

Registration
SOR/2001-116 29 March, 2001

MOTOR VEHICLE SAFETY ACT

Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Expiry Dates for Sections 108, 131 and 206)

P.C. 2001-482 29 March, 2001

Whereas, pursuant to subsection 11(3) of the *Motor Vehicle Safety Act*^a, a copy of the proposed *Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Expiry Dates for Sections 108, 131 and 206)*, substantially in the form set out in the annexed Regulations, was published in the *Canada Gazette*, Part I, on December 2, 2000, and a reasonable opportunity was thereby afforded to interested persons to make representations to the Minister of Transport with respect to the proposed Regulations;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 5^b and subsection 11(1) of the *Motor Vehicle Safety Act*^a, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Expiry Dates for Sections 108, 131 and 206)*.

**REGULATIONS AMENDING
THE MOTOR VEHICLE SAFETY REGULATIONS
(EXPIRY DATES FOR SECTIONS 108, 131 AND 206)**

AMENDMENTS

1. Subsection 108(66)¹ of Schedule IV to the *Motor Vehicle Safety Regulations*² is replaced by the following:

(66) This section expires on January 1, 2005.

2. Subsection 131(3)¹ of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

(3) This section expires on January 1, 2005.

3. Subsection 206(4)³ of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

(4) This section expires on January 1, 2005.

COMING INTO FORCE

4. These Regulations come into force on the day on which they are registered.

Enregistrement
DORS/2001-116 29 mars 2001

LOI SUR LA SÉCURITÉ AUTOMOBILE

Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (date de cessation d'effet des articles 108, 131 et 206)

C.P. 2001-482 29 mars 2001

Attendu que, conformément au paragraphe 11(3) de la *Loi sur la sécurité automobile*^a, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (date de cessation d'effet des articles 108, 131 et 206)*, conforme en substance au texte ci-après, a été publié dans la *Gazette du Canada* Partie I le 2 décembre 2000 et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard au ministre des Transports,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'article 5^b et du paragraphe 11(1) de la *Loi sur la sécurité automobile*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (date de cessation d'effet des articles 108, 131 et 206)*, ci-après.

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA
SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES (DATE DE
CESSATION D'EFFET DES ARTICLES 108, 131 ET 206)**

MODIFICATIONS

1. Le paragraphe 108(66)¹ de l'annexe IV du Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles² est remplacé par ce qui suit :

(66) Le présent article cesse d'avoir effet le 1^{er} janvier 2005.

2. Le paragraphe 131(3)¹ de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) Le présent article cesse d'avoir effet le 1^{er} janvier 2005.

3. Le paragraphe 206(4)³ de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(4) Le présent article cesse d'avoir effet le 1^{er} janvier 2005.

ENTRÉE EN VIGUEUR

4. Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

^a S.C. 1993, c. 16

^b S.C. 1999, c. 33, s. 351

¹ SOR/96-366

² C.R.C., c. 1038

³ SOR/97-14

^a L.C. 1993, ch. 16

^b L.C. 1999, ch. 33, art. 351

¹ DORS/96-366

² C.R.C., ch. 1038

³ DORS/97-14

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

This amendment to Schedule IV to the *Motor Vehicle Safety Regulations* (MVSRS) specifies new expiration dates for sections 108 "Lighting System and Retroreflective Devices", 131 "School Bus Pedestrian Safety Devices", and 206 "Door Locks and Door Retention Components". These sections incorporate Technical Standards Documents (TSDs) by reference and are due to expire. The new expiration date is January 1, 2005, for all three sections.

The TSDs that are incorporated by reference in the affected sections are published by the Department of Transport and reproduce the requirements of the equivalent US Federal Motor Vehicle Safety Standards, as amended from time to time, with certain adaptations. These adaptations include: the deletion of material that does not apply under the *Motor Vehicle Safety Act* (MVSA) and the MVSRS, metrication of measurements, deletion of superseded dates, substitution of Canadian reporting requirements for US ones, where appropriate, and minor editorial changes. Incorporated by reference in several sections of Schedule IV to the MVSRS, TSDs contain most of these sections' safety requirements governing new motor vehicles offered for sale in Canada.

According to subsection 12(4) of the MVSA, a regulation that incorporates a TSD must specify an expiration date, which may be no later than five years after the date on which the TSD comes into force. New expiry dates must be specified for these sections before they expire. Otherwise, the safety requirements that they contain, which ensure the safety of the Canadian driving public, will cease to have the force and effect of law.

Effective Date

This amendment comes into effect on the date of its registration by the Clerk of the Privy Council.

Alternatives

These three sections of the Regulations, and the TSDs that they incorporate, have been in effect for several years. The response from manufacturers on the use of TSDs has been favourable. TSDs allow US and Canadian requirements to be harmonized in a timely manner since changes made to the US standard can be adopted quickly in Canada. Furthermore, unique Canadian requirements may be added to alter or override some provisions of a TSD without defeating or interfering with the main objective of the Regulation.

The only alternative to specifying new expiration dates for these sections was to reproduce the requirements of the TSDs in sections 108, 131, and 206, which would have been unnecessarily costly for the Department and inconvenient for motor vehicle manufacturers.

Benefits and Costs

Since this amendment makes no changes to the technical requirements of the Regulations involved, it imposes no cost on the automotive industry or the public.

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION**

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

La présente modification à l'annexe IV du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* (RSVA) reporte la date de cessation d'effet des articles 108 « Système d'éclairage et dispositifs rétro réfléchissants », 131 « Dispositifs de sécurité pour les piétons à proximité des autobus scolaires », et 206 « Serrures de porte et composants de retenue de porte ». Ces articles incorporent par renvoi des Documents de normes techniques (DNT) et doivent bientôt cesser d'avoir force de loi. La nouvelle date de cessation d'effet de ces trois articles est le 1^{er} janvier 2005.

Les DNT qui sont incorporés par renvoi dans les articles visés sont publiés par le ministère des Transports et reproduisent les exigences des *Federal Motor Vehicle Safety Standards* (FMVSS) correspondantes des États-Unis, telles que modifiées périodiquement, avec certaines adaptations. Ces adaptations comprennent : la suppression de dispositions qui ne s'appliquent pas sous le régime de la *Loi sur la sécurité automobile* (LSA) et du RSVA, la conversion des mesures en unités métriques, la suppression de dates périmées, la substitution, le cas échéant, d'exigences canadiennes aux exigences américaines en matière de compte rendu et des remaniements mineurs du texte. Incorporés par renvoi dans divers articles de l'annexe IV du RSVA, les DNT renferment la plupart des exigences de ces articles relativement à la sécurité des véhicules automobiles neufs offerts en vente au Canada.

Aux termes du paragraphe 12(4) de la LSA, une norme qui incorpore un DNT doit préciser sa date de cessation d'effet, qui doit se situer dans les cinq années qui suivent son entrée en vigueur. De nouvelles dates de cessation d'effet doivent donc être prescrites pour ces articles avant qu'ils ne cessent d'être en vigueur. Sinon, les exigences en matière de sécurité qu'ils renferment et qui assurent la sécurité des automobilistes canadiens cesseront d'avoir force de loi.

Date d'entrée en vigueur

La présente modification entre en vigueur à la date de son enregistrement par le greffier du Conseil privé.

Solutions envisagées

Les trois articles du règlement et les DNT qu'ils incorporent ont été en vigueur depuis plusieurs années. La réaction des fabricants à l'utilisation des DNT a été favorable. Ces DNT permettent l'harmonisation des exigences canadiennes et américaines en temps opportun puisque les changements aux normes américaines peuvent être adoptés rapidement au Canada. En outre, des exigences particulières au Canada peuvent être ajoutées pour modifier ou supplanter les dispositions d'un DNT, sans aller à l'encontre de l'objectif principal du règlement.

La seule solution de rechange au report de la date de cessation d'effet de ces articles aurait été de reproduire les exigences des DNT dans les articles 108, 131 et 206, ce qui aurait été inutilement coûteux pour le ministère et peu pratique pour les fabricants de véhicules automobiles.

Avantages et coûts

Puisque la présente modification ne change pas les exigences techniques des articles visés, elle n'impose pas de coûts à l'industrie de l'automobile ni au public.

Consultation

Notice of the Department of Transport's intention to make this amendment was published in the *Canada Gazette*, Part I on December 2, 2000, and, due to its administrative nature, a thirty-day consultation period was allotted. Motor vehicle manufacturers, importers, and public safety organizations were also informed of this impending amendment through their regular government-industry meetings.

Two comments were received in response to pre-publication, one from the Province of Saskatchewan and the other from the US National Highway Traffic Safety Administration. Both parties were in favour of the proposed amendment.

Compliance and Enforcement

Motor vehicle manufacturers and importers are responsible for ensuring that their products comply with the requirements of the MVSR. The Department of Transport monitors the self-certification programs of manufacturers and importers by reviewing their test documentation, inspecting vehicles, and testing vehicles obtained in the open market. When a defect is found, the manufacturer or importer must issue a notice of defect to owners and to the Minister of Transport. If a vehicle does not comply with a safety standard, the manufacturer or importer is subject to prosecution and, if found guilty, may be fined as prescribed in the *Motor Vehicle Safety Act*.

