

# CCATM

## nouvelles

Bulletin du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé

## La sécurité routière : à l'heure du partenariat

L'Albertain **Shaun Hammond** a récemment été nommé à la présidence du CCATM. Il nous offre sa vision des étapes à franchir dans le cadre de la Vision de sécurité routière 2010 :

Depuis une décennie, les ministres et sous-ministres responsables des Transports ont adopté une stratégie nationale appelée Vision de sécurité routière (VSR), qui veut faire des routes du Canada les plus sûres au monde. Nous voulons atteindre notre objectif d'ici 2010, dans trois brèves années!

D'autres pays y sont allés de leurs propres engagements, surtout au sein de l'Organisation pour la coopération et le développement économiques (OCDE), et plusieurs nous ont déjà dépassé.

L'examen de mi-mandat que financent conjointement le CCATM et Transports Canada (voir le présent numéro ainsi que celui d'été 2006 de *Nouvelles du CCATM*) traitera des approches qu'ont adoptées les diverses administrations afin d'atteindre l'objectif principal et les sous-objectifs.

### L'approche des 4C

Les intervenants de tous les volets de la prévention routière s'impliquent depuis nombre d'années au sein de la stratégie. Tous les joueurs devront faire preuve de communication, de coordination, de coopération et de consultation, d'autant plus qu'ils ont chacun intérêt à améliorer la performance routière du Canada.

À mesure que nous nous rapprochons de la date butoir, nous devons tous accroître et soutenir nos efforts de sorte à atteindre les objectifs de la VSR 2010. Et plus nous y mettrons d'efforts, plus nous



**Shaun Hammond, sous-ministre adjoint au ministère Infrastructure et Transports de l'Alberta, est le président en 2006-2007.**

sauverons de vies sur nos routes. Tels sont les enjeux.

D'où ce choix du thème pour l'Assemblée annuelle 2007, *Partenaires en sécurité*. Plusieurs changements imprévus sont survenus au cours des quelques dernières années et ils ont modifié le transport de passagers et de marchandises et la façon dont nous gérons l'immatriculation des conducteurs et de leurs véhicules.

C'est par le biais de discussions, de partage des connaissances et d'appui envers des politiques et des programmes publics de prévention routière que les partenaires s'apercevront de l'ampleur du défi qu'ils doivent relever et qu'on réussira à suggérer des pistes de solution. Parallèlement, si le Canada est appelé à réaliser son objectif de la VSR 2010, nous devons absolument nous adresser aux usagers de la route et les impliquer davantage dans ce projet à grand déploiement.

Faisons en sorte qu'en tant que partenaires, cela se produise. Nous avons hâte de vous accueillir à Edmonton, en mai prochain.

## Sommaire

- 2**  
**Assemblée annuelle**
- 3**  
**Nouvelles des comités**
  - Heures de service
- 4**  
**Rubrique Vision de sécurité routière 2010**
  - Atteindra-t-on les objectifs de la VSR 2010?
- 5-6**  
**Nouvelles des comités**
  - Le Canada veut moderniser les normes d'antidémarrageurs
  - Guide contre le vol de véhicules
  - Examen du seuil du CCS
  - Un nouveau prix est créé
  - DVN électronique
  - C&V en bref
- 7**  
**Chronique techno**
  - Essais canadiens de contrôle de stabilité
- 8**  
**Nouvelles d'un peu partout**
  - L'année de la sécurité routière au Québec
  - Recherchés: amateurs de sécurité routière
  - Un Manitobain à un forum international
- 9-10**  
**Nouvelles des administrations**
- 11**  
**En vedette**
- 12**  
**Calendrier**

## Edmonton nous attend!

L'artiste canadien de renom Ian Tyson avait couché sur papier en 1961 les paroles de *Four Strong Winds*, une chanson maintes fois reprise. On y trouvait un passage qui parlait de l'Alberta. Les délégués de l'Assemblée annuelle pourront en faire l'expérience de visu...



«Partenaires en sécurité», voilà ce qu'ont choisi Infrastructure et Transport Alberta et le président du CCATM Shaun Hammond en guise de thème pour l'Assemblée de cette année. Bien sûr, ce thème fait référence à la coopération à laquelle on s'attend de la part de tous les intervenants qui prennent part à la Vision de sécurité routière du CCATM, stratégie qui consiste à doter le Canada des routes les plus sûres au monde d'ici 2010. La rencontre aura lieu à l'Hôtel Crowne Plaza Château Lacombe à Edmonton entre les 13 et 17 mai.



Comme par le passé, réunions d'affaires et volet social sont à l'honneur. Plus de 30 organismes se sont prévalus de l'offre de commandite anticipée (voir encadré, à droite). Veuillez communiquer avec Ian Tomlinson au 613-736-1003 pour les détails. Par ailleurs, les intéressés peuvent aussi devenir exposants.



Les membres gouvernementaux et associés pourront consulter les ordres du jour des comités permanents dès le début du mois de mars. Jetez un coup d'œil au [www.ccmta.ca](http://www.ccmta.ca) afin d'y lire les détails.

### Tellement de choses à voir!

Edmonton, la capitale albertaine, est située tout près des Rocheuses, une destination prisée des amateurs de plein air. La ville compte plusieurs attractions modernes comme le *West Edmonton Mall*, le plus vaste complexe récréatif et d'emplettes en Amérique du Nord. Vous pourrez magasiner, patiner, essayer des montagnes russes et même vous amuser dans les vagues, tout cela sous le même toit! Des tournées spéciales ont été prévues le mardi après-midi pour les

PHOTOS: edmonton.com

**Haut: Scotia Bank Place au centre-ville d'Edmonton. Milieu: l'Assemblée législative de l'Alberta. Bas : le centre West Edmonton Mall.**

délégués. Elles comprennent justement une visite guidée du centre commercial, une expédition au Reynolds-Alberta Museum ou une visite au centre de formation Enform.

Participez à l'Assemblée annuelle et goûtez à l'hospitalité d'Edmonton!

## Merci commanditaires!

### Platine

- Canadian Association of Oilwell Drilling Contractors
- Compagnie canadienne des billets de banque Itée
- Digimarc Corporation
- Precision Drilling Corporation
- Registraire des véhicules importés (Adminserv – A Livingston Company)
- R. L. Polk Canada, Inc.
- VerXdirect Corp.

