

**COMMENTAIRES SUR L'ARRÊTÉ
2009-15 DE LA MINISTRE DES
TRANSPORTS**

Présenté par :
Importation Ecoboat

21 janvier 2010



Importation Ecoboat
370, 104^e rue
St-Georges-de-Champlain, Qc, G9T 0A1

TABLE DES MATIÈRES

1. IMPORTATION ECOBOAT.....	3
2. LA CATÉGORIE DES VÉHICULES « KEI ».....	3
2.1. CLIENTÈLE.....	3
3. L'ARRÊTÉ ET SES JUSTIFICATIONS	3
3.1. PLAQUE C ET COMPARABLE.....	4
4. DÉFINITION DU RISQUE	6
5. ARRÊTÉ NUMÉRO 2009-15 ; UNE APPLICATION DOUTEUSE.	9
6. IMPACT FINANCIER	10
6.1. IMPACT DE LA RESTRICTION AUPRÈS DES PROPRIÉTAIRES DE KEI	11
7. RECOMMANDATIONS	11
8. CONCLUSION.....	12
9. ANNEXES.....	14

1. Importation Ecoboat

Nous sommes une entreprise spécialisée dans l'importation et la vente de « Kei truck » et « Kei cars ».

Depuis mai 2008, nous avons vendu et mis sur la route la grande majorité des véhicules Kei actuellement sur les routes du Québec. Nous avons créé 6 emplois directs et nous encourageons l'économie locale et régionale du secteur automobile.

Nous sommes aussi le plus grand distributeur de pièces de véhicules Kei dans l'Est du pays et nous offrons le service sur ces véhicules par le biais de notre équipe de mécaniciens spécialisés.

2. La catégorie des véhicules « Kei »

Les « Kei trucks » et « Kei cars » sont définis comme une catégorie particulière au Japon. Il s'agit de véhicule léger de cylindrée maximale de 660cc.

Au Japon, ils sont conçus pour une utilisation en ville ou en campagne et plusieurs mini-camions ont 4 roues motrices et certains sont équipés de boîte dompeuse (benne hydraulique). Ils sont très économiques du point de vue de la consommation d'essence; ils consomment 5,6L/100km. Cette catégorie de véhicules fut créée afin d'offrir une alternative à la motocyclette.

2.1. CLIENTÈLE

La clientèle cible pour les mini-camions et mini-vans sont des personnes âgées entre 30 et 75 ans. À titre de référence, vous trouverez en annexe le profil de nos clients. La majorité des mini-camions vendus ont une utilisation locale à titre de véhicule de plaisir, publicitaire, de travail ou semi-récréatif. Aussi, plusieurs fermiers et acériculteurs ont été ravis de faire l'acquisition d'un mini-camion qui leur permet de circuler aisément entre leurs terres sur les routes de même que d'effectuer les travaux requis dans l'exécution de leur travail.

3. L'arrêté et ses justifications

Le 22 octobre dernier, la Ministre des Transports du Québec adoptait un arrêté visant à restreindre l'accès des véhicules de catégorie « Kei » déjà immatriculés aux chemins publics de 70 km/h et moins.

Les justificatifs présentés sont les suivants¹ :

(...) certains véhicules « légers » importés du Japon (connus sous le nom de « Kei ») n'étaient soumis à aucun essai de collision avant le 1er octobre 1998. À ce titre, ils n'offrent pas le niveau de sécurité minimal pour circuler sans restriction sur le réseau routier. Ces véhicules, immatriculés avant le 29 avril 2009, sont donc interdits à la circulation sur les chemins publics où la vitesse maximale permise est supérieure à 70 km/h, s'ils présentent les caractéristiques suivantes :

- Longueur de 3,4 mètres ou moins;
- Largeur de 1,48 mètre ou moins;
- Hauteur de 2 mètres ou moins;
- Munis d'un moteur d'une cylindrée de 660 cm³ ou moins et dont la puissance est de 47,7 kilowatts (64 hp) ou moins.

