

# CCATM

## nouvelles

Bulletin du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé

## AAMVA et le CCMTA innovent avec un forum en mars au Texas

L'American Association of Motor Vehicle Administrators (AAMVA) et le CCATM font équipe afin de présenter un forum nord-américain de trois jours portant sur les problématiques entourant les conducteurs âgés et l'aptitude à conduire.

Intitulé *Challenging Myths and Opening Minds: Aging and the Medically At-Risk Driver* (Mythes et ouverture d'esprit : le conducteur âgé et médicalement vulnérable), ce forum qui se déroulera du 4 au 6 mars à Austin (Texas) est appuyé par la *National Highway Traffic Safety Administration* américaine. Les organisateurs attendent de 100 à 150 personnes.

Ce rassemblement est une première en ce qu'il s'attardera sur l'aptitude à conduire ainsi que sur les problématiques du vieillissement et de son impact sur le travail des administrateurs de permis de conduire. Les participants examineront notamment les méthodes de dépistage et d'évaluation, les stratégies de

réexamen médical et la sensibilisation du public.

### Perspective canadienne

Le lundi 6 mars sera consacré journée «Canada» et examinera comment les administrations canadiennes traitent des conducteurs âgés et médicalement vulnérables et comment l'actuelle stratégie du CCATM sur les conducteurs âgés peut être mise à jour. Les participants examineront les présentations des deux journées précédentes, apprendront quelles sont les recherches en cours et recevront un aperçu des pratiques actuelles au Canada. (*Consultez l'encadré en page 3.*)

Munis de ces renseignements, les participants devront ensuite mettre au point une

*Suite en page 3*

## Savourez l'Î.-P.-É.!

La mer, le vent, le ciel, l'immanquable sol rouge. Ce sont là les images que l'on se fait de l'Île-du-Prince-Édouard. Pour les membres gouvernementaux, associés et intervenants du CCATM, c'est un rendez-vous entre les 14 et 18 mai et les organisateurs y travaillent depuis un bon moment!

Notre hôte, le président 2005-2006 du CCATM, John MacDonald, a rassemblé une équipe de bénévoles à même son personnel au ministère des Transports et des Travaux publics. Tous attendent les délégués avec impatience.



PHOTO:Tourisme Île-du-Prince-Édouard/John Sylvester

*(Suite en page 2)*

## Sommaire

**2**  
**Assemblée annuelle 2006**

**3**  
**Le CCATM à l'oeuvre**

- Alerte aux véhicules inondés
- Motos de poche : une mise en garde

**4-5-6**  
**Nouvelles des comités**

- Ronde de sécurité : c'est pour juillet 2007
- C&V en bref
- Nouveaux groupes SR
- Heures de service : interprétation et mise en oeuvre
- Code W en suspens
- Quoi de neuf à [www.ccmta.ca](http://www.ccmta.ca)
- Formation des conducteurs de TMD
- Examen mi-mandat de la *Vision 2010*
- Nouveau groupe C&V

**7**  
**Rubrique *Vision de sécurité routière 2010***

- Un programme de la SAAQ remporte du succès

**8-9**  
**Nouvelles des administrations**

**10**  
**CCATM/AAMVA**

- Formation RDF... vue de l'intérieur!

**11**  
**En vedette**

**12**  
**Calendrier**

## Cap sur Charlottetown!

L'Île-du-Prince-Édouard a accueilli les délégués du CCATM il y a plus de dix ans, en 1993. Sa ministre des Transports et des Travaux publics, Gail Shea, en est consciente et a chaleureusement invité les prochains délégués.

«Ces conférences permettent d'échanger de précieux renseignements et de garantir l'uniformité entre provinces et territoires relativement au transport et à la sécurité routière. Nous avons bien hâte de montrer notre belle province et nous espérons en encourager plusieurs à prolonger leur visite tout au long de la grande fin de semaine du congé de Victoria,» a-t-elle signifié.



### Hôtel

L'Assemblée annuelle aura lieu à l'Hôtel Delta Prince Edward. Les participants seront choyés en ce qu'il est situé au bord de l'eau d'un côté et donne sur le vieux Charlottetown de l'autre. De plus, les personnes qui aiment faire un tour à pied découvriront un trottoir les menant à Peake's Wharf. L'hôtel est aussi situé à quelques pas de Province House (l'Assemblée législative de l'Î.-P.-É., illustrée ci-contre) et Confederation Hall.



PHOTOS: Tourisme Île-du-Prince-Édouard/John Sylvester

### Commandite

Une fois de plus cette année, le CCATM offre des occasions de commandite aux entreprises et organismes intéressés. Plus de 30 sociétés et organismes se sont prévalus de la commandite anticipée (veuillez consulter la liste ci-contre). Vous pouvez toujours vous inscrire à titre de commanditaire. Pour ce faire, veuillez communiquer avec Ian Tomlinson, au 613-736-1003.

### Exposition

L'un des principaux points d'intérêt pour les participants, c'est de pouvoir exami-

ner de près de nouveaux produits et services en plus d'en discuter avec les représentants. Les entreprises et organismes peuvent réserver leur espace de stand auprès d'Ian Tomlinson ou de Martin Rochon.

Tandis que le CCATM s'affaire à coordonner les réunions d'affaires, le ministère des Transports et des Travaux publics se penche sur la portion activités sociales. On retrouve une tournée en autobus afin de partir à la découverte de la «contrée d'Anne» et une sortie de golf au très prisé terrain *The Links at Crowbush Cove*, l'un des meilleurs au pays. Inscrivez donc Charlottetown à votre calendrier!

