

LE DEVOIR

Environnement

JOUR DE LA TERRE

JACQUES LANGUIRAND

«Réinventer la roue»
un 22 avril
Page 2



ALAIN PÉLISSIER

Le monde des
Établissements verts
Brundtland
Page 3



Stratégies
pour un 22 avril

Qui sera vainqueur

dans ce débat,

les environnementalistes

métropolitains

ou les tenants libéraux

de la roue libre?

La chose est connue: le Canada est l'un des signataires du protocole de Kyoto, cette entente internationale qui a pour objet d'instaurer une politique active de protection de l'environnement planétaire. Pour atteindre les objectifs fixés sur une base internationale, le gouvernement actuellement en place a dévoilé sa stratégie: à l'exemple de son grand frère américain, tout se fera sur une base volontaire.

Ici aussi donc, des programmes qui s'inspirent du Clean Air Act de l'ami Bush, à savoir que des entreprises se déclarent volontaires pour assurer une réduction de

La vie en banlieue est possible uniquement dans la mesure où l'automobile est la reine du paysage

leurs diverses émissions polluantes, le tout sans pénalisation pour toutes les autres qui se contenteront de laisser les choses dans l'état où elles se trouvent, et ce, tout en oubliant les dégradations subies au cours de toutes ces années où le mouvement écologique dénonçait une situation déjà inacceptable.

Il suffit pour comprendre ce qui se passe de relire, dans *Le Devoir*, l'article de samedi dernier d'un Louis-Gilles Francoeur et d'ainsi constater la «démis-

mission» de l'État. Dans un monde néolibéral, il faut donc souscrire au credo entrepreneurial, à savoir que la recherche de profits ne peut être que bénéfique à tous. (Là-dessus, on démontrera la valeur de ce modèle en s'appuyant sur un autre secteur, celui des arts, où les financiers avancent par centaines les millions et permettent ainsi la rénovation et l'entretien des institutions remarquables que sont le Museum of Modern Art ou le Metropolitan de New York.)

Divergences

Tous les grands coups d'éclat ne justifient

ront toutefois jamais l'immobilisme et, avant de critiquer ce qui se passe ailleurs, il faut oser regarder dans sa propre cour. Un exemple, à ce sujet, peut être ainsi lourd d'enseignement.

La dernière campagne électorale fédérale a donné lieu à des promesses d'investissement dans le secteur des infrastructures municipales: des rêves pourraient ainsi devenir réalité. Dans le domaine des transports, la Communauté métropolitaine de Montréal, par la voix de son président qui est aussi maire de la métropole québécoise, dépose donc un programme d'actions visant à assurer un service de transport public dans toute la région. Pendant ce temps, sur la colline parlementaire, des déclarations d'une autre nature se font: on y propose de nouvelles autoroutes, parachevant les 30 et 25 existantes, et ce, à coups de milliards.

On le voit: deux visions s'affrontent. Il faudrait, se fait-on dire, soutenir les activités de camionnage: la santé de l'économie en dépend et

il n'est pas question de modifier les façons maintenant usuelles adoptées par les entreprises. De plus, l'agrandissement du réseau routier a aussi l'avantage de contenir une base électorale ayant pour principe premier que la vie en banlieue est possible uniquement dans la mesure où l'automobile est la reine du paysage.

Au même moment, il s'en trouve pour affirmer que la qualité de vie peut être obtenue tout en respectant l'environnement, grâce à la mise en place d'un réseau efficace de dessertes par autobus ou voies ferroviaires, appuyé par un service de métro amélioré. Qui sera vainqueur dans ce débat, les environnementalistes métropolitains ou les tenants libéraux de la roue libre?

Jour de grâce

Après-demain, vendredi, une journée est offerte en espace pour la réflexion. Depuis 35 ans, un «Jour de la Terre» est devenu réalité. Le Québec, tout comme le Canada, y sous-

crit. Cette année, une thématique revient, celle qui veut que l'on «réinvente la roue», non pas pour que l'on gaspille encore plus vite les ressources, mais plutôt que l'on ralentisse cette course du temps, dans un monde où le besoin de produire ne peut souffrir aucun retard.

Le 22 avril se veut donc un jour de réflexion sur l'avenir collectif. Est-il toujours possible de croire que la planète Terre a suffisamment de ressources pour survivre, elle, à toutes les dégradations que son espèce principale, l'humaine, lui impose? Doit-on, au contraire, se dire que, si rien n'est fait, c'est la voie du non-retour, où les lacs meurent, les fleuves se rétrécissent, les arbres tombent, et où l'air vicié est devenu la norme?

Aux citoyens de répondre. Par des actions isolées. Par des soutiens affichés aux politiques de conservation de la nature. Ou tout simplement en opérant une halte pour regarder l'état du monde qui nous entoure.