Contacts

For further information, please contact:
Dan Davis, P. Eng.
Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate
Department of Transport
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Tel.: (613) 998-1956
FAX: (613) 990-2913
Internet address: davisda@tc.gc.ca

For copies of Technical Standards Documents, please contact:
Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate
Department of Transport
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Tel.: (613) 998-8616 or 1-800-333-0371
FAX: (613) 990-2913
Internet address: poiriju@tc.gc.ca

Consultations

Le ministère des Transports a donné avis de son intention d'apporter la présente modification dans la *Gazette du Canada* Partie I le 2 décembre 2000 et, en raison de la nature administrative de cette modification, la période de consultation a été fixée à trente jours. Les fabricants de véhicules automobiles, les importateurs et les organismes de sécurité publique ont aussi été informés de ce projet de modification lors de leurs réunions régulières avec le ministère.

Deux commentaires ont été reçus à la suite de la publication préalable de la présente modification : un de la Saskatchewan et l'autre de la *National Highway Traffic Safety Administration* des États-Unis. Les deux parties étaient en faveur de la modification proposée.

Respect et exécution

Les fabricants et les importateurs de véhicules automobiles ont l'obligation de s'assurer que leurs produits sont conformes aux exigences du RSVA. Le ministère des Transports surveille leurs programmes d'autocertification en examinant leurs documents d'essai, en inspectant des véhicules et en mettant à l'essai des véhicules obtenus sur le marché commercial. Lorsqu'un défaut est décelé, le fabricant ou l'importateur doit émettre un avis de défaut à l'intention des propriétaires et du ministre des Transports. Si un véhicule s'avère non conforme à une norme de sécurité, le fabricant ou l'importateur est passible de poursuites et, s'il est reconnu coupable, il peut être condamné à l'amende prévue par la *Loi sur la sécurité automobile*.

Personnes-ressources

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec :
Dan Davis, ingénieur
Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile
Ministère des Transports
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Tél. : (613) 998-1956
TÉLÉCOPIEUR : (613) 990-2913
Adresse Internet : davisda@tc.gc.ca

Pour obtenir des exemplaires des Documents de normes techniques, veuillez communiquer avec :
Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile
Ministère des Transports
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Tél. : (613) 998-8616 ou 1-800-333-0371
TÉLÉCOPIEUR : (613) 990-2913
Adresse Internet : poiriju@tc.gc.ca

Registration
SOR/2001-117 29 March, 2001

MOTOR VEHICLE SAFETY ACT

Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Power-assisted Bicycles)

P.C. 2001-483 29 March, 2001

Whereas, pursuant to subsection 11(3) of the *Motor Vehicle Safety Act*^a, a copy of the proposed *Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Power-assisted Bicycles)*, substantially in the annexed form, was published in the *Canada Gazette*, Part I, on November 20, 1999, and a reasonable opportunity was thereby afforded to interested persons to make representations to the Minister of Transport with respect to the proposed Regulations;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 5^b and subsection 11(1) of the *Motor Vehicle Safety Act*^a, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Power-assisted Bicycles)*.

**RÉGULATIONS AMENDANT LES
RÈGLEMENTS DE SÉCURITÉ DES VÉHICULES
(VÉHICULES À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE)**

AMENDMENTS

1. (1) The portion of the definition “motorcycle”¹ in subsection 2(1) of the *Motor Vehicle Safety Regulations*² before paragraph (a) is replaced by the following:

“motorcycle” means a vehicle, other than a power-assisted bicycle, a restricted-use motorcycle, a low-speed vehicle, a passenger car, a truck, a multipurpose passenger vehicle, a competition vehicle or a vehicle imported temporarily for special purposes, that:

(2) The portion of the definition “restricted-use motorcycle”³ in subsection 2(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

“restricted-use motorcycle” means a vehicle, excluding a power-assisted bicycle, a competition vehicle and a vehicle imported temporarily for special purposes, but including an all-terrain vehicle designed primarily for recreational use, that:

(3) Subsection 2(1) of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

“power-assisted bicycle” means a vehicle that:

- (a) has steering handlebars and is equipped with pedals,
- (b) is designed to travel on not more than three wheels in contact with the ground,
- (c) is capable of being propelled by muscular power,
- (d) has an electric motor only, which has the following characteristics, namely:

^a S.C. 1993, c. 16

^b S.C. 1999, c. 33, s. 351

¹ SOR/2000-304

² C.R.C., c. 1038

³ SOR/2000-182

Enregistrement
DORS/2001-117 29 mars 2001

LOI SUR LA SÉCURITÉ AUTOMOBILE

Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (bicyclettes assistées)

C.P. 2001-483 29 mars 2001

Attendu que, conformément au paragraphe 11(3) de la *Loi sur la sécurité automobile*^a, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (bicyclettes assistées)*, conforme en substance au texte ci-après, a été publié dans la *Gazette du Canada* Partie I le 20 novembre 1999 et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard au ministre des Transports,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'article 5^b et du paragraphe 11(1) de la *Loi sur la sécurité automobile*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (bicyclettes assistées)*, ci-après.

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT
SUR LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES
AUTOMOBILES (BICYCLETTES ASSISTÉES)**

MODIFICATIONS

1. (1) Le passage de la définition de « motocyclette »¹ au paragraphe 2(1) du Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles² précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

« motocyclette » Véhicule, autre qu'une bicyclette assistée, une motocyclette à usage restreint, un véhicule à basse vitesse, une voiture de tourisme, un camion, un véhicule de tourisme à usages multiples, un véhicule de compétition ou un véhicule importé temporairement à des fins spéciales, qui, à la fois :

(2) Le passage de la définition de « motocyclette à usage restreint »³ au paragraphe 2(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

« motocyclette à usage restreint » Véhicule, y compris un véhicule tout terrain conçu principalement pour les loisirs, à l'exclusion d'une bicyclette assistée, d'un véhicule de compétition et d'un véhicule importé temporairement à des fins spéciales, qui, à la fois :

(3) Le paragraphe 2(1) du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

« bicyclette assistée » Véhicule qui répond aux conditions suivantes :

- a) il a un guidon et est équipé de pédales;
- b) il est conçu pour rouler sur au plus trois roues en contact avec le sol;
- c) il peut être propulsé par l'effort musculaire;

^a L.C. 1993, ch. 16

^b L.C. 1999, ch. 33, art. 351

¹ DORS/2000-304

² C.R.C., ch. 1038

³ DORS/2000-182

- (i) it has a continuous power output rating, measured at the shaft of the motor, of 500 W or less,
- (ii) if it is engaged by the use of muscular power, power assistance immediately ceases when the muscular power ceases,
- (iii) if it is engaged by the use of an accelerator controller, power assistance immediately ceases when the brakes are applied, and
- (iv) it is incapable of providing further assistance when the bicycle attains a speed of 32 km/h on level ground,
- (e) bears a label that is permanently affixed by the manufacturer and appears in a conspicuous location stating, in both official languages, that the vehicle is a power-assisted bicycle as defined in this subsection, and
- (f) has one of the following safety features,
 - (i) an enabling mechanism to turn the electric motor on and off that is separate from the accelerator controller and fitted in such a manner that it is operable by the driver, or
 - (ii) a mechanism that prevents the motor from being engaged before the bicycle attains a speed of 3 km/h. (*bicyclette assistée*)

COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on the day on which they are registered.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The purpose of this amendment is to relieve power-assisted bicycles from having to comply with the federal safety standards, provided they possess certain technical characteristics. At present, power-assisted bicycles fall into the limited-speed motorcycle subclass of the *Motor Vehicle Safety Regulations* and accordingly must comply with the safety standards applicable to that type of vehicle.

This amendment was initiated in response to numerous requests received by the Department of Transport to exempt electric-powered bicycles that can be propelled by the combination of a power source and muscular power from having to comply with the safety standards prescribed for limited-speed motorcycles. Following a technical study of electric-powered bicycles, the findings of which are discussed below, and after consideration of the comments received in response to the Department's proposal for changes, which are reviewed in the Consultation section, the Department has decided to extend the scope of this amendment to electric-powered bicycles that can be propelled by a motor engaged by the use of an accelerator control.

The principle underlying the choice of the technical characteristics contained in the definition of power-assisted bicycles is that the use and performance of these vehicles must be similar to those of conventional bicycles. A power-assisted bicycle should require the use of pedals in order to be propelled by muscular power, and

d) il ne peut être muni que d'un moteur électrique, lequel possède les caractéristiques suivantes :

- (i) sa puissance nominale de sortie continue, mesurée à l'arbre du moteur, ne dépasse pas 500 W,
- (ii) s'il est enclenché par l'effort musculaire, la propulsion par le moteur cesse dès que cesse l'effort,
- (iii) s'il est enclenché par une commande d'accélération, la propulsion par le moteur cesse dès que sont appliqués les freins,
- (iv) il n'a plus d'effet d'entraînement lorsque la vitesse de la bicyclette assistée atteint 32 km/h sur un terrain plat;
- e) il porte une étiquette, apposée par le fabricant de façon inamovible et bien en évidence, qui précise dans les deux langues officielles, qu'il s'agit d'une bicyclette assistée au sens du présent paragraphe;
- f) il est équipé de l'un des dispositifs de sécurité suivants :
 - (i) un mécanisme marche-arrêt pour partir et arrêter le moteur électrique, lequel est distinct de la commande d'accélération et est installé de façon à pouvoir être actionné par le conducteur,
 - (ii) un mécanisme qui empêche l'enclenchement du moteur avant que la bicyclette n'ait atteint la vitesse de 3 km/h. (*power-assisted bicycle*)

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Le but de la présente modification est de soustraire les bicyclettes assistées de l'application des normes de sécurité fédérales, à condition qu'elles possèdent certaines caractéristiques techniques. Actuellement, les bicyclettes assistées appartiennent à la sous-catégorie des motocyclettes à vitesse limitée du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* et, en conséquence, elles doivent être conformes aux normes de sécurité qui s'appliquent à ces véhicules.