## Merci à nos commanditaires!

### Platine

- Digimarc ID Systems
- Registraire des véhicules importés (Adminserv – A Livingston Company)
- R.L. Polk Canada, Inc.
- U-Haul Canada

### Or

- 3M Canada Company
- EDS Canada
- Experian Automotive
- Giesecke & Devrient
- Unisys Canada Inc.

### Argent

- AAMVA
- Association canadienne des constructeurs de véhicules
- Association d'équipement de transport du Canada
- Business Technology Consulting
- CarProof.com / LienQuest.com
- Compagnie canadienne des billets de banque, limitée
- KPS & Associates Inc.
- Zebra Card Printer Solutions

### Bronze

- Accident Support Services International Ltd.
- Alcohol Countermeasures Systems Corp.
- Association canadienne des véhicules récréatifs
- Association des commerçants de véhicules récréatifs du Canada
- Association des fabricants internationaux d'automobile du Canada
- Bureau d'assurance du Canada
- Carfax, Inc.
- Conseil de l'industrie de la motocyclette et du cyclomoteur
- Datacard Group
- dlid.org
- Intelli-Check, Inc.
- J.J. Keller & Associates, Inc.
- Les Amputés de guerre du Canada
- Petroleum Services Association of Canada
- VeriSol (Verification Solutions Inc.)
- Wheels Inc.

## Alerte aux véhicules inondés

Les localités sises le long de la côte du golfe du Mexique s'évertuent toujours à nettoyer les dégâts des ouragans de l'automne dernier. Cette catastrophe a malheureusement incité certaines personnes à refiler des véhicules inondés à des acheteurs partout en Amérique du Nord. En janvier, le CCATM réagissait à cette menace en diffusant un communiqué à travers le Canada afin d'inciter les acheteurs à être prudents s'ils entendaient acheter un véhicule en provenance des États-Unis, surtout s'ils voulaient le faire immatriculer dans l'une des administrations canadiennes.

Selon les dispositions de la *Loi sur la sécurité automobile* de Transports Canada, on peut importer un véhicule en provenance des États-Unis. Le ministère fédéral confie la gestion de l'immatriculation au Registraire des véhicules importés (RVI). Sous l'égide de ce programme, les véhicules inondés qui entreront au Canada se feront étiqueter comme étant gravement accidentés («salvage»). Essentiellement, cela signifie que de tels véhicules peuvent entrer au Canada pour aboutir chez les recycleurs de pièces automobiles.

Toutefois, quelques administrations canadiennes diffèrent dans la façon d'étiqueter ces véhicules. Quelques responsables estimeront que le véhicule est irrécupérable, ce qui signifie qu'on ne pourra PAS l'immatriculer pour la route. D'autres administra-



PHOTO: Dancebackwards.com

tions donneront cependant le feu vert en autant que les réparations et inspections requises aient été effectuées.

Le CCATM a répété cet avertissement dans son communiqué pancanadien. Il encourage les intéressés à vérifier le statut d'un tel véhicule auprès de l'administration au sein de laquelle ils entendent le faire immatriculer. Le CCATM a aussi rappelé quelques trucs de base que devraient retenir les consommateurs lorsque ils font vérifier un véhicule pour déceler des dommages imputables aux inondations.

On peut lire ces conseils en ligne au site Web du RVI, au [www.riv.ca](http://www.riv.ca) ou au site Web du CCATM, au [www.ccmta.ca](http://www.ccmta.ca) (sous la rubrique *Communiqués*).

### FORUM (suite de la page 1)

nouvelle stratégie canadienne.

Jennifer Kroeker-Hall (C.-B.), qui copréside le Groupe de travail du CCATM sur les conducteurs âgés avec Sue Lo (Ontario), a déclaré que cette réunion «constituera un premier pas important de réexamen de la stratégie du CCATM, publiée en 2000. Puisque l'accent est placé sur l'aptitude médicale et l'évaluation, sur la recherche de pointe et la technologie, il nous faut faire évoluer notre stratégie. Les renseignements à partager et les discussions nous aideront à répondre aux besoins de notre population grandissante de conducteurs âgés.»

Vous trouverez des renseignements supplémentaires et les détails d'inscription en vous rendant au site Web d'AAMVA, au [www.aamva.org](http://www.aamva.org). Vous trouverez aussi d'autres détails, cette fois sur la journée Canada, au site Web du CCATM, au [www.ccmta.ca](http://www.ccmta.ca).

#### Journée Canada – un survol

- Introduction
- Leçons découlant du forum
- Mise à jour de la recherche
- Vue d'ensemble – Canada
- Stratégie canadienne sur les conducteurs âgés
- Évolution de la stratégie

### Motos de poche : nouvelle mise en garde

Pour la deuxième année consécutive, le CCATM a diffusé un communiqué peu avant les Fêtes afin d'inciter les parents à la prudence s'ils pensaient acheter une moto de poche à leur(s) enfant(s) pour Noël.

Le CCTAM a rappelé les risques inhérents à la conduite (illégal) de ces véhicules sur la route. Les motos de poche ne sont pas munies de l'équipement de sécurité obligatoire. De plus, leur taille et la vitesse dont elles sont capables les

rend très dangereuses. Popularisées d'abord en Europe, ces machines ont été conçues pour circuler sur des terrains privés ou en circuit fermé. En aucun cas peuvent-elles circuler sur la route.

Il était trop tard pour un jeune homme de la région d'Ottawa. À quelques jours de Noël, il a été heurté tandis qu'il chevauchait une telle moto sur la voie publique. Ce serait le premier décès en de telles circonstances au pays.

