



21 octobre 2003
Journée internationale
de la sécurité du transport des jeunes

À compter de 2003, chaque 3^{ème} mardi du mois d'octobre constituera la Journée internationale de la sécurité du transport des jeunes. Des projets au Canada, en France, en Espagne, en Belgique, au Luxembourg, en Turquie sont d'ores et déjà envisagés. Dès maintenant l'AIST encourage toutes les structures, organismes ou associations, œuvrant dans ce domaine, à retenir cette journée sur leurs agendas. Le visuel de cet événement peut être téléchargé sur le site web : www.aist-europe.org

Le Québec prépare l'imprévisible

SÉCURITÉ CIVILE

Depuis l'adoption à l'automne 2002 de la nouvelle *Loi sur la sécurité civile*, le Québec prépare un plan national de sécurité civile visant à faire face à toutes les situations d'urgence qui pourraient survenir à la suite de catastrophes naturelles, de conflits armés, de guerres civiles, tout autre sinistre ou cas de force majeure potentiel sur le territoire. Il suffit de se rappeler quelques événements récents pour justifier la mise en place de telles mesures : les inondations au Saguenay en 1996, la crise du verglas de janvier 1998 qui a immobilisé une partie de la population du Québec, les événements du 11 septembre 2001 à New York – plusieurs avions furent détournés sur les aéroports d'accueil au Québec – les menaces de propagation du SRAS. Tous ces événements, sauf le dernier, ont requis des déplacements de la population et la prise en charge de certains dossiers

par les autorités concernées.

Un plan national

Partant du principe que la sécurité civile est bien plus que réagir à un sinistre, puisqu'il faut prévenir, préparer, intervenir lors du sinistre et rétablir la situation, le Gouvernement du Québec a subdivisé son Plan national en 18 missions. Celle qui nous préoccupe plus particulièrement, soit le transport des personnes et des marchandises, a été confiée au ministère des Transports (MTQ). La mission de base de ce ministère québécois est d'assurer, sur tout le territoire du Québec, la mobilité des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement économique, social et durable du Québec. En ajoutant à cette mission les simples mots «en cas d'urgence» fait en sorte de décrire l'action du MTQ dans le cadre de la nouvelle loi. À

ce titre, le ministère, à la demande du coordonnateur gouvernemental, doit être en mesure :

- de fournir l'état des infrastructures de transport de personnes et de marchandises ;
- de fournir les moyens de transports pour les besoins identifiés ;
- d'entretenir, de remettre en état ou de mettre en place les infrastructures nécessaires ;
- de fournir ses ressources.

En matière de transport des personnes, ces mandats devront permettre entre autres :

- d'acheminer les secours vers l'endroit sinistré ;
- d'effectuer des évacuations ;

Mot du président



Sur les deux continents, l'Europe et l'Amérique du nord, l'industrie du transport scolaire ou du transport des jeunes, dans un effort concerté, veut sensibiliser tous les intervenants à la sécurité dans le transport des jeunes, non seulement pour ceux utilisant l'autobus, mais aussi tous les jeunes peu importe leur mode de déplacement. Aussi, l'AIST lance-t-elle la Journée internationale de la sécurité du transport des jeunes qui se tiendra le troisième mardi d'octobre de chaque année. La première Journée internationale aura donc lieu le 21 octobre 2003.

Pour ce faire, nos actions doivent se situer au niveau de l'élève lui-même, l'amener à réaliser que, dans toute situation ou action, sa sécurité n'a de valeur que par l'effort qu'il déploie lui-même pour l'obtenir et aussi l'améliorer. Le deuxième intervenant à sensibiliser se situe au niveau des parents qui doivent, à chaque jour et de façon continue, rappeler à leurs enfants les consignes de sécurité et leur donner un apprentissage pratique...

D'autre part, les intervenants au quotidien, à savoir les transporteurs, les éducateurs, les policiers, les représentants municipaux ou communaux, doivent être aussi interpellés et sensibilisés à ce grand projet qui est de maximiser la sécurité dans le transport des jeunes

dans le monde. Bien sûr, plusieurs éléments de sécurité sont mis en place, que ce soit le type de véhicule avec ses équipements de sécurité du côté Amérique ou le pictogramme à éclairage du côté de l'Europe, mais le plus important est la prévention par l'éducation et l'information.