Normand Thériault



ARCHIVES LE DEVOIR

«JOURNÉE SANS AUTO»

Pour: les Montréalais
Contre: les Français
Page 4

INDUSTRIE

Bombardier silencieux
Bell environnemental
Page 5

AVENIR

Automatisme et environnement
Page 6

LE JOUR DE LA TERRE VOUS DIT 500 MILLIONS DE FOIS MERCI

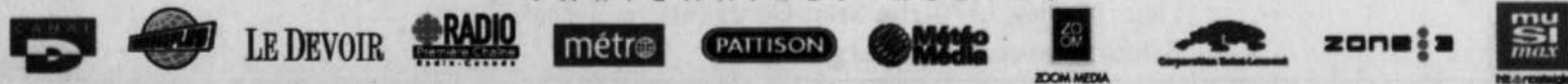
PARTENAIRES MAJEURS



PARTENAIRES ASSOCIÉS



PARTENAIRES MÉDIAS

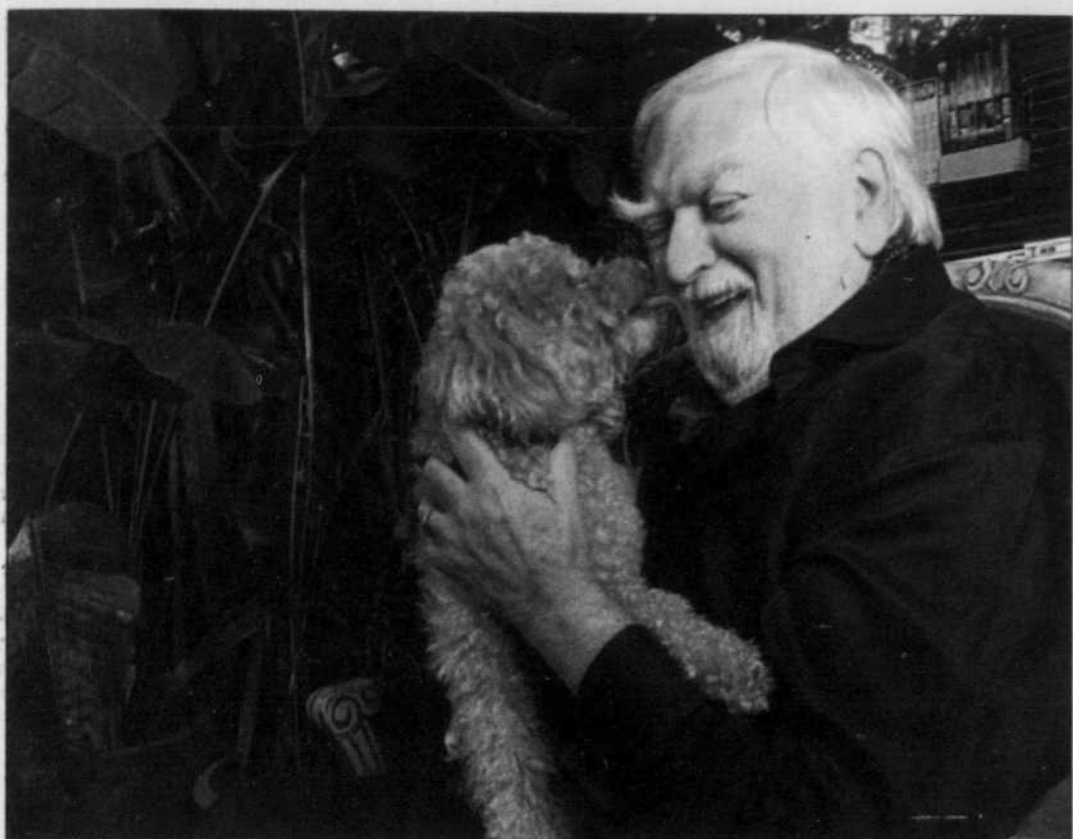


• ENVIRONNEMENT •

Une entrevue avec Jacques Languirand

Évolution et catastrophe

«Nous ne voyons que les avantages qui peuvent nous être bénéfiques au présent, sans penser aux risques occasionnés dans le futur»



PEDRO RUIZ LE DEVOIR

«Soyez conscient des organismes écologiques ou des écoquartiers qui existent près de chez vous. Il faut agir très vite», nous explique Jacques Languirand.

Alors que la nature revient à la vie et que partout bourgeonnent, foisonnent et gazouillent une multitude d'espèces animales et végétales, le Jour de la Terre nous revient pour une 35^e édition, le 22 avril prochain.

MARIE-ÈVE GRANIERO

Porte-parole du Jour de la Terre depuis déjà quelques années, Jacques Languirand a remarqué une évolution discrète, mais certaine dans les mœurs de la population. L'Histoire a prouvé que l'humanité, après une lente évolution, arrive toujours à un point de bascule où tout s'accélère. «J'ai remarqué que le nombre de gens qui prennent position pour l'environnement augmente, ce qui prouve cette évolution rapide des mœurs et l'intérêt de plus en plus marqué de la population pour les problèmes environnementaux», explique l'homme de lettres.