### Blague-minute...

**Tibia** : dispositif pour retrouver les meubles dans l'obscurité.

## La ronde de sécurité en vigueur en juillet 2007 au Canada

Le dernier élément se rapportant à la ronde de sécurité du CCS – la procédure relative aux autocars – ayant été approuvé en mai 2005, le comité C&R a entrepris les discussions en octobre afin d'en assurer la mise en œuvre pancanadienne.

La Saskatchewan a maintenant consenti à reporter l'application à juillet 2006 (elle a déjà édicté la nouvelle norme et les conducteurs circulant sur son territoire bénéficient d'une période d'éducation), si bien que toutes les autres provinces se sont maintenant engagées à appliquer la nouvelle norme le 1<sup>er</sup> juillet 2007 à l'échelle du pays.

Entre-temps, un groupe de travail a été formé afin de concevoir une stratégie de



mise en œuvre qui assurerait la réciprocité entre administrations canadiennes pendant la période de transition (juillet 2006 à juillet 2007) jusqu'à mise en vigueur dans toutes les administrations. L'Ontarien Peter Hurst dirigera le groupe.

Les exigences pour les camions et remorques ainsi que les autobus à flancs élevés ont été approuvées respectivement à l'automne 2003 et au printemps 2004. La mise en œuvre de la norme avait été mise en veilleuse jusqu'à ce que l'exigence relative aux autocars soit articulée (voir le numéro d'été 2005 des *Nouvelles du CCATM*).

### C&V en bref

#### Protocole d'entente signé

La *Nouvelle entente canadienne sur les permis de conduire et les infractions aux règles de la circulation routière* (CDLA) a franchi une étape de plus en septembre 2005 lorsque les membres du Conseil des ministres ont apposé leur signature sur un protocole d'entente.

Ce projet demeure la priorité du comité C&V, que dirige l'Albertain Mitch Fuhr. La nouvelle entente améliore l'ancienne (la CDLC) signée en 1990, qui autorisait à l'origine l'échange des permis de conduire ainsi que des renseignements sur les condamnations entre administrations canadiennes. L'entente CDLA comportera des améliorations à la gestion des permis de conduire ainsi qu'au niveau de la sécurité de l'identité.

#### Proposition de DVN approuvée

Le Conseil d'administration a approuvé en principe la norme électronique de la Description des véhicules neufs (DVN) au cours de sa réunion de décembre. Le groupe de travail doit poursuivre son boulot en 2006 afin de résoudre, en compagnie de partenaires de l'industrie, certaines problématiques relativement au formulaire DVN, aux paramètres de sécurité, à l'horaire de mise en œuvre ainsi qu'à la résolution de certains champs obligatoires et facultatifs. On espère pouvoir concevoir une norme finale d'ici le mois de mai.

## Nouveaux groupes de travail au sein du comité SR

### Prévention routière en milieu rural

Le Conseil a approuvé la création du Groupe de travail sur la prévention routière en milieu rural au cours de sa réunion de décembre 2005. Il reconnaît ainsi qu'une stratégie doit être articulée afin d'appuyer le sous-objectif de la *Vision de sécurité routière 2010* visant une réduction de 40 % du nombre des blessés graves et mortelles sur les routes en milieu rural.

Parmi les tâches à exécuter, la première consistera à identifier et à prioriser les stratégies que contient un rapport de Transports Canada et qui pourraient être appliquées à l'échelle nationale afin d'atteindre l'objectif visé.

En plus des membres gouvernementaux et associés, le nouveau groupe de travail entend faire équipe avec l'Association des transports du Canada (ATC) afin de traiter des problématiques entourant la conception et la construction de routes.

### Travail sur la Base nationale de données sur les collisions

Le travail achève relativement au dictionnaire de données de Transports

Canada en ce qui a trait à la Base nationale de données sur les collisions. Histoire de surveiller la mise en œuvre du dictionnaire amélioré, le Conseil d'administration a approuvé la formation d'un nouveau groupe de travail sur les données de collisions.

Ce groupe sensibilisera les intervenants à la collecte de telles données, recommandera des normes harmonisées de données analytiques (par exemple, le coût collisions/blessures) et examinera les façons de faciliter la collecte. Le nouveau format de document nécessitera l'élaboration de normes afin de récolter les données électroniques, de nouveaux formulaires électroniques ainsi qu'un cadre d'évaluation à l'intention des logiciels servant à colliger les données de collisions.

Il incombera aussi au nouveau groupe d'identifier les besoins en prévention routière et de concevoir la méthodologie-modèle afin d'établir des comparaisons entre administrations et d'établir des pratiques exemplaires de collecte de données électroniques.

## Heures de service : l'interprétation, maintenant

La réglementation sur les heures de service a franchi un autre jalon avec sa parution dans les pages de la *Gazette du Canada, Partie II*, le 16 novembre 2005.

À venir, l'interprétation et l'application. À ce titre, le Groupe de travail sur l'interprétation et la mise en œuvre s'est retroussé les manches. Son mandat comprendra les problématiques de mise en œuvre, les communications, la période d'éducation de la réglementation ainsi que la composante formation. Le règlement entrera en vigueur en janvier 2007.

Dans une missive de décembre 2005 les intervenants réglementés étaient invités à commenter sur les aspects de la réglementation ou des points nécessitant des éclaircissements. Des rencontres devaient aborder les commentaires reçus. Le groupe de travail apportera des modifications au guide d'interprétation ce printemps. Le document sera posté au site Web du CCATM.

Les participants à l'Assemblée annuelle de mai devraient être informés des travaux.