### Or

- 3M Canada Company
- CarProof
- EDS Canada
- Experian Automotive
- Giesecke & Devrient
- LoadTrak

### Argent

- AAMVA
- Association canadienne des constructeurs de véhicules
- Wheels Inc.

### Bronze

- AAMVA – Région IV
- Accident Support Services International Ltd.
- Alcohol Countermeasure Systems Corp.
- Association d'équipement de transport du Canada
- Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada
- Association des commerçants de véhicules récréatifs du Canada
- Bureau d'assurance du Canada
- Carfax, Inc.
- CayCan Safety
- CEM Benchmarking Inc.
- Conseil de l'industrie de la motocyclette et du cyclomoteur
- Datacard Group
- GET Canada Inc.
- Identity Systems Group
- Intelli-Check, Inc.
- J.J. Keller & Associates, Inc.
- Les Amputés de guerre du Canada
- Petroleum Services Association of Canada
- Sherlock Antitheft Marking Inc.
- Verigo Inc. Wireless Logbook and Vehicle Inspection Report
- VeriSol (Verification Solutions Inc.)
- Zebra Card Printer Solutions

## Heures de service : transition en cours

Après plus d'une décennie de travaux de la part de membres du CCATM et d'intervenants de l'industrie, le nouveau Règlement fédéral sur les heures de service est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier.

Les provinces et territoires ont acquiescé à établir une période «éducative» de six mois jusqu'au 30 juin à titre de stratégie nationale de mise en oeuvre. Les agents de contrôle aideront donc les transporteurs et conducteurs à comprendre et à se conformer au nouveau règlement (*voir*



### Politique de transition

- Tous les transporteurs et conducteurs régis par la loi fédérale doivent se conformer au nouveau règlement à compter du 1<sup>er</sup> janvier.
- Puisque plusieurs administrations ont confirmé qu'elles accuseront du retard à mettre en oeuvre leur propre réglementation de transport intraprovincial, les transporteurs et conducteurs concernés devront se conformer au nouveau règlement aussitôt celui-ci sera en vigueur (*une grille de mise en oeuvre intraprovinciale est postée au site Web du CCATM*).
- Durant la transition jusqu'au 30 juin, les transporteurs recevront l'éducation et les renseignements voulus afin de comprendre le nouveau règlement et de s'y conformer.
- Advenant des infractions, les agents de contrôle routier remettront des avertissements jusqu'à concurrence de constats de mise hors service afin d'assurer la sécurité sur route.
- Les administrations se réservent le droit de déposer les accusations appropriées pour les cas plus sérieux ou advenant des infractions et des avertissements répétés. Les provinces et territoires feront un suivi en conséquence.

*encadré*). La pleine application se fera à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2007. Il régit l'exploitation interprovinciale, c'est-à-dire des transporteurs «fédéraux» qui exploitent entre deux ou plusieurs provinces ou encore entre le Canada et les États-Unis. Toutes les provinces et tous les territoires entendent appliquer une réglementation locale en harmonie avec la réglementation fédérale pour les entreprises intraprovinciales.

Publié à l'origine dans la *Gazette du Canada, Partie I* en février 2003, le projet de règlement a ensuite été soumis à de nombreux examens afin d'y incorporer les réactions récoltées au cours de la période réservée aux commentaires.

Le CCATM a coordonné deux importants exercices de consultation. À l'automne 2003, un panel d'experts a procédé à un examen de la clause couchette qui était proposée. Résultat : une modification permet maintenant aux conducteurs en solo de scinder leur période de repos en deux s'ils ont accès à une couchette.

En 2004, un examen approfondi de la disposition des heures écoulées a été mené grâce aux commentaires des intervenants, de groupes témoins et d'un panel d'experts en fatigue au volant. Les dirigeants du CCATM ont éventuellement décidé de maintenir la fenêtre de travail de 16 heures au lieu de passer à celle de 18 qui avait été envisagée.

Le travail d'achèvement du règlement s'est poursuivi tout au long de 2005

pour aboutir à sa publication dans la *Gazette du Canada, Partie II* le 16 novembre 2005.

Le nouveau règlement diffère du précédent en ce qu'il introduit plusieurs notions de gestion de la fatigue issues de projets de recherches, notamment sous forme de limites quotidiennes et d'heures écoulées, le tout visant à prévenir les épisodes de fatigue accumulée grâce à de plus amples occasions de prendre du repos.

### Documents de formation

La dernière année a été consacrée à la préparation d'un guide d'application donnant la direction à suivre quant à certains aspects précis du règlement. Ce guide a été posté dans la section publique du site Web du CCATM au <http://www.ccmta.ca/french/producestandservices/publications/reportcentre.cfm>. Les provinces ont aussi produit plusieurs outils de formation; plusieurs administrations offrent des documents électroniques sur leur site Web. Les associations de camionnage et d'autocars en ont aussi produit et Transports Canada en prépare d'autres.

Entre-temps, un nouveau groupe de travail été créé en décembre afin de traiter de toute problématique d'interprétation et d'application pouvant surgir dans la première année du nouveau règlement. Le règlement est disponible tant sur le site Web de Transports Canada que sur celui du CCATM.

## VSR 2010: y parviendrons-nous?

La stratégie canadienne Vision de sécurité routière 2010 se bute à un échéancier serré puisque elle a atteint la mi-parcours. Plusieurs se demandent si l'on atteindra les cibles et quels moyens devront être déployés afin de doter le Canada des routes les plus sûres au monde d'ici 2010.

Cette prémisse en tête, des représentants des trois comités permanents du CCATM et de l'industrie ont participé à un atelier de la Vision de sécurité routière 2010 le 7 novembre dernier afin d'en examiner la gestion, les opérations et le progrès réalisé afin d'atteindre les objectifs de la Vision.

Les participants ont reçu un survol des programmes qui ont cours à l'échelle internationale et des objectifs à atteindre en plus d'en apprendre plus long sur l'approche «système sûr», qui cherche à améliorer l'efficacité des interventions, améliorer la compréhension du public ainsi que de le préparer à l'adoption d'éventuelles mesures.



Les participants Don Stonehouse (N.-É.), Brian Jonah (TC) et Linda Gauthier (Conseil canadien des ressources humaines en camionnage) discutent lors de la séance d'après-midi.

La ville australienne de Victoria a adopté l'approche du système sûr dans le cadre de ses activités de sécurité routière en 2003. Le pays entier l'a ensuite embrassée dans le cadre de son plan d'action actuel.



Sam Erry (Ont.) et Réjean Babineau (Yukon) lors de l'atelier.

