



REVUE DE PRESSE

17 décembre 2020

Sommaire

Électrification des réseaux de transport en commun.....	2
Covid-19	3
Les membres de l'ATUQ	3
2020 : Bilan des améliorations pour les clients d'exo	3
Budget 2021 de la Société de transport de.....	5
Réduire les services ou étendre les réseaux de transport en commun, telle est la question.....	7
Sujets connexes	9
Deux entreprises québécoises s'allient dans une démarche de développement durable et d'efficacité opérationnelle et technologique	9
Veille technologique	12
Ottawa dévoile sa « stratégie hydrogène » sur 30 ans.....	12
LE SILICIUM POURRAIT REMPLACER LE GRAPHITE	13

À la recherche d'un vieil 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

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

Électrification des réseaux de transport en commun



Jeudi 17 décembre 2020, 11h30 (via ZOOM)
(Insérer l'activité dans votre agenda Outlook en cliquant ici)

Conférencier:

Serge Carignan – directeur technique à l'ATUQ

Serge Carignan dirige l'écriture des devis techniques des appels d'offres pour tous les autobus urbains achetés au Québec depuis 2000. À titre de directeur technique, il est au cœur de la vigie technologique et des analyses afin de conseiller les sociétés.

Se préparer et se relever des suites d'une cyberattaque – l'expérience STM



Vendredi 18 décembre 2020, 11h15 (via ZOOM)

(Notez le changement de date de cette conférence!)
(Insérer l'activité dans votre agenda Outlook en cliquant ici)

Conférencier:

Sébastien Lapointe - chef de l'architecture et de la sécurité de l'information (CISO) à la STM

[Revoir les conférences passées en vidéo :](#)

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

Conférencier:

Stéphan Harris, associé chez Ad hoc recherche

revoir : <https://youtu.be/UXWSy2vGNAM>



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

2020 : Bilan des améliorations pour les clients d'exo

MONTRÉAL, le 16 déc. 2020 /CNW Telbec/ – L'année tire à sa fin et l'heure est au bilan. Malgré les blocus ferroviaires, puis la pandémie de COVID-19, exo a livré de grands chantiers en 2020. Tour d'horizon des améliorations significatives que nous avons apportées et dont profiteront nos clients.

Les bons coups 2020



2020 : Bilan des améliorations pour les clients d'exo (Groupe CNW/exo)

1. Un premier pôle de mobilité est inauguré à Vaudreuil

Au mois de novembre, exo a dévoilé par [vidéo](#) son tout premier pôle de mobilité situé à la gare Vaudreuil. C'est la première fois qu'exo regroupe sur un même site tous ses services : autobus, train et centre de services à la clientèle. Le nouveau pôle de mobilité a été réalisé dans le cadre d'un projet majeur qui comprenait la construction d'un centre de services et d'une vélostation, l'ajout de 230 places de stationnement et d'un quai ferroviaire (nord), la réfection du quai sud et l'agrandissement de la boucle d'autobus. Les nouveaux aménagements simplifieront les déplacements sur le site et accéléreront les correspondances entre l'autobus et le train.

2. Une nouvelle gare pour les citoyens de Mirabel

Exo a terminé les travaux de la nouvelle gare Mirabel, qui sera en service dès le 4 janvier 2021 sur la ligne exo2 Saint-Jérôme. Cette infrastructure viendra renforcer le rôle majeur que joue cette ligne de train pour relier la couronne nord de Montréal au centre-ville.

Les travaux d'aménagement de la nouvelle gare consistaient à construire un quai de 300 mètres, un stationnement de 333 places, un dépose-minute et une boucle d'autobus comprenant trois quais.

« Le train de banlieue est le mode de transport collectif structurant le mieux adapté au transport d'un grand nombre de personnes, en tout confort, entre la périphérie et le centre-ville de Montréal. La gare Mirabel permettra à exo d'offrir une alternative efficace



à l'auto solo en créant une meilleure synergie entre le train et l'autobus dans un secteur à forte croissance démographique » a déclaré Sylvain Yelle, directeur général d'exo.

3. Un nouveau réseau d'autobus repensé dans trois secteurs

Le processus de refonte de notre réseau d'autobus s'est poursuivi en 2020 dans les secteurs Chambly-Richelieu-Carignan, Le Richelain et Roussillon, sur la couronne sud. Nos services y sont complètement revus de manière à mieux répondre aux besoins des clients et à être arrimés à la mise en service de l'antenne Rive-Sud du REM prévue en 2022.