Plus de 500 millions de personnes établies dans 184 pays se réuniront pour célébrer cette année le Jour de la Terre, un geste qui contribuera à appuyer l'un des plus gros événements consacré à l'écologie et voué à la diffusion de l'information.

Situation critique

La Terre est-elle si polluée? Est-ce que la situation écologique mondiale est critique au point de rallier les peuples? «Il y a un fond de grande inquiétude chez moi, car nous en sommes à la sixième extinction de l'espèce», explique un Jacques Languirand qui se base sur un ouvrage de Richard Leakey et Roger Lewin, *La sixième extinction, évolution et catastrophe* (publié aux Éditions Flammarion). C'est un essai magistral sur la complexité croissante de la vie, dont la thèse centrale est que l'humanisation, notamment par les extinctions massives d'espèces vivantes qu'elle entraîne, correspondrait à la sixième catastrophe qu'aurait connue l'évolution naturelle en quatre milliards d'années.

«Si nous n'ajustons pas notre vision périphérique, nous pouvons nous attendre à la disparition de l'être humain», déclare donc le lecteur. Notre incapacité à voir le passé et l'avenir — et, donc, à ne vivre qu'au présent — serait la grande faiblesse qui pourrait perdre notre monde tel que nous le connaissons.

Selon l'auteur et communicateur, quatre pouvoirs régissent notre monde: le pouvoir économique gère le pouvoir politique, puis viennent les

pouvoirs judiciaire et médiatique. Tous sont étroitement liés. L'argent et le pouvoir qu'il procure déforment notre vision du monde et de l'information. M. Languirand cite pour exemple la fonte de la calotte polaire. Cette catastrophe écologique est par contre une bénédiction pour le milieu des grandes entreprises car elle générera des coûts moindres de transport de marchandises. Cela, au détriment de la faune, de la flore et de certaines régions qui risquent de disparaître. «Mais, dit-il, nous n'y voyons que les avantages qui peuvent nous être bénéfiques au présent sans penser aux risques occasionnés dans le futur.»

Optimisme toujours

«Tel Hubert Reeves, je suis volontairement optimiste», dit-il. Loin de ne tracer qu'un tableau noir de la situation environnementale actuelle, M. Languirand affirme que le salut de l'espèce réside en premier lieu dans l'éducation populaire, puis dans la prise de position et au moyen de pressions exercées sur les gouvernements.

Le Jour de la Terre sert justement ce dessein. Les différentes activités et conférences sont organisées cette année sous le thème de «Réinventer la roue», une image qui rappelle l'importance d'utiliser des transports en commun ou écologiques tels que le vélo. Cette journée se veut donc une campagne de sensibilisation et d'actions dont l'enjeu est de démontrer les effets bénéfiques du transport durable.

Elle incite la population à changer ses habitudes de vie et de consommation en proposant des solutions et des gestes concrets au quotidien. Ainsi, le porte-parole du 35^e Jour de la Terre espère que tous réussiront à transformer l'actuel état des choses. En résumé, cette journée du 22 avril entraînera une réflexion qui permettra de situer la place véritable de l'humanité dans le temps et dans l'espace de la biosphère, en éduquant la population sur différents moyens de protéger au quotidien notre environnement.

«Votez, dit-il avec passion, entrez dans les partis politiques, engagez-vous. Soyez conscient des organismes écologiques ou des écoquartiers qui existent près de chez vous. Il faut agir très vite.» Car, comme il l'explique si bien, nous n'avons qu'une planète et elle se trouve dans un sale état.

Le plus important, résume-t-il, c'est de ne pas se décourager, mais de se donner des raisons pour s'encourager.

22 avril 2005

Il faut «réinventer la roue»

Des activités pour célébrer le Jour de la Terre

Gaz à effet de serre, protocole de Kyoto, multinationales, pollution, disparition d'espèces animales et végétales, fonte de la calotte polaire. Thèmes plus qu'utilisés actuellement et qui dressent un bilan peu réjouissant de notre monde actuel. Dans ce tableau plutôt sombre de notre histoire, une touche de couleur apparaît comme dans une toile de Rembrandt. C'est après-demain, le 22 avril, qu'aura lieu le 35^e anniversaire du Jour de la Terre: et là se conclut cette année une thématique biennale centrée sur le transport.

MARIE-ÈVE GRANIERO

Réinventer la roue, thème du Jour de la Terre 2005, se veut une campagne de sensibilisation et d'actions dont l'enjeu est de démontrer les effets bénéfiques du transport durable. «Notre but, explique Véronique Arsenault, est de sensibiliser la population aux transports écologiques, en conformité avec le protocole de Kyoto.»

Jacques Languirand, porte-parole de l'événement, abonde en ce sens: «Au moment où les prix de l'essence explosent, il est plus que temps de redécouvrir les bienfaits du transport en commun et de réduire ainsi considérablement nos émissions de GES [gaz à effet de serre].» Selon lui, la Terre est dans un sale état et il est plus que temps que la population se regroupe et pose des gestes concrets pour réparer les erreurs du passé et voir au futur. Il en va de la survie des espèces animales, végétales et humaines.