L'atelier que commanditait le CCATM était animé par Mavis Johnson et Eric Howard du *Canadian Traffic Safety Institute Inc.* Ces experts internationaux ont reçu le mandat d'examiner la VSR 2010, et l'atelier s'inscrivait dans le cadre d'un exercice d'un an à la fin duquel on évaluera si les efforts déployés vont bien dans la bonne direction.

### Approche du système sûr

La séance de l'après-midi a abordé le «système sûr», imaginé par des agences de sécurité routière néerlandaises au début des années 1990; on l'appelait «sécurité routière renouvelable».

Cette approche veut diminuer la gravité des blessures. L'indice de survivance est illustré par une référence cinq étoiles (la meilleure possible) au conducteur, au véhicule et à l'infrastructure routière.

Lorsque un conducteur prudent conduit un véhicule très sécuritaire à la vitesse permise sur une infrastructure routière la plus sécuritaire qui soit, il ne devrait pas perdre la vie à la suite d'une erreur ou après avoir fait preuve de mauvais jugement.

L'approche du système sûr pousse aussi les concepteurs à atteindre un équilibre entre les trois facteurs clés d'un réseau – sécurité de la route et de l'accotement, la vitesse de croisière compte tenu de la limite de vitesse et les caractéristiques primaires et secondaires des véhicules afin d'épargner des vies, advenant un accident.

### Le Canada perd du terrain

Les participants ont aussi appris qu'en 2004, le taux de mortalité du Canada avait régressé pour se situer au dixième rang parmi les pays de l'Organisation pour la coopération et le développement économiques (OCDE), du septième rang qu'il occupait précédemment en 2003 selon la formule des «décès par milliards de kilomètres roulés».

Les données préliminaires de décès en 2005 font état d'une augmentation notable des usagers de la route tués par rapport à celles de 2004. Bien

que le bilan mortel lors de collisions affichera une certaine amélioration d'ici 2010, l'objectif canadien (-30 %) ne sera vraisemblablement pas atteint d'ici cette date. Le nombre de blessures graves suit une tendance semblable.

### C'est le temps d'agir

À la fin de l'atelier, les consultants ont reçu quantité de réactions relativement aux problématiques à aborder afin que la stratégie nationale atteigne son but. Après une série de consultations auprès des intervenants gouvernementaux et de l'industrie, Mme Johnson et M. Howard pourront préparer leur rapport mi-mandat pour le mois de mai.

Il est toutefois évident que les intervenants doivent agir. Compte tenu de l'échéancier, il pourrait s'avérer difficile de modifier les lois, adopter de nouveaux règlements pour véhicules ou d'améliorer le réseau routier à temps afin de réduire davantage les blessures graves d'ici 2010.

Le Conseil d'administration du CCATM a pris connaissance des résultats de l'atelier et des progrès accomplis, ce qui n'a fait qu'illustrer qu'il faudra accroître les campagnes de contrôle et de sensibilisation publique. Le président du CCATM a écrit à l'Association canadienne des chefs de police afin de recommander

(Suite en page 7)

## Le Canada précisera la norme des antidémarrageurs

**Le Comité permanent sur la sécurité routière – recherche et politiques est à revoir les normes provinciales de systèmes antidémarrageurs contre l'alcool au volant.**

Ce projet vise à examiner les normes présentement utilisées au Canada et ailleurs dans le monde afin de concevoir un guide de meilleures pratiques du volet à la fois législatif et opérationnel. Bien que la deuxième portion doive être terminée pour le mois de mai, les aspects techniques nécessiteront plus de temps. L'objectif : accoucher d'une norme «or» pour les antidémarrageurs qu'adopteraient les administrations et la création d'une entité qui puisse tester et homologuer les dispositifs parce qu'ils rencontrent la norme.

### Technologie à la rescousse

La Stratégie de réduction de la conduite avec facultés affaiblies (SRCFA) 2010

### Guide antivol de voitures : recommandations avancées

Le comité C&V a terminé la rédaction du guide des meilleures pratiques afin de prévenir le vol de véhicules. Le format a été inspiré d'une publication britannico-colombienne. Le C.A. l'a approuvé en décembre 2006.

Mark Francis d'ICBC dirige le groupe de travail. Le document renferme plusieurs stratégies mais M. Francis a souligné deux procédures. L'une suggère aux administrations de procéder à l'immatriculation de tous les véhicules par le biais du réseau d'Échange interprovincial de dossiers (EID), d'autant plus si le véhicule provient de l'extérieur. La deuxième, c'est que soient créées des équipes policières de lutte contre le vol de véhicules.

Le comité C&V entend demeurer un forum d'échange sur les initiatives antivol de voitures pour les intervenants gouvernementaux et de l'industrie.

du CCATM recommande le recours aux programmes technologiques tel le système antidémarrageur afin de combattre l'alcool au volant et de gérer les récidivistes.

Au début des années 1990, l'Alberta (la première administration canadienne à utiliser l'antidémarrageur) a conçu des normes techniques pour les dispositifs dont se serviraient des agences d'installation accréditées.

Depuis, plusieurs administrations ont adopté leur propre programme. Bien que leur fonctionnalité varie d'un endroit à l'autre, les programmes sont en grande partie fondés sur les normes albertaines. La technologie par contre s'est considérablement améliorée. L'Australie, la Suède et la *National Highway Traffic Safety Administration* (NHTSA) américaine ont modernisé ou adopté leurs propres normes pour ces appareils.

Soucieux de faire en sorte que la technologie canadienne ne traîne pas de la patte, le Groupe de travail de la SRCFA 2010 améliorera la norme actuelle afin de refléter les nouvelles capacités techniques et l'évolution des programmes. Le programme d'antidémarrageur



PHOTO: ACS Corp.

marreur constitue l'une des initiatives clés de la stratégie SRCFA 2010. Les antidémarrageurs sont vus comme l'outil de choix à l'intention des récidivistes et des conducteurs qui prennent la route pendant que leurs facultés sont affaiblies.

L'antidémarrageur pourrait s'adresser à d'autres usagers, les jeunes conducteurs, par exemple. Sans l'adoption de cet outil, l'objectif de réduction de 40 % du taux d'usagers de la route mortellement ou grièvement blessés lors de collisions reliées à l'alcool sera difficilement atteint. Ce serait par ailleurs un complément technologique pour les forces de police, qui doivent dépister et retirer les conducteurs ivres de la route tout en les sensibilisant au fait qu'ils doivent séparer la consommation de la conduite.