Exo a mené d'une main de maître, avec le soutien de l'Institut du Nouveau Monde, une série de consultations publiques sur le nouveau réseau proposé auprès des citoyens des secteurs concernés.

De façon globale, le nouveau réseau proposera 21 lignes d'autobus avec accès direct au REM : plus de 100 000 résidents accéderont au métro léger sur rail en moins de 30 minutes. L'offre de transport sera bonifiée grâce à l'amélioration de la fréquence de passage en période hors pointe et en fin de semaine, et à la prolongation des heures de service. Les déplacements locaux et est-ouest seront également simplifiés.

4. Des données en temps réel pour les usagers

Depuis le début de la pandémie, exo a mis en place une panoplie de mesures sanitaires pour assurer la sécurité de ses clients et du personnel : désinfection quotidienne des surfaces, installation de distributeurs de désinfectant, etc. Conjuguées au port du masque dans les transports collectifs, ces mesures contribuent de manière importante à la confiance des usagers.

Dans le même esprit, exo a aussi bonifié ses outils d'information clientèle pour offrir, en temps réel, les données d'achalandage à bord de ses véhicules. Les données d'achalandage autobus sont déjà accessibles via les applications Chrono et Transit, ainsi que les panneaux d'information de plusieurs terminus. Les données d'achalandage train le seront prochainement. Grâce au déploiement progressif de cette nouvelle fonctionnalité, les clients d'exo seront en mesure de mieux planifier leurs déplacements, pour plus de confort et de sécurité.

5. Un nouveau numéro de téléphone unique

Le 1^{er} octobre dernier, le service à la clientèle d'exo a mis en service un numéro de téléphone unique, facile à retenir, qui remplacera graduellement les anciens numéros : **1 833 allo exo** (255 6396). De plus, la clientèle d'exo peut compter sur un horaire bonifié et uniformisé à l'échelle du réseau en matière de service à la clientèle.

À propos d'exo

Depuis le 1^{er} juin 2017, exo exploite les services de transport collectif réguliers par autobus et de transport adapté des couronnes nord et sud, ainsi que le réseau de trains de la région métropolitaine de Montréal. En plus des lignes de trains, le réseau d'exo compte 241 lignes d'autobus et 63 lignes de taxibus. Deuxième plus grand exploitant de transport collectif du Grand Montréal, exo a assuré 43,5 millions de déplacements en 2019, dont près de 700 000 en transport adapté. exo.quebec

Renseignements: Informations aux médias : Gina Guillemette, Conseillère – Relations médias, Tél. : 514 287-2464, poste 4070, medias@exo.quebec; Catherine Maurice, Conseillère – Relations médias, Tél. : 514 287-2464, poste 4070, medias@exo.quebec

Liens connexes

<https://exo.quebec/>



Budget 2021 de la Société de transport de

LAVAL, QC, le 16 déc. 2020 /CNW Telbec/ - La Ville de Laval a adopté le *Budget 2021* de la Société de transport de Laval (STL) qui s'élève à 171,3 M\$. Dans le contexte actuel de la pandémie, la STL a mené un exercice budgétaire rigoureux respectant les conditions de financement édictées par le gouvernement du Québec. Ainsi, les efforts de gestion de la STL permettront d'offrir à la clientèle un niveau de service en 2021 comparable à celui de 2019 en ce qui a trait aux heures de pointe, mais également un service bonifié hors de ces périodes.

<https://www.newswire.ca/fr/news-releases/budget-2021-de-la-societe-de-transport-de-laval-893798949.html>

Maintenir le cap, malgré les perturbations !

En excluant les coûts reliés à la mise en place des mesures d'atténuation pour la construction du Réseau express métropolitain (REM) et les dépenses attribuables à la Covid-19, la croissance du budget 2021 est limitée à 0,5%.

Depuis le 13 mars, l'achalandage dans les autobus de la STL a chuté drastiquement pour atteindre un plancher, en avril dernier, de 14 % sur le réseau régulier et de 11 % pour le transport adapté, en comparaison à l'année précédente. À ce jour, l'achalandage de la STL se situe à environ 42 % comparativement à l'année 2019.

La pandémie n'a pas seulement entraîné une chute des revenus, elle a également amené son lot d'aménagement et de contraintes afin de respecter les directives et les consignes de la Santé publique et de la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité au travail (CNESST) dans les véhicules, les terminus et sur les lieux de travail. Ainsi, pour l'année 2020, ce sont 3,2 M\$, dont 2,3 M\$ couverts par les programmes d'aide, qui auront servi à diverses mesures reliées à la Covid-19. En 2021, la STL prévoit attribuer 2,8 M\$ pour ce type de mesures, dont 2,5 M\$ qui seront épongés par les programmes d'aide.

