

Commission des transports et de l'environnement

Consultation sur le projet de loi # 55

Assemblée nationale

30 novembre 2007



CEVEQ

**Centre
d'expérimentation
des véhicules
électriques
du Québec**

**Centre
for Electric
Vehicle
Experimentation
in Québec**



Commission des transports et de l'environnement

Consultation sur le projet de loi # 55

Assemblée nationale

30 novembre 2007

**Madame la ministre des Transports,
Membres de la Commission des transports et de l'environnement,**

Merci de nous recevoir et de nous permettre d'enrichir votre réflexion sur l'amélioration de la sécurité des usagers de la route et des piétons.

Le CEVEQ a souhaité être entendu, particulièrement sur l'article 633 du Code de la sécurité routière où l'on prévoit une modification pour ajouter les articles 633,1 et 633,2. Groupe d'expert jouissant d'une notoriété internationale dans l'évaluation des moyens de transports propres et économes, leader canadien dans l'intégration des véhicules électriques et hybrides, toujours soucieux de la sécurité des usagers dans la mise en place et la réalisation de ses projets pilotes, les représentants du CEVEQ vont aujourd'hui témoigner d'expériences concrètes réalisées au cours des 11 dernières années.

1- Contexte général

Les Québécois sont très attachés à la lutte aux changements climatiques et ils le font savoir depuis des années. Il y a aussi une certaine fierté à savoir que c'est au Québec que nous émettons le moins de gaz à effet de serre *per capita* en Amérique du Nord. Cependant, nous devons faire beaucoup plus si nous voulons contribuer à la lutte aux changements climatiques. Or, il se trouve que le pétrole est à la source de 71% de nos émissions totales de gaz à effet de serre. Le Québec ne pourra donc contribuer à la lutte aux changements climatiques, qu'en réduisant sa consommation de pétrole. Dans ce contexte, le gouvernement du Québec s'est fixé récemment une cible de réduction de la consommation de pétrole de l'ordre de 10% d'ici 2015.

En matière de transport, tous modes confondus, aérien, ferroviaire, maritime et routier, les hydrocarbures occupent l'essentiel du marché québécois, 99% des 5,4 millions de véhicules qui circulent sur notre territoire sont alimentés par des carburants fossiles. Le Québec est donc tributaire du pétrole pour la circulation des biens et des marchandises et cette situation nous soumet aux aléas de la conjoncture économique et géopolitique mondiale.

Le nombre de véhicules en circulation atteignaient, comme je le disais, 5,4 millions en 2006, en hausse de 7% par rapport à 2001. Le kilométrage effectué par l'ensemble du parc automobile québécois a atteint 110 milliards de km par année. Cette hausse constante observée depuis que les statistiques sur le sujet ont été créées, compliquent sérieusement les efforts pour réduire les impacts des transports sur l'environnement et la qualité de vie des citoyens. Avec plus de 600 véhicules par 1000 habitants, le Québec et le Canada, affichent avec les Etats-Unis le plus haut taux de motorisation au monde et possède aussi le parc le plus énergivore, 10 litres de pétrole pour parcourir 100km, soit 40% de plus que la moyenne européenne. Enfin, un dernier chiffre, pour compléter ce bref tour d'horizon, au cours des 10 dernières années la puissance des moteurs des véhicules vendus chez nous a augmenté de 55% !

Dans ce contexte, les efforts des autorités gouvernementales pour diminuer les effets négatifs dû au secteur des transports (accidents de la route, gaz à effet de serre, congestion, bruit, etc.) sont encore plus exigeants et il apparaît impérieux de soutenir le développement de véhicules respectueux de l'environnement et aussi le transport en commun.

2- Politiques du gouvernement québécois

En réponse aux préoccupations environnementales, énergétiques et de santé des citoyens et des entreprises, plusieurs projets de loi au Québec ont été adoptés au cours des dernières années : Appui au protocole de Kyoto, Politique sur le développement durable, Politique énergétique, Politique sur le transport collectif, Stratégie québécoise de la recherche et de l'innovation, etc. Dans d'autres domaines liés au transport, comme par exemple, le programme d'inspection et d'entretien des véhicules (normes d'émissions, transformation, etc.), le gouvernement tardent à bouger.

