	9 états

Formation ASVC pour instructeurs au Canada



De g. à dr. : Wes Roth (Alb.), Terry Deacon (C.-B.), Georges Caissie et John Lunney (N.-B.), Dennis Pryhitko (C.-B.), Brian Davyduke, Troy Hasil et Gerry Benoit (Alb.) et Perry Therrien (C.-B.).

La section du contrôle des véhicules commerciaux du ministère albertain de l'Infrastructure et des Transports a coordonné un cours d'accréditation de niveau I de l'Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux pour instructeurs au Collège communautaire de Lethbridge, du 1^{er} au 13 mai dernier.

Ce cours était l'oeuvre de l'équipe de contrôle de la formation ASVC de la Région V (Canada) et a réuni des profes-

sionnels en provenance de la Colombie-Britannique, de l'Alberta et du Nouveau-Brunswick. Sept personnes (photo) ont reçu leur accréditation de niveau I (parties A et B). Le CCATM est enchanté de reconnaître l'engagement de ces professionnels de la sécurité des véhicules commerciaux. L'hôte était Marty Thomsen du collège et la formation a été livrée par les coordonnateurs de programme ASVC Perry Therrien (C.-B.) et Wes Roth (Alberta).

Nouveaux groupes C&V

L'Assemblée annuelle a vu la création de trois nouveaux groupes de travail au sein du comité C&V :

Véhicules inhabituels. Le groupe que dirige Harold Blaney (Qc) devra catégoriser ces véhicules selon les lois actuelles, établir des lignes directrices pour régir leur circulation, élaborer les exigences d'immatriculation et produire un livret de pratiques exemplaires. Les travaux portant sur les véhicules à basse vitesse (VBV) y seront combinés.

Véhicules de location à long terme sous l'IRP. Le bulletin de vote 321 de l'*International Registration Plan* de mars dernier a été défait mais s'il avait été adopté, il aurait pu nuire à plusieurs programmes de sécurité des véhicules commerciaux et nuire à la faculté d'une administration de réglementer les transporteurs qui évoluent uniquement sur son territoire. Sous la direction de Carolyn Burggraaf, le groupe travaillera de pair avec l'IRP et l'industrie afin de résoudre la problématique.

Réciprocité des permis avec l'Australie. Le Canada compte 13 administrations et l'Australie, huit. Si la réciprocité formelle des permis de conduire était établie, 104 protocoles d'entente devraient être préparés. Le groupe que dirige Crystal Rafuse (N.-É.) recherche des solutions, dont la possibilité que les deux pays signent un seul document commun.

Stratégie sur le taux d'alcoolémie (suite de la page 5)

L'approche globale comprend une mise en oeuvre progressive qui puisse offrir une flexibilité administrative ainsi que des échéanciers qui demeurent à la discrétion des administrations. Bien que l'on préfère l'uniformisation, les éléments clés de la stratégie sont adaptables. Ainsi, les suspensions temporaires sont perçues comme étant graves. Leur durée augmente si d'autres infractions sont commises à l'intérieur d'une période donnée. Les concepteurs ont fait en sorte qu'une première infraction ne créerait pas de fardeau inutile à l'intimé(e) mais qu'elle passe le message qu'une telle suspension, c'est sérieux.

Le *statu quo* qui veut que les conducteurs au TA sous le seuil de 0,08 écotent de suspensions de 12 et 24

heures (ce qui n'apparaît presque jamais dans leur dossier) ne passe plus les feux de la rampe. La nouvelle stratégie veut guider les administrations afin qu'elles changent leur méthode de gestion de telles suspensions. Elle véhicule le message que la conduite avec facultés affaiblies est une infraction sérieuse même à un TA inférieur à 0,08 et qu'elle est lourde de conséquences. On peut se procurer un exemplaire de la stratégie au www.ccmta.ca.