## Stratégie contre la distraction au volant en mai

Le CCATM était au nombre des participants à la Conférence internationale sur la distraction au volant qu'ont organisée en octobre l'Association canadienne des automobilistes (CAA) et la Fondation de recherches sur les blessures de la route (FRBR).

Cette conférence à Toronto cherchait à identifier des programmes et des politiques efficaces visant à contrer la distraction au volant, l'ampleur et les causes du problème. Jean Wilson, présidente du sous-groupe sur la distraction au volant de la SRCFA, s'y

est rendue en compagnie de membres du Comité permanent sur la sécurité routière. Mme Wilson était aussi l'une des conférencières. Elle a dressé un portrait des approches législatives et réglementaires à l'échelle du pays qui s'attaquent à cette problématique.

Le sous-groupe entend réexaminer le compte rendu de la conférence, qui devait être disponible en février, afin de prélever des éléments de conclusion et des recommandations pour les appliquer à une stratégie nationale contre la distraction au volant.

## Annotation «Code W» en suspens

Les administrations canadiennes ont remis à plus tard la mise en œuvre d'une annotation «Code W» sur les permis des conducteurs de véhicules commerciaux, des personnes qui ne sont pas autorisées présentement à rouler aux États-Unis pour des raisons médicales.

La date de mise en œuvre, prévue pour avril 2006, est maintenant en suspens après l'annonce, en août dernier, d'un réexamen auquel se livre la *Federal Motor Carrier Safety*

*Administration* américaine à l'endroit des normes médicales de permis pour ses conducteurs commerciaux.

À l'heure actuelle, les conducteurs commerciaux canadiens qui dépendent de l'insuline parce que diabétiques, qui ont des problèmes d'ouïe ou qui sont épileptiques peuvent circuler au Canada mais pas aux É.-U. Quant aux conducteurs commerciaux américains qui ne peuvent conduire au Canada, leur permis devra aussi être marqué d'une annotation spéciale.

## Quoi de neuf à [www.ccmta.ca](http://www.ccmta.ca)

Le CCATM a effectué une mise à jour d'ouvrages. Vous trouverez :

### Centre des rapports

- *Manuel du survol et mandats du CCATM 2006* (en anglais)
- *Rapport de contrôle sur la SRCFA : progrès accomplis en 2003 et en 2004* (octobre 2005)
- *Le problème des accidents liés à l'alcool au Canada 2003* (octobre 2005)
- dépliant *Statistiques sur les collisions de la route au Canada 2004* (janvier 2006)

**La section Programme canadien sur la protection des occupants (PCPO) dans la rubrique comité SR** comprend des pages qui traitent de la stratégie, des rapports, de législation-type, d'annonces d'intérêt public et de liens à des ministères et à des intervenants en sécurité routière.

**La section portant sur la Norme d'arrimage des cargaisons du CCS** comporte des pages donnant un survol et les jalons du dossier de l'arrimage des cargaisons, le procès verbal des rencontres des dix dernières années, les règlements et normes, des

guides d'interprétation ainsi que les publications portant sur les cargaisons.

### Publications

- *Code canadien de sécurité*, 2<sup>ème</sup> édition (novembre 2005)
- *Manuels Commercial Vehicle Inspections in Canada* et *PMVI* - éditions 2006 (février 2006)
- Répertoire du CCATM 2006
- Normes médicales mises à jour

## Formation des conducteurs TMD : le travail se poursuit

Le Groupe de travail du CCATM sur le transport de marchandises dangereuses (TMD) s'est réuni à Ottawa le 22 novembre 2005, juste avant la réunion du Groupe de travail fédéral/provincial/territorial de Transports Canada sur le TMD. Le groupe du CCATM doit examiner la formation et l'accréditation des conducteurs de véhicules commerciaux appelés à transporter des marchandises dangereuses. L'initiative fait suite à une étude qu'avait menée le Québec et qui avait souligné d'importantes lacunes relativement aux compétences de base de tout conducteur affecté au TMD.

Plusieurs alternatives sont présentement examinées, y compris les façons de resserrer le processus de délivrance d'accréditation afin de faire en sorte que les conducteurs possèdent un ensemble de connaissances de base, que soient améliorées les méthodes de tenue de dossiers TMD, le contrôle et l'entretien, voire même la mise en oeuvre potentielle d'un programme d'évaluation à l'intention des conducteurs affectés au TMD.



PHOTO : Gracieuseté John Warkentin

**L'agent Christina Jamieson administre le questionnaire TMD au poste de pesée de Watson Lake (Yukon).**

Comme le groupe de travail est à quantifier l'ampleur du problème, il a préparé un bref sondage pancanadien qui a été administré en janvier, histoire de vérifier l'efficacité des programmes actuels de formation offerts aux conducteurs. Le groupe devait colliger et examiner les résultats en février. Le rapport final

devrait être dévoilé en mai. John Warkentin, du Yukon, dirige le groupe.

### Examen mi-mandat de la Vision de sécurité routière 2010

Le Groupe de travail du CCATM sur la stratégie *Vision de sécurité routière 2010* procédera à un réexamen des objectifs et des progrès accomplis au cours de l'année 2006. Cet examen est conséquent avec les plans d'action qu'avaient approuvés au tout début les sous-ministres responsables des transports et de la sécurité routière, en septembre 2001.

La VSR 2010 contient un objectif national (la réduction de 30 % du nombre de blessures mortelles et graves sur les voies publiques) ainsi que des sous-objectifs qui sont contrôlés annuellement. Tant l'objectif national que les sous-objectifs sont jalonnés d'étapes clairement définies grâce auxquelles on peut évaluer le taux de succès de la stratégie. Le Conseil des sous-ministres est mis au parfum des progrès accomplis annuellement tandis qu'un rapport, lui aussi annuel, informe le public et les intervenants en prévention routière.