3- Le 21e siècle, de grands défis et de grandes mutations dans le transport

Avec plus d'un milliard de véhicules en circulation en 2007 et des prévisions d'augmentation du parc de 50% d'ici 2030, voilà que les nuisances liées à la popularité de la voiture se multiplient, obligeant les constructeurs automobiles, les équipementiers et les fournisseurs d'énergie à rivaliser d'audace pour nous procurer des véhicules moins énergivores, plus légers, plus sécuritaires et moins polluants. De nouveaux joueurs apparaissent sur le marché, particulièrement en Asie, augmentant l'offre et la concurrence effrénée que se livre les grands manufacturiers pour des parts de marché.

Les technologies et les matériaux servant à construire les véhicules sont en mutation constantes, devenant le terrain de prédilection des compagnies innovantes, des laboratoires de R&D et des entreprises chargées d'édicter les normes.

Les **filières énergétiques** sont mises à contribution avec comme objectif de diminuer la part du pétrole dans le bilan des transports. La plupart des nouvelles filières nécessitent des adaptations, de nouvelles conditions d'opération, de stockage et bien sûr des études de rentabilité et de fonctionnalité. Il faut faire des projets pilotes au froid, au grand froid, à la chaleur, faire des essais liés à la protection des occupants et des usagers de la route en cas de collision, etc.

Les **véhicules** sont appelés à devenir « **intelligents** » et à se parler entre eux, ce qui inquiètera sûrement les conducteurs, pendant que la route s'automatisera. Le conducteur ne sera plus le seul pilote à bord du véhicule, car on l'assistera. Les pares chocs détecteront les mouvements humains, la voiture se garera seul et elle reconnaîtra son chemin. Le véhicule sera équipé d'une génératrice apte à fabriquer de l'électricité pour alimenter ses composantes et branché au réseau.

Des **matériaux sophistiqués, légers** et résistants composeront des automobiles inspirées de **design inusité**. De **nouvelles catégories de véhicules** répondant à des besoins de proximité ou de circulations dans les zones réservés, tels le véhicule électrique à basse vitesse (VBV) ou le Segway des configurations déjà dépassées, feront leurs apparitions.

Les **règles d'homologation et de certification** continentales ou nationales qui écartent des produits de certains marchés (par exemple, les marques Peugeot, Citroën et Renault qui ne peuvent être vendus au Canada) vont s'aplanir pour nous donner une homologation internationale.

Ce vaste secteur d'activités économique qui comprend les produits finis, les composantes et les procédés de fabrication de véhicules légers ou lourds à la fine pointe de la technologie en ce qui a trait aux modes de propulsion, à l'efficacité énergétique, à la sécurité, à la résistance, au poids et à l'impact positif sur l'environnement, que nous appelons le **transport terrestre avancé (TTA)** continuera de connaître un essor.

En conclusion, les TTA forment un champ d'activité économique à la croisée de quatre sous-secteurs économiques d'importance de l'économie québécoise : la filière automobile, la filière des véhicules commerciaux, la filière des véhicules spéciaux et récréatifs et la filière du transport ferroviaire.

4- Le CEVEQ, un acteur de 1er plan dans la réalisation de « projets pilote »

Fondé en 1996, le CEVEQ propose à des organismes gouvernementaux et municipaux et à l'entreprise privée de faciliter l'ouverture des marchés des systèmes de véhicules électriques et hybrides, en favorisant l'innovation, l'expérimentation, la promotion et le développement des technologies associées. Le CEVEQ s'est illustré, entre autres, par la gestion d'importants projets- pilotes de démonstration ou d'évaluations de véhicules à dominante électrique dans différents créneaux : auto, autobus, camions légers, vélos à assistance électrique, véhicule électrique à basse vitesse, Segway, etc.