### Sondage

Entre-temps, Transports Canada et MADD Canada entreprendront un sondage afin d'évaluer la connaissance et les attitudes des Canadiens à l'endroit des programmes d'antidémarrageurs actuels et des programmes à l'avenir, dont la détection transdermique. Les fabricants se prononceront aussi sur leur design et leur intégration. Le ministère fédéral siège aussi à un comité international qui examine l'avenir des antidémarrageurs.

## Examen du seuil du CCS en cours

Les travaux d'examen du seuil d'application du CCS en sont à l'étape de la récolte des données grâce à un vaste sondage des administrations (voir numéro d'été 2006 de *Nouvelles du CCATM*). L'objectif est de créer un recueil des exceptions au CCS, des lacunes dans les mouvements intra et interprovinciaux ainsi que des données disponibles de collisions et d'inspection ASVC/CVSA. Le groupe cherche à savoir si l'application complète du CCS augmente efficacement la sécurité des véhicules d'une masse d'entre 4 500 et 11 794 kg.

La plupart de ces véhicules plus légers sont à deux essieux et servent aux corps de métier, ne requièrent pas de permis de conducteur commercial, et ne s'insèrent pas dans le modèle des transporteurs de fret. Comme ces véhicules ne circulent pas d'une province à l'autre, les administrations ont chacune leur façon de les gérer, ce qui peut amener un traitement inégal entre transporteurs intra et interprovinciaux.

Les résultats seront compilés en mars pour présentation d'un rapport au comité C&R en mai...

## Nouveau prix de partenariat police-CCATM

Le CCATM a le grand plaisir d'annoncer la création d'un prix qui sera présenté au banquet de son Assemblée annuelle afin d'honorer l'engagement et le travail soutenu de la communauté policière au Canada à l'appui de la Vision de sécurité routière 2010.

Des représentants policiers participent depuis nombre d'années aux groupes de travail clés du Comité permanent sur la sécurité routière – recherche et politiques (SR) comme le Programme canadien sur la protection des occupants (PCPO), la Stratégie de réduction de la conduite avec facultés affaiblies (SRCFA) ou ses sous-groupes sur la fatigue au volant et sur la distraction, entre autres.

Une relation de travail a ainsi été forgée entre le CCATM et les policiers avec comme objectif de réduire les blessures et les décès lors de collisions routières.

Les services de police ont aussi assuré des campagnes de contrôle et des initiatives éducatives afin de collecter des données ou d'appuyer la recherche qui s'est avérée précieuse pour le CCATM.

Les récipiendaires potentiels du prix seront sélectionnés grâce à une soumission qui décrira le partenariat stratégique qui a été créé, entretenu et amélioré grâce à l'interaction entre la police et des partenaires locaux, régionaux, provinciaux ou nationaux en sécurité routière, tant gouvernementaux que privés. Ces soumissions devront identifier quels bénéfices ayant trait aux objectifs de la Vision de sécurité routière 2010 du Canada ont été réalisés.

Tous les policiers canadiens sont admissibles. Les soumissions doivent parvenir au Secrétariat d'ici le 23 mars. Lisez les détails au [www.ccmta.ca](http://www.ccmta.ca).

## Oui au formulaire DVN électronique partiel

Plusieurs fabricants automobiles passeront vraisemblablement au formulaire de Description du véhicule neuf (DVN) électronique partiel, maintenant que le C.A. du CCATM a approuvé la nouvelle norme, en décembre.

Le formulaire DVN est utilisé depuis le début des années 1980; les fabricants l'envoient avec tout nouveau véhicule. L'industrie et les concessionnaires pensent être prêts à passer au format électronique afin de simplifier la documentation. En vendant un véhicule, les concessionnaires pourront remplir le formulaire par voie électronique avant que le Registraire ne s'en saisisse.

En septembre dernier, plus de 25 fabricants et représentants de l'industrie se

sont rassemblés à l'invitation du Groupe de travail DVN afin d'examiner les détails de la norme proposée. Cette rencontre a donné le ton à l'approbation du projet.



Les nouveaux véhicules seront immatriculés électroniquement chez les concessionnaires et Registraires.

Les représentants de l'industrie ont suggéré que le CCATM organise un suivi en 2007 afin de traiter des problématiques découlant de la mise en oeuvre.

### Au site Web

Une section liaison avec l'industrie a été créée à même le site Web du CCATM afin de favoriser la communication. On y trouvera la liste des personnes ressources, ainsi que la norme, les renseignements généraux s'y rapportant et le format électronique révisé du formulaire DVN.

## C&V en bref

**Réciprocité des antidémarrageurs.** Plusieurs administrations ont récemment créé des programmes de systèmes antidémarrageurs, et des problèmes sont survenus lorsque des conducteurs assujettis à un tel programme pour alcool au volant déménageaient ailleurs. Réjean Babineau (Yukon) dirigera le nouveau groupe, qu'a approuvé le C.A. en décembre. On cherchera à harmoniser les programmes et à les rendre réciproques. Des représentants du comité C&V de la C.-B., du Man., de l'Ont., du Qc, de l'Î.-P.-É., des T.N.-O., d'un représentant du comité SR ainsi qu'Ian Marples (détaillant) y prendront part.

### Échange des permis étrangers.

Lloyd Binks, du *Department of Transport* australien, a offert une présentation sur les pratiques de délivrance de permis de conduire chez lui au comité C&V en novembre. Les territoires australiens échangent les permis canadiens.



Lloyd Binks

L'Ontarien Sam Erry dirigera les travaux du CCATM et a garanti la collaboration du Conseil afin d'atteindre l'entière réciprocité. Prochaine étape : l'Ontario procédera à un projet pilote afin d'identifier les problématiques des autres administrations.

**Inspection des véhicules.** Les travaux de trois comités actuels seront refondus en un seul, que dirigera Mark Francis de la C.-B. Au programme : les groupes étudiant les cousins gonflables et le bruit d'échappement, les véhicules inondés, l'harmonisation des normes d'inspection et le règlement des 15 ans de Transports Canada pour véhicules importés. Cette refonte répond aussi au souhait du comité de réduire le nombre de groupes de travail.

