



REVUE DE PRESSE

10 décembre 2020

Sommaire

Le %@\$!?!%?% de virus et son impact potentiel sur le transport collectif	2
Covid-19	3
Les membres de l'ATUQ	3
Titre bus – sans contact : Prolongation du projet en 2021	3
Utilisation en 6 étapes.....	4
Un troisième prix pour la STL et son estimateur d'achalandage en ligne - Prix Guy-Chartrand.....	5
Coup de cœur - Développement et amélioration des services de transport collectif	5
Le budget 2021 de la Ville de Gatineau en vrac	6
Un prix pour la mobilisation en lien avec la refonte du réseau de la STTR	8
Sujets connexes	8
Vidéo. Mobilité : "les transports ont été bouleversés par la crise sanitaire", d'après Éric Chareyron de Keolis	8
Le plaisir de marcher et faire du vélo	9
Veille technologique	10
Prendre le virage électrique sans foncer dans le mur.....	10
Un contexte énergétique favorable.....	11
Et l'économie circulaire dans tout ça?	12

À la recherche d'un vieux article de journal?

Les archives de la revue de presse sont disponibles sur le site web de l'ATUQ :

<https://atuq.com/fr/nouvelles/revue-de-presse-quotidienne/>

SUIVEZ-NOUS SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX!





L'excellence opérationnelle
dans un **ENVIRONNEMENT**
EN BOULEVERSEMENT



Prochaines conférences en ligne de l'ATUQ

Le %@\$!?!%?% de virus et son impact potentiel sur le transport collectif

Jeudi 10 décembre 2020, 11h30

Activité gratuite

Conférencier:

Stéphan Harris, associé chez Ad hoc recherche



[Voir les détails de toutes les conférences](#)

Revoir les conférences passées en vidéo :



Covid-19: Évolution de la perception des usagers face aux transports collectifs

Conférencière:

Sarah Doyon – Directrice générale de Trajectoire Québec

revoir : <https://youtu.be/SWoLhbRYLQM>

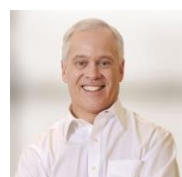


Mobilité urbaine post-Covid : quels enjeux pour le transport public

Revoir : <https://youtu.be/BhPmz3Z7wbE>

Conférenciers :

Mohamed MEZGHANI – Secrétaire général de l'UITP



Alain Mercier – CEO, directeur général du RTC et président de l'ACTU



Covid-19

Les membres de l'ATUQ

Titre bus – sans contact : Prolongation du projet en 2021

9 décembre 2020

- Titre passage unique bus dans toute la région
- Disponible sur les applications mobiles Chrono et Transit
- Plus de 60 000 titres vendus depuis septembre

<https://www.artm.quebec/titre-bus-sans-contact-prolongation-du-projet-en-2021/>

Montréal, le 9 décembre 2020 – L'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) annonce que le titre numérique bus sans contact, une initiative lancée le 1^{er} septembre dernier dans un contexte de pandémie, va demeurer en place jusqu'au 31 juillet 2021 (avec arrêt des ventes le 30 juin 2021). Plus de 60 000 titres ont été vendus, et ce malgré la baisse des déplacements. La solution, qui évite une transaction en personne avec manipulation d'argent comptant, est appréciée des usagers.

« Alors que les habitudes de déplacement de la majorité des usagers demeurent affectées par la pandémie, la poursuite de cette initiative permet de continuer d'offrir un accès supplémentaire et simple à des titres unitaires valides sur l'ensemble des lignes de bus d'exo, du RTL, de la STL et de la STM. Cette première expérience en billettique numérique dans la région métropolitaine s'avère concluante » a déclaré Benoît Gendron, directeur général de l'ARTM.

