

CCATM

nouvelles

Bulletin du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé

Message du Président du CCATM

De grands changements au CCATM; une nouvelle directrice générale est embauchée à temps plein

Je suis très heureux de vous transmettre mon tout premier message en tant que président du Conseil d'administration du CCATM et de mettre mon expérience au service de l'organisation pour la prochaine année.

Comme bon nombre d'entre vous le savent déjà, le Conseil d'administration du CCATM a entrepris la transformation de son modèle de gestion afin de pouvoir fournir des services de soutien rapides et efficaces à nos membres et au Conseil des sous-ministres responsables des transports et de la sécurité routière.

Nous sommes vraiment privilégiés de pouvoir compter sur la grande compétence des particuliers, comités permanents et groupes de travail qui forment cet organisme et sur l'immense dévouement des membres du Secrétariat. Notre organisation repose sur nos gens, et ils forment une base exceptionnellement solide sur laquelle nous pouvons nous appuyer.

Dans le cadre de la première étape de ce processus de renouvellement, on a demandé aux comités permanents de préciser leurs priorités et de se concentrer sur l'établissement de solutions pour les enjeux prioritaires et les façons d'amener les projets à terme. Cette démarche nous permettra de demeurer axés sur les résultats et de mieux réussir, à long terme, à donner suite aux nombreux enjeux et projets qui

requièrent notre attention. Les comités permanents établiront également leurs programmes et harmoniseront leurs activités avec les buts du Plan de sécurité routière.

Afin d'appuyer efficacement le CCATM et de positionner l'organisme pour la réussite future, le Secrétariat du CCATM devra assumer un plus grand rôle stratégique. Une nouvelle directrice générale à temps plein sera chargée de diriger ce renouvellement opérationnel et de continuer les nombreuses fonctions importantes qui sont couramment exécutées par le personnel hautement dévoué et qualifié du Secrétariat.

Au cours des derniers mois, nous avons mené à bien un processus de recrutement, lequel était dirigé par un comité de recherche du Conseil d'administration formé de Chuck O'Donnell, de Sherry Wolf et de moi-même et qui était appuyé par l'agence de recrutement de cadres Odgers Berndtson. Je suis heureux de vous annoncer que ce processus est maintenant terminé et qu'Allison Rougeau est la candidate choisie. Allison est bilingue, détient une maîtrise en administration des affaires et est actuellement la directrice générale du Forum canadien sur l'apprentissage. Allison est une chef attentive et



Steve Martin, surintendant des véhicules motorisés, ministre de la Sécurité publique et Solliciteur général de la Colombie-Britannique

Sommaire

2

Assemblée annuelle 2010

3-4, 6-8

Nouvelles des comités

- Ceintures de sécurité dans les autocars : les administrations acceptent l'idée d'une exemption selon le type de véhicule
- Sondage sur les ceintures de sécurité en milieu rural : résultats encourageants
- Certification de transport des marchandises dangereuses pour les conducteurs américains

5

Gagnants de prix CCATM 2010

9-10

Dans les administrations

- Modernisation du Centre d'essais de collisions de Transports Canada à Blainville (Québec)
- Voitures électriques en Ontario
- Programme d'excellence des conducteurs commerciaux au Québec

11

Nouveaux membres En vedette

12

Transport-délire Calendrier des événements

(suite à la page 3)

L'Assemblée annuelle de Fredericton : un succès boeuf

L'Assemblée annuelle 2010 à Fredericton s'est avérée un succès retentissant.

Quelque 260 délégué(e)s et conjoint(e)s étaient sur place, en plus de 35 commanditaires et 23 exposants pour jouir de l'hospitalité proverbiale des provinces maritimes.

Les représentants de plusieurs services de police étaient présents au lancement de la Semaine canadienne de la sécurité routière 2010 – qui s'est déroulé cette année dans le parc de stationnement de l'hôtel Delta Fredericton. Pour la cinquième année consécutive, les forces policières ont adressé la parole à une foule de représentants médiatiques et de confrères et consoeurs du milieu de la prévention routière.

Les séances d'affaires des comités permanents et du Conseil d'administration ont marqué des progrès au niveau de nombreuses initiatives importantes en matière de sécurité routière. Ces initiatives sont décrites dans les pages qui suivent.

Les prix annuels de mérite ont été décernés aux méritants du CCATM. Voir photo de groupe des gagnants à la page 5.

Le CCATM remercie tous ceux et celles qui ont participé à la rencontre, ainsi que les délégué(e)s, exposants et commanditaires qui ont également offert leurs commentaires afin de nous aider à planifier l'édition 2011, qui se tiendra du 15 au 19 mai à Victoria, en Colombie-Britannique.



Le président sortant du CCATM Charles O'Donnell souhaite la bienvenue aux délégué(e)s à l'Assemblée annuelle 2010 pendant la Séance d'ouverture à l'hôtel Delta Fredericton.

Merci à l'équipe du N.-B.!

Le CCATM remercie les nombreux bénévoles du ministère de la Sécurité publique du Nouveau-Brunswick et de Services Nouveau-Brunswick, qui ont donné un sérieux coup de main pendant la semaine de l'Assemblée annuelle 2010.

Le CCATM reconnaît aussi l'aide du Comité organisateur, sans laquelle le succès de l'Assemblée annuelle ne pourrait être assuré.

Encore une fois, remerciements à tous et toutes pour vos efforts herculéens!

Merci aux commanditaires!

Platine

- CarProof
- Giesecke & Devrient
- L-1 Identity Solutions
- Registraire des véhicules importés
- R. L. Polk Canada, Inc.
- VerX Direct Corp.

Or

- 3M Canada
- Compagnie canadienne des billets de banque Itée
- Datacard Group
- Experian Automotive
- Ressources naturelles Canada

Argent

- Alcohol Countermeasure Systems Corp.
- Association canadienne des télécommunications sans fil
- CN
- Serco Inc.
- Wheels, Inc.