## Le contrôle électronique de stabilité à l'étude

**Les dispositifs de contrôle électronique de stabilité (CES) font lentement leur apparition, mais ils demeurent méconnus des Canadiens selon un sondage de Transports Canada. Le ministère encourage les consommateurs à adopter cette technologie antitonneau, à l'instar des É.-U.**

TC est à faire l'essai des véhicules munis de CES et a mené un sondage sur l'usage de cette technologie. Le ministère soutient que si tous les véhicules de passagers avaient été munis de CES en 2004, le Canada aurait déploré «au moins» 156 décès et 1 000 blessures graves de moins sur ses routes. En février 2006, 60 % des citoyens interrogés n'avaient pas entendu parler du CES et moins de 5 % d'entre eux possédaient un véhicule muni de cette technologie.

Non seulement Transports Canada évalue-t-il le rendement des systèmes CES – advenant notamment qu'ils endurent bien nos conditions routières – mais le ministère songe aussi à adopter de la réglementation en ce sens à l'instar de la *National Highway Traffic Safety Administration* américaine. TC encourage les consommateurs canadiens à percevoir les systèmes CES comme étant de rigueur sur leur prochain véhicule.

La plupart des systèmes de CES contrôlent les variations de cap du volant et réagissent aux braquages extrêmes ou à

des situations dangereuses comme les tête-à-queue. Le moment de déclenchement afin d'aider le conducteur à maîtriser le véhicule diffère toutefois d'un fabricant à l'autre.

Transports Canada évalue présentement les systèmes embarqués de divers véhicules et pourrait éventuellement publier de nouvelles lignes directrices à cet effet. Mais cela pourrait prendre du temps, avoue Denis Boucher, ingénieur principal de recherche, Ergonomie et Évitement



PHOTO: Sécurité routière, Transports Canada  
**Un Subaru Tribeca 2006 muni d'équipement en prévision d'essais chez Transports Canada.**

des collisions au ministère. «La loi qui nous autorise à ajouter les critères de sécurité existe mais il nous faudrait en publier la norme dans la *Gazette du Canada* et décrire les changements et critères de performance, expliquait M. Boucher en entrevue, en décembre

2006. Nous pourrions donner (aux fabricants) une méthode d'essai et à partir de quelle date ces changements doivent survenir, en plus d'une période de commentaires.»

M. Boucher a souligné quelques nuances entre les contextes américain et canadien. «Nous achetons plus de voitures en proportion qu'aux É.-U. Les conditions de la route et nos habitudes de conduite diffèrent aussi. Nous essayons de prédire l'influence de ces systèmes.

Quelques-uns seront offerts à bord de sports-utilitaires et se trouvent déjà sur des véhicules haut de gamme et on s'attend à les retrouver sur les véhicules plus populaires.»

### D'ici 2012 aux É.-U.

En septembre 2006, le gouvernement américain a dit souhaiter que les nouveaux véhicules soient tous munis de la technologie antitonneau d'ici l'année modèle 2012. Les É.-U. soutiennent que 40 % de tous les nouveaux véhicules l'offrent en équipement de série et qu'une utilisation plus

répandue épargnerait au-delà de 10 000 décès annuellement (environ le quart de ses 43 000 accidents mortels).

**Sources :** Transports Canada; entrevue avec Denis Boucher; [www.partstrain.com](http://www.partstrain.com)

---

*Le comble de l'optimisme, c'est de rentrer dans un grand restaurant et compter sur la perle qu'on trouvera dans une huître pour payer la note.*

### Anonyme

*«Nous aimons toujours ceux qui nous admirent, et nous n'aimons pas toujours ceux que nous admirons.»*

### La Rochefoucauld

## Examen mi-mandat

(suite de la page 4)

l'augmentation des effectifs à la circulation afin d'activer les objectifs de la VSR 2010.

Les membres du C.A. ont aussi reconnu qu'il fallait créer des campagnes de sensibilisation en des secteurs clés comme l'alcool au volant, la vitesse et le port de la ceinture de sécurité afin de compléter le travail des forces de police.



**Eric Howard et Mavis Johnson (Canadian Traffic Safety Institute) en compagnie du président du comité SR, Brian Jonah.**

## Apôtres de la sécurité routière recherchés...

L'Organisation des Nations Unies prend très au sérieux le bilan routier planétaire. Cet organisme sera l'hôte de la première Assemblée mondiale de la jeunesse pour la sécurité routière, du 23 au 29 avril à Genève (Suisse) pendant la Semaine mondiale pour la sécurité routière. Transports Canada cherche cinq jeunes gens qui s'y rendront.



Cette conférence internationale réunira des jeunes de 18 à 25 ans en provenance de plus de 120 pays afin qu'ils discutent de problématiques de sécurité routière pour ensuite rédiger une déclaration formelle.

Cette fenêtre sur la réalité internationale servira de préparatifs à une conférence pancanadienne à Montréal, en juin. Une cinquantaine de jeunes convergeront vers la métropole québécoise afin de discuter de sécurité routière d'un point de vue canadien.

Les cinq Canadiens à Genève reviendront au pays afin de partager leur expérience avec leurs pairs, histoire de les encourager à trouver des solutions. On s'attend aussi à ce que ces ambassadeurs aident à préparer la conférence canadienne. En boni, tous les participants à Montréal effectueront une tournée du Centre d'essai pour véhicules automobiles de Transports Canada.

Le ministère a créé un site Web afin d'impliquer des commanditaires qui voudraient défrayer les dépenses des cinq jeunes. Détails au [www.AccroDeSecuriteRoutiere.ca](http://www.AccroDeSecuriteRoutiere.ca).

## La sécurité routière, une priorité au Québec

Le Québec prend le taureau par les cornes. En décembre dernier, l'Assemblée nationale adoptait une motion du ministre des Transports Michel Després et de son homologue à la Sécurité publique, Jacques Dupuis, décrétant que 2007 serait l'Année de la sécurité routière au Québec.

Le plan d'action du gouvernement compte plusieurs mesures à court, moyen et long terme. Non seulement rappellera-t-on aux conducteurs quel rôle ils peuvent jouer dans la réduction des décès et des blessures graves, mais plusieurs gros joueurs ont accordé leur appui. Par exemple, la Sûreté du Québec a consacré 1 million \$ afin de déployer ses agents sur son territoire. Le Service de police de la ville de Montréal a procédé à l'embauche de 133 agents supplémentaires pour patrouiller son réseau.

De plus, la Table québécoise de la sécurité routière, que préside Jean-Marie de

Koninck (fondateur de l'Opération Nez-Rouge), fera rapport au gouvernement de sorte à ce que des mesures soient incorporées à la prochaine politique de sécurité routière.