Le *Titre bus – sans contact* est disponible grâce à une connexion Internet sur les applications mobiles Chrono et Transit au coût de 3,50 \$. Il nécessite la création d'un compte et l'entrée d'un numéro de carte de crédit. Le titre permet de se déplacer et de correspondre sur l'ensemble des lignes de bus de la région métropolitaine pendant 120 minutes. Les déplacements en famille sont également possibles en se procurant plusieurs titres et en les activant de façon simultanée sur un seul téléphone. Le projet devait se terminer le 31 janvier 2021, il est prolongé de six mois.

« Nos utilisateurs ont acheté des dizaines de milliers de billets avec Transit depuis que l'ARTM a permis l'achat de titres de bus avec nous le 1^{er} septembre. Les voyageurs du Grand Montréal apprécient un moyen pratique et sécuritaire d'acheter leurs titres de transport, et ils pourront continuer à en bénéficier grâce à la décision de l'ARTM de prolonger ce partenariat jusqu'au 30 juin 2021 » a déclaré Sam Vermette, président-directeur général de Transit.

Spécifications du titre
Nom du titre
Titre bus – sans contact
Correspondance métro et train
Non
Prix
3,50\$
Validité d'utilisation
1 passage bus
Validité après activation
120 minutes
Disponibilité à la vente du titre temporaire

**Jusqu'au 30 juin 2021****Date limite d'activation du titre temporaire acheté****Jusqu'au 31 juillet 2021****Remboursement****Non remboursable****Échange et transfert****Non échangeable et ni transférable****Exception de ligne de bus****Non****Utilisation en 6 étapes**

1. Acheter un titre via une des applications en étant connecté et en cliquant sur l'icône *Titre de transport* ou *Billetterie*.
2. Se connecter à son compte si ce n'est pas déjà fait ou en créer un.
3. Utiliser une carte de crédit afin de procéder de façon sécuritaire à l'achat.
4. Utiliser le titre en l'activant, ou bien l'utiliser plus tard en accédant à son portefeuille de titre.
5. Si activé, le titre valide s'affichera à l'écran et permettra d'être contrôlé visuellement en présentant le titre activé sur l'écran de son téléphone au chauffeur du bus.
6. Une fois sa période de validité terminée, le titre valide disparaîtra, mais il sera possible d'en conserver la trace dans l'historique d'utilisation.

App Store**Google Play****Chrono****Chrono****Transit****Transit**

L'Autorité régionale de transport métropolitain a été créée par le projet de loi 76, qui a modifié la gouvernance du transport collectif dans la grande région métropolitaine de Montréal. Dans une perspective de développement durable et de cohésion régionale, l'Autorité régionale de transport métropolitain planifie, organise, finance et fait la promotion du transport collectif et du transport adapté dans la région métropolitaine de Montréal, afin d'offrir une expérience de mobilité simple, intégrée, fluide et efficace. Elle élabore à cette fin un plan stratégique de développement, une politique de financement, un cadre tarifaire et des ententes de services qui encadrent le développement, l'organisation et le financement de ces services. Pour ce faire, l'Autorité travaille à mobiliser les forces vives du milieu des transports collectifs autour d'une vision unifiée.

Propriété de l'ARTM, l'application métropolitaine Chrono est développée à Montréal de concert avec les organismes publics de transport collectif de la région pour les téléphones intelligents utilisant iOS ou Android. Elle regroupe l'ensemble des services offerts par les organismes publics de transport collectif et autres partenaires de transport. Chrono, permet de suivre le déplacement des autobus et des trains en temps réel sur la carte, de planifier ses déplacements en transport collectif comme à vélo et de trouver les options les plus rapides pour optimiser son temps. Elle offre le seul planificateur de trajet permettant la diffusion de message en direct sur l'état des réseaux du transport collectif métropolitain par les opérateurs eux-mêmes. Avec Chrono, il est aussi facile de localiser une station BIXI près de vous, de confirmer la disponibilité d'un vélo et de le louer directement dans l'application. www.artm.quebec/application-mobile-chrono/