Ce n'est là qu'un des programmes de la SRCFA afin de contrer la conduite avec facultés affaiblies. Les autres traitent de l'affaiblissement des facultés en raison de la fatigue ou de la distraction, de même que par les drogues, une problématique émergente.

Merci Lorraine!



L'Albertaine **Lorraine Lardie** a passé le flambeau. Pendant plusieurs années, elle a présidé le comité des gérants canadiens de l'IRP. **Carolyn Burggraaf** (T.N.-L.) la remplace. Le CCATM remercie Mme Lardie pour tout son travail.

La Semaine de la sécurité routière au Canada travaille sa visibilité

À certains moments de l'année, les conducteurs prennent les routes d'assaut. La police concentre maintenant ses efforts de sensibilisation à l'Action de grâce (Opération Impact) et à la grande fin de semaine de mai puisque celle-ci inaugure l'été.

La Semaine de la sécurité routière au Canada a été créée il y a trois ans. «Il s'agit d'une initiative axée sur l'application des lois et conçue pour sensibiliser le public à la sécurité routière» et à sauver des vies, note un communiqué de la Gendarmerie royale du Canada. Le mot d'ordre en 2005 était de cibler la conduite avec facultés affaiblies, le port de la ceinture de sécurité et les infractions aux intersections.

Le sergent d'état-major André Lemaire de la GRC participe activement à la coordination de cette semaine. La Police provinciale de l'Ontario, la GRC, la Sûreté du Québec, le Service de police de Toronto et plusieurs corps municipaux et régionaux ont souscrit à la stratégie.

Convaincre le niveau municipal

«Je dirais que 70 % de l'étendue du Canada est couverte (durant la semaine), a expliqué M. Lemaire depuis son bureau à

Ottawa. Mais nous ne recevons pas autant de résultats de la part des corps policiers municipaux. Peut-être ne voient-ils pas le portrait d'ensemble.» La réunion de l'Association canadienne des chefs de police, en août, allait traiter de la question et chercher à convaincre les policiers municipaux d'y participer davantage et de soumettre leurs statistiques.

L'association nationale a beaucoup insisté sur ce programme et M. Lemaire soutient que la formule est bonne. Histoire d'augmenter la visibilité, les autorités policières ont organisé un lancement médiatique le

16 mai durant l'Assemblée annuelle du CCATM à Ottawa.

D'après les chiffres dévoilés par les corps de police participants après la semaine thématique, sur 14 000 interventions, la plupart des infractions (6 608) portaient sur des manœuvres aux intersections, et sur des accusations relativement au port de la ceinture de sécurité (5 88). Venaient en troisième lieu les accusations liées à la conduite avec facultés affaiblies (694).



Quelques visages lors du lancement de la Semaine de la sécurité routière au Canada. Les agentes de communication de la GRC Monique Beauchamp, Patricia Flood and Brenda Zanin répondaient aux questions sur le mail de la rue Sparks, à Ottawa. Le président sortant du CCATM Derek Sweet a pris la parole devant la foule (à droite).

Première campagne de sensibilisation pour le PCPO

Le groupe de travail du *Programme canadien sur la protection des occupants* (PCPO) a préparé une première campagne de sensibilisation tout au long du mois de mai. Elle était destinée à rappeler, surtout en milieu rural, l'importance de porter la ceinture de sécurité et d'utiliser correctement les dispositifs de retenue pour enfants.

Une trousse contenant des renseignements sur la ceinture de sécurité ainsi que des messages d'intérêt public et des feuillets d'information a été préparée afin de transiger avec les médias. On espère pouvoir récidiver.

Plusieurs jeunes subissent encore un traumatisme

Si plusieurs intervenants parlent de l'alcool au volant auprès des jeunes, nombreux n'y portent pas attention, d'après un rapport sur les traumatismes crâniens observés dans les urgences des hôpitaux.