La présente modification fait suite à la réception par le ministère des Transports de nombreuses demandes visant à exempter les bicyclettes électriques qui peuvent être propulsées par la combinaison d'une source de puissance et de l'effort musculaire du cycliste de l'obligation de se conformer aux normes de sécurité prescrites pour les motocyclettes à vitesse limitée. Au terme d'une étude technique sur les bicyclettes électriques dont les conclusions sont discutées ci-dessous, et compte tenu des commentaires reçus qui sont abordés plus loin, le ministère a décidé d'étendre la portée de cette modification aux bicyclettes électriques qui peuvent être propulsées par un moteur enclenché par une commande d'accélération.

Le principe sous-jacent au choix des caractéristiques techniques des bicyclettes assistées visées par la présente modification est que l'usage et le rendement de ces bicyclettes doivent être semblables à ceux d'une bicyclette conventionnelle. Une bicyclette assistée doit être munie de pédales pour pouvoir être

its motor should be incapable of providing propulsion assistance once the bicycle has attained a speed of 32 km/h. Furthermore, the continuous power output rating of the motor shall not exceed 500 watts.

The Current Regulations

Currently, power-assisted bicycles fall into a subclass of motorcycles called limited-speed motorcycles, the maximum speed of which is 70 km/h. As a result, power-assisted bicycles are called upon to comply with the safety standards for full-sized motorcycles, with the exception that reduced performance of certain lamps is permitted. They must be equipped with a headlamp, tail lamp, and license plate lamp that must be on when the engine is operating. In addition, they must have a mirror mounted on each side, a 17-digit vehicle identification number, a horn, a fuel control, a twist-grip throttle, a supplemental engine stop, front and rear wheel brakes, and controls and displays that operate in a specific manner. The noise emissions standard also applies to these vehicles.

Continuing to subject power-assisted bicycles to the safety standards for limited-speed motorcycles would, to all intents and purposes, have prevented this type of vehicle from being marketed in Canada, which would have deprived Canadians of a safe and non-polluting alternative mode of transportation. In point of fact, power-assisted bicycles are equipped with a power source that is incapable of providing propulsion assistance while simultaneously supplying power to the various light sources required under the safety standards.

The Amendment to the Regulations

This amendment defines the term “power-assisted bicycle” and excludes this type of vehicle from conformance with the safety standards applicable to limited-speed motorcycles. The purpose is not to relax the existing standards that apply to motorcycles and limited-speed motorcycles, but rather to remove from compliance with those standards a type of vehicle whose characteristics are not comparable to those of a motorcycle or moped. The power and speed limits set out here are similar to those of a bicycle and not those of a motorcycle. Like any other vehicle, power-assisted bicycles must comply with all applicable provincial or territorial requirements.

The proposal that was initially published in the *Canada Gazette*, Part I was limited to power-assisted bicycles that require muscular power in order to engage the motor. Partly in response to the numerous comments requesting that the Department do so, the scope of this amendment was broadened to include power-assisted bicycles that use an accelerator control to engage the motor, and thus do not have to be pedalled. There were two main reasons for this decision. The first was that an exhaustive study of electric bicycles conducted by the *Centre d'expérimentation des véhicules électriques du Québec* (CEVEQ) showed that these two types of power-assisted bicycles offer comparable levels of safety. The second reason was that, in accordance with its 2000 Sustainable Development Strategy, it is the Department's policy to promote and encourage the use of alternative modes of transportation that can reduce traffic congestion in urban areas, while also protecting the environment. Both types of power-assisted

propulsée par l'effort musculaire, et le moteur n'a plus d'effet d'entraînement lorsque la bicyclette atteint la vitesse de 32 km/h. La puissance nominale de sortie continue du moteur est également limitée à 500 watts.

Réglementation actuelle

À l'heure actuelle, les bicyclettes assistées appartiennent à la sous-catégorie des motocyclettes appelées motocyclettes à vitesse limitée. Il s'agit de motocyclettes dont la vitesse maximale est de 70 km/h. Elles doivent être conformes aux normes de sécurité des motocyclettes de dimensions normales, sauf qu'il est permis de réduire la puissance lumineuse de certains dispositifs d'éclairage. Ces véhicules doivent être munis d'un projecteur, d'un feu de freinage et d'une lampe de plaque d'immatriculation qui doivent être allumés lorsque le moteur est en marche. Ils doivent également être dotés d'un rétroviseur latéral installé de chaque côté, d'un numéro d'identification à 17 caractères, d'un avertisseur, d'une commande de carburant, d'une manette tournante des gaz, d'une commande supplémentaire d'arrêt du moteur, de freins sur la roue avant et sur la roue arrière, ainsi que de commandes et d'affichages fonctionnant d'une manière spécifique. La norme relative aux émissions de bruit s'applique également à ces véhicules.

Le fait d'exiger que les bicyclettes assistées soient conformes aux normes de sécurité applicables aux motocyclettes à vitesse limitée, ce serait empêcher, à toutes fins pratiques, la commercialisation de ce type de véhicules au Canada et priver les Canadiens d'un moyen de transport sécuritaire et non polluant. En effet, la source d'énergie dont est dotée la bicyclette assistée ne pourrait à la fois faciliter sa propulsion et alimenter les diverses sources lumineuses exigées par les normes de sécurité.

Modification au règlement

La présente modification définit le terme « bicyclette assistée » et exclut ce type de véhicules des exigences des normes de sécurité applicables aux motocyclettes à vitesse limitée. Son but n'est pas d'assouplir les normes existantes qui sont applicables aux motocyclettes et aux bicyclettes à vitesse limitée, mais bien d'exclure un type de véhicules dont les caractéristiques ne sont en rien comparables à celles d'une motocyclette ou d'un cyclomoteur. Les limites de puissance et de vitesse prescrites dans le règlement se comparent à celles d'une bicyclette et non à celles d'une motocyclette. Comme tout autre véhicule, les bicyclettes assistées doivent aussi se conformer aux exigences provinciales ou territoriales prévues pour cette catégorie de véhicules.

Le projet de loi initialement publié dans la *Gazette du Canada* Partie I ne visait que les bicyclettes assistées nécessitant un recours à l'effort musculaire. La portée du règlement a été élargie afin d'englober aussi les bicyclettes assistées dont le moteur est actionné par une commande d'accélération, donc sans que le cycliste n'ait nécessairement à pédaler. Outre les commentaires reçus en ce sens, cette décision a également été motivée par deux raisons principales. La première est qu'une étude exhaustive sur les bicyclettes électriques réalisée par le Centre d'expérimentation des véhicules électriques du Québec (CEVEQ) a démontré que ces deux types de bicyclettes assistées offraient un niveau de sécurité comparable. Deuxièmement, conformément à sa Stratégie de développement durable (SDD) 2000, le ministère favorise et encourage l'utilisation de moyens de transports parallèles qui peuvent contribuer à la réduction de la congestion automobile dans les zones urbaines et à la protection de l'environnement. Les

bicycles represent viable alternatives, with some users even preferring the power-assisted bicycle equipped with an accelerator control as a means of transportation to and from work.

The purpose of the CEVEQ study, which was conducted over a period of four months, was to assess the safety of electric bicycles equipped with an accelerator control and those propelled by muscular power. Three hundred and sixty-nine people participated, who covered over 25,205 kilometres in four Canadian cities: Quebec City, Montreal, Toronto and Saint-Jérôme. Fifty-four electric bicycles from 10 different manufacturers were evaluated. The bicycles were used differently in the cities in the province of Quebec, where the 211 participants were able to travel to and from work over a two-week period. Because Ontario law prohibits the use of power-assisted bicycles on public roads unless they comply with the standards applicable to limited-speed motorcycles, the participants in that province were limited to riding their power-assisted bicycles for two-hour periods in designated locations. Since the Ontario participants logged only three percent of the total number of kilometres, the safety assessment focussed primarily on the results recorded in Quebec. The age of the participants ranged from 20 to 60 years, with a few over the age of 60. Nearly 25 percent were women.

Ninety-five percent of the cyclists who rode power-assisted bicycles with an accelerator control felt that they had full control over their bicycles, as did 96 percent of the riders of power-assisted bicycles that used muscular power. When asked to assess the safety of their bicycles, 85 percent of the cyclists who used power-assisted bicycles with an accelerator control said they felt safe, compared to 83 percent of the riders of bicycles requiring muscular power. The participants who did not feel safe gave the following reasons:

REASONS FOR CYCLIST INSECURITY (%)			
	Power-assisted bicycles with an accelerator control	Power-assisted bicycles requiring muscular power	Combined results
Lack of control	11%	26%	20%
Too heavy	63%	33%	45%
Too fast	7%	2%	4%
Insufficient braking	4%	24%	16%
Difficult to handle in traffic	15%	14%	14%

These percentages are broken down by the reason for a feeling of insecurity cited by the cyclists who did not feel safe riding power-assisted bicycles. The weight of the bicycle, not its speed was the main cause of riders' feelings of insecurity. Surprisingly, there was a greater sense of security with power-assisted bicycles than with conventional bicycles because participants had more power from standing starts and could react faster in traffic. In addition, participants were more likely to obey stop signs, since the electric motor made the bicycle easier to start again.

deux types de bicyclettes assistées offrent une solution de rechange intéressante, certains utilisateurs préférant même la bicyclette assistée munie d'une commande d'accélération pour se rendre au travail.