3.1. PLAQUE C ET COMPARABLE

Sur le site internet de la Société de l'assurance automobile, la définition des véhicules visés par la catégorie de « véhicules routiers à circulation restreinte (plaque C) » est la suivante ²:

Véhicule utilisé dans les régions éloignées

Véhicule de promenade et véhicule affecté au transport d'écoliers, utilisés uniquement dans une localité non reliée au réseau routier du Québec;

Véhicule commercial ou camion ne nécessitant pas de permis de la Commission des transports du Québec, habitation motorisée, véhicule-outil ou dépanneuse, utilisés uniquement dans une localité non reliée au réseau routier du Québec.

Tracteur de ferme

Tracteur muni de pneus, conçu pour tracter de l'équipement agricole et utilisé à toutes les fins lorsqu'il est la propriété d'un agriculteur, ou exclusivement à des fins personnelles lorsqu'il est la propriété d'une personne physique autre qu'un agriculteur.

¹ http://www.saaq.gouv.qc.ca/prevention/volant_droite/index.php

² http://www.saaq.gouv.qc.ca/immatriculation/categories/circulation_restreinte.php

Motoneige d'une masse nette de plus de 450 kg

Véhicule d'hiver autopropulsé, construit pour se déplacer principalement sur la neige ou sur la glace et muni d'au moins un ski ou de patins de direction.

Autres véhicules

Ces véhicules peuvent circuler seulement dans les zones où la limite de vitesse est de 70 km/h ou moins :

- *Véhicule de fabrication artisanale ;*
- *Véhicule d'une masse nette de 450 kg ou moins, à l'exception de la motocyclette, du cyclomoteur et du véhicule-outil ;*
- *Véhicule dont la fabrication date de plus de 25 ans ;*

Hors, selon cette définition, seule la catégorie « autres véhicules » semble visée par la restriction aux zones de 70Km/h ou moins et ce, malgré que toutes les catégories aient une « plaque C ».

À titre de comparable, la définition des véhicules présentant une sécurité inférieure aux véhicules « Kei » et visée par des catégories d'immatriculation différentes et qui ne présente aucune restriction quant à l'accès aux chemins publics est présentée ici-bas.

Plaque Motocyclette et Cyclomoteur³

(...)

Cyclomoteur

Véhicule de promenade à deux ou trois roues, dont la vitesse maximale est de 70 km/h, muni d'un moteur électrique ou d'un moteur d'une cylindrée d'au plus 50 cm³, et équipé d'une transmission automatique.

Plaque F⁴

(...)

Véhicule de ferme

Véhicule automobile d'une masse nette de 3 000 kg ou moins, appartenant à un agriculteur (personne titulaire de la carte d'enregistrement d'une exploitation agricole délivrée par le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec, ou à une personne membre d'une association reconnue en vertu de la Loi sur les producteurs agricoles), et qui est utilisé principalement pour le transport de produits agricoles ou du matériel nécessaire à leur production.

³ <http://www.saaq.gouv.qc.ca/immatriculation/categories/moto.php>

⁴ <http://www.saaq.gouv.qc.ca/immatriculation/categories/commerciaux.php>

4. Définition du risque

Le 26 octobre dernier, le ministère des Transports du Québec adoptait un arrêté d'une durée de 6 mois visant à interdire l'accès aux routes de plus de 70Km/h au véhicule à conduite à droite japonais de classe Kei et ce, rétroactivement.

Il est important de noter que cet arrêté ne fait partie d'aucun plan de recommandations de la Table Québécoise de Sécurité Routière ni d'aucun plan du Ministère des Transports.

La Table Québécoise de Sécurité Routière est composée d'usagers de la route, de représentants du milieu municipal et du milieu policier, d'organismes gouvernementaux et de Ministères. Selon leur site internet, « La Table constitue un forum permanent d'échanges et de discussions réunissant les partenaires concernés par la sécurité routière. Elle a pour objectif de faire des recommandations et des propositions d'actions et d'interventions au ministre des Transports. »

Le dernier plan de recommandations intitulé *Deuxième rapport de recommandations pour améliorer le bilan routier*⁵ comprend 27 recommandations regroupées sous 8 thèmes qui ont obtenu l'adhésion des 45 membres de la Table, soit : les jeunes, la capacité de conduite affaiblie, les piétons et cyclistes, la gestion des vitesses en milieu urbain, la santé des conducteurs, les conducteurs sanctionnés, le contrôle et les sanctions, les distractions au volant.