Des événements

Afin de sensibiliser la population à l'environnement, la Corporation Saint-Laurent, qui est mandataire de ce mouvement participatif en environnement au Québec, a organisé plusieurs activités et conférences. Parmi celles-ci, mentionnons les cliniques d'inspection automobile de l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQL-

PA), qui se dérouleront le vendredi 22 avril à Montréal et à Québec. Ces cliniques ont pour but de vérifier l'état des voitures, un mauvais fonctionnement mécanique ayant des conséquences néfastes sur l'environnement.

Toujours le 22 avril se tiendra, pour la première fois au Québec, une collecte de matières dangereuses pour les commerces et les bureaux d'affaires de l'arrondissement Ville-Marie, de 10h à 15h à l'Îlot Balmoral.

La Société des arts technologiques (SAT) sera l'hôte d'un «danse-o-thon» organisé par Robert de la Gauthier. Le but: collecter des fonds qui serviront à financer des projets de revégétalisation en milieu urbain, et le «légendaire DJ» a su convaincre ses amis de poser un geste pour cette bonne cause. Ainsi, Akufen, ainsi que les DJ Mighty Kat et The Mole se joindront à lui pour faire bouger les danseurs qui ont le pied vert! Le concept de ce danse-o-thon, qui durera de 22h à 8h, est simple: tout participant pourra solliciter un appui financier auprès de son entourage afin d'obtenir un parrainage pour chaque heure dansée. Les billets des danseurs et participants sont ainsi financés en partie ou totalement. On trou-

ve le formulaire de parrainage sur www.emc2mtl.com. Les billets sont en vente à la SAT à raison de 35 \$ par danseur (25 \$ étudiant et 50 \$ à la porte).

Des actions

Québec'ERE (ERE, pour éducation relative à l'environnement), en collaboration avec le service de l'éducation du Musée national des beaux-arts du Québec, présente pour la première fois l'événement «Arts et Environnement» afin de célébrer le Jour de la Terre et de sensibiliser jeunes et moins jeunes à l'importance de protéger notre planète.

Ces quatre activités du Jour de la Terre font partie des 450 qui sont proposées cette année par la Corporation Saint-Laurent et s'ajoutent à d'autres mises en place par de petits collectifs communautaires, que l'on retrouve dans des lieux aussi divers que les écoles, les garderies ou les maisons de la culture.

Ce Jour de la Terre, dont c'est le 35^e anniversaire, est l'événement majeur non seulement au Canada et au Québec, mais dans plus de 180 pays. Ce jour se veut l'occasion parfaite pour se réunir afin de faire évoluer les choses. Pour souligner l'événement, la direction du festival profitera de l'occasion pour planter 35 arbres soulignant les 35 «bougies» du Jour de la Terre, atteintes ce 22 avril.

Pour plus d'information, visitez le site Internet officiel: www.jourdelaterre.org

xueiruc
tnemiaryv
setê
SUOV



♦ On n'est jamais trop curieux ♦

Équiterre présente :

LAURE WARIDEL ET FRANÇOISE DAVID EN CONFÉRENCE

Pour le Jour de la Terre, Équiterre convie la population à une conférence de **Laure Waridel**, auteure de *Acheter, c'est voter : le cas du café*, et **Françoise David**, auteure de *Bien commun recherché : une option citoyenne*.

Date et heure : 21 avril 2005, à 20h00

Lieu : Medley, 1170, rue Saint-Denis (métro Berri-UQAM)

Billets : www.equiterre.org



• ENVIRONNEMENT •

Les Établissements verts Brundtland

Une école où la priorité des jeunes est la qualité de l'environnement

«Penser globalement et agir localement pour améliorer la vie»

Prônant l'écologie, le pacifisme, la solidarité et la démocratie, le mouvement des Établissements verts Brundtland (EVB) connaît un franc succès dans le milieu scolaire de la province, où plus de 950 établissements ont rejoint le réseau. Dès leur arrivée sur les bancs d'école, les enfants sont invités à s'engager socialement dans leur communauté par une foule de petits gestes leur permettant d'espérer vivre dans un monde meilleur comme récupérer, réduire sa consommation d'énergie et préparer des paniers de Noël pour les familles défavorisées.

MARTINE LETARTE

Le réseau des Établissements verts Brundtland, instauré il y a 12 ans par la Centrale des syndicats du Québec (CSQ) en collaboration avec Recyc-Québec, a adopté la théorie de l'effet papillon du météorologue Edward Lorenz voulant que le battement d'ailes d'un papillon puisse provoquer une tornade de l'autre côté du globe. Dans les écoles affichant fièrement le statut, on croit que chaque petit geste peut changer le monde. «Les EVB apprennent aux jeunes à penser globalement et à agir localement pour améliorer la vie en classe, à l'école et en communauté dans une perspective de développement durable», explique le secrétaire-trésorier de la CSQ et responsable du réseau EVB, Alain Pélissier.