Plusieurs des « projets-pilotes » mis en place par le CEVEQ entre 1996 et 2007, entre autres avec la participation de Transports Canada et du ministère des Transports du Québec, ont constitué des premières nord-américaines et contribué à faire évoluer le marché québécois du transport durable. Le CEVEQ a été associé en 2002, à la modification au Code de la sécurité routière permettant l'utilisation du vélo à assistance électrique. En effet, le CEVEQ a réalisé en 2000, un projet-pilote sur le vélo électrique dans quatre villes, soit Montréal, Québec, Toronto et Saint-Jérôme. Les conclusions et recommandations de l'étude du CEVEQ ont constitué des éléments de référence pour justifier les modifications au Code de la sécurité routière favorisant la circulation du vélo électrique au Québec.

D'autres parts, le projet-pilote d'évaluation de l'appareil personnel de transport motorisé (APT) Segway réalisée par le CEVEQ entre 2003 et 2005, avec Transports Canada et le ministère des Transports du Québec, constitue encore aujourd'hui une référence unique en Amérique du Nord. Le rapport complet de ce projet-pilote d'évaluation du Segway déposé en avril 2006 par le CEVEQ au ministère des Transports est toujours à l'étude...

Tous les rapports énumérés dans la suite du document sont disponibles sur le site internet du CEVEQ à : www.ceveq.qc.ca.

Projet-pilote d'évaluation autobus électrique en conditions réelles d'utilisation

Partenaires : Ville Québec, Réseau de transport de la Capitale, Gouvernements Québec et Canada
Lieu : ville de Québec
Réalisation : hiver 2007, Rapport final : printemps 2007

Projet-pilote d'évaluation du Segway en conditions réelles d'utilisation

Partenaires : CEVEQ, Transports Canada et Transports Québec
Lieu : villes de Québec, Laval et Saint-Jérôme
Réalisation : 2005, Publication rapport final avril 2006

Projet-pilote d'évaluation du Segway et de la trottinette électrique en laboratoire

Partenaires : CEVEQ, Transports Canada, Transports Québec, PMG Technologies
Réalisation : 2003, Publication du rapport final 2004

Projets-pilotes d'évaluation de véhicules à basse vitesse électrique (VBV)

1. Urbavia : Introduction de véhicule à basse vitesse électrique en milieu urbain

Partenaires : CEVEQ en collaboration avec Transports Canada et Transports Québec
Lieu : ville de Saint-Jérôme
Réalisation phase 1 : 2004 (caractérisation de la ville) ; phase 2 : jamais débuté

2. Évaluation en conditions réelles d'utilisation de VBV

Partenaires : CEVEQ en collaboration avec Transports Canada et Transports Québec
Lieu : ville de Saint-Jérôme
Réalisation : 2001, Publication rapport final 2002

3. Évaluation du NEV de Bombardier

Lieu : Mont Tremblant
Partenaires : CEVEQ, Bombardier, Station Mont-Tremblant, SAAQ
Réalisation : 1998, Production du rapport final : 1999

ÉcoParcs

Programme d'introduction de véhicules électriques et hybrides dans des parcs commerciaux et institutionnels

Catégories : automobile, camions légers, autobus, vélos, véhicule utilitaire, VBV, etc.

Partenaires : CEVEQ et FAQDD (gouvernement du Québec)

Toutes les régions du Québec

Réalisation : de 2002 à 2004, Rapport final : 2005

Projet-pilote véhicules électriques – Montréal 2000

Catégories : automobiles et camions légers

Partenaires : Gouvernement du Québec, Gouvernement du Canada, Hydro-Québec et CEVEQ

Villes de Montréal, Longueuil, Saint-Jérôme, Blainville,

Réalisation : 1999 à 2001, Rapport final 2002

Projet-pilote d'évaluation du vélo électrique en conditions réelles d'utilisation

Partenaires : CEVEQ, Transports Canada, SAAQ

Villes de Montréal, Québec, Lachine, St-Jérôme et Toronto

Réalisation : 2000, Publication du rapport final : 2001

Projet-pilote de vitrine technologique pour véhicules électriques récréatif

Partenaires: *CEVEQ, Association de villégiature de Tremblant, Station Mont-Tremblant*