Ainsi, la restriction d'accès des quelques 200 véhicules Kei n'a jamais été identifiée comme une préoccupation urgente ou justifiée par aucun intervenant du milieu.

Selon la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), on dénombre aussi peu que 205 véhicules Kei dans le parc automobile québécois, soit moins de 0,0049% des 4 156 159 véhicules retrouvés sur les routes du Québec⁶.

Toujours selon la SAAQ, cette catégorie de véhicule représenterait un risque pour la sécurité routière.

Hors, cette catégorie de véhicule a été exclus du rapport de recherche de la SAAQ « Analyse du risque d'accident des véhicules ayant le volant à droite au Québec ». De plus, aucun accident n'a été rapporté auprès de la SAAQ ni auprès de la compagnie d'assurance *Federated* qui assure plus de 50% des Kei circulant au Québec.

Au dire de la SAAQ et du Ministère des Transports, cette affirmation de risque sécuritaire vient du fait que la législation japonaise des années 90 n'obligeait pas de test de collisions pour les véhicules Kei. Cependant, durant ces mêmes années, plusieurs véhicules de la catégorie Kei furent exportés dans des pays européens et Nord-Américains où des tests de collisions furent

⁵ www.mtg.gouv.qc.ca/portal/page/portal/accueil/salle_presse

⁶ Rapport de recherche - ANALYSE DU RISQUE D'ACCIDENT DES VÉHICULES AYANT LE VOLANT À DROITE AU QUÉBEC, SAAQ, Novembre 2009, http://www.saaq.gouv.qc.ca/publications/dossiers_etudes/analyse_volant_droite.pdf

effectués. De plus, dès 2000, une modification à la réglementation obligea tous les Kei à subir des tests de collisions. Or, ces véhicules sont toujours sur les routes japonaises attestant de leur conformité aux essais de collisions. Tel que présenté dans l'annexe B aucune modification ne fut apportée à plusieurs modèles pour se conformer à cette nouvelle exigence.

Il est donc inexact que la SAAQ et le Ministère des Transports affirment que le Kei des années 90 « ne sont pas conformes » au test de collision.

Dans son rapport d'analyse, la SAAQ présente un pourcentage de surrisque d'accident visant les conducteurs de véhicules ayant le volant à droite des catégories d'âges suivantes :

- 16 à 19 ans
- 20 à 24 ans
- 25 à 34 ans

Or, la grande majorité des propriétaires de Kei se situent dans la catégorie d'âges de plus de 34 ans. Une analyse de la catégorie d'âges des propriétaires de Kei a déjà été présentée à la SAAQ et au Ministère des Transports par Importation Ecoboat en juin dernier. Cette analyse, présentée de nouveau en annexe A, démontre que 71,4% des propriétaires ont 45 ans et plus.

Tableau 1 : Répartition du nombre de propriétaires selon les groupes d'âge.

Catégorie d'âge					
16-19 ans	20-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-59 ans	60 ans et plus
0	0	10	26	55	35

Aucune analyse du surrisque n'a été effectuée ou établie pour ces catégories d'âge.

Il est donc inexact que la SAAQ et le Ministère des Transports statuent de l'existence du surrisque pour les propriétaires de véhicules de la catégorie Kei.

De plus, il est important de souligner que l'analyse du risque d'accident des véhicules ayant le volant à droite a été effectuée sur des « véhicules sport ». En comparaison, les véhicules Kei ne sont pas des véhicules sport et leur utilisation est limitée à une circulation rurale, urbaine, hors route et en secteurs agricoles. La majorité des propriétaires de Kei sont localisés dans des zones rurales où plusieurs routes principales reliant les villes et villages entre eux ont une limite de vitesse supérieure à 70 Km/h. Il apparaît ainsi de façon évidente que la restriction aux zones de 70 Km/h et moins est très handicapante pour les utilisateurs; plusieurs propriétaires se voient confinés et « prisonniers » sur leur propre terrain puisque la route accédant à leur résidence est de plus de 70 Km/h!