Les plans d'action et les stratégies qu'ont élaborés les divers groupes de travail du CCATM aux fins de la VSR 2010 seront examinés afin de déterminer s'ils s'avèrent efficaces. Un examen plus approfondi identifiera les programmes qu'ont mis en oeuvre chacune des administrations; les secteurs où il faudra redoubler d'effort; quels changements il faudra possiblement apporter aux objectifs en plus d'identifier l'expertise et les ressources requises afin d'aider le Canada à atteindre les objectifs quantitatifs de la vision.

Un rapport devrait être préparé d'ici mai 2007.

### Groupe C&V sur le bruit d'échappement

Le comité C&V a formé un groupe visant à établir un protocole et des normes relativement aux essais sur route du bruit émanant du système d'échappement des véhicules immobilisés. Bernadette McIntyre, de la Saskatchewan, mènera les travaux. Au cours de la réunion du comité C&V d'octobre 2005, elle a noté que bien que les fabricants automobiles doivent respecter des normes sonores

précises du système d'échappement des véhicules neufs, les administrations disposent de bien peu de normes subséquentes. «La plupart des administrations s'inquiètent des courses de rue et du niveau sonore excessif de l'échappement de certains véhicules. Compte tenu des plaintes, les agences d'application de la loi subissent beaucoup de pression afin de corriger le problème.»

#### Nouveau manuel d'inspections périodiques

Le CCATM finalise la plus récente mouture du manuel sur les inspections périodiques des véhicules commerciaux, qui précise les exigences d'inspection annuelle et semestrielle pour les véhicules commerciaux, les remorques et les autobus sous l'égide de la Norme 11 du *Code canadien de sécurité* (CCS). L'ouvrage a été entièrement

mis à jour par le Groupe de travail sur les normes d'inspection des véhicules commerciaux et sera mis en vente sous peu. Une version française suivra plus tard cette année. La dernière édition remonte au printemps 2001. Veuillez communiquer avec le Secrétaire ou consultez le site Web du CCATM pour passer une commande.

## Un programme de la SAAQ effectue une percée

Il a commencé à titre de projet conjoint avec des autorités policières du Saguenay-Lac-Saint-Jean afin d'augmenter la fréquence des campagnes contre l'alcool au volant et maintenant, un programme de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) jouit d'une popularité telle qu'il rejoint plusieurs groupes de conducteurs.

Geneviève Dumont travaille à la Division des politiques et programmes à la SAAQ et c'est à elle qu'est revenue la coordination de cette stratégie. En 2003, les policiers de la région de Saguenay voulaient procéder à une campagne intensive de points de contrôle contre l'alcool au volant, comme le fait la Colombie-Britannique, mais les dirigeants cherchaient une façon de rejoindre un public bien précis.

Selon les statistiques de la SAAQ, les hommes âgés d'entre 25 et 44 ans sont les plus à risque de décéder dans une collision reliée à l'alcool et d'afficher un taux d'alcoolémie de 0,08. La SAAQ a commencé à monter un stand en lieu de travail. «Je voulais l'intervention en entreprise parce que le lieu de travail, c'est aussi le milieu de vie, expliquait en décembre dernier Mme Dumont. Après que nous soyons passés, les gens se reparaient (de notre intervention). Et nous voulions tenter l'expérience parce que ça n'avait jamais été fait au Québec.»

Julie Néron, représentante de la SAAQ pour le Saguenay-Lac-Saint-Jean, l'Est du Québec et la Gaspésie, s'est mise en devoir de concevoir une présentation pour l'aluminerie Alcan. Certaines personnes de la Commission de la santé et de la sécurité au travail (CSST) et les agents de sécurité d'Alcan ont aussi contribué à attirer les travailleurs vers le stand, ou encore à les encourager à participer à l'atelier.

«Je rencontrais les gens de la sécurité au travail et ils étaient contents de nous voir arriver avec notre matériel promotionnel puisque notre message rejoignait quelques-unes des difficultés dont ils s'inquiétaient eux-mêmes,» se souvient



PHOTO : Gracieuseté SAAQ

**L'intervenante régionale Julie Néron montre à des employés d'Alcan les dangers de l'alcool au volant.**

la coordonnatrice Dumont. S'il n'était pas possible de présenter l'atelier ou la conférence sur place, le stand de la SAAQ était installé dans la cafétéria à des heures stratégiques. Des travailleurs ont non seulement cueilli des renseignements, mais ils s'en parlaient, selon l'instigatrice.

### Autres lieux, autre formation...

La portée du programme s'est accrue. En régions plus reculées comme Chibougamau (où une grosse entreprise peut employer de 20 à 50 % de la population, illustre Mme Dumont), la SAAQ et la police locale forment aussi des intervenants en toxicomanie.

Une autre intervenante a été ajoutée sur le terrain : Danielle Loiselle s'occupe du cœur du Québec (centre du Québec, Ville de Québec, l'Estrie et la Mauricie). L'équipe bien en place, ces personnes ont représenté la SAAQ lors de salons spécialisés et de conférences en

ressources humaines. En 2004, la SAAQ a conçu la trousse *Party en toute sécurité*, expliquant les responsabilités d'une entreprise ou d'une fête privée là où l'on consomme de l'alcool. Celle-ci a remporté un prix Zénith pour la qualité graphique en tant qu'outil de communication gouvernementale.