Réalisée pendant une période de quatre mois, l'étude du CEVEQ portait principalement sur l'évaluation de l'impact sur la sécurité des bicyclettes assistées munies d'une commande d'accélération et des bicyclettes assistées propulsées par l'effort musculaire. Trois cent soixante-neuf (369) personnes ont participé à l'étude, elles ont parcouru plus de 25 205 km dans quatre villes canadiennes : Québec, Montréal, Toronto et Saint-Jérôme. Cinquante-quatre bicyclettes électriques provenant de 10 fabricants différents ont été évaluées. Le mode d'utilisation des bicyclettes n'a pas été le même dans les villes québécoises où les 211 utilisateurs ont pu se déplacer pour se rendre au travail pendant une période de 2 semaines. La législation ontarienne interdisant l'utilisation de bicyclettes assistées sur les voies publiques à moins qu'elles ne soient conformes aux normes applicables aux motocyclettes à vitesse limitée, les participants n'ont pu se servir de la bicyclette assistée que pendant une période de 2 heures, et ce, dans des endroits désignés. Comme les participants ontariens n'ont effectué que 3 p. 100 du kilométrage total, l'évaluation de la sécurité a porté principalement sur les résultats obtenus au Québec. L'âge de la plupart des participants allait de 20 à 60 ans. Quelques-uns avaient plus de 60 ans. Près de 25 p. 100 était des femmes.

Sur l'ensemble des participants qui ont utilisé des bicyclettes assistées munies de commande d'accélération, 95 p. 100 ont estimé qu'ils avaient la pleine maîtrise de leur bicyclette. Ce résultat était de 96 p. 100 dans le cas des bicyclettes assistées enclenchées par l'effort musculaire. Lorsqu'on leur a demandé d'évaluer l'aspect sécurité, 85 p. 100 des cyclistes ayant utilisé une bicyclette assistée munie d'une commande d'accélération se sentaient en sécurité par rapport à 83 p. 100 de ceux qui avaient utilisé une bicyclette assistée enclenchée par l'effort musculaire. Les participants qui ne se sentaient pas en sécurité ont donné les raisons suivantes :

RAISONS DE L'INSÉCURITÉ DES CYCLISTES (%)			
	Bicyclettes assistées munies d'une commande d'accélération	Bicyclettes assistées enclenchées par l'effort musculaire	Résultats confondus
Manque de contrôle	11 %	26 %	20 %
Trop lourde	63 %	33 %	45 %
Trop rapide	7 %	2 %	4 %
Frein insuffisant	4 %	24 %	16 %
Difficile dans la circulation	15 %	14 %	14 %

Ces pourcentages représentent une répartition des raisons de l'insécurité parmi ceux et celles qui ne se sentaient pas en sécurité sur les bicyclettes assistées. La lourdeur de la bicyclette était la cause principale du sentiment d'insécurité et non la vitesse. Étonnamment, le sentiment de sécurité était plus fort avec la bicyclette assistée qu'avec la bicyclette conventionnelle car les participants avaient plus de puissance au démarrage et pouvaient réagir plus rapidement dans la circulation. On a souligné que les participants avaient une tendance plus marquée à respecter les arrêts sachant que le moteur électrique leur permettrait de repartir avec moins d'effort.

With respect to speed, the study found that riders perceived no benefit in using an electric bicycle if its propulsion assistance were limited to 23 or 24 km/h, since this speed is slower than their peak estimated speed of 30 km/h, with or without assistance. Given that power-assisted bicycles are heavier than conventional bicycles, greater effort would be required to maintain an acceptable average speed if propulsion assistance were to be limited to 24 km/h, which would discourage the use of this alternative mode of transportation.

In order to encourage the use of power-assisted bicycles, the speed limit on propulsion assistance originally proposed to be 24 km/h in the *Canada Gazette*, Part I has been raised to 32 km/h. This upper limit, which corresponds to the permissible speed limit in several U.S. states for this type of vehicle, should promote harmonization and facilitate trade between the two countries.

The continuous power output rating that was proposed remains unchanged at 500 watts, a level that well-trained cyclists can maintain for a short period of time. Since the underlying principle of this amendment is to specify technical parameters that are comparable to the performance of an average cyclist, a limit of 500 watts was considered safe and acceptable. Moreover, this power threshold is sufficient for the propulsion of tricycles and tandem bicycles. Raising the limit to 750 watts, as suggested by two of the commenters, would not be representative of a cyclist's actual performance and could prove dangerous. Most power-assisted bicycles currently available on the market have a power output rating of less than 500 watts.

The maximum pedal-to-power assistance ratio, which was originally set at 1:1, has been eliminated. Such a ratio would have prevented individuals with reduced muscle strength, such as senior citizens and individuals with physical disabilities, from enjoying the mechanical benefits of a higher ratio. A higher ratio enables a cyclist to travel at faster speeds while applying less power to the pedals than on a conventional bicycle. Moreover, it would have been difficult to ensure compliance with the requirement, since most power-assisted bicycles are equipped with an electronic switching system that allows riders to change the pedal-to-power assistance ratio with ease. The Department believes that limiting the power of the motor and the speed of propulsion assistance is sufficient to ensure public safety and that it is unnecessary to regulate the maximum pedal-to-power assistance ratio.

A clause has been added to the amendment that requires power-assisted bicycles to bear a permanently affixed label clearly stating that the power-assisted bicycle complies with the requirements of the definition. This stipulation will enable provincial and territorial governments to verify the compliance of the power-assisted bicycles used within their jurisdictions.

This amendment also requires the installation of an on-off mechanism to start and stop the motor when the power-assisted bicycle is not equipped with an "intelligent" system that prevents inadvertent starting of the motor. Since an electric motor is always operational ("live"), the Department was concerned that children might accidentally start the bicycle and possibly suffer serious injury as a result. An on-off mechanism would prevent this type of accident. Since most of the power-assisted bicycles available on the market are equipped with such a device, this measure will affect only new products. Instead of an on-off mechanism, some power-assisted bicycles are fitted with a device

En ce qui concerne la vitesse, l'étude a montré que les participants ne voyaient aucun avantage à utiliser une bicyclette électrique si l'assistance était limitée à 23 ou 24 km/h, une vitesse inférieure à leur vitesse de pointe estimée à 30 km/h et ce, avec ou sans assistance. Comme la bicyclette assistée est plus lourde que la bicyclette conventionnelle, l'effort déployé serait donc plus grand pour maintenir une vitesse moyenne acceptable si l'assistance se limitait à 24 km/h. Ceci pourrait détourner les utilisateurs potentiels de ce moyen de transport.

La limite de vitesse de 24 km/h proposée à l'origine dans le projet de règlement publié dans la *Gazette du Canada* Partie I a été haussée à 32 km/h. Ce seuil devrait encourager l'utilisation de la bicyclette assistée. De plus, il correspond à la limite permise dans plusieurs États américains pour ce type de véhicules, ce qui devrait promouvoir l'harmonisation et encourager le commerce entre les deux pays.

La puissance nominale de sortie continue est demeurée à 500 watts, une puissance que des cyclistes bien entraînés peuvent maintenir pendant une très courte durée. Comme le principe fondamental de cette réglementation est d'établir des paramètres techniques qui puissent se comparer aux performances et au rendement d'un cycliste moyen, une limite de 500 watts est jugée acceptable et sécuritaire. Cette puissance est également suffisante pour la propulsion de tricycles et de tandems. Hausser ce seuil à 750 watts, comme il a déjà été proposé, serait non seulement peu représentatif de la performance normale d'un cycliste, mais cela pourrait également s'avérer dangereux. La plupart des bicyclettes assistées disponibles sur le marché à l'heure actuelle ont une puissance nominale de sortie inférieure à 500 watts.

Le rapport maximal de puissance aux pédales fixé originellement à 1:1 a été supprimé. Tout d'abord, un tel rapport aurait empêché des personnes ayant une force musculaire réduite, comme des personnes âgées ou celles qui ont une déficience physique, de profiter de l'avantage mécanique d'un rapport plus élevé. En effet, un rapport plus élevé permet à un cycliste de se déplacer en exerçant sur les pédales une force moindre que celle qu'exige une bicyclette conventionnelle. De plus, il aurait été difficile d'assurer la conformité au règlement car la plupart des bicyclettes assistées sont munies d'un commutateur électronique qui permet à l'utilisateur de changer aisément le rapport de puissance aux pédales. Le ministère est d'avis que la limitation de la puissance du moteur et de la vitesse est suffisante pour assurer la sécurité du public et qu'il n'est pas nécessaire de réglementer le rapport maximal de puissance aux pédales.

Une nouvelle disposition prévoit l'installation d'une étiquette inamovible indiquant clairement que la bicyclette assistée est conforme aux exigences de la définition proposée. Cet ajout permettra aux gouvernements provinciaux et territoriaux de vérifier la conformité des bicyclettes assistées qui circulent sur leur territoire.