S'investir dans nos communautés

Pour faciliter le parcours des participants au mouvement à travers la province, la CSQ s'appuie à lancer sa trousse «S'investir dans nos communautés... en citoyen du monde». Le document comprend un guide pour les enseignants et un pour les jeunes, en plus d'un passeport servant à noter les résultats de leurs actions.

«Le guide de l'enseignant propose de se situer par rapport aux valeurs présentes dans la vie de tous les jours en trois étapes, soit observer, analyser et essayer de transformer», indique le conseiller en éducation pour un avenir viable de la CSQ ayant élaboré la trousse, Jean Robitaille.

Le document comprend également des idées concrètes d'actions à suggérer aux élèves. «Nous proposons une démarche

d'analyse de la consommation d'énergie dans l'école et nous donnons quelques trucs pour économiser. Il est aussi conseillé d'élaborer un code de conduite pacifique à respecter tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'école. Pour ce qui est du volet "citoyen du monde", nous proposons des associations avec des organismes ayant des projets de coopération internationale», poursuit M. Robitaille. La trousse suggère également de familiariser les jeunes à la démocratie en faisant élire un conseil étudiant.

Le guide pour les étudiants se veut plus technique. «Nous leur donnons des conseils pour les aider à construire des kiosques, à créer des affiches, à organiser des réunions et à parler aux médias. Quant au passeport, il sert à valoriser le travail des jeunes», explique M. Robitaille.

Le Carrefour de la citoyenneté responsable

Pour permettre aux participants du mouvement EVB de se rencontrer et d'échanger entre eux, la CSQ organise le Carrefour de la citoyenneté responsable (CCR) dans la ville de Québec les 19 et 20 mai prochains. L'événement, placé cette année sous la présidence d'honneur de la Commission canadienne pour l'UNESCO, lancera officiellement au Québec la Décennie des Nations unies pour l'éducation en vue du développement durable.

La première journée sera remplie de festivités afin de souligner l'importance des réalisations et de l'engagement des jeunes. La deuxième journée présentera un colloque de formation pour les enseignants et partenaires du réseau EVB. «Nous voulons que ce carrefour devienne une tradition annuelle et que sa ville



ARCHIVES CSQ
Selon le secrétaire-trésorier de la CSQ et responsable du réseau Établissements verts Brundtland, Alain Pélissier, l'initiative québécoise EVB a déjà influencé d'autres pays de la francophonie comme Haïti et le Sénégal.

d'accueil alterne chaque année entre Québec et Montréal au bénéfice du plus grand nombre de personnes possible», précise M. Pélissier.

Les jeunes profiteront de l'occasion pour remettre aux ministres de l'Environnement du Canada et du Québec, Stéphane Dion et Thomas Mulcair, l'«Appel des jeunes 2005». Il comprend plusieurs enga-

gements des élèves et les demandes qu'ils font aux adultes et personnes influentes de ce monde pour que les jeunes d'ici et d'ailleurs puissent espérer vivre dans un monde écologique, solidaire, démocratique et pacifique. Le document circule actuellement dans les écoles pour recueillir le plus de signatures possible. En juillet prochain, l'Appel des jeunes 2005 sera éga-

lement déposé à la rencontre du réseau francophone des acteurs de l'éducation à l'environnement Planète 3, au Burkina Faso, afin d'inciter les jeunes d'ailleurs à entreprendre la même démarche.