En comparaison, un propriétaire de cyclomoteurs de moins de 50cc peut quant à lui circuler librement sur cette même route rurale de plus de 70 Km/h et ce, malgré que le cyclomoteur ait une vitesse maximale de 70 Km/h!

Tel que présenté précédemment, le comparable cyclomoteur présente un illogisme quant à la restriction des véhicules Kei. En effet, les véhicules Kei ont une vitesse maximale de 110 Km/h comparativement à 70 Km/h pour le cyclomoteur, et ils présentent une sécurité pour le conducteur supérieure aux cyclomoteurs. Cependant, les cyclomoteurs ne sont pas restreints aux routes de moins de 70 Km/h!

Lorsque ce fait fut présenté à la SAAQ, ses représentants ont stipulés :

« En ce qui concerne vos comparaisons avec la motocyclette et le scooter de 50 cc, il faut comprendre que ces véhicules étaient déjà en grand nombre sur les routes du Canada au moment de l'adoption de la première Loi sur la sécurité automobile du Canada, le 1er janvier 1971 (la moto existait avant 1900). Les décideurs de l'époque ont pu juger que leur présence ne pouvait être raisonnablement éliminée et c'est peut-être pourquoi ils ont plutôt opté pour le développement de normes de sécurité spécifiques pour ces véhicules à 2 roues. Ce n'est pas le cas des véhicules légers qui se dénombrent à moins de 400 exemplaires et maintenant que nous savons tous que ces véhicules à 2 roues offrent moins de protection, ils ne doivent pas servir de « modèles » pour accepter n'importe quel nouveau type de véhicule sur le réseau. »⁷

« Il faut comprendre que ces véhicules faisaient partie du paysage automobile canadien bien avant la loi de 1971, ce qui n'est pas le cas des Kei. Il était probablement difficile de bannir les cyclomoteurs, scooters, motos à l'époque vu leur trop grand nombre, c'est pourquoi nous devons agir sur les Kei avant qu'il y en ait trop. »⁸

« Les motocyclettes et cyclomoteurs font partie du paysage automobile depuis bien longtemps et même avant que la première loi sur la sécurité automobile ait été adoptée soit en 1971.

Il est évident que si une personne venait tout juste d'inventer un véhicule à 2 roues munis d'un moteur de 1300 cc pouvant rouler à plus de 300 km/h, nous ne permettrions pas que ce véhicule accède au réseau... mais nous devons faire avec les décisions de nos prédécesseurs... »⁹

Il est tout à fait inexact de la part de la SAAQ d'affirmer qu'il n'autoriserait plus de véhicule s'apparentant aux motocyclettes avec une faible protection des conducteurs et passagers. En effet, le 17 juin 2008, le Ministère des Transports a adopté un projet pilote visant non seulement à permettre l'accès aux chemins publics au Bombardier Spyder, une motocyclette à trois roues avec un moteur de 1000 cc¹⁰, mais elle a pour objectif d'analyser la possibilité de

⁷ Correspondance de M. Mark Baril ing. daté du 6 janvier 2010

⁸ Correspondance de M. Mark Baril ing. daté du 22 décembre 2009

⁹ Correspondance de M. Mark Baril ing. daté du 7 décembre 2009

¹⁰ <http://spyder.brp.com/SpyderMY09/CMSResource.ashx/spyder.brp.com/fr-CA/See/specs-RSS.pdf>

réduire les exigences en matière de connaissance en conduite automobile pour pouvoir utiliser ce nouveau bolide! En effet, le projet pilote vise à permettre la conduite de cette nouvelle motocyclette avec un permis de véhicule de promenade (classe 5) plutôt qu'un permis de motocyclette (classe 6A, 6B ou 6C)!¹¹

Doit-on comprendre que le Bombardier Spyder offre plus de sécurité que les véhicules Kei?