Malgré les difficultés de l'année 2020, le transport collectif demeure au cœur des solutions pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, tout en répondant aux besoins de mobilité de la région. Le Plan d'investissement de la Société sur 10 ans, qui est axé sur le développement et l'innovation, vient soutenir la vision de la Ville de Laval quant au développement du transport collectif à Laval. Le projet d'agrandissement et de transformation du centre des opérations est le pivot de ce plan, qui est doté d'un budget de 812,6 M\$ pour les 10 prochaines années.

Citation de M. Éric Morasse, président du Conseil d'administration de la STL :

« Notre plan d'investissement est un jalon important vers l'électrification de notre parc d'autobus, puisqu'il dotera la STL d'un garage moderne permettant l'exploitation d'un parc de véhicules électriques. Il va sans dire que ce projet s'arrime avec l'intégration à notre réseau de nos dix premiers autobus électriques qui seront mis en service au cours des prochains mois ».

Citation de M. Guy Picard, directeur général de la STL :

« Dans le contexte actuel, je suis persuadé que nos efforts de gestion permettent d'offrir à la clientèle un niveau de service répondant à ses besoins, tout en affichant un budget



responsable. Il faut à tout prix éviter de tomber dans le piège de la réduction du service, si l'on veut offrir un environnement sécuritaire à notre clientèle et rebâtir notre achalandage. De plus, pour répondre aux requêtes exprimées par nos clients, la STL augmentera la fréquence sur certains circuits hors des heures de pointe ».

Faits saillants du Budget 2021

- La STL prévoit une hausse des déplacements sur son réseau régulier en 2021, laquelle permettra d'atteindre environ 80 % de l'achalandage de 2019.
- Pour le transport adapté, la STL prévoit atteindre, en décembre 2021, 95 % des déplacements prévus en 2020, soit 391 061 déplacements. Il s'agit d'une baisse de 29 % par rapport au Budget 2020 ;
- La STL prévoit une augmentation des kilomètres parcourus de 2.5 % par rapport à 2019 pour 2021 pour un total de 18,2 millions de kilomètres ;
- Conformément au Programme d'aide d'urgence au transport collectif des personnes mis en place par le gouvernement du Québec, l'ARTM versera plus de 2,5 M\$ afin de compenser les dépenses additionnelles effectuées pour des raisons sanitaires ;
- Près de 2,8 M\$ s'ajoutent au budget 2021 pour les coûts Covid ; le nettoyage du matériel roulant, de même que pour l'entretien ménager et la sécurité, etc. Ces coûts supplémentaires sont directement attribuables à la pandémie ;
- 0,7 M\$ sont prévus au budget 2021 pour permettre à la STL de réduire ses émissions de gaz à effet de serre (GES), et en conséquence, de contribuer à l'amélioration de la qualité de vie de la population ;
- En lien avec le projet d'acquisition de 10 autobus électriques qui seront tous livrés d'ici les 6 prochains mois, la STL procédera à l'acquisition d'infrastructures et de bornes de recharge nécessaires à leur fonctionnement et à leur entretien. Le projet totalise 4,9 M\$, dont 1,3 M\$ entre 2021 et 2022 ;
- Les mesures d'atténuation pour bonifier le service pendant le chantier du Réseau express métropolitain (REM) s'élèveront à 8,8 M\$ en 2021, une augmentation de 4,4 M\$ comparativement au budget 2020 ;
- La poursuite des travaux préliminaires en vue de l'agrandissement du garage dont la fin des travaux est prévue pour 2024 ;
- Le projet de la solution de paiement par carte de crédit dans les autobus se poursuit. Les droits d'utilisation d'une solution de paiement sans contact étant finalisés en 2020, l'installation du système dans tous les autobus sera complétée en 2021.

Pour consulter le Budget 2021 de la Société de transport de Laval, [cliquez ici](#)

À propos de la Société de transport de Laval

La STL développe et exploite un réseau intégré d'autobus, de transport scolaire, de taxis collectifs et de transport adapté qui réalisent plus de 19 millions de déplacements par année. Le réseau régulier d'autobus de la STL compte 46 lignes, quelque 2 700 arrêts et couvre plus de 1 400 kilomètres sur le territoire de Laval. Elle figure parmi les sociétés de transport les plus innovantes au monde. www.stlaval.ca.