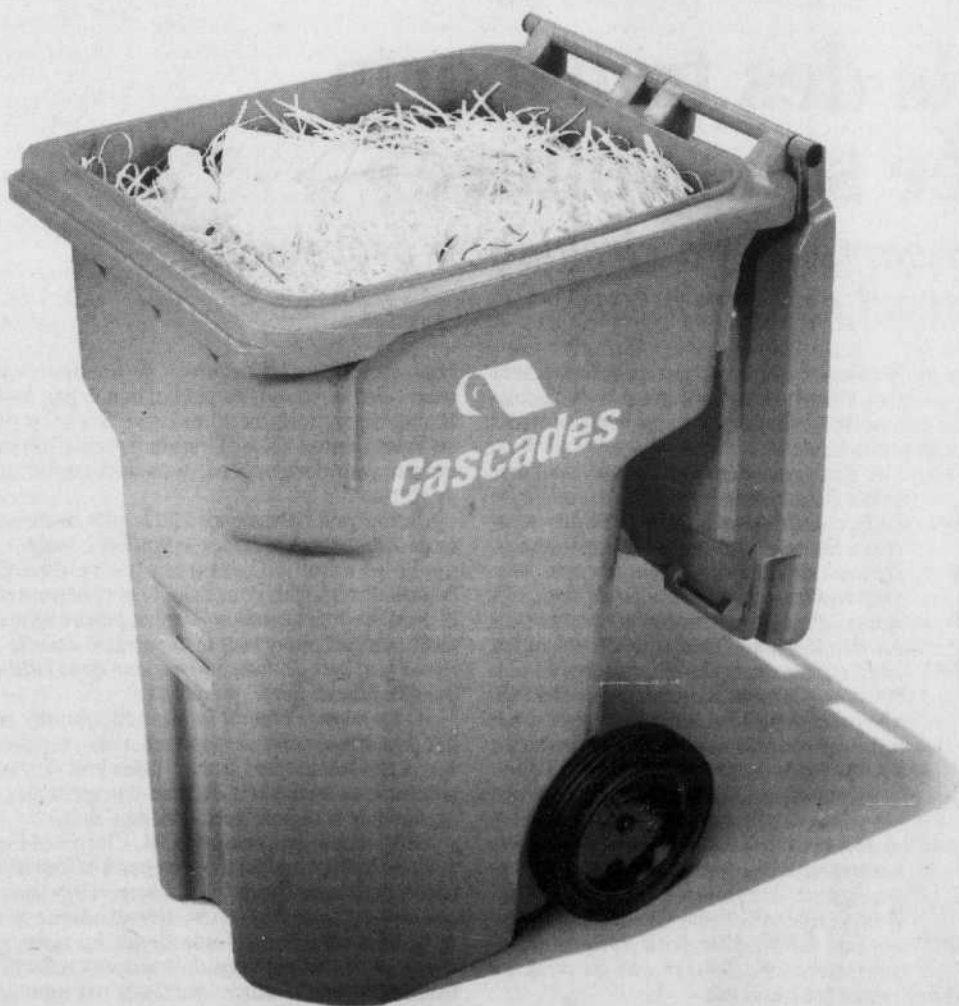
Une influence grandissante

Les EVB sont maintenant connus et reconnus socialement au Québec. «Il y a des parents qui téléphonent à la Commission scolaire de Montréal pour savoir si l'école où ils envoient leurs enfants est une école verte Brundtland. C'est un projet rassembleur favorisant le développement des compétences des jeunes, leur esprit d'initiative et le sentiment d'appartenance à leur établissement et à leur communauté», explique M. Pélissier.

Lorsque les initiateurs du projet des écoles vertes de la CSQ ont demandé à l'ex-premier ministre de Norvège Gro Harlem Brundtland de prêter son nom au mouvement après la publication du rapport de la Commission mondiale sur l'environnement et le développement qu'elle présidait, leurs ambitions étaient modestes. Pourtant, en 2002, la CSQ était présente au Sommet de la Terre à Johannesburg, en Afrique, pour présenter l'état de la situation du réseau EVB au Québec et faire valoir l'importance du rôle de l'éducation en matière de développement durable. Selon M. Pélissier, l'initiative québécoise EVB a déjà influencé d'autres pays de la francophonie comme Haïti et le Sénégal.

Le Canada anglais semble, lui aussi, s'intéresser au mouvement. Dernièrement, il y a eu une rencontre à Ottawa pour étudier la stratégie canadienne de développement durable en matière d'éducation. «Nos collègues anglophones ont été surpris de voir une organisation syndicale s'investir dans le domaine de l'éducation, mais ils trouvent le modèle intéressant. Comme nous sommes déjà présents dans tous les établissements scolaires du Québec par l'entremise de nos différents syndicats, c'est facile de communiquer de l'information de manière efficace. Il se peut que nos outils pédagogiques soient traduits en anglais pour en faire bénéficier le reste du Canada», conclut M. Pélissier.