Bronze

- AAMVA – Region IV
- Accenture Inc.
- Accident Support Services International Ltd.
- Association d'équipement de transport du Canada
- Association des commerçants de véhicules récréatifs du Canada
- Canadian Association of Geophysical Contractors
- Carfax Vehicle History Reports
- Confédération motocycliste du Canada
- Conseil canadien de la sécurité
- Conseil de l'industrie de la motocyclette et du cyclomoteur
- Identity Systems Group
- Les Amputés de guerre
- Marquage Antivol Sherlock inc.
- Orca Transportation Safety Group
- Petroleum Services Association of Canada
- Precision Drilling Corporation
- TML Information Services, Inc.
- U-Haul International, Inc.
- Zebra Technologies Corporation



Message du Président du CCATM

(suite de la page 1)

pragmatique qui a démontré de grandes aptitudes dans les domaines du renouvellement organisationnel et de la direction stratégique. Elle est enthousiaste et est impatiente de rencontrer le plus grand nombre possible d'entre vous au cours des prochains mois. Veuillez donc vous joindre à moi pour souhaiter la bienvenue à Allison au CCATM!

Au nom du Conseil d'administration, j'aimerais aussi sincèrement remercier Audrey Henderson d'avoir assumé la tâche de directrice générale intérimaire au cours des derniers mois. Audrey a exécuté un travail superbe et elle continuera d'assumer un rôle majeur au sein du Secrétariat. Elle demeurera directrice générale intérimaire jusqu'à ce qu'Allison se joigne à nous en octobre.

Le Conseil d'administration a pour objectif que le CCATM continue d'évoluer en un organisme plus dynamique et assume un rôle de chef de file dans les domaines de l'administration et de la sécurité des transports au Canada. J'entreprends personnellement l'année avec joie et je tiens à poursuivre l'excellent travail entrepris par le président sortant du Conseil d'administration, Chuck O'Donnell, qui s'est efforcé de mieux nous faire connaître auprès du Conseil des sous-ministres et d'entretenir les liens importants que nous avons établis avec nos partenaires et nos homologues américains à l'American Association of Motor Vehicle Administrators (AAMVA), la Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCSA) et l'Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux (CVSA).

Je suis également heureux de vous annoncer que le CCATM est maintenant prêt à présenter un nouveau Plan de sécurité routière au Conseil des ministres en septembre. Après cette réunion, nous pourrions fournir des renseignements supplémentaires à ce sujet à la collectivité de la sécurité routière.

Enfin, n'oubliez pas d'inscrire à votre calendrier l'Assemblée annuelle du CCATM de 2011, qui se tiendra à Victoria, du 15 au 19 mai. L'an prochain, le thème sera «*Le partenariat, gage du progrès*». La Colombie-Britannique est heureuse d'être l'hôte de cet événement important, et nous nous attendons à une grande participation de la part des membres et partenaires provenant des quatre coins de l'Amérique du Nord et d'ailleurs.

Je tiens finalement à remercier Chuck et son équipe du Nouveau-Brunswick pour leur chaleureuse hospitalité lors de l'Assemblée annuelle de Fredericton en mai dernier. Je tiens aussi à remercier en notre nom tout le personnel du Secrétariat du CCATM pour son soutien efficace dans l'organisation de cet événement important.

Ce sera avec un très grand plaisir que je collaborerai avec vous tous au cours de la prochaine année.



Modification à la norme du CCS sur l'arrimage des cargaisons

Les nouvelles dispositions relatives au marquage de la limite de charge nominale des appareils d'arrimage et à l'exigence d'utiliser des dispositifs automatiques de mise en tension pour les appareils d'arrimage lors du transport de grumes sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2010.

Le but de ces modifications avait déjà fait l'objet d'une entente dans le cadre de la norme d'origine de 2004. La

modification formelle à la norme 10 du *Code canadien de sécurité*, qui comprendra ces modifications ainsi que d'autres modifications mineures, est en cours de préparation et sera présentée aux provinces et territoires aux fins d'examen. Les travaux devraient être achevés sous peu. Les changements seront ensuite présentés au Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière.

Afin d'assurer une transition en douceur et de donner aux fabricants plus de temps pour se préparer, la nouvelle exigence sera introduite de manière graduelle sur une période de 12 mois prenant fin le 31 décembre.

Bientôt : Changements au format des réunions des comités permanents

Les membres qui assisteront aux réunions d'automne des comités permanents verront quelques changements de format et de structure. Tel que noté dans le message de Steve Martin, les réunions de comité mettront l'accent sur la prise de décisions affectant les projets prioritaires.

L'aspect «new look» de ces réunions se manifestera de plusieurs façons. Les ordres du jour seront plus condensés et se concentreront sur les projets de haute priorité. Les nouvelles problématiques soumises pour examen nécessiteront un plan d'affaires plus détaillé identifiant le raisonnement, les avantages, le coût, le niveau d'effort et l'échéancier.

Les comités permanents mettront à jour leurs ordres du jour afin d'aligner leurs travaux aux objectifs du nouveau Plan de sécurité routière. En plus, le Secrétariat sera appelé à préparer les rapports d'étape dans les cas où aucune décision n'est requise pour les travaux en cours.

Les ordres du jour provisoires des réunions seront disponibles dès la mi-septembre.

2011, Année nationale de la sécurité routière

Le Comité canadien pour la sécurité routière mondiale continue de planifier le lancement de l'Année nationale de la sécurité routière qui débutera en janvier 2011.

L'année spéciale visera à promouvoir la sécurité routière au Canada et vient donner son soutien au nouveau **Plan de sécurité routière** du CCATM qui succédera à la Vision sécurité routière 2010.

L'Année nationale de la sécurité routière 2011 coïncidera avec la proclamation par l'Assemblée générale des Nations Unies de la première «Décennie d'action en faveur de la sécurité routière 2011-2020» en vue de «stabiliser puis de réduire» le nombre prévu de décès imputables aux accidents de la route à travers le monde.

Les membres du Comité canadien pour la sécurité routière mondiale sont des professionnels de la sécurité routière et de la prévention des blessures, y compris le CCATM.

D'autres renseignements sur les travaux du comité se trouvent à www.accrodesecuriteroutiere.ca.