Réduire les services ou étendre les réseaux de transport en commun, telle est la question

Montréal a décidé de maintenir les niveaux de service, malgré le fait que l'achalandage représente environ 65% de ce qu'il était avant la COVID-19.



GRAHAM HUGHES/LA PRESSE CANADIENNE VIA AP

https://quebec.huffingtonpost.ca/entry/transport-commun-montreal-covid-19_gc_5fda0032c5b690d5d308db97?mc_cid=616222dc1f&mc_eid=30fcb07517&guccounter=1

MONTRÉAL — La pandémie de COVID-19 a entraîné une chute importante de la fréquentation des transports en commun à travers le Canada, mais de nombreuses villes ont décidé de maintenir les niveaux de service cette année, tandis que d'autres ont même choisi de développer leur réseau.

Peu de temps après que la crise sanitaire mondiale a atteint le Canada, les taux d'utilisation des transports en commun à travers le pays ont chuté d'environ 85%, selon Matti Siemiatycki, professeur au département de géographie et de planification de l'Université de Toronto.

Cet expert en matière de politiques de transport a souligné que les agences de transport en commun au Canada craignaient de devoir réduire considérablement leurs services. «Les réseaux de transport en commun ont été parmi les secteurs de l'économie les plus touchés par la pandémie», a-t-il remarqué lors d'une récente entrevue.

PUBLICITÉ

Au lieu de cela, le financement des gouvernements provincial et fédéral a sauvé les systèmes de transport en commun du pays qui étaient sur le bord de l'effondrement, a-t-il déclaré.

Aux États-Unis, cependant, les systèmes de transport en commun sont confrontés à la «redoutable spirale de la mort des transports en commun», a indiqué M. Siemiatycki – les compressions conduisent à de nouvelles baisses de l'achalandage, ce qui entraîne de nouvelles coupes et baisses.

Washington et Boston ont annoncé d'importantes réductions de service. À New York, l'autorité de transport locale a déclaré à la mi-novembre qu'elle pourrait être forcée de réduire de 40% le service d'autobus et de métro et de licencier plus de 9000 travailleurs.

En revanche, Toronto et Montréal étendent leurs réseaux de transport en commun. Luc Tremblay, directeur général de la Société de transport de Montréal (STM), a affirmé en entrevue que Montréal avait choisi de maintenir les niveaux de service de 2020 aux niveaux de 2019 – et ce, malgré le fait que l'achalandage représente environ 65% de ce qu'il était avant la COVID-19.



La métropole a fait ce choix pour que le service soit disponible lorsque les utilisateurs décideront de revenir. «C'est la clé, a-t-il soutenu. Construisez-le, et ils viendront.»

Mardi, quelques heures avant que le gouvernement du Québec n'impose de nouvelles restrictions pour limiter la propagation du virus, il annonçait une expansion majeure du Réseau express métropolitain (REM). Vingt-trois stations seront ajoutées au réseau et la construction doit commencer en 2023.

Dans la plus grande ville du pays, la Commission de transport de Toronto a indiqué que le service au cours de la semaine du 4 décembre était à 95 % des niveaux d'avant la pandémie. La commission s'est engagée à maintenir le même niveau de service en 2021. Le gouvernement de l'Ontario va également de l'avant avec un plan de 28 milliards \$ pour étendre le transport en commun dans la région de Toronto.

En Colombie-Britannique, les agences de transport recevront plus d'un milliard \$ en financement fédéral et provincial pour maintenir les niveaux de service. L'argent fédéral a également aidé l'agence de transport de Winnipeg à combler une lacune dans son budget après une baisse de l'achalandage – et de ses recettes tarifaires.

Marco D'Angelo, président et directeur général de l'Association canadienne du transport urbain, une association professionnelle qui représente les agences de transport en commun du pays, a dit que le service dans tout le pays représentait actuellement environ 87 % des niveaux pré-COVID.

«Les (agences) ne prévoient pas réduire le service, mais cela changera probablement, à moins que les gouvernements ne fournissent un soutien financier», a-t-il déclaré dans un courriel.

M. Siemiatycki a souligné que même si l'achalandage est en baisse, la crise sanitaire a démontré l'importance du transport en commun. «Même pendant la pandémie, le transport en commun a joué un rôle essentiel dans nos économies, a-t-il expliqué. Le transport en commun était un service vital pour que les gens parviennent à leur lieu de travail de première ligne.»