L'application Transit, qui compte plus de 220 000 utilisateurs mensuels en pleine pandémie dans la région métropolitaine de Montréal, facilite les déplacements en transports collectifs dans plus de 200 villes à travers le monde. Les utilisateurs peuvent compter sur des horaires en temps réel, planifier un trajet avec GO pour un déplacement guidé étape par étape, et voir le taux d'occupation des bus STM en temps réel. Plusieurs autres modes de transport sont également intégrés à l'application à Montréal: BIXI, Communauto, et Uber. Les utilisateurs bénéficient ainsi de toutes les options disponibles en ville et peuvent choisir la meilleure pour se déplacer. Transit, une entreprise basée à Montréal, a travaillé avec Masabi pour offrir cette nouvelle solution billettique de l'ARTM.



Transit offre également l'achat de titres de transport dans plus de 20 villes au Canada et aux États-Unis, dont Las Vegas, Denver, Cincinnati, Buffalo, St. Catharines et Saint-Louis. Pour en savoir plus, visitez le www.transitapp.com.

Un troisième prix pour la STL et son estimateur d'achalandage en ligne - Prix Guy-Chartrand

Coup de cœur - Développement et amélioration des services de transport collectif

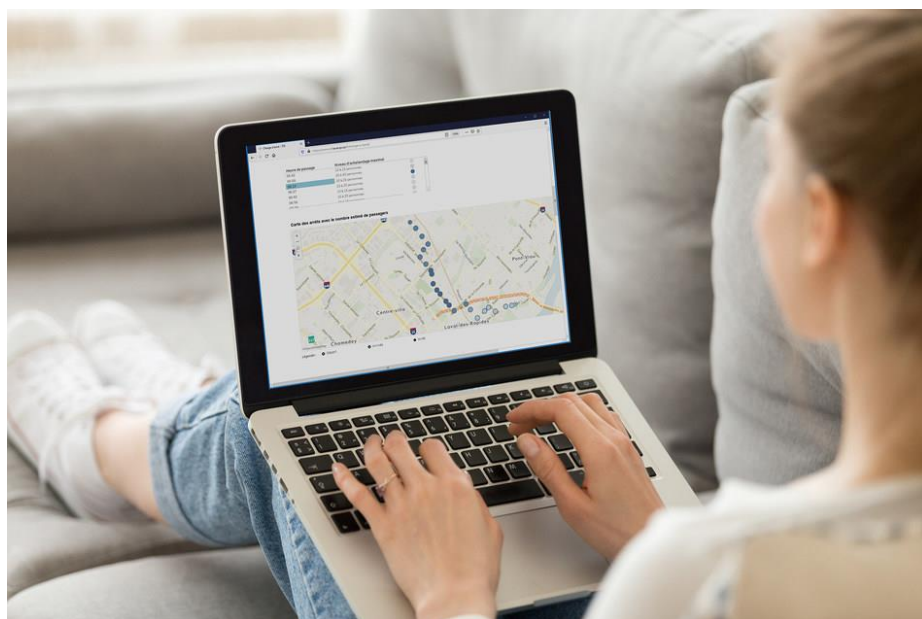
NOUVELLES FOURNIES PAR

Société de transport de Laval

Déc 09, 2020, 09:52 ET

<https://www.newswire.ca/fr/news-releases/un-troisieme-prix-pour-la-stl-et-son-estimateur-d-achalandage-en-ligne-prix-guy-chartrand-coup-de-coeur-developpement-et-amelioration-des-services-de-transport-collectif-896823341.html>

LAVAL, QC, le 9 déc. 2020 /CNW Telbec/ - Lors du le Gala virtuel des Prix Guy-Chartrand, organisé le 8 décembre par l'association Trajectoire Québec, la Société de Transport de Laval (STL) s'est vu décerner le prix *Coup de cœur* dans la catégorie *Développement et amélioration des services de transport collectif* pour son estimateur d'achalandage en ligne. Il s'agit du troisième honneur cet automne pour ce même outil. Rappelons les prix remportés précédemment : le Grand prix d'excellence en transport dans la catégorie *Transport collectif* remis par l'Association québécoise des transports (AQTr) et le prix *Leadership des entreprises* dans la catégorie *Innovation* décerné par l'Association canadienne du transport urbain (ACTU), reçus respectivement les 5 et 19 novembre derniers.