Deux autres éléments doivent être mentionnés : d'abord, des véhicules avec conduite à droite ont toujours fait partie du paysage routier du Québec; Postes Canada en fut probablement le plus grand utilisateur sans que cela ne soulève de risque particulier. Deuxièmement, on importe au Canada et commercialise au Québec de nombreux véhicules d'origine japonaise depuis les années 1960. Un grand nombre circule toujours sur nos routes. Aucun test de collision n'était requis avant 1998. Faudrait-il aussi les astreindre aux mêmes exigences que les véhicules Kei?

5. Arrêté numéro 2009-15 ; une application douteuse.

Tel que présentées précédemment, les justifications de la SAAQ et du Ministère des Transports laissent perplexes; il en est de même pour la mise en application de l'arrêté du 22 octobre.

Tout d'abord 23% des propriétaires de Kei que nous avons contacté n'ont pas reçu l'avis écrit de la SAAQ les obligeant à effectuer un changement de catégorie d'immatriculation. Plusieurs propriétaires « oubliés » et non répertoriés dans le système informatique de la SAAQ se voient donc exemptés de l'arrêté. Il y a ainsi une irrégularité importante dans l'application de l'arrêté.

De plus, après vérification auprès de la SAAQ et de la Sureté du Québec, il n'y a aucune mention dans leur dossier respectif qu'il s'agit de véhicule à circulation restreinte. On n'y retrouve pas non plus d'indication à l'effet que les plaques régulières précédentes sont invalides et ce, malgré l'affirmation stipulé dans la lettre qui leur a été adressée :

« À défaut de vous conformer, le droit de circuler avec ce véhicule vous sera retiré le 29 décembre, et ce, sans autre avis.

(...) Il est important de préciser que la conduite d'un véhicule avec une catégorie d'usage erronée ou sans droit de circuler vous rend passible d'une amende.»

Un appel a aussi été logé auprès du Service aux commerçants de la SAAQ le 13 janvier dernier afin d'effectuer des vérifications concernant le droit d'immatriculer un véhicule de catégorie Kei. Nous avons été transféré plus de 3 fois et la seule réponse que nous avons pu obtenir portait sur l'interdiction d'effectuer un transfert de propriétaire pour TOUT VÉHICULE AVEC VOLANT À DROITE! Il s'agit d'une affirmation tout à fait erronée; en aucun endroit il n'est

¹¹ ENTENTE CONCERNANT LA DÉLÉGATION PARTIELLE À BRP DE LA MISE EN OEUVRE DU PROJET-PILOTE SUR L'UTILISATION DES MOTOCYCLETTES À TROIS ROUES EN CE QUI A TRAIT AU MODÈLE SPYDER, 17 juin 2008

spécifié que les véhicules avec volant à droite ne pourront plus être immatriculés lors d'un changement de propriétaire.

De plus, plusieurs propriétaires ont pu effectuer un retour à leur plaque régulière après avoir tout d'abord effectué le changement de catégorie. En aucun temps, les préposés de la SAAQ ne sont intervenus pour stipuler qu'ils étaient dans l'obligation d'apposer une plaque C pour leur véhicule.

6. Impact financier

L'État peut, pour le bien public réglementer des activités commerciales et déposséder des personnes de leurs biens. Il existe cependant des mécanismes prévus, notamment des avis préalables et des ententes négociées et des compensations offertes dans ces cas.

Lors de l'entrée en vigueur du moratoire du 29 avril 2009 portant sur une interdiction d'immatriculer tout nouveau véhicule avec volant à droite, aucun avis n'avait été envoyé aux commerçants automobiles visés par le moratoire. Ainsi, les commerçants ont dû faire face à des pertes monétaires de plusieurs centaines de milliers de dollars chacun.

Importation Ecoboat avait à ce moment près d'un demi-million de dollars de véhicules en inventaire et en route du Japon qui ne pourront être immatriculés sur les routes du Québec. Il est important de noter qu'il faut compter un minimum de 4 mois entre la date de la commande initiale et la réception des véhicules. Ainsi, plusieurs de dizaines de véhicules ont été commandés et payés avant l'arrêté ministériel.