Daniel Bergeron, de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), s'attend à ce que la baisse de l'achalandage induite par la pandémie ait un impact de près d'un milliard \$ sur le budget de l'ARTM entre 2020 et 2022. Il a dit que les subventions gouvernementales aideront à couvrir la majeure partie du déficit, mais a ajouté que les dépenses devront être coupées et les améliorations reportées afin de continuer à offrir des services aux niveaux de 2019.

Lorsque la pandémie sera terminée, les gens se déplaceront différemment, a-t-il suggéré. Il s'attend notamment à ce que le service augmente en dehors des périodes de pointe traditionnelles, puisque les personnes travaillant à domicile seront plus susceptibles de faire des voyages pendant la journée plutôt qu'aux heures de pointe.

«À court terme, il y a de l'incertitude, a-t-il reconnu. Mais dans 10, 20 ans, ce sera une nouvelle normalité, mais quand même normale. Nous aurons peut-être un peu plus de travail à domicile, mais ce n'est pas possible pour tout le monde. »

Les gens devront toujours aller travailler dans les magasins, les restaurants et les usines de fabrication, et il pense que les gens voudront toujours aller au restaurant et magasiner au centre-ville.

«Une bonne qualité de vie, ce n'est pas vivre près d'une autoroute, a-t-il noté. Les beaux quartiers sont généralement dotés de bons services de transports publics.»

Cet article a été produit avec l'aide financière des Bourses de Facebook et de La Presse Canadienne pour les nouvelles.



Sujets connexes

Deux entreprises québécoises s'allient dans une démarche de développement durable et d'efficacité opérationnelle et technologique

NOVABUS

NOUVELLES FOURNIES PAR

Nova Bus

Déc 17, 2020, 07:00 ET

NOVA BUS ET NSE SERVICES TECHNIQUES & LOGISTIQUES CONFIRMENT UN RAPPROCHEMENT STRATÉGIQUE À SAINT-EUSTACHE

MONTRÉAL, le 17 déc. 2020 /CNW Telbec/ - Nova Bus, chef de file dans la fabrication d'autobus urbains en Amérique du Nord et NSE Services Techniques & Logistiques, une entreprise en croissance offrant des services d'entreposage, de transport et de réparation, annoncent leur rapprochement stratégique géographique avec un investissement dans le nouveau pôle de développement stratégique Innoparc Albatros, à Saint-Eustache. S'inscrivant parfaitement dans le plan de croissance et de transformation des deux organisations, cette annonce vient à la fois accroître leur partenariat commercial actuel et faciliter une distribution de pièces marquée par l'efficacité opérationnelle et le développement durable.



De gauche à droite : Simon Bélanger (chef de l'exploitation de DRAKKAR Aéronautique & Transport terrestre), Jean-François Paradis (directeur d'unité d'affaires de NSE Services Techniques & Logistiques), Vincent Plante (vice-président Opérations de Nova Bus), Benoit Hudon (président et chef de la direction de DRAKKAR Aéronautique & Transport terrestre) et Emmanuelle Zagaria (gestionnaire de projet industrialisation de Nova Bus). (Groupe CNW/Nova Bus)

https://www.newswire.ca/fr/news-releases/deux-entreprises-quebecoises-s-allient-dans-une-demarche-de-developpement-durable-et-d-efficacite-operationnelle-et-technologique-851526469.html?mc_cid=616222dc1f&mc_eid=30fcb07517



Services Techniques & Logistiques

Logo de NSE (Groupe CNW/Nova Bus)



C'est avec le soutien de la Ville de Saint-Eustache, qui a développé ce nouveau quartier d'affaires axé sur le développement durable et véritable plaque tournante des technologies de pointe sur la rive-nord de Montréal, que les deux entreprises travailleront en étroite collaboration dans les mêmes installations. Au terme de la construction de ces nouvelles infrastructures à l'automne 2021, Nova Bus, dont l'investissement représente 9 millions de dollars, occupera un espace de 80 000 pieds carrés qui permettra le développement de prototypage. De son côté, NSE Services Techniques & Logistiques occupera plus de 135 000 pieds carrés, lui permettant de réaliser ses opérations de réception, d'entreposage et d'expédition de pièces et d'équipements de pointe pour des clients d'envergure dans le secteur du transport tels que Nova Bus.