Dans le même ordre d'idées, nos décideurs doivent aussi s'impliquer dans la sécurité du transport des jeunes et être conscients de l'importance de mettre en place des mesures pour atteindre nos objectifs face aux jeunes, que ce soit lors du renouvellement des ententes qui lient le niveau politique et l'industrie du transport de personnes ou dans l'organisation du déplacement de nos jeunes. Nos décideurs doivent tenir compte de l'importance d'offrir des prestations de service à long terme assorties de budgets suffisants pour permettre aux exécutants de réaliser les mandats avec un maximum de sécurité et de qualité dans les services offerts.

À ce titre, le Québec est à l'échéance de contrats de cinq ans et déjà les pourparlers en cours sont à l'effet d'entente d'un minimum de cinq ans, incluant nous l'espérons une hausse du financement qui assurera aux responsables de première ligne, c'est-à-dire les conducteurs, des conditions d'emploi propices à créer un bon climat de travail où la formation et la collaboration seront au rendez-vous...

SERGE LEFEBVRE

- de réduire le nombre de véhicules en circulation ;
- de désenclaver la zone sinistrée ;
- de rétablir la mobilité des personnes ;
- de pallier l'interruption de la mobilité ;
- de circuler en sécurité et dans les meilleurs délais.

La phase d'élaboration

Pour ce faire, le MTQ fait appel à des partenaires, notamment l'Association du transport écolier du Québec dont la structure politique et administrative permet de rejoindre rapidement tout un réseau de transporteurs par région donnée. Le

processus d'organisation d'un tel mécanisme est rendu à l'étape de l'élaboration de scénarios de mobilisation et de mode de fonctionnement du système de communication et de mobilisation des effectifs en cas de sinistre. Il faudra par la suite évaluer les impacts possibles de la mise en application de tels mécanismes et éventuellement procéder à des simulations pour valider le fonctionnement des plans d'intervention. Il reste donc beaucoup d'eau à couler sous les ponts avant que le Plan national ne soit prêt. Entre-temps, espérons qu'aucune catastrophe ne survienne. ✂

La Grèce endeuillée

Le dimanche 13 avril 2003, 21 adolescents ont trouvé la mort dans l'accident de leur autocar scolaire. C'est l'accident de la route le plus meurtrier enregistré en Grèce depuis des décennies, ce qui explique le retentissement exceptionnel du drame dans tout le pays. La tragédie s'est produite à environ 400 km au nord de la capitale grecque. Les lycéens revenaient d'une excursion scolaire. Sur un tronçon d'autoroute très dangereux, avec seulement deux voies dans la gorge tortueuse de Tembi, la remorque d'un camion circulant en sens inverse est venue percuter l'autocar, sa cargaison de planches agglomérées sciant littéralement le transport en commun. Outre les 21 morts, tous issus du village de Makrihori et de ses environs, on dénombre également 24 blessés dont deux graves, sans compter les trois professeurs accompagnant le groupe et le conducteur du car.

Les ministres grecs de l'Éducation et de l'Ordre public se sont déplacés le soir même à l'hôpital de Larissa, où ils ont présenté leurs condoléances aux familles. Cet accident a relancé le débat sur l'insécurité routière, qui reste particulièrement forte en Grèce, et qui place le pays dans le peloton de queue des États européens. En 2002, 1654 personnes sont décédées au volant. Les médias n'ont pas manqué de se déchaîner contre les poids lourds, ces « dangers publics » qui « méprisent les règles de sécurité ». Le secrétaire général du Conseil de l'Europe, Walter Schwimmer, qui s'est rendu comme prévu le 16 avril en Grèce, s'est déclaré « consterné à l'annonce de la collision ». Il a tenu à adresser ses condoléances aux familles des victimes et aux autorités grecques. L'Aist s'associe à ces témoignages de soutien et à la peine des familles.