La présente modification exige également l'installation d'un mécanisme marche-arrêt pour faire démarrer et arrêter le moteur lorsque la bicyclette assistée n'est pas munie d'un système « intelligent » qui prévient sa mise en marche accidentelle. Comme le moteur électrique est toujours en marche, le ministère craignait que des enfants puissent actionner la bicyclette par inadvertance et se blesser sérieusement. Un mécanisme marche-arrêt prévient ce type d'accidents. Comme la plupart des bicyclettes assistées offertes sur le marché sont actuellement munies d'un tel dispositif, cette mesure ne vise que les nouveaux produits. Certaines bicyclettes assistées ne sont pas dotées d'un mécanisme

that prevents the motor from being engaged before the bicycle reaches a speed of 3 km/h. In such a case, there is no risk of accident and the amendment does not mandate the installation of an on-off mechanism.

It is anticipated that the provinces and territories will add the federal definition for power-assisted bicycles to their standards governing conventional bicycles, thereby ensuring the integration of all types of bicycles and avoiding potential safety problems for cyclists and the general public. The provinces and territories could adopt the federal definition as is or tailor it to meet their own specific needs.

Effective Date

This amendment comes into effect on the date of its registration by the Clerk of the Privy Council.

Alternatives

As was mentioned in the *Canada Gazette*, Part I, the Department prepared a *Preliminary Assessment Report on the Proposed Amendment of Section 2 of the Motor Vehicle Safety Regulations on Power-Assisted Bicycles*, dated January 7, 1998, to assess the possible courses of action. This report was sent to the provinces or their responsible agencies, the Motorcycle and Moped Industry Council (MMIC), and other interested parties requesting their comments with respect to each of the options. The four options were as follows:

Option 1: *Maintain the existing requirements unchanged*

The Regulations would continue to require power-assisted bicycles to be classed as limited-speed motorcycles and to comply with the applicable safety standards.

Option 2: *Harmonize with the U.S. state requirements*

Define power-assisted bicycles as a separate vehicle type and develop applicable safety standards similar to those of the individual U.S. states, as suggested by the Motorcycle and Moped Industry Council.

Option 3: *Develop a unique Canadian regulation*

Define power-assisted bicycles as a separate vehicle type and develop applicable safety standards based on those prescribed for bicycles by the U.S. Consumer Product Safety Commission or by the International Standards Organization (ISO 4210 "Cycles - Safety Requirements for Bicycles").

Option 4: *Exclude power-assisted bicycles from compliance with the prescribed classes of vehicles*

Define power-assisted bicycles as a separate vehicle type and exclude them from having to comply with the requirements applicable to the prescribed classes of vehicles. This approach would be similar to the manner in which these vehicles are treated in other countries, including the U.S. and Japan.

marche-arrêt, elles sont plutôt munies d'un dispositif qui met le moteur en marche seulement lorsque la vitesse de la bicyclette atteint 3 km/h. Dans un tel cas, les risques d'accident sont absents et le règlement n'exige pas l'installation d'un mécanisme marche-arrêt.

On s'attend à ce que dans la plupart des cas, les autorités provinciales et territoriales rendent obligatoires pour les bicyclettes assistées les normes en usage. Ces normes s'ajouteraient à celles qui s'appliquent aux bicyclettes conventionnelles pour assurer un regroupement de tous les types de bicyclettes et éviter de créer un problème de sécurité pour les utilisateurs ou le public en général. Chaque province ou territoire pourra adopter la définition fédérale telle quelle ou y ajouter des restrictions supplémentaires pour répondre à ses besoins particuliers.

Date d'entrée en vigueur

La présente modification entre en vigueur à la date de son enregistrement par le greffier du Conseil Privé.

Solutions envisagées

Comme il a été mentionné dans la *Gazette du Canada* Partie I, le ministère a préparé un *Rapport d'évaluation préliminaire sur la modification proposée à l'article 2 du Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles portant sur les bicyclettes assistées*, daté du 7 janvier 1998, pour évaluer les solutions de rechange possibles. Ce rapport a été envoyé à chaque province ou aux agences responsables, au Conseil de l'industrie de la motocyclette et du cyclomoteur (CIMC), ainsi qu'aux personnes intéressées, leur demandant leurs commentaires et leurs préférences quant à chacune des options. Ces quatre options étaient les suivantes :

Option 1 : *Maintien des exigences actuelles*

Le règlement continuerait à exiger que les bicyclettes assistées soient considérées comme des motocyclettes à vitesse limitée et qu'elles se conforment aux normes de sécurité qui s'y appliquent.

Option 2 : *Harmonisation avec les États américains*

Définir les bicyclettes assistées et élaborer des normes de sécurité spécifiques semblables à celles qui s'appliquent dans les États américains et proposées par le Conseil de l'industrie de la motocyclette et du cyclomoteur.

Option 3 : *Élaboration d'un règlement canadien*

Définir les bicyclettes assistées et élaborer des normes de sécurité spécifiques qui s'inspireraient de celles qui sont prescrites pour les bicyclettes par la *Consumer Product Safety Commission* aux États-Unis ou par l'Organisation internationale de normalisation (norme ISO 4210, *Cycles - Exigences de sécurité des bicyclettes*).

Option 4 : *Exclure la bicyclette assistée des catégories de véhicules réglementées*

Définir les bicyclettes assistées et les exclure des catégories de véhicules réglementées. Le fait de soustraire ces véhicules à l'application du règlement correspondrait au traitement qui leur est réservé dans d'autres pays, dont les États-Unis et le Japon.

Comments Received in Response to the Preliminary Assessment Report

Comments were received from the governments of Manitoba, New Brunswick, Alberta, Nova Scotia, and Saskatchewan, as well as from the *Société de l'assurance automobile du Québec* (SAAQ), the Entreprises Track Test, the Motorcycle and Moped Industry Council, and the Insurance Corporation of British Columbia (ICBC).

The responses to the Preliminary Assessment Report varied, but most respondents supported harmonization with the requirements of the individual U.S. states. There was also support for defining power-assisted bicycles in the manner proposed and exempting them from compliance with the standards for limited-speed motorcycles; however, there was some hesitation with regard to this approach. One comment advocated maintaining the status quo.

Conclusion

Harmonizing with the requirements of the U.S. states, as some commenters favoured, would have been difficult because of the wide variation in their individual requirements. Consequently, it was decided to define power-assisted bicycles and remove them from the safety standards applicable to limited-speed motorcycles.

Benefits and Costs

Despite the fact that the benefits and costs of this amendment have not been quantified, it will undoubtedly have a positive impact on the environment and the economy. Subjecting power-assisted bicycles to the requirements for limited-speed motorcycles effectively exclude them from the Canadian market. The new definition will allow the sale of a new means of transportation that is attractive, safe, and environment-friendly. The technical characteristics set out in the definition will contribute to the safety of Canadians while having a minimal economic impact on the manufacturers of power-assisted bicycles since most of their products already meet the requirements of this amendment. The anticipated effects on the environment will be positive because this type of vehicle is powered by a non-polluting source of energy and its use should help to alleviate urban traffic congestion.

Consultation

Notice of the Department of Transport's intention to make this amendment was published in the *Canada Gazette*, Part I on November 20, 1999. Vehicle manufacturers and importers, as well as public safety organizations, were also informed of the proposed amendment during their regular meetings with government representatives.

In addition to considering the comments received following pre-publication in the *Canada Gazette*, Part I, the Department conducted two further rounds of consultations with the provinces and the principal stakeholders in order to obtain their opinions on changes to the proposed technical characteristics of the definition of power-assisted bicycles and to garner their support for extending the scope of the amendment to include power-assisted bicycles equipped with an accelerator control.

The majority of respondents were in favour of the amendment. The government of Ontario and the SAAQ were concerned about

Commentaires reçus en réponse au Rapport d'évaluation préliminaire

Des commentaires ont été reçus des gouvernements du Manitoba, du Nouveau-Brunswick, de l'Alberta, de la Nouvelle-Écosse et de la Saskatchewan, de même que de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), des Entreprises Track Test, du Conseil de l'industrie de la motocyclette et du cyclomoteur et de l'*Insurance Corporation of British Columbia* (ICBC).

Les réponses au Rapport d'évaluation préliminaire variaient, mais la plupart des commentaires appuyaient l'harmonisation avec les États américains. Certains étaient également d'accord avec le genre de définition proposée pour les bicyclettes assistées et pour leur exemption des normes qui s'appliquent aux motocyclettes à vitesse limitée. Cependant, d'autres se sont dits réticents quant à une telle exemption. Un autre commentaire suggérait le maintien du statu quo.

Conclusion

L'harmonisation avec les États américains, comme certains l'ont suggéré, aurait été difficile en raison de la grande variété d'exigences des États. On a donc proposé de définir les bicyclettes assistées et de les exempter des normes qui s'appliquent aux motocyclettes à vitesse limitée.

Avantages et coûts

Quoique les avantages et les coûts de la présente modification n'aient pas été quantifiés, il est indéniable que ce projet a une incidence positive sur l'environnement et l'économie. Comme les bicyclettes assistées doivent obligatoirement satisfaire aux exigences des motocyclettes à vitesse limitée dans le cadre de la réglementation actuelle, ce type de véhicules est à toutes fins pratiques exclu du marché canadien. La nouvelle définition permettra la vente d'un nouveau moyen de transport intéressant, sécuritaire, et non polluant. Les caractéristiques techniques du règlement contribuent à la sécurité des Canadiens tout en ayant un impact économique minimal sur les fabricants de bicyclettes assistées, car le ou les produits de la plupart d'entre eux satisfont déjà aux exigences de la présente modification. Les effets sur l'environnement seront positifs car ce type de véhicules est mû par une source d'énergie non polluante et son utilisation devrait alléger les problèmes de congestion urbaine.