« *Le partenariat entre Nova Bus et NSE Services Techniques & Logistiques est un exemple fort du pouvoir de la collaboration pour stimuler l'innovation* », a déclaré Martin Larose, vice-président et directeur général de Nova Bus. « *Avec l'ouverture de ces installations, non seulement nous avons un meilleur contrôle et nous nous concentrons sur l'amélioration de la qualité de l'approvisionnement de nos autobus, mais nous continuons fièrement à investir dans l'avenir des solutions de transport urbain à zéro émission en augmentant l'innovation et les infrastructures.* »

« *Les derniers mois ont été très significatifs pour la stratégie à long terme de l'entreprise et l'aventure que nous vivons depuis maintenant 3 ans. Nova Bus occupe une place particulière dans notre histoire et nous les remercions grandement de leur confiance continue. Notre partenariat s'appuie sur des piliers communs et fondamentaux comme la collaboration, l'amélioration continue, l'innovation et bien entendu une vision commune entre les dirigeants quant à la réalisation de projets innovants et ambitieux* », affirme Benoit Hudon, président et CEO de DRAKKAR Aéronautique & Transport terrestre.

« *La proximité avec Nova Bus réside au cœur de notre décision de s'installer près de cet important client, combinée à des objectifs d'optimisation qui nous permettront d'élargir notre offre de services, d'assurer une meilleure qualité d'approvisionnement et de proposer à l'ensemble de nos clients des solutions optimales de livraison "juste à*



temps" », ajoute Jean-François Paradis, directeur d'unité d'affaires chez NSE Services Techniques et Logistiques.

« Nous sommes heureux de collaborer avec NSE Services Techniques & Logistiques pour ce projet », a déclaré Vincent Plante, vice-président des opérations chez Nova Bus. « Ce partenariat et rapprochement permettra une efficacité opérationnelle et une approche Lean dans le développement de prototypage. »

Nova Bus, qui collabore avec NSE Services Techniques & Logistiques depuis ses tout débuts, s'engage à innover, à développer et à améliorer constamment ses produits et ses procédés afin de réduire la pollution et les déchets dans tous les aspects de son activité. Cet investissement, qui suit l'annonce récente de l'agrandissement de l'usine de Nova Bus à Saint-François-du-Lac et la location d'un espace à Bécancour, vient renforcer la volonté de soutenir un développement innovateur du secteur manufacturier dans la région.

À propos de Nova Bus (www.novabus.com)

Nova Bus est l'un des plus importants fournisseurs de solutions durables en transport collectif d'Amérique du Nord, notamment grâce à sa gamme d'autobus hybrides et électriques, de véhicules à grande capacité et de systèmes intégrés de transport intelligents. Avec sa stratégie d'Électro Mobilité^{MC}, Nova Bus va de l'avant dans l'électrification de ses composants clés afin de réduire la consommation de carburant et les émissions. Nova Bus est membre du Groupe Volvo.

Pour plus de renseignements sur les produits et services de Nova Bus, consultez le www.novabus.com

À propos de NSE Services Techniques & Logistiques (<https://www.nse-groupe.com/fr/unite-daffaires-canadienne>)

Établie à Laval, Québec, NSE Services Techniques & Logistiques est une société affiliée de DRAKKAR Aéronautique et Transport terrestre. NSE Services Techniques & Logistiques vise à réduire de façon substantielle les délais d'exécution (TAT) liés à la mise en kit, les sous-assemblages et la gestion des réparations. L'entreprise accompagne ses clients grâce à une tour de contrôle complète, véritable technologie révolutionnaire pour le monde des services logistiques, qui intègre l'interface client, la gestion des transporteurs, l'entreposage, la réparation et l'assistance à la fabrication. NSE Services Techniques & Logistiques met à profit les meilleures pratiques européennes et canadiennes en matière de technologies, de processus, de gestion des opérations et d'orientation client, ce qui en fait un partenaire de choix de l'industrie manufacturière.

SOURCE Nova Bus

Renseignements: NSE Services Techniques & Logistiques: Rosalie Côté, Directrice principale - Communication & Marketing, rosalie.cote@drakkar.com, 514 806-0798; Nova Bus: Clémence Godfroy, Communication & Affaires publiques, clemence.godfroy@volvo.com, 438 349-8227



Veille technologique

Ottawa dévoile sa « stratégie hydrogène » sur 30 ans



PHOTO D'ARCHIVES FOURNIE PAR HONDA

Un pistolet de ravitaillement à hydrogène.