«Nous avons présenté notre message chez plusieurs entreprises comme Abitibi-Consolidated, Bowater, Bombardier, Air Canada. Nous en avons visité 25 et plus de 4 000 personnes ont été rejointes. Nous avons peu fait la promotion (du programme) et nous avons déjà beaucoup de demande,» constate Geneviève Dumont.



PHOTO : Gracieuseté SAAQ

**L'équipe de la SAAQ et une policière chez Bombardier. De g. à dr. : Paul Maltais, Danielle Loiselle, Julie Néron et Marie-Anne Ouellet (SAAQ) ainsi que Joëlle Cousineau, du Service de police de la Ville de Montréal.**

L'essentiel, «c'est de prendre des mesures pour rejoindre la masse. Mais ces actions doivent être relayées par de l'intervention sur le terrain, en plus de bénéficier de la collaboration de plusieurs intervenants et agences,» de terminer la coordonnatrice.



## Dans les administrations

propre projet puisque cette initiative a permis de réduire le nombre de vols de véhicule en plus de fournir aux autorités policières les éléments de preuve (par le biais d'une caméra vidéo dissimulée) leur permettant de déposer des accusations.

### Mise à la fourrière et permis progressif au Yukon

Depuis 1999, le Yukon dispose d'une loi régissant la mise à la fourrière des véhicules de conducteurs aux facultés affaiblies. Fin 2005, ce territoire a

modifié sa loi pour que soient libérés plus rapidement les véhicules qui y ont été remis par erreur. Là où la sanction s'impose, cependant, les peines demeurent musclées : 30 jours au premier incident, 60 jours au deuxième et 120 pour une troisième récidive à l'intérieur d'une période de cinq ans. La police peut agir de la sorte si le conducteur a pris le volant avec facultés affaiblies, s'il a refusé de fournir un échantillon d'haleine, s'il conduisait sans permis (ou tandis qu'il était suspendu) ou s'il y a eu délit de fuite.

Le ministère des Services aux agglomérations a terminé sa consultation publique sur le programme de permis progressif. Parents et nouveaux conducteurs ont été sondés. Établi en 2000, le programme aurait depuis vu défiler entre 5 000 et 6 000 nouveaux conducteurs, selon un porte-parole. Le rapport était attendu en janvier. Des modifications pourraient être apportées en cours d'année. Le Yukon soutient avoir réduit le nombre de décès et de blessures de 29 % au sein de ce groupe depuis l'entrée en vigueur du programme.

## Québec à l'heure de la formation CVSA

Contrôle Routier Québec a tenu une formation de nouveaux instructeurs CVSA (ASVC) du 27 novembre au 9 décembre 2005 à l'École Nationale de police du Québec à Nicolet, Qué. Par souci d'uniformité, la formation s'est déroulée sous la supervision de Claude Loubier du Québec, John Lunney du Nouveau-Brunswick et Wes Roth de l'Alberta.

À la fin de ces deux semaines, quatre nouveaux instructeurs CVSA et cinq contrôleurs routiers ont été accrédités. Avec ces nouveaux instructeurs CVSA, Contrôle Routier Québec sera en mesure de continuer le processus d'accréditation de ses contrôleurs routiers à la norme CVSA en 2006.

Durant la fin de semaine, les représentants du Nouveau-Brunswick et de l'Alberta ont eu la chance de visiter la ville de Québec sous la neige ainsi que le tout nouveau poste de contrôle de Saint-Nicolas sur l'autoroute 20 ouest.

Une première au Québec, ce poste est doté de deux garages chauffés pour

permettre des vérifications CVSA de niveau I durant toute l'année.



Rangée avant, de g. à dr. : Yannick Goupil (formateur CVSA) les agents de Contrôle Routier Québec Réjean Bellemare, Benoit Guindon, Anne-Marie Hamel, Hugues Babin, John Lunney (formateur du N.-B.). À l'arrière : Wes Roth (formateur albertain), Alain Bélanger (formateur CVSA), Christian Barette (agent de Contrôle Routier Québec), Éric Gauvreau et Harold Petit (formateurs CVSA) et Claude Loubier (Contrôle Routier Québec). Autres photos : le poste d'inspection de Contrôle Routier Québec à Saint-Nicolas, le long de l'autoroute 20.



## Nouvelles d'un peu partout

### Un projet de loi meurt au Feuilleton

Le projet de loi C-16, *La conduite avec facultés affaiblies par les drogues* au sujet duquel le président du Groupe de travail de la SRCFA, Quaye Kwei, avait présenté un mémoire à un comité permanent de la Chambre des communes en 2005, est mort au Feuilleton. Au centre du litige : un nouveau paragraphe 258.1 qui aurait interdit aux policiers d'utiliser des échantillons, des tests de sobriété ou d'experts en reconnaissance des

drogues afin de déposer des accusations d'après leur *Code de la route* respectif. Ces résultats ne pourraient servir qu'à des enquêtes relatives au *Code criminel du Canada*. On avait demandé un libellé au CCATM. En décembre, le C.A. a voté pour qu'une lettre soit expédiée au nouveau ministre de la Justice afin de présenter une fois de plus le projet de loi.

Source: [www.parl.gc.ca](http://www.parl.gc.ca) et procès verbal du CCATM

## Les formateurs RDF sur la sellette!

En début de semaine à Ottawa, les 16 personnes étaient nerveuses, mais elles étaient tout sourire au début novembre 2005, avant de se quitter. Les participants de partout au pays pouvaient dorénavant enseigner la reconnaissance des documents frauduleux (RDF) à leurs collègues.



