



Marc
Tison

Michel Dallaire était ravi.

Devant l'École de technologie supérieure, à deux pas de son cabinet de design, un groupe d'étudiants en génie était rassemblé autour des nouveaux vélos urbains dont il a dirigé la conception.

« Qu'en pensez-vous ? » leur a-t-il demandé, quelque peu anxieux. C'est propre, avec des éléments mécaniques bien protégés, ont-ils commenté.

Il leur a presque mis une réponse dans la bouche : « Vous ne trouvez pas que ça a l'air robuste ? »

En effet, c'est l'impression première que laisse le vélo, avec la signature de sa forte diagonale cintrée en aluminium, qui relie la potence au moyeu de la roue arrière.

« Il faut que tu l'essaie », lance le designer industriel au journaliste. Et comme le maire Tremblay, le représentant de La Presse a parcouru quelques centaines de mètres, changeant les trois vitesses, testant les freins, ajustant la hauteur de la selle. Efficace, solide, confortable. On se sent en confiance.

Mais ce n'est pas un bolide. « C'est une Jeep, décrit plutôt Dallaire. Un taxi. Du mobilier urbain mobile. Une bicyclette communiste. La bicyclette du peuple. » Le volkswélo, en quelque sorte : sympathique, utile, sans âge.

Mais qui n'en recèle pas moins une technologie de pointe.

Le fabricant de vélos Devinci, du Saguenay, a participé dès le début à sa conception. Il a construit les 40 modèles de pré-série qui ont été présentés cette semaine. Neuf mois plus tôt, il n'y avait rien, qu'une page blanche... ou qu'un écran noir. Un exploit.

Le plus gros défi était posé par le système de fixation du vélo à sa borne. « Les Français ont breveté tout ce qu'ils ont fait, et tout ce qu'ils pensaient pouvoir faire, indique Michel Dallaire. Il a fallu se creuser la tête pour trouver quelque chose. »

La tête en question, c'est celle de Charles Khairallah, ingénieur et président de Robotics Design, engagé pour l'occasion. Il lui a fallu quatre mois pour mettre au point une solution qui contournait les brevets dont on lui avait fourni l'épaisse pile. Son mécanisme de blocage s'articule autour d'une vis de dosage : « J'ai utilisé un système d'injection de liquide employé dans le milieu médical », explique-t-il. Inédit, et plus économe en énergie que les mécanismes concurrents. Tous les organes mécaniques et électroniques sont réunis dans la solide cassette amovible fixée au sommet de chaque borne d'amarrage.

La colonne de paiement a été réalisée avec la firme 8D Technologies, spécialisée dans les systèmes de points de vente sans fil. Avec Dominic Arbour et Sébastien Lagacé, deux designers à l'emploi de Michel Dallaire, une trentaine de personnes ont travaillé à ce projet.

Devant PETS, un camion s'est garé pour déménager la station de vélos. En effet, elle est modulaire, démontable, mobile. Au sol, une solide plaque d'acier enduite de polyuréthane porte quatre emplacements, où peuvent être fixées, à volonté, bornes d'amarrage ou colonne de paiement. Les employés ont d'abord démonté le mât de la colonne de paiement, au sommet duquel sont fixés deux panneaux solaires. Grâce aux piles rechargées par ces panneaux, chaque station est indépendante en énergie.

Michel Dallaire montre du doigt la discrète conicité des bornes: « Dans une rue en pente de deux ou trois degrés, leur paroi est verticale. Sinon, elles sembleraient penchées. »

On reconnaît là la marque de commerce du designer de 66 ans, et le fruit de ses 41 années d'expérience : l'attention apportée aux détails... sans qu'il y ait de détails. Car son mot d'ordre est simplicité. Devant les vélos, c'est ce qu'il a expliqué aux futurs ingénieurs, d'un âge plus sensible à l'expression agressive de la vitesse : « Il faut une beauté intemporelle. Si c'est trop animé, après deux ou trois ans, on est tannés de les voir. »