(Edmonton) Le gouvernement fédéral a présenté mercredi un plan visant à accroître considérablement l'utilisation de l'hydrogène comme carburant à faible émission de carbone, afin de contribuer à atteindre les objectifs canadiens de réduction des gaz à effet de serre

BOB WEBER

LA PRESSE CANADIENNE

[HTTPS://WWW.LAPRESSE.CA/ACTUALITES/ENVIRONNEMENT/2020-12-16/OTTAWA-DEVOILE-SA-STRATEGIE-HYDROGENE-SUR-30-ANS.PHP](https://www.lapresse.ca/actualites/environnement/2020-12-16/ottawa-devoile-sa-strategie-hydrogene-sur-30-ans.php)

« Cette stratégie nous lance à tous un défi : faire du Canada le premier producteur d'hydrogène à faible teneur en carbone au monde », a déclaré le ministre des Ressources naturelles, Seamus O'Regan. « Un mouvement se dessine à l'échelle mondiale et le Canada en tire parti. »

L'hydrogène est considéré comme une façon d'éliminer les émissions de carbone des secteurs difficiles à électrifier, comme le transport lourd ou la grosse machinerie. Ce gaz brûle sans émissions et peut être produit à l'aide de l'énergie éolienne ou solaire — on l'appelle alors « hydrogène vert ». Il peut aussi être produit en extrayant le carbone de combustibles fossiles comme le gaz naturel, après quoi ce carbone est stocké sous terre — on parle alors d'« hydrogène bleu ».

Selon le ministre O'Regan, ce « combustible propre » pourrait fournir jusqu'à 30 % des besoins énergétiques du Canada d'ici 2050. Il estime que cette industrie pourrait valoir 50 milliards et créer 350 000 emplois. « L'hydrogène pourrait transformer presque tous les secteurs de notre économie », a-t-il dit.

Corridor Montréal-Windsor

Le plan fédéral 2020-2050, publié mercredi, propose qu'au cours des cinq prochaines années, des pôles régionaux soient créés à travers le pays dans des zones où l'hydrogène répond aux besoins locaux ou si une expertise existe déjà.

La région d'Edmonton, par exemple, a accès à un gaz naturel abondant, à des installations performantes qui stockent du carbone sous terre et à des pipelines pour transporter à la fois le combustible et les gaz résiduels.

Les ports côtiers en Colombie-Britannique, en Ontario, au Québec, au Manitoba et dans la région de l'Atlantique ont besoin de beaucoup de carburant pour le transport et pourraient servir aussi de terminaux d'exportation d'hydrogène, rappelle-t-on.

Le corridor de transport Montréal-Windsor-Detroit serait aussi une autre région à fort potentiel, « car il relie la demande en matière de transport à des centres industriels et de



fabrication », souligne le plan fédéral. « Un centre régional d'hydrogène se trouvant le long de ce corridor contribuerait à regrouper l'offre et la demande de nombreuses sources, ce qui nous permettrait de réaliser de multiples économies d'échelle. » Les aménagements hydroélectriques au Québec, en Colombie-Britannique et au Manitoba pourraient par ailleurs fournir de l'électricité propre et bon marché pour la production d'« hydrogène vert ».

« Bouée de sauvetage » pour le méthane ?

La stratégie sera financée à hauteur de 1,5 milliard, une enveloppe annoncée la semaine dernière dans le cadre de la stratégie du gouvernement sur les changements climatiques.

Certains groupes environnementaux ont critiqué la portion du plan fédéral qui prévoit créer de l'hydrogène à partir du gaz naturel, car cela offre à l'industrie des combustibles fossiles une « bouée de sauvetage » alors que l'on devrait s'en éloigner, a déclaré Tom Green, de la Fondation David Suzuki.

Mais le ministre O'Regan soutient que l'hydrogène de toutes sources remplacera les carburants à plus haute teneur en carbone, ce qui contribuera à réduire les émissions globales du Canada.

Simon Dyer, de l'Institut Pembina, un groupe de réflexion sur les énergies propres, estime que les objectifs du gouvernement en matière d'hydrogène — qu'il soit « vert » ou « bleu » — ne seront atteints que si Ottawa respecte ses autres engagements climatiques.

« La Norme sur les combustibles propres, les réglementations sur le méthane et une augmentation constante de la tarification sur le carbone sont nécessaires pour attirer les investissements dans la production d'hydrogène à faible émission de carbone et renouvelable », a-t-il soutenu dans un communiqué.

Le document publié mercredi fournit quelques détails sur les dépenses. On indique qu'un financement à long terme en matière de recherche est nécessaire dans tous les aspects de cette technologie. Il faudra aussi investir dans la fiabilité et la sécurité des infrastructures, comme les stations de ravitaillement, les systèmes d'approvisionnement et de distribution, ainsi que les installations de stockage d'hydrogène et de dioxyde de carbone.