Planification de la Journée nationale du souvenir des victimes de la route 2010

Le Comité canadien pour la sécurité routière mondiale tiendra sa troisième Journée nationale du souvenir des victimes de la route le 17 novembre afin de commémorer les personnes qui ont perdu la vie sur les routes canadiennes, et de sensibiliser le public au grand nombre de décès et de blessures graves qui surviennent sur les routes du pays. Des événements commémoratifs auront lieu partout au Canada.

Le 17 novembre prochain sera une occasion de rendre hommage aux victimes et d'exprimer votre soutien à l'amélioration de la sécurité routière au Canada.

Pour obtenir plus de détails sur les événements et outils mis à votre disposition afin de souligner cette journée dans votre région, veuillez visiter le site web http://ccmta.ca/remember_souvenez-vous/home.php?lang=fr_CA.

Réunion FMCSA/CCATM

Des représentants du CCATM et de la FMCSA (Federal Motor Carrier Safety Administration des É.-U.) se réuniront à Washington (D.C.) du 23 au 25 août dans le cadre d'une table ronde pour discuter de plusieurs questions transfrontalières et de domaines d'intérêt mutuel entre le Canada et les États-Unis.

L'ordre du jour comprendra une analyse de l'initiative réglementaire Comprehensive Safety Analysis aux É.-U. et son impact sur les transporteurs canadiens, l'uniformité des cotes de sécurité et l'échange de données, les développements relatifs aux enregistreurs électroniques de bord, la réciprocité des normes médicales, la gestion de la fatigue, et la distraction au volant.

Le président du Conseil d'administration du CCATM Steve Martin sera à la tête de la délégation canadienne, qui inclura le président du Comité permanent sur la conformité et la réglementation Peter Hurst, parmi d'autres intervenants.

Pendant son séjour dans la capitale des É.-U., M. Martin rencontrera les représentants de la haute direction de la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), de l'Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux (CVSA), du Plan d'immatriculation international (IRP) et de l'American Association of Motor Vehicle Administrators (AAMVA).

Un suivi sera fait aux réunions d'automne.

Certification TMD pour les conducteurs des É.-U.

La question concernant la reconnaissance au Canada du certificat de formation HazMat (marchandises dangereuses) des conducteurs des États-Unis est maintenant réglée. La Direction générale du transport des marchandises dangereuses (TMD) de Transports Canada continuera à accepter la mention apposée par l'État sur le permis de conduire commercial des É.-U. comme preuve de formation lorsque des marchandises dangereuses sont transportées au Canada.

Cette entente sera formalisée par un échange de lettres entre la Direction générale du TMD et la Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCSA)

des É.-U. En janvier, à la rencontre des fonctionnaires du Canada et des É.-U. qui s'est tenue dans le cadre du programme de développement coopératif de l'exécution de la loi sur les marchandises dangereuses (Cooperative Hazardous Materials Enforcement Development/COHMED) à San Antonio au Texas, il a été convenu qu'une lettre échangée entre le ministère des Transports des É.-U./la FMCSA et Transports Canada serait rédigée pour formaliser la reconnaissance réciproque des exigences de formation de chaque pays. La lettre indique également que si un inspecteur, dans le cadre de ses fonctions habituelles, a des motifs

raisonnables de croire qu'une personne qui transporte des marchandises dangereuses ne répond pas aux exigences de formation, il peut procéder à une vérification plus approfondie en demandant une copie de la certification requise à l'article 172.704(d)(5) du titre 49 du Code of Federal Regulations (CFR) ou demander des renseignements supplémentaires sur les qualifications du conducteur.

Le Conseil d'administration du CCATM se dit très satisfait de ce dénouement.

Félicitations à nos gagnants de prix!

Traditionnellement, le Banquet provincial de l'Assemblée annuelle est l'occasion idéale pour souligner la contribution exceptionnelle de membres s'étant illustrés au cours de la dernière année. Le CCATM félicite les récipiendaires suivants (*de gauche à droite dans la photo*) :

Prix du président : Charles O'Donnell, registraire des véhicules motorisés, ministère de la Sécurité publique du Nouveau-Brunswick, et président sortant du CCATM

Prix de distinction : Susan McCracken, registraire adjointe des véhicules motorisés, ministère de la Sécurité publique du Nouveau-Brunswick, et présidente sortante du Comité permanent des administrateurs de conducteurs et véhicules du CCATM

Prix Jennie-Howie du (de la) membre gouvernemental(e) : Paul Gobeil, Service du transport routier, Société de l'assurance automobile du Québec

Prix de partenariat CCATM-Police : Michel Desgagné, acceptant au nom du Service de Police de la Ville de Québec

Prix du (de la) membre associé(e) : Li Liu (*photo en mortaise*), assistante au président, Normes techniques et contrôle, et **Luc Fournier** (*ne figurant pas sur la photo*), directeur de la politique et des relations gouvernementales, Conseil de l'industrie de la motocyclette et du cyclomoteur, Toronto



Les prix annuels du CCATM célèbrent leur 15^e anniversaire!

En 1995, le CCATM a lancé deux prix de mérite annuels pour les représentants du gouvernement et de l'industrie, en reconnaissance de contributions exceptionnelles à l'organisme.

Ci-dessous : les récipiendaires de prix depuis 1995.

Prix du (de la) membre gouvernemental(e) de l'année

1995 : John Hughes (Ont.)
1996 : Kim Devought (Ont.)
1997 : Jean Talbot (Qué.)
1998 : Ben Mikkelsen (C.-B.) /
Reg Common (Sask.)
1999 : Derek Sweet (TC)
2000 : Janice Schmidt (C.-B.)
2001 : Kwei Quaye (Sask.)
2002 : Paul Boase (TC)
2003 : Perry Therrien (C.-B.)
2004 : Roger Clarke (Alb.)
2005 : Brian Orbine (TC) /
Paul Gutoskie (TC)

En mai 2005, le Conseil d'administration du CCATM a rebaptisé le Prix du (de la) membre gouvernemental(e) *Prix Jennie-Howie*. Madame Howie a été membre pendant plusieurs années du Conseil d'administration et du Comité permanent sur la sécurité routière (représentant le Yukon) et est décédée en janvier 2005.