Réalisation : *1997, 1998, 1999, Publication annuelle du rapport final*

Projet-pilote d'introduction de véhicules électriques européens dans des parcs commerciaux et institutionnels

Catégories : auto et camion léger

Partenaires : CEVEQ, ville de Saint-Jérôme, Hydro-Québec, Électricité de France

Réalisation : Ville de Saint-Jérôme : de 1996 à 2007

Hydro-Québec : de 2004 à 2007

CEVEQ : Au cœur d'un réseau d'excellence

Le CEVEQ est le premier centre dédié au transport avancé et particulièrement aux véhicules électriques (VÉ) et hybrides (VH) au Québec et au Canada. Centre indépendant sans but lucratif, il a été fondé avec la collaboration du gouvernement du Québec, de partenaires de la France et de la région des Laurentides.

Le **CEVEQ** est dirigé par un **conseil d'administration** composé de 14 membres dont des représentants :

- **Hydro-Québec,**
- **Ministère des Transports du Québec,**
- **UQAM,**
- **Société de Transports de Montréal (STM),**
- **Ville de la Rochelle (France),**
- **Ville de Saint-Jérôme,**
- **Association des manufacturiers d'équipements de transport et véhicules spéciaux (AMETVS),**
- **Ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation (MDEIE),**
- **Mobilité électrique Canada, etc.**

Le président du conseil d'administration du CEVEQ est M. Marc Gascon, maire de la Ville de Saint-Jérôme et président de la Conférence régionale des élus (CRÉ) des Laurentides.

L'expertise du CEVEQ couvre les domaines suivants :

- Veille technologique et stratégique en mobilité avancé ;
- Évaluation technique et opérationnelle de véhicules ;
- Évaluation de véhicules à des fins réglementaires ;

- Gestion de projets de démonstration ;
- Mise en place de vitrine technologique ;
- Organisations d'événements (Forum international MUTA);
- Coordination de mission scientifique et économique, etc.

CEVEQ : Un centre de renommé international associé à des partenaires et projets novateurs

Le CEVEQ a travaillé à bâtir des partenariats nationaux et internationaux pour maximiser les retombées en transport durable :

- Ententes de partenariat dans le domaine du véhicule à dominante électrique :
 - Villes pilotes : La Rochelle (France) et Saint-Jérôme (Québec)
 - Énergéticiens : Hydro-Québec et Électricité de France (EDF)
- Convention de coopération avec le Pôle de compétitivité Mobilité et Transports Avancés (Pôle MTA), de la région Poitou-Charentes, France.
 - Création du Forum international Mobilité Urbaine et Transport Avancé (MUTA), organisé au Québec et en France depuis 2002 : 5e édition : octobre 2007 (Mont-Tremblant)
- Convention de coopération avec Monaco Développement Durable (Principauté de Monaco).
 - Organisation du 1^{er} Rallye énergie alternative des Laurentides (octobre 2007), accrédité par la Fédération internationale de l'automobile (FIA), en partenariat avec le Rallye Monte-Carlo énergie alternative
- Fondateur avec le Centre pour un transport durable (Toronto) de Mobilité électrique Canada,
 - Association nationale vouée à la promotion de l'utilisation de l'électricité dans le transport terrestre sous toutes ses formes.

5- Créneau d'excellence ACCORD en transport terrestre avancé

La région des Laurentides exerce depuis maintenant dix ans un rôle prépondérant dans le secteur du transport terrestre avancé tant au niveau de la validation de technologies, de la sensibilisation des publics, de la formation, du leadership national pour la promotion du secteur, du développement d'alliances et enfin, d'activités internationales.

Comme le soulignait, la ministre des Transports du Québec, Mme Julie Boulet, dans le communiqué de presse du 16 novembre dernier, portant sur les modifications au Code de la sécurité routière et intitulé - Un pas de plus pour le développement de véhicules respectueux de l'environnement - « Déjà la région des Laurentides démontre une solide expertise ... Elle compte en effet sur la présence d'entreprises d'assemblage de véhicules, ainsi que de plusieurs centres d'expertises liés au développement du transport terrestre avancé ... Le Gouvernement du Québec et le Comité régional ACCORD ont signé une entente de mise en œuvre de la Stratégie et du Plan d'action du créneau d'excellence transport terrestre avancé dans cette région ».