BATTERIES POUR VÉHICULES ÉLECTRIQUES

LE SILICIUM POURRAIT REMPLACER LE GRAPHITE

HÉLÈNE BARILLA PRESSE

https://plus.lapresse.ca/screens/8a969704-a51d-4daf-a487-57ccd95d5c86_7C_0.html?utm_content=email&utm_source=lpp&utm_medium=referral&utm_campaign=internal+share&mc_cid=616222dc1f&mc_eid=30fcb07517

Alors que le Québec mise gros sur le graphite pour développer la filière des batteries, une petite entreprise québécoise croit que l'avenir est plutôt dans le silicium, qui remplacera le graphite dans la prochaine génération de véhicules électriques.

« Ce n'est pas moi qui le dis, c'est l'industrie », lance Bernard Tourillon, PDG de Ressources HPQ Silicium, une petite entreprise de Montréal qui développe une technologie pour produire le matériau de batterie plus performant dont rêvent les Tesla de ce monde.

« Elon Musk a déjà dit souvent que le silicium permet de produire des batteries beaucoup plus performantes, mais que son utilisation reste limitée pour une question de coût », a-t-il expliqué lors d'un entretien avec *La Presse*.



Resources HPQ a trouvé une façon de transformer à un coût très bas le silicium en nanopoudres de silicium qui peuvent être incorporées dans l'anode de la batterie pour en améliorer la performance.

Son procédé baptisé PUREVAP, en instance d'homologation, est une technologie développée par PyroGenesis Canada, une entreprise de Montréal qui fabrique des poudres de métal et qui est le principal actionnaire de Resources HPQ.

Le silicium, un minerai extrait du quartz, est facile à trouver partout. Une usine en fabrique déjà à Bécancour. Compte tenu de son potentiel comme matériau de batterie, il devrait être inclus dans la liste des minéraux critiques du gouvernement, selon Bernard Tourillon.

Encore cette semaine, dans l'entente annoncée entre l'Institut de recherche d'Hydro-Québec et Berkeley Lab de Californie pour le développement de nouveaux matériaux de batteries, il est question de lithium, de graphite et de cobalt, mais pas de silicium.

MOINS D'INVESTISSEMENT

Contrairement aux projets de lithium et de graphite qui tentent de se développer au Québec pour alimenter une éventuelle filière de la mine jusqu'à la fabrication de batteries, le projet de HPQ ne demande pas d'énormes investissements en capital, fait valoir son PDG.

« Plutôt que 300 millions et plus, on parle de 20 à 30 millions. Ça pourrait permettre d'arriver plus vite dans un marché qui est en ébullition. »

— Bernard Tourillon , PDG de Resources HPQ

Après cinq ans de travail, HPQ est sur le point de produire ses premiers kilos de silicium de haute pureté qui seront testés par des fabricants de batteries dont le nom ne peut être divulgué. Son objectif est d'augmenter graduellement cette production et de devenir un producteur à bas coût qui répondra à la demande des fabricants de batteries et des constructeurs de véhicules automobiles qui, comme Tesla, veulent maintenant fabriquer leurs propres batteries.

L'entreprise, dont les actions sont inscrites à la Bourse de croissance, ne prévoit aucune difficulté à trouver les capitaux nécessaires pour poursuivre sa route. L'action de Resources HPQ valait mercredi 0,71 \$. Depuis un an, le titre a varié entre 0,05 \$ et 0,87 \$. Sa capitalisation boursière atteint 186 millions.

UNE ANNÉE MINIÈRE MOUVEMENTÉE

L'année 2020 a été fertile en événements dans le secteur minier québécois, dont les activités ont été paralysées pendant trois semaines à cause de la COVID-19. La valeur de la principale production, l'or, a atteint un niveau record, à 2740 \$CAN l'once, et le fer a atteint en fin d'année son prix le plus élevé en sept ans, à 150 \$US la tonne. Malgré ces signes positifs, l'industrie minière projette des investissements de 2,9 milliards cette année, en baisse de 2,4 % par rapport en 2019. En 2019, la hausse des investissements prévue s'est transformée en baisse de 8,5 %, notamment à cause de la fermeture de Nemaska Lithium. L'année qui s'achève a aussi été marquée par l'expulsion du Québec du classement des 10 meilleurs territoires miniers mondiaux de l'Institut Fraser. Le Québec a dégringolé du 4e au 18e rang de ce classement.