Prix Jennie-Howie du (de la) membre gouvernemental(e)

2006 : Jennifer Kroeker-Hall (C.-B.)
2007 : Carolyn Burggraaf (T.-N.-L.) /
Claude Gélinas (Qué.)
2008 : Shannon Ell (Sask.)
2009 : Mark Francis (C.-B.)
2010 : Paul Gobeil (Qué.)

Prix du (de la) membre associé(e) de l'année

1995 : Herb Simpson (Fondation de recherches sur les blessures de la route [FRBR])
1996 : Graham Cooper (Alliance

(suite à la page 11)

Exemption du port de la ceinture pour les passagers d'autocars

À sa réunion de mai, le Conseil d'administration du CCATM a convenu que les provinces et territoires devaient se pencher sur la possibilité d'accorder des exemptions dans le cas de certains types ou de certaines catégories d'immatriculation de véhicules pour que les passagers de ces véhicules, peu importe leur âge, ne soient pas tenus de porter la ceinture de sécurité même si le véhicule en est muni.

Cette recommandation du Comité permanent sur la sécurité routière – recherche et politiques (SR) vise à atténuer les préoccupations de l'industrie du transport par autocar, qui craint que les chauffeurs soient tenus responsables du port de la ceinture de sécurité des passagers de 16 ans et moins. La pratique existante selon laquelle le chauffeur doit porter sa ceinture de sécurité serait maintenue.

Les ceintures de sécurité ne doivent pas obligatoirement être installées dans les autocars en vertu des normes fédérales de fabrication.

Toutefois, selon l'industrie du transport par autocar, le public demande de plus en plus que ces véhicules soient munis de ceintures de sécurité. De plus, les entreprises de voyages organisés de l'étranger s'efforcent de réserver des autocars qui sont munis de ceintures de sécurité.

Dans plusieurs provinces et territoires, la loi exige qu'un passager porte sa ceinture de sécurité si celle-ci est installée dans le véhicule, peu importe le type de véhicule ou la catégorie d'immatriculation.

Par conséquent, l'industrie du transport par autocar craint que ses membres hésitent à acheter les nouveaux autocars munis de ceintures de sécurité étant donné la responsabilité imposée au conducteur. En effet, ce dernier doit veiller à ce que la ceinture de tous les passagers soit bouclée – tout particulièrement en ce qui concerne les passagers de 16 ans et moins.

Les nouveaux autocars, qui ont des durées de vie utile de 20 ans et plus, continuent donc d'être vendus sur le marché canadien – sans ceintures de sécurité.

Lorsqu'elles achètent de nouveaux autocars, les entreprises de transport doivent évaluer les avantages offerts par les ceintures de sécurité par rapport au risque que leurs conducteurs ou leurs passagers soient accusés d'infractions liées au port de la ceinture de sécurité.

Les fabricants et exploitants d'autocars croient que les lois désuètes sur la ceinture de sécurité nuisent à la mise en place de mesures volontaires dans l'industrie qui favoriseraient l'installation de ceintures de sécurité dans leurs véhicules.

Le plan d'action du ministère des Transports des États-Unis en matière de sécurité dans les autocars (Motor Coach Safety Action Plan) comprend une mesure visant à établir des règles pour l'installation de ceintures de sécurité dans les autocars.

Transports Canada a par ailleurs entrepris des essais de collision afin de déterminer l'efficacité des ceintures de sécurité dans les autocars.

On s'attend donc à ce que le Canada suive l'exemple américain.

Le Groupe de travail du Programme canadien sur la protection des occupants (PCPO) du CCATM, qui étudie la question depuis un an, reconnaît qu'il n'existe aucune solution parfaite qui pourrait décharger toutes les personnes concernées d'une forme quelconque de responsabilité et qui garantirait à la fois que tous les passagers, jeunes et âgés, soient adéquatement protégés pour voyager de manière sécuritaire.

Mise à jour du Groupe de gestion stratégique sur les véhicules

Le Groupe de gestion stratégique sur les véhicules (VSOG), qui gère tous les projets associés aux véhicules pour le Comité C&V et qui est présidé par Mark Francis de l'ICBC, a nommé Brian Rapinchuk de la Société d'assurance publique du Manitoba à titre de nouveau co-président. M. Rapinchuk remplace Mitch Fuhr, maintenant responsable des activités de délivrance de permis aux conducteurs au ministère des Transports de l'Alberta.

M. Francis a souligné au comité en mai que le VSOG – qui a récemment terminé ses travaux de préparation du guide sur les meilleures pratiques de conduite à droite, a apporté des mises à jour au Programme de contrôle des véhicules volés ou déclarés perte totale et a préparé l'ébauche de la loi modèle sur les bruits d'échappement des motocyclettes (voir article page 7) – concentre maintenant ses efforts sur la norme nationale sur les véhicules surélevés et sur la préparation d'un guide de bonnes pratiques de gestion des appareils de transport personnel motorisés (ATPM).

M. Francis a souligné que la rédaction du document sur les bonnes pratiques de gestion des ATPM est terminée et que le document a été remis, aux fins de consultation, à des experts d'autres organismes de transport, d'organismes d'application de la loi et du milieu médical. Le groupe prévoit présenter l'ébauche finale de ce document aux réunions de l'automne du CCATM.

En ce qui concerne les véhicules surélevés, le groupe de travail technique a fait face à de nombreux défis, mais il a terminé la rédaction des recommandations favorisant l'usage d'un seul protocole de gestion et d'évaluation selon lequel la hauteur du châssis est utilisée pour déterminer les hauteurs limites acceptables des véhicules modifiés.

Le document final des bonnes pratiques sera remis au Comité aux réunions de l'automne.

Les travaux sur le bruit d'échappement des motocyclettes seront achevés d'ici un an

En mai 2010, le Comité C&V et le Conseil d'administration du CCATM ont approuvé la version finale de la loi modèle sur le bruit d'échappement des motocyclettes. Cette initiative est importante, non seulement parce que le bruit d'échappement excessif des motocyclettes est l'un des problèmes pour lesquels les policiers reçoivent le plus grand nombre de plaintes de la part du public, mais aussi parce que les travaux sont passés de l'étape de concept à un produit final en moins de 12 mois.