Consultations

Un préavis de l'intention du ministère des Transports a été publié dans la *Gazette du Canada* Partie I le 20 novembre 1999. Les fabricants et les importateurs de véhicules ainsi que les organismes de sécurité publique ont également été informés du projet de modification à l'occasion de leurs rencontres régulières avec des représentants du ministère.

En plus des commentaires reçus à la suite de la parution du projet de la modification dans la *Gazette du Canada* Partie I, le ministère a entrepris deux séries de consultations additionnelles auprès des provinces et des principaux intervenants afin d'obtenir leur avis et leur appui face aux changements des caractéristiques techniques des bicyclettes assistées et à l'élargissement de la portée du règlement pour inclure les bicyclettes assistées pouvant être propulsées par une commande d'accélération.

De façon générale, la majorité des intervenants étaient favorables à la modification. Le gouvernement de l'Ontario et la SAAQ

widening its scope to include power-assisted bicycles equipped with an accelerator control, while the government of Alberta, the ICBC, and the government of the Yukon approved. The government of Ontario stated that, if muscular power is not required for its propulsion, then a power-assisted bicycle is similar to a motorcycle or a moped and should, therefore, be subject to the safety standards applicable to limited-speed motorcycles. This opinion was shared by the MMIC. The Electric Vehicle Association of Canada (EVAC), the Toronto Atmospheric Fund, and Accessories Concepts Inc. were in favour of extending the scope of the amendment because, in their opinion, both types of power-assisted bicycles offer a comparable level of safety and doing so would facilitate the marketing of this type of vehicle in Canada.

The results of the exhaustive study conducted by CEVEQ convinced the Department that both types of power-assisted bicycle provide a similar level of safety when they meet the maximum power and speed requirements prescribed in the definition. Furthermore, it is expected that this amendment will encourage the use of this environment-friendly means of transportation, in accordance with the intent of the Department's sustainable transportation policy, and facilitate the emergence of a new industry in Canada.

The SAAQ, MMIC, Groupe Procycl Inc., EPS Energy and Propulsion Systems, and CEVEQ agreed with the proposal to limit the maximum power output rating of the motor to 500 watts, but pointed out that, in order to avoid the installation of several motors, the amendment should specify that this threshold applies to the entire propulsion system. They also noted that it should be made clear that the rated power is the continuous power output. The Ford Motor Company suggested raising this level to 750 watts in order to aid in the propulsion of products such as tandem bicycles and tricycles, whereas Vélo Québec proposed limiting the power output to 400 watts. EVAC initially supported a power threshold of 500 watts, which it considered reasonable and effective as a means of limiting the performance of power-assisted bicycles to acceptable levels, but subsequently came out in favour of a maximum power output rating of 750 watts, which it considered necessary to ensure good acceleration and to assist in climbing hills.

Maximum power output is a key element in ensuring the safe use of power-assisted bicycles. As already mentioned, a maximum power output of 500 watts is comparable to the optimum performance of a cyclist using a conventional bicycle, while 750 watts is well beyond the capability of the average cyclist. Furthermore, 500 watts provides sufficient power for the propulsion of a tandem bicycle or a tricycle. The elimination of the pedal-to-power assistance ratio of 1:1 that was proposed in the *Canada Gazette*, Part I gives flexibility to manufacturers and makes possible the use of a ratio that will maximize the motor's power output when required. The Department was concerned about the acceleration that could be achieved by a power-assisted bicycle equipped with a 750-watt motor, particularly if operated by a child. Power-assisted bicycles are intended to complement conventional bicycles and, as such, it is acceptable for them to require muscular effort on the part of the rider when going uphill.

To prevent the installation of several motors whose individual characteristics would meet the requirements of the definition, but

ont manifesté de l'inquiétude face à l'élargissement de la portée du règlement qui inclut maintenant les bicyclettes assistées munies d'une commande d'accélération, alors que le gouvernement de l'Alberta, l'ICBC, et le gouvernement du Yukon s'y sont montrés favorables. Le gouvernement de l'Ontario croit que si l'effort musculaire n'est pas nécessaire à la propulsion de la bicyclette assistée, celle-ci s'apparente à une motocyclette ou un cyclomoteur et devrait être assujettie aux normes de sécurité applicables aux motocyclettes à vitesse limitée. Cette opinion est partagée par le CIMC. L'Association des véhicules électriques du Canada (AVÉC), le *Toronto Atmospheric Fund*, et *Accessories Concepts Inc.* sont d'accord avec l'élargissement de la portée du règlement parce que les deux types de bicyclettes assistées offrent, selon eux, un niveau de sécurité comparable et que cette mesure facilitera la commercialisation de ce type de véhicules au Canada.

Suite à l'étude exhaustive du CEVEQ, le ministère est d'avis que les deux types de bicyclettes assistées offrent un niveau de sécurité comparable lorsqu'elles respectent les exigences de vitesse et de puissance maximales prescrites dans ce règlement. De plus, ce changement devrait encourager l'utilisation de ce moyen de transport non polluant, comme le veut la politique du ministère en matière de transports durables, tout en facilitant l'émergence d'une nouvelle industrie au Canada.

En réponse à la proposition de limiter la puissance nominale de sortie du moteur à 500 watts, la SAAQ, le CIMC, le Groupe Procycl Inc., EPS Système d'Énergie et Propulsion et le CEVEQ se sont dits d'accord avec ce niveau de puissance tout en indiquant que le règlement devrait préciser que ce seuil s'applique à l'ensemble du système de propulsion pour éviter l'installation de plusieurs moteurs et spécifier que la puissance nominale mesurée est la puissance continue. La compagnie Ford du Canada a suggéré de hausser ce niveau à 750 watts pour permettre la propulsion d'appareils, tels le tandem ou le tricycle, alors que Vélo Québec a proposé de limiter la puissance à 400 watts. L'AVÉC s'était initialement dite d'accord avec un seuil de puissance de 500 watts qu'elle considérait raisonnable et efficace pour limiter une performance excessive de la bicyclette assistée, mais l'association s'est par la suite prononcée en faveur d'un niveau de 750 watts qu'elle estimait nécessaire pour obtenir de bonnes accélérations et pour aider le cycliste à monter les côtes.

Le niveau de puissance maximal est un élément clé de la présente modification qui assure une utilisation sécuritaire de la bicyclette assistée. Un seuil de 500 watts peut se comparer au rendement optimal d'un cycliste qui utilise une bicyclette conventionnelle alors qu'un seuil de 750 watts est bien au-delà de la capacité d'un cycliste moyen. De plus, un seuil de 500 watts est suffisant pour propulser un tandem ou un tricycle. L'élimination du rapport maximal de puissance de 1:1, initialement proposé dans la *Gazette du Canada* Partie I, donne plus de flexibilité aux fabricants et leur offre la possibilité de se servir d'un rapport leur permettant d'utiliser le niveau maximal de puissance de sortie du moteur lorsque les circonstances l'exigent. De plus, le ministère craignait les effets de l'accélération que peut offrir une bicyclette assistée munie d'un moteur de 750 watts, surtout si le conducteur est un enfant. La bicyclette assistée se veut un complément à la bicyclette conventionnelle et, tout comme celle-ci, elle peut exiger de l'utilisateur un certain effort musculaire pour monter une côte.

Le règlement précise que la bicyclette assistée ne peut être munie que d'un moteur électrique pour prévenir l'installation de

which would exceed the prescribed limit of 500 watts for the propulsion system as a whole, this amendment specifies that power-assisted bicycles can be equipped with only one electric motor. EPS Energy and Propulsion Systems wanted the power rating requirement to be applied to the propulsion system as a whole in order to allow the installation of an electric motor at each driving position on a tandem bicycle. The Department will examine the possibility of installing more than one electric motor in a subsequent review.

With regard to increasing the maximum allowable speed of the motor, the government of Alberta, the ICBC, the Yukon government, Toronto Atmospheric Fund, Accessories Concept Inc., and EPS Energy and Propulsion Systems were in favour. They considered a threshold of 30 km/h to be safe, representative of the cruising speed of the average cyclist, and in accordance with the speed limits in most school zones and around the majority of playgrounds across Canada. The SAAQ preferred a threshold of 24 km/h, which it considered safer. The Ford Motor Company Inc. suggested a limit of 40 km/h, or at least 32 km/h, which is equivalent to the 20-m/h speed limit permitted in many U.S. states and which is the limit of the power-assisted bicycles produced by the company. Vélo Québec recommended a limit of 20 km/h, while EVAC suggested 32 km/h as a maximum speed in order to harmonize Canada's requirements with those of many of the U.S. states and to facilitate trade in power-assisted bicycles between the two countries.