Orientation stratégiques du Créneau d'excellence

D'ici 2012, que la région des Laurentides soit reconnue comme leader en TTA, à l'échelle du Québec, et le Québec, un pôle d'attraction majeur pour les projets en TTA au Canada.

D'ici 2017, que le Québec soit reconnu comme un leader compétitif et un leader mondial en TTA.

Axes de développement

Les essais, certifications et homologations :

Infrastructures et expertises uniques au Canada en matière d'essais techniques (routiers, en laboratoire, destructifs, non destructifs) de certification et d'homologation auprès des autorités gouvernementales.

La motorisation avancée :

La motorisation électrique : développement de l'énergie électrique embarquée (de l'autonomie et de la gestion énergétique comme l'amélioration de la performance électrique des batteries, de leur fiabilité et de leur durabilité). Cette fonction peut inclure le développement de nouveaux matériaux plus légers favorisant une plus grande autonomie des véhicules.

Les chaînes de traction hybrides électriques : développement de technologies spécifiques aux moteurs hybrides (moteurs électriques couplés aux moteurs à combustion interne, générateurs, électronique de puissance)

Les moteurs à combustion interne moins nuisibles à l'environnement : développement de carburants alternatifs (bio carburants, gaz naturel, propane, biogaz, gaz to line, etc.) et adaptation moteur.

Ces axes stratégiques de développement n'excluent pas tout autre projet industriel des entreprises de la région qui malgré le fait qu'il soit périphérique pourrait néanmoins être porteur d'avenir (par exemple les matériaux légers ou les systèmes de transport intelligent).

À plus long terme, lorsque le développement du créneau embrassera l'ensemble du secteur des TTA du Québec, il pourra inclure de nouveaux axes stratégiques que l'on retrouve dans d'autres régions du Québec.

Objectifs stratégiques :

Parmi les initiatives prioritaires : Assurer la coordination des acteurs du créneau et établir des liens avec les autres partenaires du Québec en mettant en place de façon prioritaire un **Centre national de développement en TTA (CNDTTA)**.

Caractéristiques : Le CNDTTA est un nouvel organisme à but non lucratif dont l'objectif est de rassembler les acteurs du secteur du transport terrestre avancé (TTA) des Laurentides et québécois autour d'objectifs communs et d'actions concertées en vue d'en augmenter la cohésion et aux fins d'optimiser la compétitivité, la croissance et le rayonnement du créneau d'excellence en TTA. Le CNDTTA intégrera l'ensemble des activités du Centre d'expérimentation des véhicules électriques du Québec (CEVEQ).

Membres du comité de direction Créneau d'excellence en transport terrestre avancé (TTA)

M. Gilles Gervais
Co-président, Comité créneau d'excellence TTA
Directeur d'usine, **PACCAR Canada**

M. Pierre Lavallée
Co-président et animateur, Comité créneau d'excellence TTA
Directeur général, **CEVEQ**

M. Jean Mérédith
Président, **Raufoss Canada**

M. Gilles Dion
Président, **Nova Bus**

M. André Lamoureux
Président directeur-général, **Doppelmayr-CTEC**

M. Daniel Blanche
Président et chef de la direction, **Triton Electronik inc.**

M. Gilles Marleau
Vice-président, **PMG Technologies**

M. Charles LeBorgne
Directeur général, **SODET (CLD)**

M. Pierre Brunet
Directeur, **Commission scolaire Rivière-du-Nord**

M. Marc Gascon
Maire, **Ville de Saint-Jérôme**
Président de la **CRÉ Laurentides**

6- Proposition d'ajouts au projet loi # 55

Préambule

La ministre des Transports, Mme Julie Boulet, a annoncé à travers le projet de loi 55, article 633, 1 et 633,2 qu'elle est intéressée à voir se développer des « véhicules respectueux de l'environnement ». La ministre a fait un bon choix, car c'est un enjeu majeur pour diminuer les GES du secteur transport et atteindre les objectifs du Protocole de Kyoto. De plus, cette orientation permettra au Québec de réduire sa dépendance au pétrole, d'améliorer l'efficacité énergétique du parc automobile et la sécurité des usagers de la route et contribuera à mettre en place une politique de transport durable.