Les travaux ont débuté en mai 2009 par une présentation de Luc Fournier du Conseil de l'industrie de la motocyclette et du cyclomoteur et qui portait sur l'établissement d'une nouvelle norme d'essai sur l'émission de bruits nommée norme SAE J2825.

Après l'établissement d'un groupe de travail du CCATM, qui était à l'origine dirigé par Mitch Fuhr du ministère des Transports de l'Alberta et qui comprenait des représentants du Conseil de l'industrie de la motocyclette et du cyclomoteur et d'organismes d'application de la loi, des essais routiers ont été effectués dans quatre provinces (l'Alberta, le Manitoba, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse) sur plus de 147 motocyclettes afin d'évaluer et d'établir le protocole d'essai stationnaire fondé sur la norme SAE J2825.

Tout au long de l'hiver 2009-2010, un groupe de rédaction dirigé par Jerry McKenna, membre du Comité des services juridiques du CCATM qui provient de l'Alberta – en partenariat avec l'industrie de la motocyclette, les

associations de motocyclistes, les organismes d'application de la loi, les administrateurs de véhicules motorisés et des conseillers juridiques – ont rédigé l'ébauche d'une loi modèle et d'un guide de données pratiques qui peuvent maintenant être utilisés par toutes les provinces et tous les territoires canadiens et leurs services de police respectifs. Une version de la loi modèle a été enregistrée sur le site www.ccmta.ca.

Luc Fournier et Li Liu du Conseil de l'industrie de la motocyclette et du cyclomoteur ont aussi reçu conjointement le prix du membre associé de l'année pour les travaux qu'ils ont accomplis et l'aide qu'ils ont fournie afin que ce projet soit couronné de succès. (Voir l'article sur les récipiendaires de prix 2010 à la page 5.)

Peu de modifications aux ententes sur les permis de conduire avec les administrations étrangères

Les résultats de l'enquête annuelle sur les ententes signées avec des pays étrangers sur les permis de conduire présentés au Comité permanent des administrateurs de conducteurs et véhicules en mai dernier indiquent l'état des ententes de réciprocité, par province-territoire, avec des pays étrangers sous forme de tableau facile à consulter.

Ce tableau fournit également des renseignements à jour pour 2010 sur les ententes de réciprocité des provinces et territoires avec des États américains.

Vingt-six États ont des ententes de réciprocité totale (aucun test de connaissances ni essai routier requis), tandis que neuf États accordent la réciprocité partielle (aucun essai routier requis, mais test de connaissances obligatoire) et 16 États n'ont aucune entente de réciprocité de quelque sorte.

Lorsqu'on compare ces données à celles de 2008, on constate que trois États de moins ont des ententes de réciprocité partielle, qu'un État de plus a une entente de réciprocité totale et que deux États de plus n'ont aucune entente de réciprocité.

Le statut de deux États et du district de la capitale nationale a été modifié comme suit : le District de Columbia est passé d'une réciprocité partielle à une réciprocité totale; l'Idaho et l'Utah sont passés d'une réciprocité partielle à aucune réciprocité.

Le petit nombre de modifications par rapport aux enquêtes précédentes est encourageant car certains craignaient que les ententes de réciprocité soient en déclin à la suite des événements du 11 septembre 2001.

Sécurité routière : rapports de 2009 maintenant disponibles

Plusieurs groupes de travail du Comité permanent sur la sécurité routière ont présenté leurs études de suivi annuelles en mai.

Ces rapports tracent le progrès des administrations sur les recommandations clés de chaque groupe d'experts.

Les études de suivi de 2009 – disponibles sur le site web du CCATM (www.ccmta.ca) – traitent du Programme canadien sur la protection des occupants (PCPO), de la Stratégie sur le contrôle de la vitesse et la sécurité aux intersections (SISM), de la Stratégie de réduction de la conduite avec facultés affaiblies (SRCFA) et des rapports connexes sur la fatigue et la distraction [rapport inaugural].

Les provinces-territoires s'apprêtent à signer l'Entente canadienne sur les permis de conduire

Au cours des six derniers mois, le Groupe de travail sur la mise en place de l'Entente canadienne sur les permis de conduire (ECPC), qui est dirigé par Harold Blaney de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), contribue activement à la préparation des administrations qui seront les premières à signer cette entente et à la mettre en application en janvier 2011.

Dans son rapport présenté à C&V en mai 2010, M. Blaney souligne que des travaux importants ont été accomplis pour aider les provinces et territoires, notamment des façons suivantes :

- l'établissement d'un *rapport de conformité pour l'adhésion à l'ECPC* et d'un *avis aux signataires* à jour, qui ont été produits suite à la demande présentée par C&V en novembre 2009 et qui recommandait qu'un processus d'enregistrement plus formel soit créé et que les provinces et territoires puissent

disposer d'un outil pour vérifier leur conformité avant de signer l'Entente;

- l'établissement d'une liste de ressources vérifiables et acceptables à jour pour faciliter les modifications futures à apporter au document;

- l'établissement de normes améliorées pour les permis de conduire. Les normes d'origine de l'ECPC (qui sont fondées sur la version du CCATM «canadienisée» de la norme de 2005 de l'AAMVA) demeureront les normes minimales pour que des provinces-territoires puissent se joindre à l'ECPC, et toute nouvelle norme de l'AAMVA sera établie avec la participation du CCATM et servira de bonne pratique.

Pour se conformer à l'ECPC, les administrations doivent mettre en place plus de 50 mesures précises dans le cadre de leurs processus de délivrance et d'échange des permis de conduire. Dans de nombreux cas, cette démarche requiert des modifications législatives,

informatiques et procédurales.

Une réunion se tiendra immédiatement avant la réunion d'automne du Comité C&V pour permettre aux provinces et territoires de donner suite à toute exception à la conformité de mise en oeuvre, à toute lacune et à tout écart d'interprétation afin de faciliter l'adhésion des provinces-territoires qui planifient mettre en place l'ECPC en 2011. L'ECPC améliore l'entente précédente signée en 1990.