Des mines réjouies vers la fin de la semaine de formation des formateurs RDF, à l'automne 2005. De g. à dr. : Karla Fedorak (Alb.), Kelley Merilees-Keppel (T.N.-O.), James Demchison (Nunavut), Tim Garrity (I.-P.-É.), Tony Singleton (C.-B.), Barbara Galbraith (N.-B.), Ulysse Poirier (Man.), Shelly C. Wilkie (N.-É.), Gabriele Spoyda (Ont.), Rhonda Allen (T.-N.-L.), Anne Carmichael (Qc), Tracy Bendera (Yukon) et Chris Williams (Sask.).

Depuis plus de deux ans, le CCATM travaille de concert avec son partenaire américain, AAMVA, afin d'ajouter du contenu canadien à un épais cartable de cours sur la RDF. Le document a ensuite été traduit en français (grâce à un sérieux coup de main de la SAAQ). Ce manuel de formation traite de la reconnaissance de documents officiels (permis de conduire, passeports, cartes d'identité et autres) qui ont été altérés ou créés de toutes pièces afin de conférer une nouvelle identité à leur détenteur.

Depuis les événements du 11 septembre 2001 aux États-Unis, les administrations ont resserré les techniques afin de s'assurer que les demandeurs sont véritablement qui ils affirment être. Depuis novembre 2004, trois cours de formation RDF ont eu lieu au Canada.

Cette fois, les instructeurs Laura Barkley-McKeeman (ministère des Transports de l'Ontario) et René Collette (Société d'assurance publique du Manitoba) devaient transmettre leurs connaissances à des collègues qui, à leur tour, enseigneront la RDF au sein de leur administration.

### Pratique en classe

Pendant une semaine entière, les participants ont absorbé la matière et devaient la mettre en pratique en prenant la parole devant leurs pairs afin de livrer des instructions. Venait ensuite un examen exhaustif. *Nouvelles du CCATM* s'est entretenu avec quelques participants.

Gabriele Spoyda, du MTO, a reconnu d'emblée qu'il « n'y avait pas de place pour de l'*ad lib* (improvisation). Nous devons organiser le rythme des choses à présenter debout devant les autres. J'ai maintenant une meilleure idée de la FAÇON de présenter cette matière. »

En retournant au bureau, Mme Spoyda et des collègues devaient enseigner ces nouvelles connaissances à des fournisseurs de services auprès du MTO.

Le Manitobain Ulysse Poirier a pris de l'assurance au fil du cours. Il a pratiqué son français avec Anne Carmichael, de la SAAQ, qui était du nombre lors de la séance de formation RDF d'Ottawa, en juin 2005.

« Ce n'était pas si facile d'aller devant le groupe en raison de la nervosité au moment d'enseigner un module, a admis en substance Mme Carmichael. On évaluait ensuite nos pairs (sur leur livraison de la matière). Laura nous avait dit 'Vous resterez amis malgré l'évaluation qu'on fera de vous' et tous l'ont reconnu, » a-t-elle ajouté en ricanant.

### Sur le terrain

Les nouveaux formateurs avaient beaucoup de pain sur la planche en retour-

nant dans leur milieu. Compte tenu du vaste territoire au Yukon, le bureau où travaille Tracey Bendera devait coordonner des séances de formation pour les employés et contractuels en région. Une fois ces bureaux régionaux mis au parfum de la RDF, l'employeur de Mme Bendera avait l'intention de former les employés de la Régie des alcools du Yukon. Comme Anne Carmichael, Mme Bendera avait aussi bénéficié de la formation RDF à Ottawa, en juin 2005.

« René (Collette) et moi avons personnalisé le cours

à l'intention de nos préposés au comptoir. Je suis maintenant accrédité et enseignerai le cours à environ 100 personnes. Bien sûr, la SAPM dispose de politiques sur la détection de la fraude et nous en concevrons d'autres, » de mentionner Ulysse Poirier.

Laura Barkley-McKeeman et René Collette ne tarissaient pas d'éloges à l'endroit de leurs protégés. M. Collette a reconnu que la semaine avait été fort chargée « mais les participants formaient une équipe du tonnerre. » Laura a opiné en ajoutant : « Nous avons nous-mêmes beaucoup appris, René et moi, grâce à nos élèves. »



Les formateurs Laura Barkley-McKeeman et René Collette.

Le ministère des Transports de l'Ontario a une nouvelle sous-ministre, **Shelly Jamieson**. **Frank D'Onofrio**, un membre du C.A., est de retour à titre de sous-ministre adjoint. **Ernie Bartucci** redevient directeur général aux Opérations, section des usagers de la route.

Au Yukon, **Walter Brennan**, gestionnaire des véhicules motorisés au ministère des Services aux agglomérations, passe à l'emploi du ministère de l'Éducation. **Mark Bowers** devient gestionnaire par intérim. **Vern Janz** a été nommé à la direction des Services de transport et remplace ainsi **Mark Evans-Ehrich** au sein du C.A.

À Terre-Neuve-et-Labrador, **Trevor Taylor** est le nouveau ministre des Transports et des Travaux publics. **David Norman** a quitté son poste de registraire des véhicules motorisés au ministère des Services gouvernementaux pour celui de sous-ministre adjoint, relations de travail, au Secrétariat de la fonction publique. **Tom Beckett** agit maintenant comme registraire par intérim et, conséquemment, siégera au C.A.

La Saskatchewan s'est dotée d'un nouveau ministre de la Voirie et des Transports. Il s'agit d'**Eldon Lautermilch**.

**Derek Sweet**, directeur général, Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile ainsi que président du CCATM en 2004-2005, a annoncé qu'il se retirera, le 4 avril.

