

Le Véhicule Vert, véhicule électrique

COPIE du COMMUNIQUÉ de PRESSE fin oct. 2001, ces informations d'avant-garde sont toujours valables en 2006

Défi 1000km en 24hrs, le 30 octobre 2001 « On tourne le dos à l'essence et à la pollution »

Alors que toute une flotte d'automobiles fonctionnant à l'essence se déplace quotidiennement vers Montréal en provenance de la banlieue rapprochée, c'est en véhicule électrique que je compte effectuer un parcours de 1000 km en 24 heures, à raison de 7 fois l'aller-retour entre Grande-Île (Valleyfield) et Montréal.

Bien que faire 1000 km en véhicule électrique constitue un certain défi, mon objectif principal est de participer à l'information en dénonçant la lenteur de l'industrie automobile qui tarde à nous offrir, chez le concessionnaire du coin, toute une gamme de véhicules moins énergivores et plus respectueux de l'environnement et ce, à un prix abordable.

Pour ma part, en 1998, faute de pouvoir me procurer un véhicule électrique chez le concessionnaire, j'effectuais ma propre conversion d'une camionnette à essence en un véhicule électrique. Depuis ce temps, 35 000 km ont été parcourus. Au printemps dernier, j'y ajoutais un petit générateur à essence, une certaine « option hybride » pour les parcours hors de ma région.

Je me permets maintenant d'avancer ce qui suit ;

« Au Québec, pour des parcours quotidiens de moins de 50 km, on ne devrait pas avoir recours à l'utilisation de l'essence »

Les véhicules à essence avec assistance électrique

Bravo pour les Toyota Prius et Honda Insight, ces véhicules à essence de faible consommation et produisant de très faibles émanations. L'industrie automobile adopte lentement cette direction. Ce que je déplore, c'est l'absence de « marketing » de ces modèles et le retard qu'accusent les manufacturiers à nous fournir plusieurs autres modèles de ce type de véhicule.

Véhicule électrique assisté (ou non) d'un carburant

Avis aux visionnaires...

La camionnette que j'utilise n'a pas vraiment l'apparence d'un véhicule futuriste. Cette conversion artisanale à petit budget personnel est conçue à partir de pièces à prix abordable, disponibles aujourd'hui. Par exemple, mes batteries plomb acide sont d'une technologie plus que centenaire. Les performances en vitesse et en accélération de ce VÉ n'ont rien de plus d'extraordinaire.

Mais si on ne s'arrête pas à ce que l'on voit et qu'on observe les résultats, on remarque alors que ce véhicule électrique assisté à l'essence que j'utilise aujourd'hui pour parcourir quelques 1000km en 24hrs me permet, au quotidien, d'**effectuer la majorité de mes déplacements sans utiliser d'essence.**

Mon véhicule affiche actuellement une consommation d'environ 10 litres d'essence pour une distance parcourue d'environ 1000 km par mois, puisque la plupart des déplacements quotidiens ne requièrent que l'électricité provenant des batteries, chargées à même notre ressource énergétique québécoise, Hydro-Québec. C'est cette « **consommation globale mensuelle** » que je souhaite souligner sur mon site Internet à [consommation](#).

Il va sans dire que si ces modèles de véhicules étaient fabriqués industriellement, en série, en utilisant des composantes un peu plus sophistiquées, on obtiendrait des performances remarquables. Il s'agirait alors d'un véhicule électrique intégral assisté d'un carburant au besoin. N'est-ce pas ce que préconisait monsieur Couture d'Hydro-Québec en 1995 ?

L'industrie automobile ne se dirige pas, à court terme, vers ces véhicules électriques assistés d'un carburant, du moins pour ce qui est des véhicules personnels. En fait, des autobus fonctionnent actuellement selon ce concept ainsi que des véhicules de courrier.

La disponibilité d'automobiles moins énergivores et moins polluantes passe par l'information à la population et par une réglementation basée en ce sens. La pleine collaboration des manufacturiers ne s'obtiendra que dans la mesure où les gens demanderont de ces véhicules ou que la réglementation obligera les manufacturiers à les construire.