L'outil de la STL se démarque en fournissant l'achalandage estimé à l'embarquement ainsi que tout au long du trajet; une première au Canada. Il permet de prendre des décisions éclairées selon son niveau de confort, par exemple prendre le passage précédent/suivant, monter/descendre à un autre arrêt, etc. www.stlaval/passagers (Groupe CNW/Société de transport de Laval)



À la disposition de sa clientèle depuis juin dernier, l'outil se démarque en fournissant l'achalandage estimé non seulement à l'embarquement, mais tout au long du trajet; une première au Canada. Dans le contexte de la pandémie de COVID-19, la distanciation dans les transports collectifs est au cœur des préoccupations de la clientèle et continue de l'être. Cet outil permet aux clients d'obtenir une information personnalisée et de prendre des décisions plus éclairées selon leur niveau de confort quant à l'achalandage à bord : prendre le passage précédent ou suivant, changer d'arrêt de départ ou de destination, utiliser une autre ligne à proximité, etc.

Depuis déjà plusieurs années, tous les véhicules de la STL sont dotés de GPS et de compteurs de passagers qui fournissent tous les jours le nombre de passagers à bord et ce à chaque arrêt pour chaque ligne, à chaque heure de passage. À partir de ces données, le nouvel outil calcule une estimation du nombre de personnes à bord à un arrêt, à une heure précise, et ce tout au long du trajet, selon la moyenne des cinq derniers jours ouvrables. Les calculs sont mis à jour quotidiennement. Disponible à stlaval.ca/passagers, sur ordinateur ou téléphone intelligent.

Citation d'Éric Morasse, président du conseil d'administration de la STL

« En ces temps difficiles pour nos équipes et nos clients, ce prix vient récompenser nos efforts et nous encourage à poursuivre notre travail essentiel. C'est pourquoi la STL accepte le prix avec fierté. Ceci dit, la raison d'être de cet outil est d'abord et avant tout d'accompagner notre clientèle dans ses prises de décisions pour ses déplacements avec nous.

Le budget 2021 de la Ville de Gatineau en vrac



MATHIEU BÉLANGER
Le Droit

<https://www.ledroit.com/actualites/gatineau/le-budget-2021-de-la-ville-de-gatineau-en-vrac-2cbe3a1f046634516eb974f40f777d2d>

**Quelques faits saillants du budget 2021 de la Ville de Gatineau.
Des difficultés avec le déficit structurel**



Lors de l'adoption du budget 2017 de la Ville de Gatineau, le conseil avait identifié la lutte au déficit structurel comme l'une des priorités fiscales des prochaines années. À l'époque, la préparation du budget s'amorçait avec un manque à gagner dans le financement de ses opérations de 4,3 millions \$. Un plan d'action auquel contribuait la défunte commission de révision des dépenses devait alors permettre de réduire le déficit structurel à 800 000 \$ en 2021. Le présent conseil a cependant échoué dans l'atteinte de cet objectif. Le déficit structurel se chiffre encore à près de 2,5 millions \$ en 2021. La direction de la Ville précise qu'il est toujours dans ses plans de réduire ce manque à gagner au cours des prochaines années, mais que des décisions budgétaires prises dans le présent mandat ont eu comme effet d'éloigner la Ville de son objectif. Des investissements de 1 million \$ par année pour ajouter des ressources humaines dans des secteurs de l'organisation plus fragilisés par la pénurie de personnel expliquent en partie la stagnation dans cette lutte au déficit structurel.