Dans son rapport de la fin juin, l'Institut canadien d'information sur la santé s'est renseigné sur la nature des traumatismes en 2002-2003 relativement à l'alcool. Au cours de cette période, 27 % des victimes âgées de 10 à 24 ans étaient admises en raison de blessures liées à l'alcool. Plus de 30 % des collisions de véhicules où l'alcool était en cause impliquaient des jeunes gens sous la barre des 25 ans, 250 en tout.

L'ICIS a noté que le séjour à l'hôpital pour ces cas était de légèrement moins de 15 jours. Plusieurs jeunes n'ont pas eu cette chance. Parmi ceux qui sont décédés de leur traumatisme à la suite d'une collision et qui affichaient un TA positif, 43 % étaient âgés de moins de 25 ans, un pourcentage plus élevé que tout autre groupe d'âge.

Le rapport confirmait aussi l'incidence des collisions impliquant l'alcool et les jeunes la fin de semaine et de nuit. Les risques étaient plus grands en juin, époque coïncidant avec la fin de l'année scolaire.

Changements législatifs en Alberta

Les équipes de construction et d'intervention pourront travailler plus à l'aise en raison de modifications apportées au *Code de la route* albertain.

Le projet de loi 39 rend passibles d'amende les personnes qui roulent trop vite à proximité de véhicules d'urgence arrêtés ou de zones de construction. Les amendes prévues seraient le double de celles pour vitesse excessive.

Les personnes roulant sans assurance automobile, le partage de renseignements au nom de la sécurité, la gestion des transporteurs commerciaux ainsi que le rôle et les pouvoirs de la Commission de transport de l'Alberta sont abordés. Enfin, ce document voudrait protéger les personnes qui dénoncent de bonne foi les conducteurs incompétents ou qui souffrent d'une condition qui puisse affecter leur performance au volant. Le projet de loi a reçu la sanction royale le 2 juin dernier avec proclamation à suivre.

L'Ontario voit à la sécurité

L'Ontario a présenté sa *Loi de 2005 modifiant des lois en ce qui concerne le transport* en février dernier, laquelle entend protéger les automobilistes, enfants d'âge scolaire et ouvriers de la construction. Si elle recevait l'aval des législateurs, les conducteurs qui font fi des zones piétonnières, scolaires ou de construction se verraient imposer le double de l'amende actuelle (et recevraient des points d'inaptitude).

Le projet de loi ferait en sorte que les lieux de collisions soient dégagés plus rapidement en précisant les pouvoirs des policiers. Il améliorerait aussi les normes d'inspections quotidiennes pour véhicules commerciaux et imposerait des sanctions pour toute pièce qui s'en détache. Aussi, les conducteurs nord-ontariens pourraient rouler l'hiver avec des pneus à crampons.

En matière d'identité, le nouveau projet de loi punirait davantage toute utilisation d'un permis de conduire contrefait. Comme ce type de crime est en passe de devenir le plus important sur le continent,

les amendes passeraient du seuil actuel de 60 \$ à 400 \$ à entre 500 \$ et 50 000 \$.

L'Î.-P.-É. sévit contre l'alcool

L'Île-du-Prince-Édouard imposera une suspension immédiate de 24 heures à tout conducteur qui refuse de fournir un échantillon d'haleine. L'Î.-P.-É. se met ainsi au diapason des dispositions du *Code criminel du Canada*.

Toujours relativement à l'alcool, la province est sur le point d'instaurer un programme antidémarrreur à la suite d'une recommandation d'un comité de son Assemblée législative sur la conduite avec facultés affaiblies. On vise sa mise en oeuvre à l'automne 2006.

Les conducteurs de l'île devront aussi ralentir en s'approchant d'un véhicule d'urgence immobilisé dont les giraphares fonctionnent. Dans la mesure du possible, ils devront se tasser d'une voie et ralentir de moitié en arrivant à sa hauteur. Les amendes prévues seraient de l'ordre de 100 \$ à 200 \$.