1. Modification proposée : Le Segway

- Attendu que l'appareil personnel de transport motorisé (APTM) Segway, a fait l'objet d'un projet-pilote d'évaluation en deux phases. La première s'est déroulée en milieu fermé, a impliqué 49 usagers et a vu la réalisation d'une étude technique et ergonomique du Segway. La deuxième phase a consisté en une expérimentation en conditions réelles d'utilisation sur la voie publique et a impliqué 143 usagers qui ont parcouru plus de 9 000 km dans trois villes : Québec, Laval et Saint-Jérôme ;
- Attendu que ces projets-pilotes gérés par le CEVEQ, ont été réalisés en collaboration avec Transports Canada (TC), le ministère des Transports du Québec (MTQ) et la SAAQ.
- Attendu que cette étude a notamment permis d'évaluer la perception de sécurité des utilisateurs des APTM, mais aussi celle des piétons, des cyclistes et des automobilistes qui ont côtoyé le Segway. De plus, cette évaluation a porté sur la fiabilité, l'acceptabilité sociale et la sécurité de ces appareils lorsqu'ils sont utilisés en milieu urbain ainsi que sur les applications potentielles en faveur de l'intermodalité.
- Attendu qu'à la suite des résultats obtenus des évaluations, le rapport final a notamment recommandé qu'il soit permis de circuler dans les zones piétonnières urbaines avec un Segway, en observant des règlements inspirés des normes de circulation proposées.

Le CEVEQ propose que la ministre amende le projet de loi 55 et autorise la circulation du Segway dans les zones piétonnières (les trottoirs, les pistes cyclables et les accotements des routes où la vitesse est limitée à 50 km/h) ; qu'une réglementation inspirée des recommandations des projets pilotes réalisées par le CEVEQ soit élaborée et présentée à la prochaine session de l'Assemblée nationale, de telle manière qu'à l'été 2008, ce produit respectueux de l'environnement puissent circuler, encadré par des règlements inspirés des normes de circulation définies.

6- Proposition d'ajouts au projet loi # 55

2- Modification proposée : l'encadrement des projets-pilotes et le rôle du Créneau d'excellence en transport terrestre avancé et du Centre national de développement en transport terrestre avancé

- Attendu ce qui a été réalisé par le CEVEQ depuis 11 ans, dans le domaine des projets-pilotes portant sur des évaluations techniques, opérationnelles et réglementaires de véhicules de différentes catégories dans les villes de Montréal, Québec, Laval, Longueuil, Saint-Jérôme, etc ;
- Attendu que le CEVEQ s'est positionné comme le leader canadien dans ce segment de marché et qu'il a développé une expertise qui positionne avantageusement le Québec ;
- Attendu que le gouvernement du Québec a reconnu à la région des Laurentides, un Créneau d'excellence en transport terrestre avancé, dans le cadre de sa stratégie de développement économique régional (ACCORD), qui vise à permettre aux régions de se positionner comme le siège de compétences spécifiques et de relever le défi de la mondialisation et de l'économie du savoir ;
- Attendu que parmi les domaines d'action stratégique du Créneau d'excellence en TTA se trouvent les essais, la certification et l'homologation des véhicules et équipements, car ce créneau dispose des infrastructures et d'expertises uniques au Canada en matières d'essai technique (routiers, en laboratoire, destructifs et non destructifs), de certification et d'homologation auprès des autorités gouvernementales ;
- Attendu que la ville de Saint-Jérôme se voyait accorder en 2001 un statut particulier par le ministre des Transports du Québec de l'époque, à titre de ville laboratoire pour l'essai de véhicules électriques et hybrides. Au fil des ans, Saint-Jérôme est devenu la ville pilote et la ville de référence au Québec dans ce domaine.
- Attendu que pour assurer la coordination des acteurs du créneau d'excellence en TTA et pour établir des liens avec les autres partenaires du Québec, le plan d'action a mis la priorité sur la mise en place d'un Centre national de développement en TTA et que le CEVEQ intégrera ce CNDTTA ;
- Attendu que le CNDTTA sera un organisme sans but lucratif, neutre, géré par un conseil d'administration représentatif du milieu et doté d'un conseil scientifique et technique, à l'écoute des développements industriels et technologiques au Québec, de même qu'en phase avec ce qui se développe en Amérique, en Europe et en Asie.