Votre recyclage

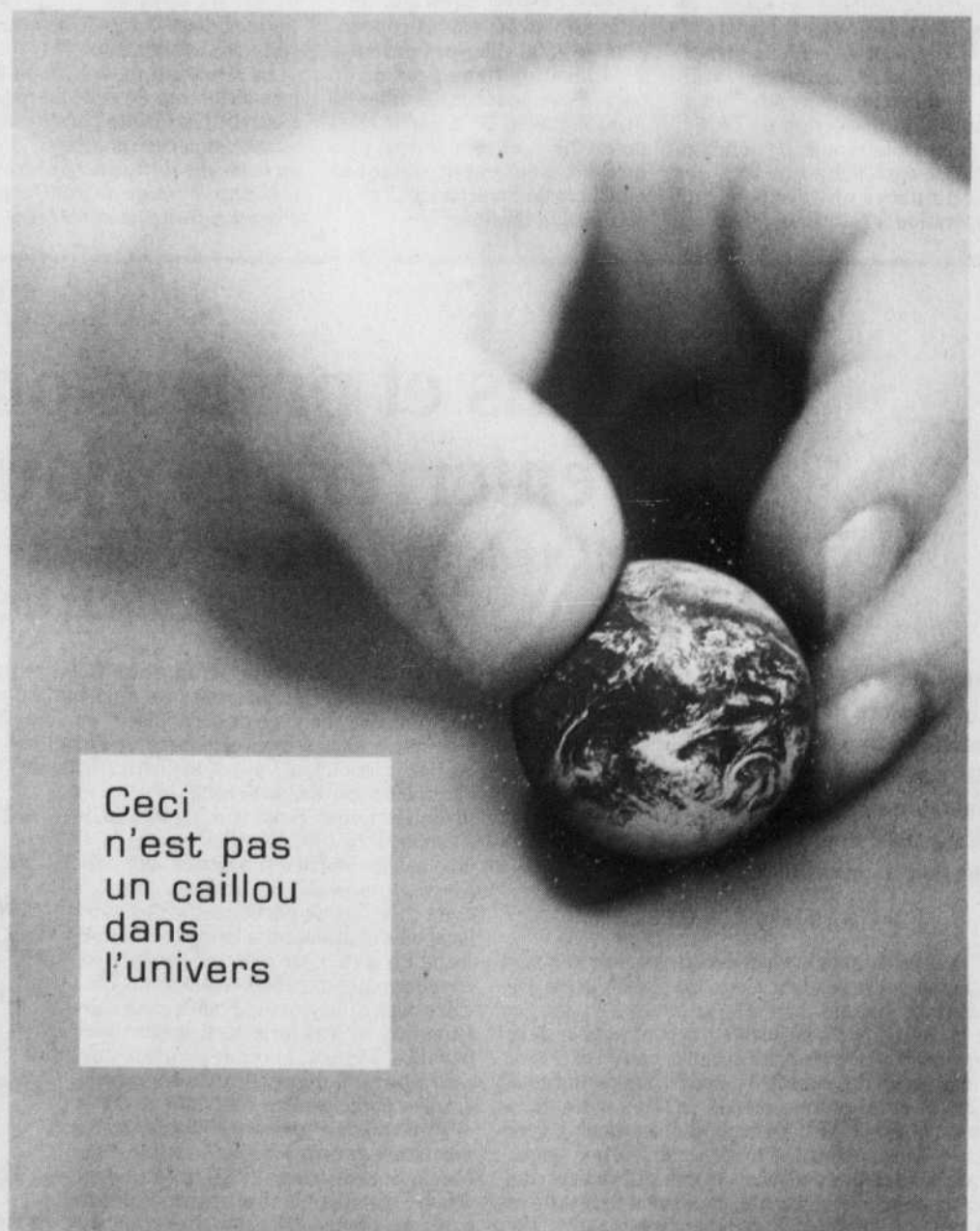


Notre savoir-faire

Cascades

www.cascades.com

CANADA • ÉTATS-UNIS • FRANCE • ANGLETERRE • ALLEMAGNE • SUÈDE



Ceci n'est pas un caillou dans l'univers

C'est la pierre angulaire de notre propre survie.

Parce que la protection de l'environnement est devenue un enjeu incontournable, Desjardins a depuis longtemps placé le développement durable au cœur même de sa distinction coopérative. Dans le but de préserver notre patrimoine naturel, plusieurs mesures témoignent de l'engagement constant de notre groupe financier à conjuguer avoirs et êtres au présent... comme au futur.

Ceci n'est pas une banque. C'est Desjardins.

Desjardins, fier partenaire du Jour de la Terre

Desjardins
Conjuguer avoirs et êtres

• ENVIRONNEMENT •

«En ville, sans ma voiture!»

Les Montréalais appuient toujours l'idée d'une journée sans auto

Le 22 septembre dernier, près de 40 % des utilisateurs en solo de la voiture «ont adopté un moyen de transport alternatif»

Alors que la France envisage d'abandonner la journée à la suite de la baisse importante de popularité qu'elle a essuyée l'an dernier, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) de Montréal compte bien reconduire l'événement en septembre prochain pour une troisième année consécutive. Appuyée massivement par la population, la version montréalaise du projet a donné des résultats très satisfaisants.

MARTINE LETARTE

Le 22 septembre dernier, la journée sans voiture a attiré environ 25 000 participants à Montréal, soit près du double de la première édition de l'événement en 2003. Le périmètre a été élargi pour englober les rues situées entre le boulevard de Maisonneuve Ouest et René-Lévesque, et les rues McGill College et Saint-Urbain. L'arrondissement Plateau-Mont-Royal a lui aussi participé à l'événement, et les commerçants ont installé des terrasses improvisées sur les trottoirs. Les heures d'activité ont même gagné une demi-heure en matinée pour s'étendre de 9h30 à 15h30. Pour éviter de gêner les spectacles, les ateliers de dessin dans les rues, les expositions de transports alternatifs et les autres activités de la journée, le stationnement était interdit dans le périmètre fermé aux voitures.

Sensibiliser la population

Tous ces bouleversements des activités du centre-ville de Montréal peuvent incommoder bien des travailleurs du secteur. Pourtant, beaucoup de personnes touchées par la fermeture des rues ont laissé volontiers leur voiture à la maison pour utiliser un autre moyen de locomotion.