Blessures, campagnes ciblées et détecteurs de radar en Saskatchewan

Le bilan de décès sur les routes de la Saskatchewan a été un peu moins lourd l'année dernière selon le système de données sur les accidents de la circulation (TAIS) de SGI. En 2004, 126 personnes sont décédées sur les routes, une diminution de 14,9 % comparé à 2003. Toutefois l'alcool au volant demeure un problème sérieux en ce que 53 mortalités ont été liées à l'alcool en 2004, seulement dix de moins que l'année précédente.

SGI a abordé l'absence du port de la ceinture de sécurité dans les communautés des Premières nations. À cette fin, elle a conçu une campagne radio-phonique leur rappelant l'importance de boucler la ceinture. SGI offre aussi de la formation en plusieurs localités autochtones éloignées sous forme de cours pour conducteurs et de services d'exa-

men par satellite. En mai 2005, 124 personnes s'en étaient prévaluées. SGI a lancé une campagne contre l'alcool au volant à l'intention des jeunes. Intitulée « Planifie toujours un retour à la maison en sécurité » (traduction), les stratégies ont eu recours à des médias divers : télévision, radio, cinéma, gilets, décalques, bannières et même poignées de paniers dans les établissements de vente d'alcool.

Aux autres nouvelles dignes de mention, en vertu du *Code canadien de sécurité*, les conducteurs commerciaux n'auront plus le droit d'utiliser les détecteurs de radar. Aussi, la plaque d'immatriculation pour vétérans obtient un succès fou. Depuis son lancement en février, 2 000 conducteurs s'en sont procurées.

Drogues, aptitude à la conduite et cylindrée à l'ordre du jour au Québec

Le Québec prépare un plan d'action afin de traiter de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool tout en en créant un autre sur la dépendance aux drogues. Parallèlement, le gouvernement du Québec prépare une campagne de sensibilisation sur les risques associés à la conduite avec facultés affaiblies par les drogues.

Le Collège des médecins du Québec rédigera un guide d'aptitude à la conduite. Ce document aidera les médecins à déceler les conducteurs souffrant d'un problème de santé pouvant affecter la conduite et comment procéder en cas d'évaluation supplémentaire.

Les conducteurs de la *Belle Province* devront déboursier davantage pour faire immatriculer leur véhicule (1995 et plus récent) s'il est mû par un moteur d'une cylindrée de quatre litres ou plus. Les véhicules de passagers, véhicules commerciaux et véhicules récréatifs figurent sur la liste tandis que d'autres (d'urgence, de ferme, autobus scolaires, dépanneuses et de transport pour personnes à mobilité réduite) en sont exemptés.

Participation record tous azimuts à Ottawa

Merci aux commanditaires

PLATINE

- Digimarc ID Systems
- R. L. Polk Canada, Inc.
- U-Haul Canada

OR

- 3M Canada Company
- CN
- EDS Canada, Inc.
- Experian Automotive
- Giesecke & Devrient
- Registraire des véhicules importés (Adminserv – A Livingston Company)

ARGENT

- American Association of Motor Vehicle Administrators
- Association canadienne des constructeurs de véhicules
- CarProof.com / LienQuest.com
- Compagnie canadienne des billets de banque limitée
- Datacard Group
- KPS & Associates Inc.
- Zebra Card Printer Solutions

BRONZE

- 730 Permit Services, Inc.
- Accident Support Services International Ltd.
- Association canadienne des véhicules récréatifs
- Association d'équipement de transport du Canada
- Association des commerçants de véhicules récréatifs du Canada
- Association des fabricants internationaux d'automobile du Canada
- Bureau d'assurance du Canada
- Carfax
- Conseil de l'industrie de la motocyclette et du cyclomoteur
- GET Canada
- 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
- VeriSol (Verification Solutions Inc.)



Le président Derek Sweet a officiellement inauguré la rencontre, le dimanche, sous le regard des porte-étendards.

Transports Canada était la première «entité» fédérale à accueillir l'Assemblée annuelle du CCATM et le président Derek Sweet et son équipe de bénévoles ont effectué de l'excellent boulot.