Les services publics en Europe

Le 5 février 2003, la Commission européenne a validé les propositions d'ouverture des services, présentées par Pascal Lamy, le commissaire européen au commerce, qui serviront de base aux prochaines négociations multilatérales au sein de l'Organisation mondiale du commerce (OMC). L'objectif est d'aboutir à un Accord général sur le commerce des services (AGCS). Ces propositions sont tenues par certains comme une menace pour les services publics en Europe. La Commission a rappelé que le projet préserve le principe des services dans des domaines précis comme l'éducation, la santé ou l'audiovisuel. Mais pas dans le transport, où le principe de libéralisation des services est toujours défendu bec et ongles par la Commission européenne.

La proposition modifiée de règlement européen sur les exigences en matière de service public pour le transport de voyageurs est sur le bureau du Conseil des ministres depuis le 21 février 2003. Compte tenu de la sensibilité particulière du dossier, il y restera encore pendant quelques mois, voire ... quelques années. Espérons que les travaux de la Convention pour l'avenir de l'Europe, dirigés par l'ancien président de la République française, Valéry Giscard d'Estaing, permettront de mieux définir, dans le futur traité, ce que l'Union entend par services d'intérêt général (SIG) ou services d'intérêt économique général (SIEG). Et si les transports ne sont que des services comme les autres ?!

Un nouveau programme européen

La direction générale Énergie et transports (DG TREN) de la Commission européenne a mis sur pied une formation à destination des professionnels des transports urbains, autorités organisatrices ou exploitants. Un programme complet de séminaires sur les politiques et mesures de déplacements urbains en Europe est d'ores et déjà prévu, sur la base de quatre séminaires annuels sur la période 2003-2005. Ce programme de formation est développé au sein du projet TRUMP (Training programme for urban transport measures and policies).

Port obligatoire de la ceinture...

EUROPE

Dans le cadre du processus de co-décision avec le Conseil européen, le Parlement européen a validé en seconde lecture, le 11 mars 2003, le projet de directive sur le port de la ceinture de sécurité. Cette modification d'une directive existante (n°91/671/CEE) a été défendue par la députée suédoise Eva Hedkvist Petersen. Contrairement à la proposition initiale de la Commission, ce sera le critère de taille (150 cm) - et non d'âge qui sera retenu pour déterminer quand les enfants peuvent passer d'un dispositif *ad hoc* à la ceinture elle-même.

La directive 2003/20/CE du Parlement européen et du Conseil est donc parue au J.O. de l'Union européenne du 8 avril 2003. Dans le

détail, les États-membres ont la possibilité de fixer un seuil inférieur, à savoir 135 cm. Pour ce qui concerne plus spécifiquement les minibus et autobus (catégories M2 et M3), il y a obligation d'utiliser les systèmes de sécurité dans les véhicules équipés dès l'âge de trois ans. Après l'accord de la Commission, les États-membres pourront accorder des exemptions, « de manière à ce qu'il soit possible de transporter davantage d'enfants qu'il n'existe de sièges équipés de dispositifs de retenue, mais uniquement pour des opérations de transport local, en particulier les transports scolaires (exemption temporaire limitée à 5 ans)».

Cette directive devra être transposée dans chaque État avant le 6 mai 2006. ✎



Modèle communautaire de pictogramme apposé en évidence à chaque place assise équipée de ceinture de sécurité des véhicules de catégories M2 et M3 couverts par la directive 91/671/CEE.

Combien d'écoliers par banquette ?

ÉTATS-UNIS

La réglementation fédérale américaine ne spécifie pas le nombre de passagers pouvant être assis sur une même banquette d'autobus scolaire. Les fabricants d'autobus scolaires déterminent cependant la capacité maximale de places assises dans ce type de véhicule. Ces fabricants utilisent ce nombre, lequel est basé sur une capacité de trois petites personnes d'âge primaire sur une banquette type de un mètre (39 pouces) de largeur, dans le calcul servant à déterminer le poids brut du véhicule et le nombre de sorties d'urgence. Les fournisseurs d'autobus scolaires déterminent généralement le nombre de passagers pouvant être transportés de façon sécuritaire sur les banquettes. Généralement, ils suggèrent trois écoliers du primaire ou deux écoliers du secondaire sur une banquette type de un mètre (39 pouces). La NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration) re-