« Notre gouvernement est préoccupé par la tendance à la hausse du bilan routier, et c'est pourquoi, (...) nous lançons un appel à la mobilisation : la sécurité routière, c'est l'affaire de tout le monde! » a écrit le ministre Després. Il a ajouté que la sécurité routière est devenu un enjeu de société et que « ...le nombre de décès et de blessés sur les routes du Québec doit devenir socialement inacceptable ».

Le ministre a conclu son annonce en déclarant que le comportement du conducteur est en cause dans 80 % des collisions au Québec. Selon lui, il incombe à tous les partenaires (public, partenaires, médias) de faire en sorte que la sécurité routière devienne leur priorité.

## Un Manitobain brosse un tableau de l'ASVC à un congrès mondial

**Darren Christle, un représentant du Manitoba au CCATM et actuel secrétaire-trésorier de l'ASVC/CVSA, a participé à une conférence mondiale à Hanoï (Vietnam) en octobre 2006.**

M. Christle, qui travaille chez Infrastructure et Transports du Manitoba et qui représente la province au comité Conformité & Réglementation, a effectué un survol des programmes d'inspection en usage en Amérique du Nord devant des délégués de 39 pays.

Il a expliqué la structure et les programmes d'inspection de l'ASVC/CVSA en plus de décrire ce qu'est le CCATM et le Programme d'inspection périodique des véhicules commerciaux (PMVI).

Figurait au nombre des autres présentateurs Hugh Edwards, directeur de la *Vehicle and Operator Services Agency* (VOSA) du ministère des Transports de

la Grande-Bretagne, qui a décrit la gestion de la sécurité et du contrôle au sein du parc de transporteurs. M. Christle a suggéré qu'il y a des similitudes entre le système britannique et la saisie de données relatives au contrôle des véhicules de ce côté-ci de l'Atlantique.

Dans le cadre d'un article qu'il a soumis au *Guardian* (bulletin de l'ASVC/CVSA), M. Christle note : « CVSA et le CCATM ont là une excellente occasion de poursuivre le dialogue avec le CITA (NDLR : organisme qui organisait la conférence) et de partager les meilleures pratiques et les stratégies de contrôle afin que tous les organismes et les membres en bénéficient. »

En terminant, le Canadien a encouragé l'ASVC et le CCATM à travailler de concert avec le CITA par le biais de son nouveau Comité permanent sur les problématiques nord-américaines.

### Nouveau permis au Nunavut

La plus récente administration au Canada, le Nunavut, dévoilera une demande de propositions au cours des prochains mois visant à créer un nouveau permis de conduire et une carte d'identité afin de se conformer aux exigences canadiennes en la matière.

\*\*\*\*\*

Une autre demande de propositions a été lancée, cette fois afin d'embaucher des consultants qui formuleront des recommandations afin de moderniser sa *Nunavut Motor Vehicle Act*. Au moment de la naissance du nouveau territoire, le Nunavut s'était inspiré du *Code de la route* des T.N.-O. On cherche à mieux refléter les besoins du Nunavut.

### Seuil, programme d'émissions et éducation au Québec

Le Québec est à revoir son seuil d'applicabilité du CCS afin de l'harmoniser à la *Loi sur le transport par véhicule à moteur*, entrée en vigueur en janvier 2006. La province veut consigner et suivre les incidents impliquant ses transporteurs. Elle vient de terminer la première étape de création d'un système de suivi des conducteurs commerciaux. Avec l'assentiment du conducteur, les transporteurs pourront recevoir leur sommaire des deux dernières années notant infractions, collisions et infractions ayant entraîné mise hors service.

\*\*\*\*\*

Le Québec sévit à l'endroit des gros véhicules pollués. Le 1<sup>er</sup> septembre 2006, une nouvelle loi antipollution entrera en vigueur. Contrôle routier Québec procède à des inspections et les véhicules fautifs disposent de 30 jours pour apporter les correctifs voulus, sans quoi ils reçoivent une deuxième amende.

Les agents de contrôle routier ont inspecté presque 400 poids lourds au cours de la transition de trois mois. Le gouvernement a agi compte tenu que bien qu'ils ne forment que 3 % de la circulation routière, les poids lourds dégagent la moitié des émissions polluantes.

### Le Manitoba dévoile son nouveau permis de conduire

À l'instar de plusieurs autres administrations, le Manitoba délivre maintenant un nouveau permis de conduire et la transition devrait être complétée d'ici décembre 2007. La Société d'assurance publique du Manitoba (SAPM/MPI) a lancé un nouveau système de date d'expiration semblable à ce qui existe présentement pour l'immatriculation du véhicule et pour l'assurance, c'est-à-dire que le permis est échu à quatre mois moins un jour après l'anniversaire du ou de la titulaire. La SAPM s'est débarrassée des cartes vertes pliées en trois sections qui accompagnaient le permis. La grandeur des conducteurs paraît en centimètres pour la toute première fois. Enfin, les Manitobains doivent présenter des pièces d'identité très précises compte tenu de l'adoption prochaine de la *Nouvelle entente canadienne sur les permis de conduire et les infractions aux règles de la circulation routière* (CDLA) et une nouvelle unité spéciale de la SAPM examinera toutes les nouvelles demandes avant d'autoriser la délivrance du permis.



\*\*\*\*\*

Le Québec élabore toujours du matériel éducatif. Diverses campagnes de sensibilisation visent notamment les jeunes passagers et l'alcool au volant.

### Partage de contrat en Atlantique

L'Île-du-Prince-Édouard a été la première province à annoncer que les quatre administrations en Atlantique se partageront un nouveau format de permis de conduire renfermant des composantes sécuritaires requises par le CCATM, en plus de réaliser des économies.

Digimarc Corporation a obtenu le contrat afin de produire successivement les nouvelles cartes permis. Chaque administration adoptera son «look» précis mais ces cartes incorporeront notamment une image holographique. Environ 100 000 permis sont délivrés aux résidents de l'Î.-P.-É.

La Nouvelle-Écosse, elle, a entamé la délivrance de son nouveau format le 1<sup>er</sup> novembre 2006 et le tout sera complété en 2009. D'ici là, toutes les administrations atlantiques seront passées au nouveau format. En février 2006, près de 654 000 permis de conduire avaient été délivrés aux Néo-Écossais.