En fait, l'édition 2005 en mai à Ottawa a affiché un nombre record de participants (environ 250) et de commanditaires (plus de 30) en plus de voir ses espaces d'exposition tous loués.

Toutes les fonctions officielles ont été populaires, à commencer par la cérémonie d'ouverture avec comme conférencier Allan Gregg, de *The Strategic Counsel*. Les réunions se sont bien déroulées et

Les récipiendaires de prix 2005. À l'avant : Ian Tomlinson (15 ans de service au CCATM), Derek Sweet (président 2004-2005), Johanne St-Cyr (au nom de la SAAQ pour contribution exceptionnelle, reconnaissance des documents frauduleux). Au milieu : Brian Orrbine (membre gouvernemental), Paul Arsenault (services rendus, président sortant du comité C&R), Gary Walsh (prix spécial). À l'arrière : Paul Maxmen (membre associé), Paul Gutoskie (membre gouvernemental) et John Pearson (services rendus, arrimage des cargaisons).



les comptes rendus ont été envoyés aux associé(e)s en juin.

Plusieurs en ont profité pour visiter *Rideau Hall*, le Parlement et le nouveau Musée canadien de la guerre. Le plaisir était au rendez-vous durant la soirée du lundi au ranch *Lone Star* et, le lendemain soir, les délégués ont eu droit au banquet au prestigieux Musée canadien des civilisations.

Le nouveau président du CCATM, John B. MacDonald et son équipe préparent déjà l'Assemblée annuelle 2006 du 14 au 18 mai prochain à Charlottetown (Î.-P.-É.). Soyez-y!

Visionnez d'autres photos au site Web du CCATM, au www.ccmta.ca

Ronde de sécurité : procédures pour autocars approuvées

Les délégués au sein du comité C&R et les intervenants de l'industrie ont terminé en mai les travaux menant aux nouvelles exigences de la ronde de sécurité du CCS lorsque un procédé d'inspection en deux étapes a été approuvé pour les autocars.

En vertu de la nouvelle norme, les autobus équipés de suspensions pneumatiques, de freins pneumatiques et de régulateurs automatiques de jeu peuvent être soumis à une combinaison d'inspection quotidienne et d'inspection périodique du train de roulement en atelier aux 30 jours ou 12 000 km, y compris la lecture du jeu des tiges-poussoirs. Après avoir considéré plusieurs options, le président du groupe de travail Peter Hurst a indiqué que ce procédé en deux étapes constituait un pas progressif en matière de sécurité des autobus parce

qu'il garantira des inspections périodiques et documentées du dessous des véhicules, une procédure difficile à entamer sur route en raison du design des autobus à parois surbaissées. Dans le cadre du rapport du groupe de travail, on a demandé à Transports Canada de concevoir une norme de fabrication relativement au développement d'une technologie permettant la lecture du jeu des tiges-poussoirs à partir de la cabine. Les représentants de TC se sont engagés à soulever la question auprès de leurs collègues des autorités américaines. La lecture du jeu des tiges-poussoirs n'est pas une exigence pour les véhicules surbaissés aux É.-U.

À l'exception du Manitoba qui examine présentement la question, toutes les administrations ont indiqué qu'elles entendent mettre en oeuvre ces nouvelles exi-

gences. Il en sera question au cours de la réunion automnale du comité C&R. Les exigences pour camions-remorques et autobus à parois hautes ont été l'objet d'un processus de consultation du CCATM à l'automne 2003 et au printemps 2004. L'adoption en avait été retardée en attente d'une solution relativement aux autocars. Les nouvelles exigences ont été conçues avec l'appui de cette industrie. Le procédé en deux étapes est facultatif et les transporteurs en mesure de procéder à une inspection quotidienne du train roulant en atelier sont encouragés à le faire.