Une «ville intelligente» timide

Depuis la fin du mandat de la commission de révision des dépenses qui a permis de dégager des économies récurrentes de plus de 15 millions \$, le conseil municipal s'est tourné vers le concept de «ville intelligente» comme outil devant à l'avenir permettre à l'organisation de faire des économies. Le virage intelligent devra toutefois passer par des investissements en matière de développement et d'innovation informatiques. À ce chapitre, la Ville n'investira qu'environ 1 million \$ par année pour les trois prochaines années. La direction de la Ville de Gatineau précise toutefois que le plan directeur en informatique est en réévaluation et que le prochain plan d'investissement qui s'étendra jusqu'en 2026 devrait revoir à la hausse les dépenses en matière de développement informatique. «Le comité ville intelligente veut moderniser et simplifier les services pour la communauté, a indiqué le président du comité, Martin Lajeunesse. Les améliorations entraîneront à terme une réduction des coûts. Pensons au portail citoyen, l'émission des permis en ligne, les stationnements intelligents, les lampadaires intelligents et les consultations en ligne. Plusieurs villes au Québec font actuellement le même exercice.»

Les investissements en transport en commun appelés à augmenter

L'importance qu'accorde le présent conseil municipal au transport en commun ne fait pas de doute. La quote-part versée par la Ville à la Société de transport de l'Outaouais (STO) augmente de 3 millions \$ par année depuis déjà de nombreuses années, si bien que la somme provenant des coffres de la Ville atteindra 71,6 millions \$ en 2021. «La question c'est est-ce qu'on a la capacité d'aller chercher plus d'achalandage en transport en commun pour continuer de lutter contre les changements climatiques et les embouteillages, note le maire Maxime Pedneaud-Jobin. À ce chapitre-là, il reste en masse d'ouvrage à faire. Pour moi, il n'est même pas exclu qu'on doive augmenter le montant annuel versé en quote-part à la STO. Ça dépendra de ce à quoi on fera face.» Le maire de Gatineau explique que le passage éventuel au tramway dans l'ouest de la ville viendra modifier la structure financière de la STO. «Des opérations de la STO devront être transformées et on aura alors des choix à faire», dit-il. M. Pedneaud-Jobin ajoute que les augmentations de la quote-part de la Ville ont donné des «résultats extraordinaires» au cours des dernières années. Avant la pandémie, Gatineau affichait d'ailleurs la plus forte augmentation au Canada de l'achalandage de son système de transport en commun. «Des chercheurs regardent chez nous pour savoir c'est quoi la recette, note-t-il. La recette de base, selon moi, c'est qu'en transport en commun, c'est l'offre qui détermine la demande. Alors nous investissons beaucoup dans l'offre de services.»

Encore dix ans à payer les dettes des ex-villes

Les dettes contractées par les ex-villes, avant la fusion municipale, continuent de teinter les comptes de taxes des contribuables, mais dans des proportions bien différentes d'un secteur à l'autre. À titre d'exemple, les contribuables de Buckingham devront acquitter un montant supplémentaire de 74,84 \$ sur leur facture de taxes en 2021 en raison des emprunts faits par leur ancienne ville, alors que pour les contribuables de Masson-Angers, ce montant supplémentaire n'est que de 1,18 \$. À Hull, ce montant atteint 35,95 \$, alors qu'il n'est plus que de 18,80 \$ à Gatineau et de 16,37 \$ à Aylmer. Le service des finances de la Ville de Gatineau précise que les



contribuables de Masson-Angers se seront entièrement acquittés de la dette de leur ancienne ville en 2025, alors que pour les contribuables des autres secteurs, il faudra attendre à 2031 ou 2032.