Nous déplorons le manque d'analyse du dossier et le manque de volonté de « connaître » la nature et le fonctionnement d'entreprises spécialisées telle que la nôtre. Importation Ecoboat est une entreprise détenant une licence de commerçant auprès de la SAAQ et il aurait été responsable de la part du Ministère des Transports et de la SAAQ de nous consulter ou du moins nous donner un préavis.

Depuis avril dernier, plusieurs pertes d'emploi ont été causées par le moratoire. Nous avons dû licencier des employés de même que plusieurs de nos fournisseurs qui en ont ressenti les contrecoups.

Le même manque de responsabilité a pu être observé dans l'adoption de l'arrêté du 22 octobre. En effet, plus de 200 propriétaires font maintenant face à des pertes monétaires importantes. Les véhicules achetés sans restriction d'accès aux chemins publics ont maintenant perdu une grande portion de leur valeur. Certains propriétaires sont maintenant carrément « prisonniers » et sans aucun recours. Pour certains, leur véhicule Kei est le seul véhicule dont ils disposent. Ayant maintenant perdu beaucoup de valeur, ils ne peuvent se permettre de le vendre pour le remplacer. Pourquoi pénaliser, sans raison, ces propriétaires ?

À sa face même, toute la démarche soutenant l'arrêté ministériel constitue un abus de pouvoir qui cherche à se justifier en invoquant des données volontairement biaisées.

C'est indigne d'une Administration responsable et probe ; c'est indigne du ministère des Transports du Québec.

6.1. IMPACT DE LA RESTRICTION AUPRÈS DES PROPRIÉTAIRES DE KEI

Vous trouverez en « annexe D » le lieu de résidence de plusieurs propriétaires de Kei. Vous remarquerez que ces derniers sont domiciliés dans des zones rurales et sont donc maintenus « prisonniers » par les routes de plus de 70 Km/h. La liste des routes qui ne peuvent être empruntées ni évitées par les propriétaires est aussi jointe. Il est ainsi clairement démontré qu'il est inacceptable d'imposer ces contraintes aux propriétaires actuels.

7. Recommandations

Précédemment, nous avons démontré que les raisons ayant mené à l'arrêté du 22 octobre ne sont ni fondées ni justifiables et que l'arrêté porte de sérieux préjudices aux propriétaires actuels de véhicules Kei tout en étant pas équitable pour l'ensemble de ces derniers.

- La rétroactivité vise un petit groupe de 200 propriétaires;
- La rétroactivité a de lourdes conséquences monétaires pour les propriétaires;
- L'application de l'arrêté n'est pas équitable et ne vise pas l'ensemble des propriétaires;
- Le risque pour la sécurité des occupants n'est pas justifié.
 - o Il y a absence d'accident rapporté,
 - o Certains modèles visés par l'arrêté ont fait l'objet de test de collisions dans des pays européen,
 - o Les cyclomoteurs ne sont pas visés par de telles restrictions malgré le manque de protection des conducteurs et de l'absence de test de collision comparable
 - o Aucune modification n'a été apportée à plusieurs modèles de véhicules Kei suite à l'exigence des tests de collisions au Japon, ce qui indique qu'ils étaient déjà conformes aux exigences

Ainsi, il nous apparaît totalement injustifié d'imposer une restriction aux véhicules de catégorie Kei. Cette restriction devrait être retirée le plus tôt possible.

À défaut de retirer cette restriction, il est inacceptable que celle-ci soit rétroactive. Tout propriétaire de Kei ayant fait l'acquisition de leur véhicule avant le 22 octobre ne devrait pas avoir à être soumis à une telle restriction et ce, pour une période minimale de 5 ans. Cette période aurait pour effet de diminuer la perte monétaire et d'amortir leur investissement.

Si le Ministère des Transports et la SAAQ désirent exclure les Kei des autoroutes, il est recommandé que cette exclusion soit faite en créant une nouvelle catégorie de plaque qui autorise la circulation sur tous les chemins publics à l'exception des autoroutes. Il a été démontré récemment par le biais du projet pilote des véhicules à basse vitesse (VBV) que le Ministère des Transports a le pouvoir d'autoriser de nouvelle catégorie « d'accès » aux chemins publics.