### Panneaux-annonces en Sask.

La société SGI paie d'importantes sommes reliées aux sorties de route, collisions et excès de vitesse, si bien qu'elle a décidé de recourir aux panneaux-annonces.

Quatre dispositifs ont été installés sur la voie de contournement de Ring Road et celle de l'autoroute 1 afin d'épargner une partie des 600 000 \$ en réclamations, l'hiver. Le coût de 400 000 \$ des quatre panneaux a été défrayé par SGI (la moitié), le ministère de la Voirie et des Transports et la Ville de Regina.

SGI a examiné de plus près la recherche empirique sur la vitesse et les collisions qui appuie la thèse selon laquelle l'excès de vitesse est un facteur qui contribue aux collisions, surtout lorsque quelqu'un «conduit trop vite pour les conditions». De concert avec l'Association des chefs de police de la Saskatchewan, SGI a fait l'acquisition de panneaux radar afficheurs qui montrent leur vitesse aux automobilistes ou qui affichent des messages de sécurité. De plus, ces panneaux peuvent emmagasiner des statistiques sur le nombre de véhicules fautifs. La Gendarmerie royale du

(Suite en page 10)

(Suite de la page précédente)

Canada en a acheté huit; les autres acheteurs sont les services policiers de Regina, Saskatoon, Prince Albert, Moose Jaw, Weyburn et Estevan.

\*\*\*\*\*

SGL croit qu'un rapport préliminaire de Transports Canada montre que les efforts que la province a déployés afin d'atteindre les objectifs de la VSR 2010 sont récompensés. En comparant les données de base de la période 1996-2001 à 2002-2004, la province affiche 13,2 % de décès de moins (de 158 à 137) et 14,2 % de blessés de moins pendant cette période. La diminution la plus importante (-40,7 %) est au chapitre de l'alcool au volant.

### Matériel de sécurité et TC

Transports Canada examinera les programmes de sécurité routière canadien et étrangers afin de connaître les acteurs, comment les programmes sont intégrés et combien d'argent leur est consacré. TC veut se renseigner sur l'approche des administrations (participation publique, recherche et expertise).

\*\*\*\*\*

TC collaborera avec *SécuriJeunes Canada* afin de créer un guide de meilleures pratiques pour enfants aux besoins particuliers ou enfants ne répondant pas aux critères conventionnels pour les sièges. Il harmonisera aussi les règlements avec ceux des États-Unis.

Quelques fabricants vendent déjà des sièges pour les enfants qui pèsent jusqu'à 65 livres. Sur le plan législatif, les administrations canadiennes n'auraient pas à changer leur loi mais les parents auraient dorénavant le choix d'acheter les sièges plus imposants (et plus sécuritaires) avant que leur enfant ne passe au siège d'appoint, a résumé Jay Rieger, ingénieur à l'élaboration des règlements de dispositifs de retenue d'enfant et d'autobus scolaires chez Transports Canada.

## L'Ontario lance un projet pilote de Segway

L'époque des passants interloqués en voyant rouler un *Segway Personal Transporter* (version moderne rebaptisée) pourrait tirer à sa fin, du moins en Ontario. En octobre 2006, son ministère des Transports a lancé un projet pilote de cinq ans afin d'évaluer le Segway dans un environnement quotidien.

Le projet s'adresse à trois groupes cibles : Ontariens âgés de 14 ans et plus ayant des problèmes de mobilité, facteurs de la Société canadienne des postes et agents de police.

En peu de mots, on autorisera cette invention de l'Américain Dean Kamen sur les voies publiques sauf celles à accès contrôlé ou là où la loi (*Code de la route*,

arrêté municipal, etc.) proscrit les vélos et piétons. Les usagers âgés de moins de 18 ans devront porter un casque protecteur, les véhicules devront être munis de phares et leurs utilisateurs devront céder le passage aux piétons sur un trottoir.

### Autres véhicules

À compter du 19 septembre 2006, l'Ontario a aussi lancé un programme quinquennal afin d'autoriser les véhicules à basse vitesse (VBV) à circuler sur les artères de parcs provinciaux ou municipaux. Ceux-ci ne peuvent dépasser les 40 km/h, doivent être mûs à l'électricité de sorte à ne pas dégager d'émissions polluantes et être conduits par quelqu'un qui détient un permis de conduire en règle, en plus d'avoir tout l'équipement de sécurité requis.



Archives CCATM

**En 2003, Charles Thibodeau de Transports Canada a fait une démonstration d'une version du Segway.**

## Nouvelles des comités (suite)

### L'entente CDLA approuvée et fidèle au calendrier

La *Nouvelle entente canadienne sur les permis de conduire et les infractions aux règles de la circulation routière* (CDLA) en est presque rendue à l'étape de l'adoption formelle. Le Conseil d'administration l'a approuvée en principe en décembre dernier et le groupe de travail y consacra le début de 2007 afin de préparer un guide d'interprétation et de mise en oeuvre.

Comme le mentionnaient les numéros précédents de *Nouvelles du CCATM*, cette nouvelle entente viendra moderniser l'ancienne, signée en 1990 afin d'assurer l'échange de renseignements sur les permis de conduire et sur les

condamnations entre administrations canadiennes. L'entente CDLA améliore la formule en resserrant la gestion des permis et en y incorporant un cadre sécuritaire.

### Remerciements

L'entente CDLA était la priorité du comité C&V ces dernières années et un architecte de la première heure a été remercié pour son travail pendant la rencontre de novembre. Carolyn Burggraaf a remercié Mitch Fuhr, actuellement affecté à la direction du projet de la gestion d'identité chez Service Alberta pour une année (voir *En vedette*, page suivante).

Infrastructure et Transports Alberta a un nouveau ministre, **Luke Ouellette**.

Nouveau patron chez Services Nouvelle-Écosse et Relations avec les municipalités. **Jamie Muir** remplace **Angus S. Maclsaac** qui dirige maintenant le ministère des Transports et Travaux publics. M. Maclsaac prend la relève de **Ronald Russell**.

**Archie Lang** est le nouveau ministre de la Voirie et des Travaux publics au Yukon. Il remplace **Glenn Hart**.

SGI relève d'un nouveau ministre. **Glenn Hagel** remplace **Maynard Sonntag**.