Un prix pour la mobilisation en lien avec la refonte du réseau de la STTR

SÉBASTIEN LACROIX
Le Nouvelliste

<https://www.lenouvelliste.ca/actualites/trois-rivieres/un-prix-pour-la-mobilisation-en-lien-avec-la-refonte-du-reseau-de-la-sttr-d29a83e933f4f95fbc638c1c4b57b72>

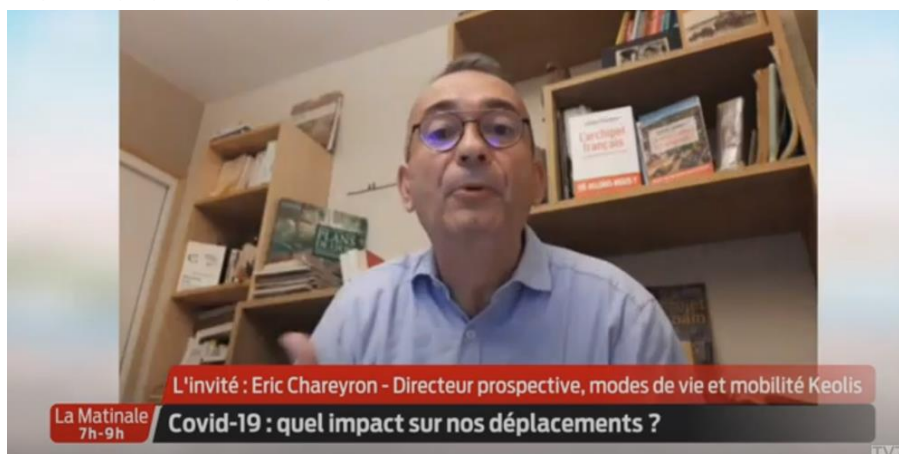
Trois-Rivières — Le Comité citoyen du Transport de Trois-Rivières a reçu un prix coup de cœur dans la catégorie Action et mobilisation des usagers pour la mobilisation en lien avec la refonte du réseau de la Société de transport de Trois-Rivières (STTR) lors du Gala annuel des Prix Guy-Chartrand présenté par Trajectoire Québec.

Le comité, qui a pour mission de défendre le droit des usagers d'avoir un transport en commun fiable, efficace, mobile, sécuritaire et facile d'accès qui répond aux besoins de l'ensemble de la population trifluvienne, a reçu ce prix, mardi, lors d'une remise de prix virtuelle qui s'est déroulée sur le terrain du Stade olympique de Montréal, pour souligner leur implication et leur dévouement au transport collectif.

«C'est pour nous une reconnaissance qui nous dit de continuer», a fait savoir la responsable du Comité citoyen du Transport de Trois-Rivières Hélène Gauron, dans une vidéo diffusée sur YouTube, dans lequel on peut voir les membres du comité Éric Verville, Guylaine Boilard, François Périé, Cécile Tessier, Maude Fontaine et François Veilleux tour à tour remercier le jury.

Sujets connexes

Vidéo. Mobilité : "les transports ont été bouleversés par la crise sanitaire", d'après Éric Chareyron de Keolis



Éric Chareyron, directeur prospective, modes de vie et mobilité chez Keolis © Crédit photo : Capture d'écran

Par Alix Fourcade
Publié le 09/12/2020

<https://www.sudouest.fr/2020/12/09/video-mobilite-les-transports-ont-ete-bouleverses-par-la-crise-sanitaire-d-apres-eric-chareyron-de-keolis-8168942-2780.php>



Éric Chareyron, directeur prospective, modes de vie et mobilité chez Keolis, était l'invité de la matinale TV7 ce mercredi matin

Notre mobilité a-t-elle été influencée par la crise sanitaire ? Éric Chareyron, directeur prospective, modes de vie et mobilité chez Keolis, est venu présenter le rapport de l'observatoire des mobilités de Keolis, Keoscopie IV, ce mercredi matin sur le plateau de TV7.