A speed of 40 km/h exceeds the performance level of the average cyclist and is far too high to ensure the safety of riders. Conversely, a speed of 24 km/h would eliminate any incentive to buy a power-assisted bicycle, since a cyclist using a conventional bicycle can achieve higher average speeds. Although 32 km/h is not consistent with the speed limit in some school zones in Canada, it harmonizes with the speed limit of several U.S. states for this type of vehicle. In addition, the speed resulting from muscular power with assistance from an electric motor may exceed 32 km/h, which eliminates the need to limit the speed to the level prescribed in certain jurisdictions. The maximum speed of all the power-assisted bicycles used in the CEVEQ study was 32 km/h or less. It is believed that prescribing a maximum speed limit of 32 km/h on the motor of a power-assisted bicycle would have a minimal economic impact on manufacturers.

Following pre-publication of the proposal in the *Canada Gazette*, Part I, several commenters, including the Ford Motor Company, EVAC, Allwin Enterprises Inc., the MMIC, EPS Energy and Propulsion Systems, and Currie Technologies Inc., expressed their opposition to limiting the pedal-to-power assistance ratio to no more than 1:1, which was considered too restrictive and prevented maximum use of the motor's power to assist cyclists with reduced muscular strength. The SAAQ went so far as to suggest that a study of higher pedal-to-power assistance ratios be undertaken. The Department agreed with these comments and decided to eliminate the requirement without, however, conducting a formal study.

The Ontario government and the SAAQ requested that the Department regulate power-assisted bicycles so as to prevent alterations after their purchase for the purpose of increasing their power or speed. Although after-purchase vehicle modifications fall under provincial and territorial jurisdiction, the Department is sensitive to the problem of identifying vehicles whose characteristics

plusieurs moteurs dont les caractéristiques individuelles respecteraient les exigences de la définition, mais dont l'ensemble du système de propulsion dépasserait la limite prescrite de 500 watts. EPS Système d'Énergie et Propulsion a suggéré d'appliquer les exigences à l'ensemble du système de propulsion pour permettre l'installation de moteurs électriques à chaque position de conduite d'un tandem. Le ministère étudiera la possibilité d'installer plus d'un moteur électrique lors d'une révision ultérieure du règlement.

Plusieurs intervenants dont le gouvernement de l'Alberta, l'ICBC, le gouvernement du Yukon, le *Toronto Atmospheric Fund*, *Accessories Concept Inc.* et EPS Système d'Énergie et de Propulsion se sont dits favorables à augmenter la limitation de la vitesse maximale. Ceux-ci considèrent qu'un seuil de 30 km/h est sécuritaire, qu'il est représentatif de la vitesse de croisière d'un cycliste moyen, et qu'il correspond aux limites de vitesse dans la plupart des zones scolaires et autour des terrains de jeu au Canada. La SAAQ préfère un seuil de 24 km/h qu'elle juge plus sécuritaire. La compagnie Ford du Canada a proposé une limite de 40 km/h ou à tout le moins une limite de 32 km/h, ce qui correspond à 20 m/h, une vitesse permise dans plusieurs États américains et qui est la vitesse des bicyclettes assistées fabriquées par la compagnie. Vélo Québec a recommandé de limiter la vitesse à 20 km/h. L'AVÉC a suggéré l'adoption d'une vitesse de 32 km/h pour harmoniser la réglementation canadienne avec celle de plusieurs États américains et pour faciliter l'achat et la vente des bicyclettes assistées entre les deux pays.

Une vitesse de 40 km/h est au-delà du rendement d'un cycliste moyen et est beaucoup trop élevée pour assurer la sécurité de l'utilisateur. À l'opposé, une vitesse de 24 km/h ferait disparaître tout attrait pour l'achat d'une bicyclette assistée, étant donné qu'un cycliste qui utilise une bicyclette conventionnelle obtient une vitesse moyenne supérieure. Une vitesse de 32 km/h, quoique non conforme aux limites de vitesse de certaines zones scolaires canadiennes, s'harmonise avec la limite de vitesse permise dans plusieurs États américains pour ce type de véhicules. De plus, la conjugaison de l'effort musculaire du cycliste et de l'assistance du moteur électrique peut produire une vitesse supérieure à 32 km/h, ce qui élimine la nécessité de limiter la vitesse au seuil prescrit dans certaines administrations. Le rapport d'évaluation du CEVEQ indique que toutes les bicyclettes assistées avaient une vitesse égale ou inférieure à 32 km/h. Les répercussions économiques de cette exigence sur les fabricants de bicyclettes assistées sont donc faibles.

À la suite de la parution du projet de règlement dans la Partie I, plusieurs intervenants, dont Ford du Canada, l'AVÉC, Allwin Enterprises Inc., le CIMC, EPS Système d'Énergie et de Propulsion et Currie Technologies Inc. s'étaient opposés à ce que le rapport maximal de puissance soit limité à 1:1, jugeant que cette limitation était trop restrictive et empêchait l'utilisation maximale de la puissance du moteur pour aider les personnes avec des capacités musculaires réduites. La SAAQ a même suggéré d'entreprendre une étude portant sur des rapports de puissance plus élevés. Le ministère est d'accord avec les intervenants et a décidé d'éliminer l'exigence relative au rapport de puissance sans pour autant entreprendre une étude formelle sur le sujet.

Le gouvernement de l'Ontario et la SAAQ ont demandé au ministère de réglementer ce type de véhicules de façon à prévenir des modifications qui pourraient être faites par l'utilisateur après l'achat de la bicyclette assistée et qui viseraient à augmenter sa puissance ou sa vitesse. Quoique les modifications qui suivent l'achat d'un véhicule sont du ressort des provinces et des

may have been changed. It was partly with this in mind that the restriction on the pedal-to-power assistance ratio was eliminated, given that most power-assisted bicycles offer multiple settings. While it is difficult, if not impossible, to prevent after-purchase mechanical alterations, the problem is minimized by the fact that power-assisted bicycles are equipped with electronic speed control.

The SAAQ pointed out that the proposal published in the *Canada Gazette*, Part I lacked a requirement for a label, making enforcement of the definition virtually impossible. The Department agreed with the SAAQ and added a clause to that effect.

EVAC expressed concern about the absence of any device to prevent the inadvertent starting of the motor if an unattended child were to activate the accelerator control. Since an electric motor is always “live”, the potential risk of an accident is high. Ford of Canada Limited suggested adding a requirement for a switch to be held closed by the cyclist when pressing the accelerator control. EPS Energy and Propulsion Systems proposed that it be permissible for the electric motor to be activated only when a speed of 3 km/h was reached, which requires the cyclist to start pedalling before the motor can be engaged. The company currently markets bicycles with this feature. While both these recommendations have merit, the Department did not have data regarding their possible impact on manufacturers and riders and, therefore, decided to add a requirement for either an on-off switch that can be accessed by the rider or a mechanism that prevents the motor from being engaged before the bicycle attains a speed of 3 km/h. The latter requirement will allow EPS Energy and Propulsion Systems to continue to market its product, which is safe even though it is not equipped with an on-off mechanism. This requirement is also consonant with a comment made by the SAAQ suggesting that the power switch indicate whether the motor is on or off and that it be easily accessible to the cyclist.

Ford of Canada Limited requested a change to one of the defined characteristics of the electric motor once it is engaged by muscular power. For technical reasons, the company asked that the motor’s propulsion assistance be allowed to stop three seconds after muscular power ceases and not immediately, as prescribed in the proposal. The Department did not accede to this request. Allowing a three-second interval before the motor stops could seriously endanger the safety of the rider. In the CEVEQ study, one female cyclist barely avoided a very serious accident when the motor did not stop providing propulsion assistance immediately after she ceased pedalling.

The government of Alberta and the ICBC asked that the word “throttle” be replaced by the term “accelerator control”, which is a more general expression that gives greater flexibility to manufacturers as to the type of control that can be used. It also resembles more closely the French term “*commande d’accélération*”, which was used in the proposal. The Department agreed and amended the text accordingly.

The ICBC and Ford Motor Company raised questions regarding the use of power sources other than an electric motor. Ford

territoires, le ministère est sensible aux problèmes que peuvent éprouver les gouvernements provinciaux ou territoriaux à identifier un véhicule dont les caractéristiques ont été changées. C’est en partie dans cette optique que la mention d’un rapport de puissance a été supprimée, étant donné que la plupart des bicyclettes assistées permettent un réglage multiple. Il est difficile, sinon impossible, de prévenir les modifications mécaniques. Ce problème est toutefois minimisé aujourd’hui par le fait que le réglage de la vitesse se fait électroniquement.

La SAAQ a soulevé le problème de l’absence d’étiquetage dans la *Gazette du Canada* Partie I qui rendait, à toutes fins pratiques, impossibles le contrôle et le respect de la définition proposée. Le ministère est d’accord avec la SAAQ et une disposition a été ajoutée à cet effet.