commande que chaque passager soit entièrement assis dans les limites de la banquette lorsque l'autobus est en mouvement. La norme 222 de la *Federal motor vehicle safety*, «School Bus Passenger Seating and Crash Protection» concernant la position assise des passagers dans un autobus scolaire et leur protection en cas d'accident, exige que l'intérieur d'un gros autobus offre une protection à l'occupant afin que l'enfant soit protégé sans la nécessité de porter une ceinture. Techniquement, la protection de l'occupant en cas d'accident est pourvue par une enveloppe protectrice qui consiste en une banquette solide avec sièges à espacement restreint munie d'un dossier pouvant absorber une pression forte. Les passagers qui ne sont pas assis ou sont assis partiellement à l'extérieur du siège ne peuvent pas bénéficier de la protection offerte par les banquettes d'autobus scolaires. ✎



ASSOCIATION INTERNATIONALE
POUR LA SÉCURITÉ
DU TRANSPORT DES JEUNES

Membres fondateurs

Association Nationale
pour les Transports Éducatifs
de l'Enseignement Public
ANATEEP / FRANCE

Association du Transport Écolier
du Québec
ATEQ / CANADA

Fédération Belge des Exploitants
d'Autobus et d'Autocars
FBAA / BELGIQUE

Federación de Trabajores
de Enseñanza de la U.G.T.
Fete-UGT / ESPAGNE

AAA Foundation for Traffic Safety
ETATS-UNIS

AIST Europe

8, rue Edouard Lockroy
75011 Paris
Tél. 01.43.57.42.86
Fax : 01.43.57.03.94
www.aist-europe.org

AIST Amérique

5300, boul. des Galeries
bureau 300 - Québec (Québec)
G2K 2A2 Canada
Tél. (418) 622.6726
Fax : (418) 622.6595

Le Bulletin de l'AIST
est l'édition européenne
en langue française de
"Sécurité/Safety/Seguridad",
revue internationale
de l'Association internationale
pour la sécurité du transport
de jeunes (AIST)

L'AIST au 50^{ème} anniversaire de la CEMT

ÉVÉNEMENT

La 87^{ème} session du Conseil des Ministres de la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) a eu lieu à Bruxelles les 23 et 24 avril 2003. La session était présidée par Madame Isabelle DURANT, Vice-Première Ministre, Ministre Fédérale de la Mobilité et des Transports de la Belgique, Présidente en exercice de la Conférence. Près d'une quarantaine de ministres de divers pays européens ainsi que de pays associés appartenant à d'autres continents (notamment les Etats-Unis, le Canada, le Japon et la Corée, ainsi que celle du Maroc), y ont pris part, ainsi que la Commissaire Européenne chargée des Transports, Loyola de Palacio, et la Secrétaire Exécutive de la CEE-ONU, Mme Schmogne-rova. Cette session a été marquée par un certain nombre d'événements liés à la célébration du cinquantième anniversaire de la Conférence, au Palais d'Egmont, sur les lieux mêmes où la CEMT a été instituée. Plusieurs manifestations spécifiques ont marqué cet événement. La veille, le 22 avril, une audition des organisations internationales par le Conseil des Ministres a permis à l'AIST, représentée par Michel Dislaire, Président de l'Aist-Europe, et Jean-Louis Flahaut, Secrétaire général, d'insister sur trois domaines dont pourrait se saisir la Conférence européenne des ministres des transports.

Les trois demandes de l'Aist
Primo, dans le cadre de sa Journée internationale de la sécurité du transport des jeunes qui se tiendra chaque année, à compter de 2003, le 3^{ème} mardi du mois d'octobre, l'AIST a rappelé que cette manifestation devrait permettre une mobilisation internationale pour en faire un temps fort de la sensibilisation du public aux objectifs de

sécurité et de qualité des transports collectifs de jeunes. A cette occasion, l'AIST a sollicité le patronage de la CEMT, aux côtés d'autres organisations internationales. Elle a d'ailleurs encouragé toutes les structures, organismes ou associations oeuvrant dans ce domaine, à prendre des initiatives.