"Keoscopie, c'est un observatoire pour essayer de comprendre comment vivent les Français dans leur diversité, suivant leur territoire, sachant que chaque cas est individuel, a expliqué Éric Chareyron. On s'intéresse donc à la fois à la mobilité, mais aussi au mode de vie des gens, car la mobilité est au cœur de la vie des gens. C'est ce qui nous permet ensuite d'apporter les réponses les mieux possible aux différentes problématiques."

Cette année, Keoscopie en est déjà à sa quatrième enquête, mené auprès de 4500 personnes.

Le plaisir de marcher et faire du vélo

"Nos principaux constats sont les suivants : les transports ont été bousculés par la crise sanitaire, un lieu jugé clos et où l'on côtoie des inconnus. C'est une peur un peu irrationnelle mais globalement, on fait confiance à 90% à ses amis, sa famille, ses collègues, et c'est totalement l'inverse pour des gens qui ne se connaissent pas. Il y a aussi un phénomène de réhabilitation de la marche, comme du vélo. Au départ, on le fait pour moins souffrir du monde, puis on en éprouve même du plaisir."

Quelles mesures pourraient être prises pour améliorer la mobilité de tous ? "On pourrait déployer une politique d'étalement des horaires. Par exemple, l'université de Rennes a décalé ses horaires : une moitié des étudiants rentrent à 8h15, l'autre à 8h30, ce qui permet d'éviter l'engorgement dans les transports, développe Éric Chareyron. Il faut aussi inciter les gens à marcher et les informer."



Veille technologique

Prendre le virage électrique sans foncer dans le mur



Au Québec, seuls quatre centres de formation professionnelle offrent présentement un programme de mécanique pour véhicules électriques. (Photo: 123RF)

La nouvelle a fait grand bruit il y a quelques semaines déjà : la vente de véhicules à essence sera interdite au Québec dès 2030. C'est la décision prise par le gouvernement pour concrétiser son vaste plan d'électrification, pavant la voie à toute une série de mesures pour atteindre la carboneutralité d'ici 2050.

Était-ce la bonne chose à faire? Assurément, puisque le plus récent inventaire des émissions de gaz à effet de serre (GES) du Québec indique que 43% de ces émissions proviennent du secteur du transport routier. L'activité industrielle occupe le deuxième rang de ce palmarès avec une proportion de 30%.

Il est donc tout à fait logique d'accélérer le pas vers des flottes de camions et un parc de véhicules moins polluants.

Plusieurs éléments devront toutefois être mis en place pour une transition réussie.

Il y a deux ans, Hydro-Québec annonçait s'être fixé l'objectif d'installer 1 600 bornes de recharge rapide d'ici 2029. Vous conviendrez avec moi que cela apparaît nettement insuffisant en ce qui a trait aux dernières annonces.

Qu'en est-il de la formation des mécaniciens? Pour l'heure, ce volet occupe une place minimale dans les programmes d'enseignement. Seuls quatre centres de formation professionnelle offrent présentement un programme de mécanique pour véhicules électriques.

C'est bien peu.



Si je suis confiante de pouvoir être aidé par un remorqueur en cas de panne d'essence, je le suis moins si jamais j'avais une panne d'électricité.

CAA-Québec offre depuis 2018 un service de recharge lors d'une telle situation. Il s'agit en fait de voitures Hyundai IONIQ, munies d'une batterie supplémentaire pouvant offrir 20 km d'autonomie à l'automobiliste en panne, mais si votre batterie est compatible...

Sinon, c'est le remorquage traditionnel qui prévaut.

Là où le bât blesse, c'est que seules trois voitures sont disponibles pour tout le territoire québécois couvert par l'organisation : deux à Montréal et une à Québec. On suppose bien sûr que ce nombre de véhicules augmentera avec la demande.

En d'autres mots, c'est tout un secteur de services qui doit réfléchir sans tarder à l'amorce d'un virage technologique pour être fin prêt le moment venu.