Le comité C&R accueille **Greg Gilks**, directeur par intérim de la Sécurité des véhicules et de l'application de la loi au ministère de la Sécurité publique et Solliciteur général de la Colombie-Britannique. Le Québécois **Alain Turcotte** devient le vice-président du comité.

**Ian Noy** a quitté TC pour devenir directeur au *Research Institute for Safety*, chez le groupe *Liberty Mutual*, à Hopkinton (Massachusetts). Personne n'a encore été nommé en remplacement.

Au comité C&V, **Kelley Merilees-Keppel** des T.N.-O. remplace **Stephen Murphy** et devient gestionnaire par intérim des programmes d'immatriculation des conducteurs et véhicules au ministère des Transports. Nouveau représentant C&V au Nunavut : **Dave Petryshen**, agent des véhicules motorisés au ministère du Développement économique et des Transports, remplace **James Demchison**, qui se concentrera sur les politiques administratives.

Changement au sein du comité SR : **Rosie Nullayok**, gestionnaire des registres et de l'immatriculation au ministère du Développement économique et des Transports du Nunavut, remplace **Lorna Gee**, qui siège toujours au C.A.

Des nouvelles en provenance des États-Unis. La dirigeante de *la Federal Motor Carrier Safety Administration*, **Annette Sandberg**, a annoncé sa démission à compter du 1<sup>er</sup> mars 2006.

## Nouveaux membres

M. Daniel Béland  
Gestion Daniel Béland Inc.

M. Brian Botham  
E&B Safety Consulting

M. Larry Boyd  
Directeur général  
Association des commerçants de véhicules récréatifs de l'Ontario

M. Rodolfo Giancoman  
Administrateur, développement de l'ALÉNA  
TML Information Services Inc.

M. Gary Greig  
Contremaître des Travaux publics/service  
Comté de Vulcan (Alberta)

M. Richard S. Harris  
Vice-président à la taxe d'exploitation  
Penske Truck Leasing Co.

Mme Pamela Henry  
Gérante du marketing  
LaserCard Corporation

M. John Hyslop  
Gérant des opérations, centre technique  
Precision Drilling Corporation

M. Alex MacAusland  
Vice-président  
Precision Drilling Corporation

M. Bob MacKay  
Soutien au parc de véhicules :  
embauche, formation, rétention  
du personnel  
Seaboard Liquid Carriers

M. Gary P. Richard  
Président et scientifique en chef  
Sun-Up Products, Inc.

Mme Brenda Robitaille  
Coordonnatrice de programmes  
Collège Portage

### Le Répertoire 2006 est arrivé!



Le Répertoire du CCATM est maintenant disponible. Il contient les coordonnées de plus de 600 membres gouvernementaux, de l'industrie et de nombreux intervenants.

Pour vous procurer un exemplaire, veuillez entrer en ligne au [www.ccmta.ca](http://www.ccmta.ca) et remplir le formulaire de commande qui se trouve sous la rubrique *Publications*. Vous pouvez aussi communiquer avec Martin Rochon au 613-736-1003, poste 252. Les membres associés reçoivent un exemplaire gratuit avec leur abonnement.

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

Volume 14, N° 1  
Hiver 2006

**Rédaction et  
conception**  
Jacques Des Becquets  
**Collaborateurs**  
Valerie Todd  
Ian Tomlinson  
Sylvain Tremblay

**Pour nous joindre**  
SECRÉTARIAT DU CCATM  
2323 boul. St-Laurent  
Ottawa (Ontario)  
K1G 4J8  
COURRIEL  
jdesbecquets@ccmta.ca  
SITE WEB  
www.ccmta.ca  
TÉL. : 613-736-1003  
TÉLÉC. : 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

Forum AAMVA/CCATM : **conducteur  
âgé et médicalement vulnérable**  
4-6 mars 2005  
Austin (Texas)

**Conférence annuelle de l'ASVC**  
22-27 avril 2006  
Hartford (Connecticut)

**Assemblée annuelle du CCATM**  
14-18 mai 2006  
Charlottetown (Î.-P.-É.)

**Opération freins pneumatiques  
2006**  
(date non divulguée en mai)

**Opération Roadcheck 2006**  
6-8 juin 2006

**Conférence AAMVA (Région IV)**  
29 juin-2 juillet 2006  
Seattle (Washington)

**Conférence AAMVA (Région III)**  
11-13 juillet 2006  
Omaha (Nebraska)

**Conférence AAMVA (Région I)**  
20-25 juillet 2006  
Hauppauge (New York)

## Rigolons un peu



Une tante rend visite à sa nièce Sophie, âgée de six ans.  
« Est-ce que tu sais compter, ma chérie ? »  
- Bien sûr, ma tante, écoute :  
30,29,28,27,26,25,24,23,22...  
La tante l'interrompt :  
« C'est à l'école que tu as appris à compter comme ça ? »  
- Non, ma tante. c'est en surveillant le four micro-ondes.

### 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 grâce auquel les intervenants puissent concevoir une politique et des programmes publics afin d'administrer la sécurité routière ainsi que l'immatriculation des conducteurs et des véhicules.

### Ses objectifs stratégiques

*Améliorer les programmes en...*

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

*L'accroissement du rayonnement en...*

- Augmentant le profil de la *Vision de sécurité routière 2010*
- Améliorant la communication et les liens auprès des agences policières et d'application de la loi
- Poursuivant l'harmonisation avec les États-Unis, le Mexique et l'Europe
- Mettant en oeuvre des stratégies visant à rehausser la participation des intervenants
- Continuant à assurer la défense de positions et de stratégies