Secundo, l'AIST s'est parallèlement inquiétée de la qualité et de la sécurité des transports scolaires dans les pays de l'Est européen. Elle a demandé que la CEMT, dans le cadre de l'application de sa

solution n°2001/1 sur la politique des transports dans les pays d'Europe centrale et orientale (PECO), se saisisse de cette

question en facilitant les échanges d'expérience, et en évaluant les systèmes mis en place. L'association considère que l'accès à l'éducation est une exigence et qu'il doit être facilité par des transports adaptés, sûrs et confortables. Outre la question essentielle du financement d'un tel système, il s'agirait d'établir un constat de la situation actuelle ainsi qu'un bilan des processus de privatisation des réseaux de transport, notamment scolaires, dans les pays de l'ex-bloc soviétique. Comment sont-ils organisés ? Les besoins des jeunes sont-ils pris en compte ? Autant de sujets importants qu'il serait judicieux d'envisager au niveau international.

Enfin, **tertio**, l'AIST a souhaité insister sur la problématique de sécurité routière et, notamment, sur le prolongement qu'il fallait donner au remarquable document préparé par le Professeur Kare RUMAR pour la session de Bucarest en 2002 : « Passé, présent et avenir des travaux de la CEMT en matière de sécurité routière ». Pour le Professeur Rumar, « en ce qui concerne les priorités, la CEMT devrait se consacrer davantage aux problèmes de la deuxième approche [les problèmes que révèlent des analyses non



Le Palais d'Egmont à Bruxelles

plus approfondies] et encore plus à ceux de la troisième approche [Les problèmes qui sont presque totalement cachés] ». Cette troisième approche concerne davantage « les aspects stratégiques, comme la création d'une vision de la sécurité routière et la définition d'objectifs de sécurité ». L'AIST souscrit à cette approche. Depuis sa création en 1994, et conformément à sa Charte d'engagement, l'AIST a œuvré dans de nombreux pays pour développer des actions de sensibilisation des enfants à leur sécurité tout en communiquant à destination des différents acteurs du transport collectif de jeunes afin de favoriser une meilleure compréhension des risques... et de choisir les solutions les plus efficaces. Cette mobilisation sur un thème assez restrictif (la sécurité dans les transports collectifs) rencontre un écho important. Cela démontre qu'un problème "mineur" de sécurité routière (les autocars sont sûrs) peut néanmoins fédérer des énergies, impulser des actions de sensibilisation, dépassant souvent largement le périmètre du seul transport collectif

(bien traverser la rue, comportementement accidentogène...), à la condition que tous les partenaires soient associés dans l'action ciblée.

Une session très utile
 La contribution de l'AIST aux travaux de la CEMT a été intégrée au procès-verbal de la session. Le soir même, lors d'une réception à l'Hôtel de ville de Bruxelles, Mi-

chel Dislaire et Jean-Louis Flahaut ont pu rencontrer d'une manière informelle, mais très constructive, Isabelle Durant, Vice-Premier ministre belge, Paul Laeremans, Président de l'IRU (International road union) et Frederico Pacifico, qui préside, pour la même organisation professionnelle, la branche Transport de voyageurs. Monsieur Pacifico est également président de l'Anac (devenue récemment Anav), la fédération de transporteurs italiens. A cette occasion, le principe d'une conférence de l'Anav pendant le voyage d'études de l'Aist à Rome, en octobre prochain, a été conclu.

Pendant les deux jours suivants, la session solennelle de commémoration a donné l'occasion à plusieurs orateurs d'évoquer le travail accompli par la Conférence depuis

sa création et de tracer certaines perspectives d'avenir pour cette organisation. Un nouveau logo pour la CEMT a même été dévoilé. Un prix spécial CEMT/FEPH (Forum Européen des Personnes Handicapées), destiné à récompenser des res-

ponsables de transport pour des stratégies mises en œuvre sur une longue période afin d'améliorer l'accessibilité des transports et notamment celle de toutes les personnes atteintes de handicap, a été remis à cette occasion. Le premier prix a été attribué ex aequo au Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération grenobloise (France) et au VAG Verkehrs-