L’AVÉC était inquiète de l’absence de dispositif pouvant prévenir la mise en marche involontaire de la bicyclette si un jeune enfant laissé sans surveillance décidait d’enclencher la commande d’accélération. Comme un moteur électrique est toujours en marche, le risque d’accident est effectivement élevé. Ford du Canada a proposé d’ajouter une disposition au règlement exigeant que l’utilisateur tienne un commutateur en position fermée pendant qu’il enclenche la commande d’accélération pour que la bicyclette puisse être propulsée. EPS Systèmes d’Énergie et de Propulsion a même suggéré d’ajouter une exigence qui ne permettrait l’activation du moteur électrique que si la vitesse était de 3 km/h, donc qui exigerait que le cycliste ait déjà commencé à pédaler. Cette compagnie offre actuellement une telle bicyclette. En dépit du fait que ces deux dernières recommandations soient intéressantes, le ministère ne possède pas de données relatives à leur impact sur les fabricants et les utilisateurs et il a donc décidé de limiter son intervention à l’ajout d’un mécanisme marche-arrêt qui serait accessible à l’utilisateur, ou d’un mécanisme qui empêche l’enclenchement du moteur avant que la bicyclette n’ait atteint la vitesse de 3 km/h. Cette disposition vise à ne pas pénaliser les produits de EPS Systèmes d’Énergie et de Propulsion qui sont sécuritaires sans pour autant être munis d’un mécanisme marche-arrêt. Cette mesure devrait assurer une sécurité adéquate. Cette exigence répond également à une observation de la SAAQ qui suggérait que le commutateur de puissance indique si le moteur était en position arrêt ou marche et que celui-ci soit accessible au conducteur.

Ford du Canada a demandé de modifier une des caractéristiques du moteur électrique lorsqu’il est enclenché par l’effort musculaire. Pour des raisons techniques, la compagnie voulait que le règlement précise que la propulsion par le moteur cesse après 3 secondes de l’arrêt de l’effort musculaire et non pas immédiatement comme le prescrit la modification. Le ministère n’est pas d’accord avec Ford. Un arrêt du moteur 3 secondes après l’arrêt de l’effort musculaire pourrait sérieusement mettre en péril la sécurité de l’utilisateur. L’étude de CEVEQ a montré que l’une des utilisatrices avait évité de justesse un accident très sérieux, parce que la propulsion par le moteur n’avait pas cessé immédiatement après l’arrêt de l’effort musculaire.

Le gouvernement de l’Alberta et l’ICBC ont demandé d’utiliser le terme « *accelerator control* » plutôt que « *throttle* », une expression générale qui offre une plus grande flexibilité au fabricant quant au type de commande qui peut être utilisée et qui s’apparente à l’expression française « *commande d’accélération* » utilisée dans le règlement. Le ministère est d’accord avec la suggestion proposée et a effectué le changement à cet effet.

L’ICBM et la compagnie Ford ont soulevé des questions quant à l’utilisation possible de sources d’énergie autres que le moteur

pointed out that the proposed definition excluded solar-powered methods of propulsion and low-emission combustion engines. The ICBC wondered whether the amendment would allow the use of hybrid systems that combine an electric motor with a combustion engine. The final definition was clarified to eliminate all ambiguity. An important goal of this amendment is to provide a safe, viable, and non-polluting alternative to conventional means of transportation. This alternative means must also perform on a level comparable to that of the average cyclist using a conventional bicycle. A bicycle equipped with an electric motor meets these conditions. Bicycles equipped with a combustion engine are subject to the requirements governing limited-speed motorcycles or motorcycles. The Department will consider amending the definition when other pollution-free power sources become available, at which time it will analyze the impact of such new power sources on the safety of riders and the public.

The MMIC asked for the addition of a clause to allow the installation of a “carrying assist feature” that would help a dismounted cyclist to push a power-assisted bicycle and that would be deactivated automatically when the rider mounted the bicycle. This feature is popular in Japan where cyclists consider it invaluable when climbing hills. Since the amendment is silent with regard to such a device, its installation would be permitted.

The SAAQ, the Quebec Department of Transportation, the ICBC, and the Toronto Atmospheric Fund raised other relevant issues that have not been addressed in this amendment. The ICBC suggested including a “brake and safety performance requirement that would ensure the motor drive mechanism and energy storage mechanism are properly secured”. The government of British Columbia is presently developing a regulation to that effect. Similarly, the SAAQ plans to require the wearing of safety helmets, to extend other conventional-bicycle standards to power-assisted bicycles, and to restrict the age of riders. Vélo Québec suggested an age limit of 14 years. The Toronto Atmospheric Fund recommended regulating the size of the wheels and noted that there is a lack of storage space for these vehicles. It also mentioned that locking power-assisted bicycles to the types of bicycle racks typically found in the city is difficult. The government of Ontario suggested that, in cooperation with its counterpart governments, educational material be developed to inform riders how to operate power-assisted bicycles safely.

The Department believes that the technical requirements contained in this amendment are sufficient to ensure the safety of Canadians. Moreover, the terms of the definition of power-assisted bicycles will allow the provinces and territories to add any specific provisions that they may deem necessary, and manufacturers will have the flexibility they need in order to offer a product that is better adapted to the needs of cyclists.

Compliance and Enforcement

Motor vehicle manufacturers and importers are responsible for ensuring that their products comply with the requirements of the *Motor Vehicle Safety Regulations*. The Department of Transport monitors the self-certification programs of manufacturers and importers by reviewing their test documentation, inspecting

électrique. Ford mentionne que le règlement exclut l'utilisation d'un mode de propulsion à l'énergie solaire ou de moteurs à combustion à faible niveau d'émissions. L'ICBC se demandait si le règlement permettait l'utilisation d'un système hybride qui combinerait moteur électrique et moteur à combustion. La proposition finale a été clarifiée pour éliminer toute ambiguïté. Un des buts premiers de cette réglementation est d'offrir une solution de rechange sécuritaire, intéressante, et non polluante aux moyens de transport traditionnels. Ce moyen doit également procurer un rendement et une performance comparables à ceux obtenus par un cycliste moyen qui utilise une bicyclette conventionnelle. La bicyclette munie d'un moteur électrique remplit ces conditions. Toute bicyclette munie d'un moteur à combustion doit être conforme aux exigences d'une motocyclette à vitesse limitée ou aux exigences applicables à une motocyclette. Le ministère examinera la pertinence de modifier le règlement lorsque d'autres sources d'énergie non polluantes seront disponibles, et analysera à ce moment l'impact de ces nouvelles sources sur la sécurité des utilisateurs et du public.

Le CIMC a demandé l'inclusion d'une disposition autorisant l'installation d'un dispositif (« *carrying assist feature* ») qui permettrait au cycliste de faire avancer plus facilement la bicyclette assistée lorsqu'il n'est pas en selle et qui serait automatiquement désactivé lorsque le conducteur utilise la bicyclette. Cette option est particulièrement prisée par les Japonais lorsqu'ils doivent monter une côte. Quoique le règlement n'inclut pas de dispositions particulières à cet effet, il n'empêche nullement l'installation d'un tel dispositif.

D'autres questions relatives à la bicyclette assistée ont été soulevés par la SAAQ, le MTQ, l'ICBC ou le *Toronto Atmospheric Fund*, mais elles n'ont pas été abordées dans le règlement. L'ICBC a suggéré d'inclure un « *break and safety performance requirement that would ensure the motor drive mechanism and energy storage mechanism are properly secured* ». Le gouvernement de la Colombie-Britannique élabore présentement un règlement à cet effet. De même, la SAAQ envisage d'exiger le port du casque protecteur et d'appliquer d'autres normes relatives aux bicyclettes conventionnelles aux bicyclettes assistées de même que de restreindre l'âge des conducteurs. Vélo Québec a suggéré de limiter l'âge des conducteurs à 14 ans. Le *Toronto Atmospheric Fund* a recommandé de réglementer la grosseur des roues et a souligné le manque d'espace de rangement. De plus, cet organisme a soulevé la difficulté que les utilisateurs ont à verrouiller la bicyclette assistée sur les supports à vélo de la ville. Le gouvernement de l'Ontario a suggéré la préparation, en coopération avec les gouvernements provinciaux, de matériel éducatif à l'intention des usagers pour les informer sur la façon de conduire la bicyclette assistée en toute sécurité.

Le ministère croit que les exigences techniques du présent règlement sont suffisantes pour assurer la sécurité des Canadiens. De plus, le règlement n'empêche pas l'ajout de dispositions particulières dans la réglementation provinciale ou territoriale si la province ou le territoire le juge nécessaire, et les fabricants pourront toujours offrir un produit plus adapté aux besoins des utilisateurs.

Respect et exécution

Les fabricants et importateurs de véhicules automobiles ont la responsabilité de s'assurer que leurs produits sont conformes aux exigences du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*. Le ministère des Transports surveille leurs programmes d'autocertification en examinant leurs documents d'essai, en

vehicles, and testing vehicles obtained in the open market. When a defect is found, the manufacturer or importer must issue a notice of defect to owners and to the Minister of Transport. If a vehicle does not comply with a safety standard, the manufacturer or importer is subject to prosecution and, if found guilty, may be fined as prescribed in the *Motor Vehicle Safety Act*.

Contact

Brian Jonah, Director
Motor Vehicle Standards and Research
Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate
Department of Transport
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Tel.: (613) 998-1968
FAX: (613) 990-2913
Internet address: jonahb@tc.gc.ca

inspectant des véhicules et en soumettant à l'essai des véhicules obtenus sur le marché commercial. Lorsqu'un défaut est détecté, le fabricant ou l'importateur doit émettre un avis de défaut à l'intention des propriétaires et du ministre des Transports. Si un véhicule s'avère non conforme à une norme de sécurité, le fabricant ou l'importateur est passible de poursuites et, s'il est reconnu coupable, il pourrait être condamné à une amende comme le prévoit la *Loi sur la sécurité automobile*.

Personne-ressource

Brian Jonah, directeur
Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile
Ministère des Transports
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Tél. : (613) 998-1968
TÉLÉCOPIEUR : (613) 990-2913
Adresse Internet : jonahb@tc.gc.ca