L'hôte de l'Assemblée annuelle 2007 sera l'Albertain **Shaun Hammond**. Il remplace **Jeanette Espie**, qui avait assuré l'intérim à la tête du C.A. Les autres nouveaux venus au Conseil sont **Al Kaylo** (T.N.-O.), (qui remplace **Kevin McLeod**) et le nouveau sous-ministre adoint au ministère des Transports de l'Ontario, **Bohodar Rubashewsky** (il remplace **Ernie Bartucci**, qui assurait l'intérim).

Changements au sein des comités permanents. **Lorna Gee**, qui représente déjà le Nunavut au C.A., remplace **Dave Petryshen** au comité C&V. **Mitch Fuhr** quitte temporairement pour devenir directeur de projet, gestion d'identité chez Service Alberta; **Olga Tavares** le remplace au sein du comité C&V.

Au comité SR, **Jill Ferguson** (N.-B.) a quitté; personne n'a encore été nommé

pour la remplacer. **Kwei Quaye** (SGI) a été promu au poste de vice-président adjoint, Sécurité routière, afin d'assurer le suivi d'une stratégie dont il a rédigé les grandes lignes. Il assurera l'intérim pour l'instant au sein du comité.

Au comité CR, **Geoff Ewing**, (que l'on retrouve habituellement au comité SR) remplace temporairement **Will Griffin** à titre de représentant de T.-N.-L. Will revient en avril. **Doug MacEwen** (Î.-P.-É.) a quitté le giron CR; aucun remplaçant n'a encore été nommé. **Alain Turcotte** du Québec a pris sa retraite à la fin janvier.

Autres retraites. **Bill McCauley** (président de la Banque de données) quitte TC. Son collègue **Randy Sanderson** tire aussi sa révérence. Au groupe PMVI, **Reg Common** a pris sa retraite le 31 janvier 2007, après une carrière de plus de 26 ans auprès de SGI et du ministère de la Voirie et des Transports de la Saskatchewan. Le Manitobain **Doug Howie**, de l'ASVC/CVSA Région V, quitte aussi après dix années d'implication, dont les deux dernières à titre de président. Bonne retraite à tous.

Au Sud, **Linda Lewis-Pickett** a quitté ses fonctions de présidente-directrice générale d'AAMVA le 31 janvier 2007. **Milt Schmidt**, de la *Federal Motor Carrier Safety Administration* (FMCSA) a quitté l'état de New York pour Washington afin de devenir chef de division, frontières nord-américaines.

## Nouveaux membres

Mme Wendy Bailey, partenaire  
Central Source Fleet Solutions Corp.  
Red Deer (Alberta)

M. Warren Barnard  
Directeur des services juridiques  
Used Car Dealers Association of Ontario  
Toronto (Ontario)

M. Allen Dobbs  
Président-directeur général  
DriveABLE Assessment Centres Inc.  
Edmonton (Alberta)

M. Mike Doyle, président  
Canadian Association of Geophysical  
Contractors (CAGC), Calgary (Alberta)

M. Tim Frost, gestionnaire  
Projet d'identification par image  
numérique, IBM Canada  
Victoria (Colombie-Britannique)

M. Gerry Garand  
Gérant, Prospection d'affaires (Ont.)  
Sherlock Antitheft Marking Inc.  
Hamilton (Ontario)

M. Tom Hong, président  
Praxis Transportation Solutions Inc.  
Edmonton (Alberta)

M. Paul Lay, spécialiste  
Sécurité du transport et conformité –  
Canada, Coca-Cola Bottling  
Brampton (Ontario)

M. Tony Majcan, conseiller  
Sécurité et formation en transport  
Lonkar Services Ltd.  
Red Deer (Alberta)

M. Mark Murrell  
Carrier's Edge  
Markham (Ontario)

M. Gerry Pitre, superviseur  
Entretien – parc de camions  
Hydro One  
Hanmer (Ontario)

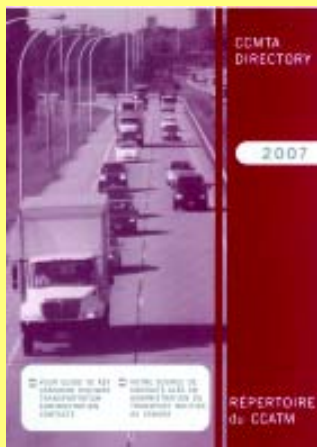
M. George Sutej, président  
VerXdirect Corp.  
Barrie (Ontario)

M. Gary Walsh, consultant  
Services de contrôle du risque  
AON Reed Stenhouse Inc.  
Calgary (Alberta)

## Répertoire 2007 disponible

Le CCATM présente une de ses ressources importantes pour ses membres, le répertoire 2007. Ce livret renferme les coordonnées de plus de 600 répondants et organismes évoluant dans le monde du transport motorisé.

Vous pouvez commander votre exemplaire par téléphone (613-736-1003), par télécopieur en recourant au bon de commande figurant en encart ou par le biais du site Web, au [www.ccmta.ca](http://www.ccmta.ca).



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

Volume 15, N° 1  
Hiver 2007

**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 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

**Conférence annuelle ASVC/CVSA  
et conférence leadership MCSAP**  
24-30 mars 2007  
Hyatt Regency Atlanta (Georgie)

**Plénière – harmonisation nord-  
américaine, arrimage des  
cargaisons**  
27 mars 2007  
Hyatt Regency Atlanta (Georgie)

**Assemblée annuelle du CCATM**  
13-17 mai 2007  
Crowne Plaza, Edmonton (Alberta)

**Roadcheck 2007**  
5-7 juin 2007

**Conférence d'AAMVA – Région IV**  
25-28 juin 2007  
Park City Marriott (Utah)

**Conférence d'AAMVA – Région I**  
26-30 juillet 2007  
Marriotts & Resorts, Washington (D.C.)

**Championnat nord-américain  
d'inspecteurs (NAIC)**  
20-26 août 2007  
Minneapolis Marriott City Center (Minn.)

## Rigolons un peu



*“Désolé, nous ne pouvons vous envoyer votre pizza  
électroniquement en pièce jointe.”*

Un cambrioleur passe devant le portail d'une maison où est inscrit :

«ATTENTION, perroquet méchant !»

«S'ils imaginent impressionner le monde avec leur perroquet méchant, pense-t-il, ils font erreur!» Et il pénètre dans la maison. Une fois à l'intérieur, il aperçoit le fameux perroquet méchant et lui dit :

- Mon pauvre ami, tu ne sers vraiment pas à grand chose.

Le perroquet se met alors à hurler :

- Brruutus, attaque, Brruutus!

### 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 de contrôle
- 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