CANADA

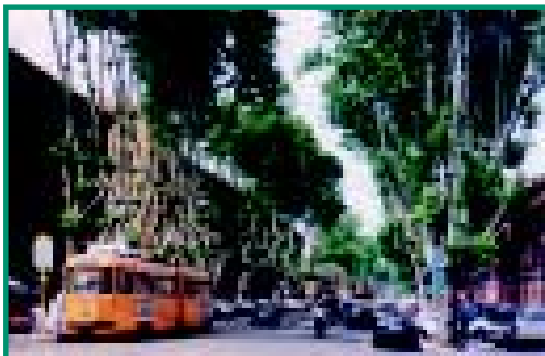
Trois Canadiens sur 4 préfèrent l'auto

Statistique Canada publiait en mars 2003 les données du recensement 2001 concernant la population active au Canada. Le document révèle qu'environ 13,5 millions de Canadiens se déplacent chaque jour pour se rendre au travail, soit 10,4% de plus qu'au recensement de 1996. De ce nombre, plus de 9,9 millions de personnes s'y rendent en automobile. Ainsi, trois Canadiens sur quatre choisissent ce mode de transport (0,5% de plus qu'en 1996). Bien que les Québécois soient déjà ceux qui utilisent dans la moins grande proportion l'automobile pour aller travailler (72,9%), il s'agit de la seule province où il y a eu une baisse d'utilisation (0,2%). Toutefois, on constate qu'à Montréal, les travailleurs parcourent la plus grande distance moyenne pour aller au bureau, soit plus de 15 kilomètres.

Un seul canadien sur dix choisit le transport en commun pour se rendre à son lieu de travail, proportion qui augmente à une personne sur huit pour le Québec et l'Ontario, les deux provinces ayant la plus grande densité de population. Le covoiturage constitue le choix de moins de 7% des travailleurs, une légère baisse depuis 1996. Enfin, on retrouve 1,2% des travailleurs se déplaçant à vélo et 6,6% à pied.

Les Canadiens -mais ils ne sont pas les seuls !- ont beaucoup de travail à faire pour arriver à changer leur comportement dans leur déplacement et ainsi contribuer à la réduction des gaz à effets de serre.

Aktiengesellschaft de Nuremberg (Allemagne) dont les représentants ont reçu des mains de Mme Durant, Présidente de la CEMT, les récompenses liées à ce prix. La prochaine session du Conseil des Ministres aura lieu à Ljubljana (Slovénie) les 26 et 27 mai 2004. ✨



L'Italie sera l'hôte de l'AIST en octobre 2003

L'AIST convoquera sa prochaine assemblée générale le jeudi 9 octobre à Rome et profitera de la présence de nombreux membres de l'Association pour provoquer une série de rencontres de formation avec des intervenants dans le domaine de la sécurité dans les transports italiens.

Entre autres, la Fédération des transporteurs italiens et le transporteur Autonoleggio Reali ont déjà accepté de présenter une conférence aux participants. D'autres devraient confirmer sous peu leur disponibilité à rencontrer l'AIST, notamment le ministère des transports et des Équipements, le ministère de l'Éducation et les représentants du ministère de la Sécurité.

Le programme de formation se déroulera donc du 5 au 9 octobre et sera suivi, pour ceux et celles qui le désirent, d'un programme touristique vers Florence et Venise qui prendra fin le 14 octobre.

Pour plus d'information au sujet de la programmation, les membres de l'AIST sont invités à communiquer avec les bureaux de l'AIST-Europe ou de l'AIST-Amérique.

Seuls les membres de l'AIST peuvent participer au voyage d'études de l'association.