8. Conclusion

À la lumière des informations présentées, il appert que les responsables de la SAAQ de même que les intervenants du Ministère des Transports du Québec impliqués dans le dossier ont fait preuve d'abus de pouvoir et ont pris des décisions hâtives basées sur des informations incomplètes.

Il est inconcevable que les 2 500 véhicules à conduite à droite aient toujours accès aux chemins publics et ce, sans restrictions alors que le rapport d'analyse de la SAAQ¹² démontre qu'ils présentent un surrisque de 30%¹³. En parallèle, les véhicules de la catégorie Kei pour lesquels les conclusions du rapport d'analyse de la SAAQ ne peuvent être appliquées puisqu'ils ont été exclus de l'analyse de risque de la SAAQ et que la grande majorité des conducteurs ne font pas partie des catégories d'âge étudiées, se voient restreindre l'accès aux chemins publics.

Or, tous ces propriétaires ont fait l'acquisition de leurs véhicules en tout légalité et ce, de bonne foi, sans aucun préavis quant aux intentions du Ministère des Transports et sans justifications valides quant à leurs actions.

Mentionnons aussi que les véhicules Kei sont autorisés par Transport Canada ainsi que par toutes les autres provinces canadiennes et ce, malgré que des provinces telle la Colombie-Britannique aient effectuées une analyse de risque lié aux véhicules à conduite à droite. Malgré cette étude, il n'a pas été considéré justifiable d'interdire les véhicules à conduite à droite. Dans un récent article du Toronto Star¹⁴, un représentant du Registraire des véhicules importés (RVI) affirme qu'il n'y a aucune intention fédérale de modifier les règles d'importation afin d'interdire les véhicules avec conduite à droite ou d'augmenter à 25 ans l'âge requis des véhicules importés. Selon ce même représentant, le nombre de véhicules importés est négligeable et le Ministère des Transports Ontarien affirme n'avoir aucune intention de bannir les véhicules à conduite à droite.

¹² Rapport de recherche - ANALYSE DU RISQUE D'ACCIDENT DES VÉHICULES AYANT LE VOLANT À DROITE AU QUÉBEC, SAAQ, Novembre 2009, http://www.saaq.gouv.qc.ca/publications/dossiers_etudes/analyse_volant_droite.pdf

¹³ http://www.saaq.gouv.qc.ca/prevention/volant_droite/index.php

¹⁴ Toronto Star, Mark Toljagic, 19 Décembre 2009, <http://www.wheels.ca/article/783439>

De plus, il est tout à fait illogique d'interdire les véhicules Kei de 15 ans alors que l'arrêté permet toujours les véhicules de 25 ans et plus! Faut-il comprendre que les normes de sécurité ont diminué avec le temps et que les véhicules âgés de 25 ans sont plus sécuritaires que ceux de 15 ans?

La Ministre des Transports se doit de dire « NON » aux volontés injustifiées de ses fonctionnaires et de mettre fin à l'arrêté numéro 2009-15.