Programme d'accréditation pour vérificateurs externes

(suite de la page 2)

« Toutes les administrations se heurtent à un manque d'effectifs, a expliqué Darren Christle, directeur de la sécurité et de la réglementation des transports au ministère des Transports et des Services gouvernementaux du Manitoba. Le programme de VE servira de pratiques exemplaires au CCATM afin d'aider les autorités à remplir leur mandat en matière de sécurité et à gérer les ressources humaines disponibles de la meilleure façon possible. De plus, les intervenants réglementés sont en lieu de s'attendre à ce que les personnes qui se disent professionnelles possèdent des compétences et des aptitudes minimales en la matière.

« Le programme de VE a été conçu pour répondre à ces inquiétudes. Je m'attends à ce qu'à l'avenir, les transporteurs exigent que leurs gestionnaires de la sécurité et directeurs aient suivi cette formation avant d'être considérés pour un emploi à ce titre, » a conclu M. Christle.

Pour obtenir davantage de renseignements sur le programme d'accréditation des vérificateurs externes, veuillez consulter www.ccmta.ca.

Rubrique EID



Projet d'images numériques fin 2005

Des améliorations au réseau EID seront apportées cette année afin de permettre l'échange de photos numériques entre administrations. Elles nécessiteront l'installation de lignes à haute vitesse, une connexion à l'ordinateur d'images d'une administration (ordinateur qui pourrait ou non être le même que celui qui réalise les transactions) ainsi que des logiciels de réseau plus performants afin de permettre le transfert des données de format image.

Le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard ont acquiescé à mener le projet pilote d'échange d'images numériques et travailleront de pair avec le Secrétariat afin d'en développer les paramètres. Le système devrait être opérationnel d'ici la fin de l'année.

Le CCATM et la FMCSA américaine travaillent conjointement afin de développer une connectivité entre leur système respectif qui puisse échanger les

données sur les inspections et les accidents chez les transporteurs. Au CCATM, ce système prendra la forme d'une mise à jour de l'application du Système d'échange de données sur les transporteurs (SEDT/CDE) propre au réseau EID. Pour l'instant, on s'attend à une mise en oeuvre au printemps 2006.

On prévoit aussi échanger les cotes de sécurité des transporteurs et les sommaires de dossier des transporteurs. Ce mécanisme permettra aux administrations de fournir ces renseignements au serveur SEDT du Secrétariat. Les cotes seront alors disponibles auprès d'utilisateurs autorisés par Internet ou par transaction EID. Ce projet se fera vraisemblablement en deux étapes, l'échange des cotes de sécurité pouvant s'effectuer cette année et l'échange des sommaires de dossier des transporteurs ayant lieu au cours de 2006.

Changements au niveau ministériel à Terre-Neuve-et-Labrador : **Robert Smart** est devenu le sous-ministre des Transports et des Travaux publics. Il remplace Don Osmond, passé aux Affaires municipales.

Des changements aussi au Québec : **Michel Després** a succédé à **Yvon Marcoux** à titre de ministre des Transports. **John Harbour** est devenu le nouveau président-directeur général de la SAAQ, en remplacement de **Jacques Brind'Amour**. **Lise Lambert** a accédé à la présidence de la Commission des transports du Québec en novembre 2004. Mme Lambert connaît bien l'organisme puisqu'elle a été commissaire et ensuite vice-présidente entre 1982 et 1997.

Au Nunavut, **Lorna Gee** a pris la relève de **Dave Buchan** en tant que directrice de l'immatriculation des véhicules motorisés, fin avril. M. Buchan agira en tant que registraire des véhicules jusqu'à son départ à la retraite, en octobre prochain. **James Demcheson** est maintenant le registraire adjoint, devenant ainsi le représentant du Nunavut au sein du comité C&V. Mme Gee et **Tom Bragard** poursuivent leur travail au sein des comités SR et C&R respectivement et Mme Gee accède au C.A.

Mark Evans-Ehrich, Directeur par intérim de la division des services de transport du Yukon, remplace la regrettée **Jennie Howie** au sein du C.A.