Adhérez à l'AIST

Cotisations : (1^{er} juin 2003 au 31 mai 2004)

- Membre actif / personne physique : 67 E
- Membre actif / personne morale
 - envergure locale ou régionale : 67 E
 - envergure nationale ou internationale : 136 E
- Membre associé : 167 E

Van Hool Iorgne le Québec

ÉCONOMIE

Les représentants de Van Hool, le géant belge de l'autobus, de l'autocar et du véhicule utilitaire, parcourront le Québec en mai 2003 pour faire la promotion de leurs véhicules articulés. Ils visiteront notamment les sociétés de transport et les transporteurs urbains du Québec. On se souviendra que les membres de l'AIST réunis en voyage d'étude en Belgique en octobre 2002, ont eu l'opportunité de visiter l'usine de ce fabricant située à proximité de Lier. Celle-ci, impressionnante de par sa dimension, occupe un terrain de 47 hectares, dont 23 hectares de bâtiments pour la production. Van Hool a été fondé en 1947 par Bernard Van Hool après qu'il eut construit un premier véhicule personnel. Par la suite, il s'est mis à bâtir sur demande des véhicules adaptés au besoin de chacun, ses premiers véhicules étant notam-

ment montés sur des châssis militaires. En utilisant des moteurs Fiat, ceci l'a amené à une deuxième activité, soit celle du principal importateur de lourds Fiat en Belgique.

Plusieurs de ses enfants (8 fils et 2 filles) se sont impliqués dans l'entreprise et ont pris la relève au décès du père en mars 1974. Actuellement, cinq de ses enfants sont toujours dans l'entreprise.

Aujourd'hui, Van Hool construit 20 véhicules industriels (citernes ou semi-remorques) par jour et 8,25 autobus, ce qui représente environ 1 750 autobus et autocars et 5 000 véhicules industriels par année. Quatre-vingt pour cent de la production est exporté en Europe, en Afrique et même aux États-Unis pour une petite proportion. Au Québec, le dépositaire Van Hool est Girardin, dont les installations sont à Drummondville. ✈

Véhicules électriques

TECHNIQUE

Hydro-Québec et les Groupes français Dassault et Heuliez concluent un accord

Ce qui était hier un rêve devient maintenant réalité à l'heure où les technologies performantes et respectueuses de l'environnement sont de plus en plus en demande. Hydro-Québec et la Société de Véhicules Électriques (SVE) de France, représentée par les Groupes Dassault et Heuliez, ont annoncé en mars dernier qu'elles collaborent à la mise au point d'un véhicule électrique utilisant les produits (moteur, électronique de puissance et batterie) développés par Hydro-Québec.

Un véhicule électrique propulsé par Hydro-Québec Les produits développés et commercialisés par les filiales d'Hydro-

Québec TM4 et AVESTOR, ainsi que le savoir-faire des sociétés Dassault et Heuliez permettent de mettre au point un véhicule à dominante électrique qui répond aux attentes du marché. Hydro-Québec fournit le système d'entraînement, soit le système de propulsion électrique et la batterie lithium/métal/polymère (LMP). Les sociétés Dassault et Heuliez sont à compléter le prototype du véhicule électrique qui sera présenté d'ici quelques mois. «Les premiers marchés visés sont les flottes commerciales et institutionnelles en Europe et en Amérique du Nord, qui offrent un excellent potentiel de croissance à court terme», ont souligné les partenaires. ✈

Erratum

Légende de la photo page 1 du bulletin AIST n°10, il fallait lire : MM. Louis Éloy, Trésorier général ; Jean-Louis Flahaut, Secrétaire général ; Serge Lefebvre, Président ; Luc Lafrance, Directeur général.

AIST

Comité de direction 2002-2003

Serge Lefebvre
Président
Canada

William Pajot
1^{er} Vice-président délégué
France

Michel Dislaire
2^e Vice-président
Belgique

Jesus Ramon Copo Novo
3^e Vice-président
Espagne

Jean-Louis Flahaut
Secrétaire général
France

Fernando Lopez
Secrétaire général adjoint
Espagne

Louis Éloy
Trésorier général
Belgique

Jocelyne Dion-Tourville
Trésorière générale adjointe
Canada

Martine Duval
Administratrice
France

Denis Provost
Administrateur
Canada

SIEGENT
SANS DROIT DE VOTE :
Luc Lafrance
Directeur général
Directeur administratif
AIST Amérique
Canada

Éric Breton
Directeur administratif
AIST-Europe
France

Sylvie Robitaille
Adjointe exécutive
AIST
Canada