Le CEVEQ propose d'ajouter à l'article 633 le texte suivant : « Le Centre national de développement en transport terrestre avancé (CNDTTA), organisme coordonnateur du Créneau d'excellence en TTA au Québec, sera l'organisme identifié pour coordonner la mise en place des projets-pilotes autorisés par le ministre et visant à expérimenter l'usage des véhicules. Le CNDTTA fera le suivi avec les partenaires identifiés et présentera le rapport au ministère ou à son représentant. De plus, le CNDTTA pourra suggérer au ministère des objets pour d'éventuels projets pilotes.

6- Proposition d'ajouts au projet loi # 55

3- Considération particulière sur les véhicules électriques à basse vitesse (VBV)

- Considérant les résultats des projets-pilotes en conditions réelles d'utilisation et études réalisées entre 1998 et 2005 sur les véhicules électriques à basse vitesse par le CEVEQ, en collaboration avec le MTQ, TC et d'autres partenaires;
- Considérant la norme minimale NSVAC no 500, qui encadre le véhicule à basse vitesse au niveau fédéral et qui permet aux provinces et territoires d'autoriser ou non l'utilisation des VBV sur la route ou d'exiger des équipements de sécurité supplémentaires ;
- Considérant que, depuis août 2000, la Colombie-Britannique autorise les VBV sur son réseau routier, en leur imposant des conditions restreintes de circulation ;
- Considérant que des projets-pilote pour mettre à l'essai des VBV sur certaines voies publiques sont en cours en l'Ontario.

Le CEVEQ propose que le ministre mette en place une procédure accélérée en collaboration avec le CNDTTA (CEVEQ) pour en venir à ce que le ministère ait tous les outils en main pour décider dans un délai raisonnable des règles de circulation et des normes applicables pour le VBV ; en outre de poursuivre les études visant à définir les conditions d'introduction sécuritaire des VBV sur le réseau routier, en déterminant les règles de circulation (Zones, vitesses, restrictions, autres exigences), sans compromettre la sécurité des conducteurs de ces véhicules et des autres usagers.

7- Conclusion

La société québécoise fait un bon choix de prendre le virage vers les cinq filières que constituent les transports terrestres avancés. Il y a urgence manifeste et nous devons le faire rapidement pour nous sortir de la dépendance au pétrole et tirer profit du virage vers les énergies renouvelables, entre autre un impact positif sur l'environnement. Rappelons-nous que l'ensemble du parc automobile québécois a parcouru 110 milliards de kilomètres en 2007. Pour franchir ces kilomètres nous avons dû importer plus de 12 milliards de litres d'essence. Selon le Conseil mondial de l'énergie, au rythme où nous consommons le pétrole aujourd'hui et en prenant en considération nos besoins à venir au cours des 50 prochaines années, nous courrons vers l'épuisement de la ressource.

Au cœur du virage vers les cinq filières que constituent les transports terrestres avancés, il y a la sécurité des usagers de la route, la santé et quiétude des citoyens et la qualité de vie en général de la population.

Merci de votre attention.

Présenté par :

M. Marc Gascon
Président, Conseil d'administration du CEVEQ
Maire, Ville de Saint-Jérôme
Président, Conférence régionale des élus (CRÉ) des Laurentides

M. Pierre Lavallée
Directeur général, CEVEQ
Co-président, Créneau d'excellence en transport terrestre avancé