Annexe A : Répartition des propriétaires de Kei trucks par catégorie d'âge

Client	Date naissance	Âge	Client	Date naissance	Âge
1	1968/09/03	41	41	1947/07/26	62
2	1936/11/02	73	42	1963/06/04	46
3	1948/04/29	61	43	1945/01/14	65
4	1983/06/14	26	44	1966/07/12	43
5	1945/12/16	64	45	1964/05/28	45
6	1977/03/18	32	46	1946/05/04	63
7	1961/11/02	48	47	1973/08/22	36
8	1968/09/03	41	48	1958/10/04	51
9	1958/03/23	51	49	1963/07/02	46
10	1978/11/18	31	50	1945/09/09	64
11	1961/05/01	48	51	1951/07/15	58
12	1945/03/18	64	52	1975/08/10	34
13	1951/05/05	58	53	1976/08/28	33
14	1949/06/12	60	54	1979/09/01	30
15	1964/09/11	45	55	1944/03/26	65
16	1942/12/22	67	56	1947/11/22	62
17	1963/08/01	46	57	1942/11/11	67
18	1974/08/04	35	58	1969/02/10	40
19	1950/11/19	59	59	1975/05/12	34
20	1975/09/01	34	60	1956/08/02	53
21	1967/10/21	42	61	1953/11/01	56
22	1964/06/22	45	62	1956/11/20	53
23	1963/05/05	46	63	1972/07/06	37
24	1951/04/01	58	64	1945/09/09	64
25	1959/09/19	50	65	1945/01/14	65
26	1966/01/08	44	66	1941/02/09	68
27	1959/07/02	50	67	1953/02/11	56
28	1975/07/12	34	68	1962/06/06	47
29	1951/05/05	58	69	1974/10/17	35
30	1944/07/29	65	70	1942/03/29	67
31	1951/03/07	58	71	1972/07/06	37
32	1954/11/14	55	72	1944/03/10	65
33	1964/01/17	46	73	1961/06/04	48
34	1973/03/06	36	74	1956/07/02	53
35	1964/05/20	45	75	1964/03/25	45
36	1955/01/04	55	76	1966/07/10	43
37	1964/09/22	45	77	1964/01/18	46
38	1967/08/15	42	78	1966/04/03	43
39	1946/11/25	63	79	1959/07/02	50
40	1946/11/25	63	80	1965/09/07	44

Annexe A : Répartition des propriétaires de Kei trucks par catégorie d'âge

Client	Date naissance	Âge	Client	Date naissance	Âge
81	1946/11/25	63	104	1948/08/18	61
82	1946/11/25	63	105	1954/02/17	55
83	1956/04/16	53	106	1968/02/02	41
84	1949/06/12	60	107	1954/12/02	55
85	1948/05/04	61	108	1939/12/12	70
86	1969/11/22	40	109	1940/05/03	69
87	1957/01/20	52	110	1971/03/28	38
88	1951/01/20	58	111	1981/07/15	28
89	1952/12/19	57	112	1946/11/27	63
90	1969/04/01	40	113	1954/03/28	55
91	1963/09/18	46	114	1945/01/14	65
92	1947/08/02	62	115	1976/02/20	33
93	1946/09/09	63	116	1961/10/22	48
94	1955/12/04	54	117	1961/10/22	48
95	1957/01/20	52	118	1954/07/05	55
96	1960/06/21	49	119	1962/07/18	47
97	1947/01/11	63	120	1974/03/16	35
98	1949/12/06	60	121	1946/07/13	63
99	1955/12/04	54	122	1973/10/30	36
100	1982/02/26	27	123	1965/06/07	44
101	1985/05/28	24	124	1966/05/24	43
102	1978/10/18	31	125	1955/01/24	54
103	1953/05/08	56	126	1970/01/19	39

Répartition par catégories d'âge

16-19 ans	0
20-24 ans	0
25-34 ans	10
35-44 ans	26
45-59 ans	55
60 ans et plus	35

Annexe B : Comparaison des modèles Kei en fonction des changements de réglementation



Subaru Sambar 1992



Subaru Sambar 2002

Annexe B : Comparaison des modèles Kei en fonction des changements de réglementation

Tableau de l'évolution de la réglementation japonaise des véhicules Kei

Date	Longueur maximale	Largeur maximale	Hauteur maximale	Cylindré maximal		Puissance maximale
				Moteur 4-temps	Moteur 2-temps	
8 Juillet 1949	2.8 m	1 m	2 m	150 cc	100 cc	n/a
26 Juillet 1950	3 m	1.3 m		300 cc	200 cc	
16 Août 1951				360 cc	240 cc	
4 Avril 1955				360 cc		
1 Janvier 1976	3.2 m	1.4 m		550 cc		
Mars, 1990	3.3 m			660 cc	47 kW (63 hp)	
1 Octobre 1998	3.4 m	1.48 m				

Annexe C : Comparaison de modèles Kei du marché Japonais et Nord-Américain

SUZUKI JIMNY 1993 (MARCHÉ JAPONAIS)



Annexe C : Comparaison de modèles Kei du marché Japonais et Nord-Américain

SUZUKI SAMOURAI 1993 (MARCHÉ NORD-AMÉRICAIN)