Un contexte énergétique favorable

Le Québec est privilégié.

Grâce à son hydroélectricité, l'analyse du cycle de vie d'une voiture électrique est avantageuse au niveau de son utilisation, lorsque comparée à celle d'une voiture à essence. De nombreuses études en témoignent, comme celle du Centre international de référence sur le cycle de vie des produits, procédés et services (CIRAIG), publiée en 2016, et qui est bien vulgarisée sur le site unpointcinq.ca.

Cela n'est pas le cas à d'autres endroits dans le monde où l'électricité est d'origine fossile ou nucléaire.

La gestion de l'empreinte carbone ou celle des déchets radioactifs nécessite une dépense énergétique supplémentaire de sorte que le nombre de recharges que peut accomplir une batterie devrait être augmenté pour voir son impact environnemental devenir comparable à son pendant thermique.

Les batteries actuelles peinent à y arriver.

Le processus de production des batteries lithium-ion et leur gestion en fin de vie fait mal au bilan environnemental des voitures électriques. De nombreux métaux rares sont en effet utilisés dans leur fabrication. Une fois qu'ils sont usés, le travail de séparation de ces métaux en vue de leur recyclage est complexe.

Résultat : les batteries des véhicules électriques ne sont à ce jour pas ou peu recyclées. Elles sont stockées, en attendant une deuxième vie ou la renaissance sous forme d'autres matériaux.



Le processus de production des batteries lithium-ion et leur gestion en fin de vie fait mal au bilan environnemental des voitures électriques. (Photo: 123RF)

C'est que la recherche sur le développement des batteries semble s'être faite plus rapidement que celle sur la gestion de leur fin de vie. Cela est malheureusement le cas de plusieurs produits arrivant sur le marché.

Le sujet du recyclage des batteries fait néanmoins l'objet de nombreux travaux de recherche à travers le monde.

Bien que prometteuse, aucune recherche n'a encore résulté en transfert technologique réussi, aucune initiative recensée ne va au-delà du projet pilote ou de l'usine de démonstration.

On est donc encore loin d'un réseau organisé (et rentable) de collecte et de recyclage des batteries lithium-ion.

Et l'économie circulaire dans tout ça?

Dans une perspective de préservation des ressources et d'économie circulaire, l'espoir réside dans le développement de matériaux renouvelables aux propriétés similaires.

À titre d'exemple, des travaux de recherche sont en cours à l'Université de Nantes, en France, pour remplacer le graphite des anodes par du carbone issu de la biomasse.

Les batteries actuelles étant essentiellement fabriquées en Asie, ces développements permettraient de s'affranchir partiellement de certaines contraintes géopolitiques.

J'ose à peine imaginer où en serait le Québec aujourd'hui s'il n'avait pas mis fin abruptement au projet de moteur-roue d'Hydro-Québec en 1995. Un coup de génie québécois vite tombé dans l'oubli.



C'est qu'il est difficile de se frotter aux grands constructeurs automobiles américains.

Utilisant l'énergie libérée lors du freinage pour recharger ses batteries, un tel véhicule aurait comme avantage additionnel de drainer moins d'énergie du réseau électrique.

Parce qu'il faudra bien les recharger, la nuit venue, ces véhicules. Quel impact cela aura-t-il sur la capacité de nos infrastructures actuelles? Et sur le coût de notre kWh?

Bien des questions demeurent pour le moment sans réponse.

Si l'ultimatum de 2030 apparaît menaçant, il devrait au moins avoir pour effet d'accroître de manière importante les investissements en recherche. Nous ne pouvons que nous en réjouir.

Malgré cela, le citoyen écoresponsable devrait continuer à favoriser, lorsque possible, le transport actif, les transports en commun et le covoiturage, et ce, dans cet ordre.

La planète ne s'en portera que mieux.

Et notre santé aussi.