L'entente d'origine sur les permis de conduire et les infractions aux règles de la circulation routière permet l'échange de renseignements sur les permis de conduire et infractions entre provinces et territoires et aide au transfert du dossier des conducteurs qui déménagent d'une administration à une autre.

La nouvelle ECPC prévoit des améliorations au processus d'administration des permis de conduire et à la sécurité d'identification.

Hausse marquée des résultats de l'enquête de 2009 sur le port de la ceinture de sécurité en zone rurale

À la réunion annuelle du CCATM de mai, les membres du Comité permanent sur la sécurité routière – recherche et politiques (SR) ont pris connaissance des résultats de l'enquête de 2009 sur le port de la ceinture de sécurité en zone rurale, une initiative conjointe du CCATM et de Transports Canada.

L'enquête en zone rurale a été réalisée à 252 emplacements au Canada du 15 au 21 septembre. Un total de 22 642 véhicules ont été examinés : 42,1 % de ces véhicules étaient des automobiles, 26,8 % des mini-fourgonnettes et des véhicules utilitaires sports (VUS), et 31,1 % des camionnettes. Au total, 30 831 occupants des véhicules ont été relevés. Le pourcentage d'occupants qui portaient la ceinture de sécurité en zone rurale a augmenté de 2006 à 2009 en

ce qui concerne les automobiles (de 90,4 % en 2006 à 93,1 % en 2009), les mini-fourgonnettes et les VUS (de 90,2 % en 2006 à 94,4 % en 2009), et les camionnettes (de 81,9 % en 2006 à 89,7 % en 2009).

En ce qui concerne le pourcentage des personnes de chaque sexe qui portent la ceinture de sécurité, 87,6 % des hommes la portaient en 2006, et ce pourcentage est passé à 91 % en 2009. Quant aux femmes, ce pourcentage est passé de 92,9 % en 2006 à 94,5 % en 2009. Tous les groupes d'âge affichent une hausse du pourcentage d'utilisation de la ceinture de sécurité par rapport à 2006. Dans l'ensemble, le pourcentage de port de la ceinture de sécurité en zone rurale était de 86,9 % en 2004, 88,3 % en 2006 et 92 % en 2009. Le refus des jeunes conducteurs d'utiliser la ceinture

de sécurité demeure préoccupant, mais le pourcentage d'utilisation de la ceinture sur la banquette arrière est passé de 81,5 % en 2006 à 89,1 % en 2009.

L'enquête nationale sur le port de la ceinture de sécurité est un outil important qui contribue à évaluer l'efficacité du Programme canadien sur la protection des occupants (PCPO). Les résultats de l'enquête de 2009 sur le port de la ceinture de sécurité en zone rurale seront combinés aux résultats à venir de l'enquête de 2010 sur le port de la ceinture de sécurité en zone urbaine afin qu'un taux national sur le port de la ceinture de sécurité puisse être établi en 2011.

Investissement du gouvernement fédéral dans le Centre d'essais pour véhicules automobiles de Blainville

Le Centre d'essais pour véhicules automobiles de Transports Canada, qui est situé à Blainville, au Québec, fait l'objet de travaux de modernisation afin que des essais puissent être réalisés sur les collisions d'autocars, d'autobus scolaires, de deux automobiles en mouvement et d'un véhicule en tonneau.

Une fois l'agrandissement terminé, soit d'ici mars 2011, le Centre d'essais de Transports Canada sera le seul du genre en Amérique du Nord.

Le projet, qui a été lancé en juin 2009, est financé par le gouvernement du Canada par l'entremise du Plan d'action économique de 2009. Il s'agit du plus grand investissement dans le Centre d'essais de Transports Canada depuis sa construction il y a plus de 30 ans.

Les travaux de modernisation comprennent une nouvelle piste d'essai d'accélération de 200 mètres jumelée à une piste parallèle de 100 mètres qui permet des essais de collision frontale, à grande vitesse et entre deux véhicules en mouvement à divers décalages; une nouvelle piste d'essai de 100 mètres installée à un angle de 90 degrés pour l'exécution d'essais de collision perpendiculaire et latérale entre deux véhicules en mouvement et d'essais impliquant le renversement de véhicules; une piste ajustable de 100 mètres qui permet l'exécution d'essais de collision oblique et latérale entre deux véhicules en mouvement; et un nouveau laboratoire d'essais piétonniers qui évalue la protection des usagers vulnérables de la route.

«Pride Lives Here» : La nouvelle plaque d'immatriculation de la Sask. encourage une équipe de la Ligue canadienne de football

Les partisans des Roughriders de la Saskatchewan sont reconnus pour démontrer leur fierté envers leur équipe, et SGI (Saskatchewan Government Insurance) leur offre une nouvelle façon de le manifester! Le 19 mai, SGI a lancé la première plaque d'immatriculation spéciale de la province, laquelle est illustrée ci-dessous.

La plaque coûte 50 \$.



Transports Canada promouvoit l'utilisation des technologies de sécurité électronique automobile

Des experts de CAA-Québec ont démontré l'utilisation de technologies de sécurité électronique automobile lors d'une démonstration de sécurité routière au Centre d'essais pour véhicules automobiles de Transports Canada à Blainville, au Québec. En tout, quatre systèmes ont fait l'objet d'essais :

- **L'ESC (contrôle électronique de la stabilité)** est un système d'évitement de collisions offert sur plusieurs véhicules récents. L'ESC vous aidera à conserver la maîtrise de votre véhicule lorsque vous devez virer ou freiner brusquement pour éviter un obstacle.

- **Le système de freinage de secours** détecte à l'avance le danger qu'un conducteur percute le véhicule se trouvant devant lui. En situation de danger de collision, le système émet un avertissement. Si le conducteur ne réagit

pas, cette technologie active automatiquement les freins et d'autres systèmes, comme le prétendeur de ceinture de sécurité, afin d'éviter un accident ou en diminuer l'intensité.