Gary Walsh, ancien directeur/registraire de la section de l'immatriculation et de la sécurité routière des Territoires du Nord-Ouest, a été nommé vice-président de la Région IV de l'AAMVA, ce printemps. M. Walsh était président du CCATM en 2002-2003. **Kevin McLeod** le remplace dorénavant au sein du C.A.

Le comité SR a vécu à l'heure de plusieurs changements. **Terry Vold**, du Yukon, siège au sein du comité en remplacement de Jennie Howie. Le Manitobain **Brock MacMartin** a pris sa retraite de la fonction publique après 38 ans, dont plusieurs au sein du comité. **Carolyn Halbert** l'a remplacé et se joindra à **Barry Watson**. Le Néo-Écossais **Ralph Hessian** a remplacé **Ken Cogan**, qui a pris sa retraite.

Au comité C&R, **Rob Kroeker** a accepté de nouvelles fonctions au ministère de la Sécurité publique et Solliciteur général de la Colombie-Britannique. L'Albertain **Roger Clarke** prend la relève à titre de président du groupe. **Don Stonehouse** remplace **Paul Arsenault** à titre de représentant de la Nouvelle-Écosse. M. Arsenault demeure toutefois au C.A.

À l'Île-du-Prince-Édouard, **Audrey Mayhew** (chef de la sécurité à la section de la sécurité routière) remplace **Tim Garrity** au comité SR. **Graham Miner** a été nommé registraire des véhicules motorisés et poursuivra son travail au sein du comité C&V. **Doug MacEwen** représentera l'Î.-P.-É. au comité C&R (en remplacement de Wilf MacDonald).

Stephen Murphy, gestionnaire par intérim des programmes d'immatriculation des conducteurs et véhicules, représente maintenant les T.N.-O. au comité C&V. Son collègue **Blair Barbour** a été nommé au comité C&R en plus de siéger au sein du comité SR.

Plusieurs autres changements sont dignes de mention au sein du comité C&V : le Québécois **Harold Blaney** en assume la vice-présidence depuis mai. L'Ontarien **Sam Erry** a remplacé **Rob Fleming** de façon intérimaire. **Ward Keith** représente maintenant le Manitoba en remplacement de Dennis Nelson.

D'autres membres de comité et représentants gouvernementaux ont pris leur retraite ces derniers mois, tels que le Manitobain **Dennis Nelson** (du ministère des Transports et des Services gouvernementaux) et **John Lawson** (analyste économique chez Transports Canada).

Leo Tasca, du ministère des Transports de l'Ontario, remplace **Paul Boase** (de Transports Canada) à titre de président du groupe de travail sur la recherche du comité SR.

Il y a aussi eu changement au sein du Comité consultatif médical du CCATM. Le Dr **Jamie Dow**, du Québec, remplace le Dr **David Butcher** à la présidence.

Nouveaux membres

M. Gary Bard
Directeur, Services régionaux
Services Nouveau-Brunswick

M. Rabih Bourji
GET Canada Inc.

M. William Boyle
Gestionnaire, recherche de clients
Canadian Hydrogen Energy Company
Ltd.

M. Kevin D. Call
Superviseur, permis et titres
Enterprise Fleet Operations

M. Mel Ebeling
CTC Energy Services

Surintendant Stephen Grant
Chef de service, section de la circulation
Service de police de Toronto

M. Don Herring
Président
Canadian Association of Oilwell Drilling
Contractors

M. John Langelaar
Propriétaire
Langelaar Transport Ltd.

M. Edward Luca
Président
Campbell Mack Supply (1985) Ltd.

M. Bob Morrison
Directeur général
Chinook Carriers Ltd.

M. Ulric Richer
Président
UR Legal (Transport) Inc.

Mme Angel Thompson
KPS & Associates Inc.