Les véhicules électriques intégraux, semblables à celui que j'utilise, constitue un concept avec lequel on peut espérer « tourner le dos aux postes d'essence et à la pollution ».

Alain St-Yves

Grande-Île, (Valleyfield)

Les personnes ou les organismes qui appuient cette démarche d'information sont invités à me communiquer leurs noms en tant que supporters de cette page Internet. Il suffit d'aviser par courrier à barabe@rocler.qc.ca

Christian Beauchesne, [Pollution par les Transports](#)
Gilles Saint-Hilaire, [Quasiturbine Agence Inc.](#)
Jocelyne Pouliot, Rimouski, Qc
Roger Picard, Pointe-Claire, Qc
Jean-Marie Dubois, Laval
Daniel Bissonnette, Vaudreuil
Pascal Bergeron, Montréal
Monique Désy Proulx

Résultats du Défi 1000km/24hrs

La meilleure façon de ne pas se tromper, c'est de ne rien faire.

L'objectif principal « de dénoncer la lenteur de l'industrie automobile qui tarde à nous offrir, chez le concessionnaire du coin, toute une gamme de véhicules moins énergivores et plus respectueux de l'environnement et ce, à un prix abordable » **a été assez bien réussi.**

Médias: Télévision, un reportage diffusé aux nouvelles à CFCF. Une courte parution aux nouvelles à TQS. Un reportage à la télé locale COGÉCO. Une entrevue a eu lieu dans le stationnement de Radio-Canada mais n'a pas été diffusé.

Journaux: Des articles dans Le Journal de Montréal , Journal Le St-François, Première Édition, Le Soleil

Radio: FM 103,1 (Valleyfield)

Les résultats

511 km parcourus en 12 hrs de route, 10 hrs à la maison au total pour les recharges, 2 hrs de reportages. 31 litres d'essence consommé. Quelques 525 Ahr consommé qui représente environ 6 dollars au compteur d'hydro.

Quant aux chiffres de 1000km... cela a l'air un peu ridicule mais je me suis fourvoyé quant à la possibilité de faire 1000km en parcours urbain...Départ à 5 hr AM de Grande-Île, arrivé à Ville la Salle à 6 hr. en suivant le trafic régulier par la 132, distance de 50 km parcouru... séance de caméra pour TQS, retour à Grande-Île à 8 :15Hr, **un total de seulement 117 km en 3:15 hr**

Autre problème...comme le service de charge rapide n'est toujours pas disponible dans notre belle province, j'ai du utilisé un chargeur rapide "économique..." que j'avais bricolé pour quelques \$200 pour cette occasion. Les essais des derniers jours avaient démontrés un facteur de puissance aussi horrible que 50%. La recharge espérée en 1 hr ne s'avérait plus vraiment possible. C'est plutôt 3 hrs qu'il a fallu pour recharger quelques 120 Ahr. Deuxième départ à 11hr 15, **le tour était joué, cela avait pris 6 hrs pour un seul tour et 117 km...**

Deuxième randonnée à Ville LaSalle, un rendez vous avec un photographe du Journal de Montréal et Louis Pinsonneault de notre GQVÉ, arrivé à 12.15 hr.. Séance de photos et j'accepte l'offre de Louis de m'accompagner et m'aider pour cette randonnée. Une rencontre super...On vérifie avec Radio-Canada à savoir si on doit attendre à Ville LaSalle. On nous demande de se rendre à la tour...on s'y rend pour une entrevue dans le stationnement. On repart à 14 :10hr. Arrivé à Grande-Ile à 15 :20Hr. On repart à 18hr 35 pour reconduire Louis à Ville La Salle, je suis de retour à 20hr48chez moi.

À minuit je repars pour une plus grande randonnée, St-Hubert aller-retour qui donnera un 150 km au compteur. Arrêt pour une pause-café à St-Constant, de retour à la maison à 4 hr AM.

Les médias locaux ont suivi ces résultats et me demandent c'est quoi le prochain défi...j'ai répondu...du support monétaire pour faire le projet du petit véhicule.

Merci pour les multiples encouragements reçu par courriel sur mon cellulaire ou à la maison.

Alain St-Yves