- **L'avertisseur d'angle mort** aide les conducteurs à éviter les accidents avec les automobiles à proximité en balayant continuellement les angles morts du véhicule pour vous avertir de la présence d'autres véhicules.

- **Le système de maintien sur la voie** surveille la position des véhicules et émet un avertissement lorsqu'un conducteur quitte sa voie de manière brusque ou involontaire.

La séance de Blainville était coparrainée par Transports Canada, l'Association canadienne des automobilistes (CAA) et la Fondation FIA (Fédération internationale de l'automobile). Michael

Schumacher, sept fois champion du monde de Formule 1, Jacques Villeneuve, le légendaire pilote automobile canadien, et l'honorable Rob Merrifield, ministre d'État aux Transports, ont fourni des renseignements sur l'importance de ces technologies aux plus de 150 invités.



Jacques Villeneuve et Michael Schumacher avec un mannequin d'essai au Centre d'essais pour véhicules automobiles à Blainville.

L'Ontario prépare le terrain pour les voitures électriques

Le gouvernement de l'Ontario voudrait qu'un véhicule sur 20 dans la province fonctionne à l'électricité d'ici à 2020.

Dès le 1^{er} juillet, les particuliers, entreprises et organismes qui achètent ou louent à bail un nouveau véhicule électrique ou un véhicule hybride dit «enfichable» (dont la batterie se recharge au moyen d'une prise de courant branchée au réseau d'électricité) pourraient avoir droit à une remise entre 5 000 \$ et 8 500 \$.



Parmi d'autres mesures prises pour encourager l'achat de véhicules électriques non polluants : des plaques d'immatriculation «vertes» qui

permettraient de rouler sur les voies moins engorgées que sont celles réservées aux véhicules multioccupants (les voies de covoiturage) même s'il n'y a qu'une personne à bord; et accès futur à des stations de recharge publiques et à des places de stationnement aux stations GO du gouvernement de l'Ontario.

Pour d'autres renseignements, veuillez visiter <http://news.ontario.ca/mto/fr/2010/06/ontario-ouvre-la-voie-aux-vehicules-electriques.html>.

Entrée en vigueur du Programme d'excellence des conducteurs de véhicules lourds au Québec

Le Programme d'excellence des conducteurs de véhicules lourds entrera en vigueur au Québec le 1^{er} janvier 2011.

Le conducteur qui désire s'inscrire à ce programme pourra le faire à partir de cette date, et ce, tout à fait gratuitement.

Les conditions d'admission sont les suivantes :

- ne pas avoir commis d'infraction au volant d'un véhicule lourd;
- ne pas avoir été responsable d'un accident au volant d'un véhicule lourd;
- ne pas avoir accumulé plus de trois points d'inaptitude à son dossier de conduite (tous types de véhicules confondus) par période de 24 mois;
- ne pas avoir été l'objet d'une accusation criminelle liée à la conduite d'un véhicule ou à l'exercice de ses fonctions.

Le conducteur devra remplir le formulaire d'inscription disponible auprès de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) et le lui retourner afin qu'elle procède à l'analyse de sa candidature. Si celle-ci est retenue, son nom apparaîtra sur la liste d'excellence que la SAAQ fera paraître sur son site Web.

Pour d'autres renseignements au sujet du Programme d'excellence des conducteurs de véhicules lourds au Québec, veuillez consulter le site de la Société au www.saaq.gouv.qc.ca.

La Colombie-Britannique sévit sur la conduite avec facultés affaiblies

En septembre, les services policiers de la Colombie-Britannique pourront compter sur un nouvel atout majeur dans leur lutte contre la conduite avec facultés affaiblies, puisque les lois et pénalités de la province deviendront les plus sévères au pays et entraîneront la suspension du permis des conducteurs aux facultés affaiblies plus rapidement et pour des périodes plus longues qu'auparavant.

Les nouvelles pénalités ont été adoptées en réponse à une hausse du nombre d'infractions pour conduite avec facultés affaiblies, lesquelles ont augmenté de 18 % de 2008 à 2009.

Dès le 20 septembre, les conducteurs en état d'ébriété pourront perdre leur permis de conduire, voir leur véhicule mis à la fourrière et devoir payer des coûts de 600 \$ à 3 750 \$, selon le solliciteur général de la C.-B. Michael de Jong.

Les conducteurs qui fournissent un échantillon d'haleine excédant le seuil légal de 0,08 % feront face à une interdiction de conduire immédiate de 90 jours et à une amende de l'ordre de 500 \$.

Nouveaux membres

Pascal Bellavance
Environnement Canada
Gatineau (Québec)

Hélène Binet
Canada Motor Importation Inc.
Saint-Benoît-Labre (Québec)

Jean-François Boulianne
Directeur, Centre de développement des
téléapplications, Gestion du savoir –
Canada
Fujitsu Canada
Québec (Québec)

Luc Durand
Défense nationale/internationale,
Sécurité routière
Défense nationale
Ottawa (Ontario)

George A. Gowing
Président
Conseil de conformité des importateurs
canadiens
Piedmont (Québec)

Alisa Jonas
Développement des affaires
DriverCheck Inc.
Ayr (Ontario)

Gordon Moore
Projets spéciaux
Pacific Western Transportation
Calgary (Alberta)

Emmanuel Morin
Directeur des affaires gouvernementales
Association canadienne des
télécommunications sans fil
Ottawa (ON)

Martyn Peterson
Gestionnaire des opérations
Canadian National Transportation Ltd.
Concord (Ontario)

Len Poirier
Représentant national
Canadian Auto Workers (CAW)
Kitchener (Ontario)

Rick Viventi
Directeur de la sécurité
Arrow Transportation Systems Inc.
Kamloops (Colombie-Britannique)

Doug Wideman
Conseiller principal en sécurité
Hallmark Tubulars Ltd.
Nisku (Alberta)

En vedette

Au ministère des Transports du Québec, **André Meloche** a été nommé sous-ministre adjoint de la Direction générale des politiques et de la sécurité en transports en remplacement de **Jean-Pierre Bastien...**

Nancy Letkeman est la nouvelle gestionnaire, Politique des permis de conduire et de formation des conducteurs de l'ICBC (succédant à **Jennifer Kroeker-Hall**). Madame Letkeman est la nouvelle représentante de la Colombie-Britannique au Comité permanent des administrateurs de conducteurs et véhicules du CCATM...