M. Robert Weafer
Président
NADM Inc.

Mme Sue Vitelli
Gestionnaire, Affaires gouvernementales,
Wheels Inc.

nouvelles du **CCATM:**
**Bulletin du Conseil
canadien des
administrateurs en
transport motorisé**

Volume 13, N° 2
Été 2005

**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 promotion d'un
produit, d'un service ou
d'une réunion à venir.
Pour renseignements,
communiquez avec
le rédacteur.

nouvelles du **CCATM**
est distribué gratuitement
à tous les membres
gouvernementaux et
membres associés du
CCATM. Les commandes
en gros (10 ou plus) sont
disponibles. S'informer
auprès du rédacteur.
La reproduction des textes
est autorisée avec mention
de la source.

**Also available
in English**

Calendrier

**Championnat nord-
américain des inspecteurs
(NAIC)**

15-21 août 2005
Tampa (Floride)

**Semaine – sensibilisation
à la sécurité des freins**

28 août - 3 septembre 2005

**AAMVA – conférence
annuelle**

28 août - 1^{er} septembre 2005
Fort Worth (Texas)

ASVC – atelier d'automne

24-29 septembre 2005
Biloxi (Mississippi)

Comité SR du CCATM

6-7 octobre 2005
Toronto (Ontario)

Comité C&V du CCATM

25-26 octobre 2005
Ottawa (Ontario)

Comité C&R du CCATM

25-26 octobre 2005
Ottawa (Ontario)

**Conseil d'administration
du CCATM**

5-7 décembre 2005
Ottawa (Ontario)

Honneur posthume pour Jennie Howie

Le CCATM fait en sorte que l'on se souvienne d'une membre de longue date du Conseil d'administration. **Jennie Howie**, du Yukon, est décédée en janvier après un long combat contre le cancer.

C'est au cours de l'Assemblée annuelle de mai que les membres du comité SR, dont la disparue faisait partie, ont recommandé que le prix du membre gouvernemental de l'année soit renommé le prix Jennie-Howie. Les comités C&R et C&V ont appuyé la demande et le C.A. y a donné son aval.

In Memoriam : Sean Doherty

Le CCATM a été attristé d'apprendre le décès de **Sean Doherty**, le 6 juin 2005. M. Doherty était P.-D.G. de TML Information Services, Inc., (un membre associé du CCATM) et a activement participé aux travaux du Conseil pendant plusieurs années. Le CCATM transmet ses condoléances à sa famille ainsi qu'à ses nombreux amis.

Chronique techno

Un dispositif de sécurité remporte la palme

Les fabricants automobiles appliquent plus que jamais la technologie. Iteris inc. a remporté un prix PACE le printemps dernier en Californie pour son système qui contre les sorties de voie.

Les conducteurs d'Infiniti connaissent déjà ce dispositif en ce qu'il est offert en option sur ses sports-utilitaires FX. La série M 2006 en fera de même. L'invention consiste en une



Le système est déjà optionnel sur la série FX d'Infiniti.

caméra jumelée à un logiciel qui prend note des lignes au sol tandis que le véhicule est en mouvement. S'il remarque une déviation sans que le clignotant ait été activé, le système émet un signal sonore afin de prévenir le conducteur.

Source: www.canadiandriver.com

Blocage de levier de transmission à l'étude

Les consommateurs nord-américains pourraient ne pas en bénéficier avant plusieurs années, mais le Canada et les États-Unis font l'essai d'un dispositif qui empêche momentanément un conducteur d'embrayer la transmission s'il n'a pas bouclé sa ceinture de sécurité.

De tels dispositifs ont été installés dans un parc de véhicules dans les Maritimes dans le cadre d'un projet pilote de 15 mois. Les tenants du projet examinent aussi comment changer le comportement des conducteurs. Paul Boase, de Transports Canada, a expliqué qu'en Suède, les voitures sont munies d'un système qui bloque la radio pendant quelques secondes, le temps de boucler sa ceinture de sécurité. De tels systèmes nord-américains pourraient empêcher tout embrayage pendant huit à 15 secondes. Le partenaire atlantique de ce projet est le *Centre for Education and Research in Safety* d'Halifax.