Après quatre ans au poste de directeur de l'immatriculation routière et de la sécurité (et membre du Conseil d'administration du CCATM), **Al Kaylo** a quitté le ministère des Transports des Territoires du Nord-Ouest afin de retourner au secteur privé...

Dans son nouveau poste de chef de la Section sur l'aptitude à conduire et le contrôle des conducteurs au ministère des Transports de l'Alberta, **Mitch Fuhr** sera responsable de la gestion du système de délivrance graduelle des permis de conduire, et étudiera l'impact d'une population plus âgée sur l'aptitude à conduire. **Kim Durdle**, antérieurement à la Division des services aux transporteurs, succède à **Alvin Moroz** au poste de directeur, Ingénierie des transports, basé au bureau de Red Deer...

René Collette, un expert dans le domaine de la reconnaissance des documents frauduleux, qui a pris sa retraite de la Société d'assurance

publique du Manitoba (SAPM) en avril 2009, est mort le 28 mai dernier à l'âge de 56 ans. En 2003, M. Collette a été mandaté de créer et de livrer un cours d'entraînement sur la reconnaissance des documents frauduleux pour tous les émetteurs officiels de permis de conduire au Manitoba. Son expertise a été reconnue par le CCATM et M. Collette a été invité à joindre le Groupe de travail sur la sécurisation des documents, où il a participé au développement d'une version canadienne de la Liste des documents acceptables et vérifiables (AVRL), qui établit des normes nationales pour la vérification d'identité des permis de conduire. Nous offrons nos condoléances à ses proches.

Les prix annuels du CCATM célèbrent leur 15^e anniversaire!

(suite de la page 5)

canadienne du camionnage)
1997 : John Klintworth (R.L. Polk Canada)
1998 : Milt Schmidt (Federal Motor Carrier Safety Administration)
1999 : Russ Fiste (CVSA/ASVC)
2000 : Ian Marples (Guardian Interlock Systems Corp.)
2001 : Pat Crahan (U-Haul International)
2002 : Paul Tamburelli (XTRA Corp.) / Ron Giblin (LienQuest.com)
2003 : Ian Williams et Ken Robertson (Datacard)
2004 : André Lemaire (Gendarmerie royale du Canada) / Gary Moriarty (Registraire des véhicules importés)
2005 : Paul Maxmen (R.L. Polk Canada)
2006 : Carole Machtinger (Bureau d'assurance du Canada)
2007 : Patrick Delaney (Petroleum Services Association of Canada)
2008 : Christine MacLean (3M Canada)
2009 : Stan McNeil (Gendarmerie royale du Canada)
2010 : Luc Fournier & Li Liu (Conseil de l'industrie de la motocyclette et du cyclomoteur)

Calendrier

Conférence internationale d'AAMVA

29 août au 1^{er} septembre 2010
Hilton Saint John /
Delta New Brunswick
Saint John (Nouveau-Brunswick)

Congrès annuel de l'ASVC

19 au 23 septembre 2010
Anaheim Marriott, Anaheim (Californie)

Conseils des sous-ministres et ministres responsables des transports et de la sécurité routière

29 et 30 septembre 2010
Halifax (Nouvelle-Écosse)

Réunions d'automne du CCATM

4 et 5 novembre 2010
Hôtel Delta Ottawa, Ottawa (Ontario)

Journée nationale du souvenir des victimes de la route

17 novembre 2010

Conseil d'administration du CCATM

6 au 8 décembre 2010
Québec (Québec)

Transport-délire

Bris de communication

La signalisation routière au pays de Galles – l'une des trois nations celtes du Royaume-Uni – est bilingue; des fonctionnaires ont demandé à l'autorité municipale de Swansea de traduire en gallois le texte anglais d'un panneau routier («entrée interdite aux véhicules lourds. Secteur résidentiel»). Ils croyaient que la réponse par message courriel était bien celle qu'ils attendaient.

Malheureusement, la réponse en gallois provenant du Conseil municipal de Swansea se lisait comme suit : «Je ne suis pas au bureau en ce moment. Veuillez envoyer tous les textes à traduire à l'externe.» C'est donc ce message qui apparaît sous le texte anglais interdisant aux camions d'utiliser une route près d'un supermarché.

«En corrigeant les épreuves des panneaux routiers, ils devraient vraiment se servir de quelqu'un qui a une bonne maîtrise de la langue galloise,» s'est indigné le journaliste Dylan Iorwerth, rédacteur adjoint de la revue *Golwg (Vue)*. «Très fréquemment, les traductions sont mauvaises, faites par des gens qui ne connaissent même pas la langue galloise!»

Ce n'est pas la première fois qu'une traduction a été bâclée. En 2006, un panneau avisait les piétons de «Regarder à droite» en anglais et à gauche en gallois. Les exemples d'erreurs sont multiples. – BBC News Online

Vision du CCATM

Le transport sur route de passagers et de marchandises qui soit le plus sûr au monde

Sa mission

Offrir un forum national propice à l'élaboration de politiques et de programmes publics afin d'administrer la sécurité routière, l'immatriculation des véhicules et les permis de conduire

Ses objectifs stratégiques

Améliorer les programmes...

- en adoptant une vue d'ensemble des problématiques communes à tous les secteurs
- en accroissant la recherche en intégrant des pratiques et de l'expertise d'affaires
- en s'assurant d'établir efficacement les priorités et d'améliorer les mesures de prévention et de détection des problèmes
- en examinant continuellement la pertinence et l'efficacité des programmes

L'accroissement du rayonnement...

- en augmentant le profil de la *Vision sécurité routière 2010*
- en améliorant la communication et les liens auprès des agences policières et de contrôle
- en poursuivant l'harmonisation avec les États-Unis, le Mexique et l'Europe
- en mettant en oeuvre des stratégies visant à rehausser la participation des intervenants
- en continuant à assurer la défense de positions et de stratégies