«Selon un sondage de la firme montréalaise Descarie et Complices, près de 40 % des participants utilisant habituellement leur voiture en solo pour se rendre au travail ont adopté ce jour-là un moyen de transport alternatif, soit le vélo, le métro, l'autobus ou le covoiturage», affirme la directrice des communications et du marketing de l'AMT, Manon Goudreau. Le sondage indique également que 68 % des participants ont déclaré que l'opération a contribué à leur fai-

re considérer d'autres moyens de transport que la voiture dans leurs habitudes de déplacement au quotidien.

Des résultats tangibles

«En plus de la réussite de l'objectif de sensibilisation, la qualité de vie urbaine à l'intérieur du périmètre a été grandement améliorée lors de l'événement», constate Mme Goudreau. Au moment le plus calme de la journée de 2004, la mesure du bruit enregistré était de 50 décibels alors que, la semaine suivante, au même endroit et à la même heure, elle était de 80 décibels. «L'amélioration est très significative. On a atteint un niveau de bruit semblable à celui que nous retrouvons à la campagne», poursuit-elle.

En ce qui a trait à la qualité de l'air, les équipements d'Environnement Québec ont enregistré une baisse de 90 % du taux de monoxyde d'azote et de 100 % du monoxyde de carbone dans l'environnement sans voiture, par rapport aux mesures effectuées par la direction de l'environnement de la Ville de Montréal au centre-ville le même jour hors du périmètre. «Réduire le nombre de voitures en circulation améliore grandement la qualité de l'air et, du coup, la santé de la population est bonifiée», affirme Mme Goudreau.

La France se lasse

La France, pays instigateur du projet en 1998, a vu la popularité de sa journée «En ville, sans ma voiture!» fondre ces dernières années. En 2002, alors que l'événement est devenu européen, plus de 1300 villes ont participé à l'opération dans près de 40 pays. Cette année-là, 98 villes de France étaient de la partie alors qu'en 2004, elles n'étaient plus que 58. Seulement quelques quartiers de Paris étaient fermés aux automobilistes.



SOURCE AMT

À Montréal, la journée sans voiture profite toujours d'un soutien politique et populaire. Lors du sondage effectué en 2004 par la firme montréalaise Descarie et Complices à la suite de la journée sans voiture, 81 % des habitants de la région métropolitaine approuvaient l'événement.

Plusieurs élus incriminent le manque de soutien du ministère de l'Écologie. Pour ce qui est des Parisiens, ils n'avaient pas encore digéré les gigantesques embouteillages paralysant la capitale en 2003. À Rennes, une ville participante, plus de 50 % de la population a répondu par la négative à la question «Peut-on se passer de voiture?», a rapporté le quotidien Ouest-France à la suite de l'événement.

La situation de la France est très différente de celle de Montréal, affirme Mme Goudreau. «Dans les dernières années, il y a eu beaucoup de travaux de rénovation dans le réseau de transport en commun français et certains ci-

toyens étaient frustrés de se faire demander d'utiliser le métro alors que plusieurs stations étaient fermées. De plus, l'événement n'était pas adapté aux petites villes plus dépendantes de l'automobile puisqu'elles ont des services de transport en commun moins développés», précise-t-elle.

Il ne faut pas croire pour autant que la France jette l'éponge et cesse de faire des efforts de sensibilisation auprès de la population pour encourager l'utilisation du transport en commun. Depuis quelques années, la journée «En ville, sans ma voiture!» est comprise dans la Semaine de la mobilité, une initiative européenne pour tester et installer des pra-

tiques de mobilité sécuritaires, accessibles et respectueuses envers l'environnement. A moins que le vent tourne, les Français feront la promotion du transport en commun par diverses activités durant cette semaine du mois de septembre, sans toutefois interdire radicalement l'automobile pour une journée.

L'appui montréalais toujours présent

À Montréal, l'événement profite toujours d'un soutien politique et populaire. Lors du sondage effectué en 2004 par la firme montréalaise Descarie et Complices à la suite de la journée sans voiture, 81 % des habitants de la région

métropolitaine approuvaient l'événement. Chez les automobilistes voyageant en solo, ils étaient même 69 % à souhaiter le retour de l'événement cette année. «Avec toute l'information diffusée sur les problèmes causés par l'émission de gaz à effet de serre et les objectifs environnementaux à atteindre pour respecter le protocole de Kyoto, les Montréalais sont très sensibilisés à la cause», conclut Mme Goudreau. Avec cet appui provenant de la population, des entreprises et des organismes, tout indique que la journée «En ville, sans ma voiture!» de Montréal aura lieu encore une fois cet automne, au grand plaisir du nez et des oreilles de chacun.

France

Élus et professionnels des transports enterrent la «journée sans voiture»

«Les citoyens de plus en plus gênés par les embarras de la circulation provoqués... par les chantiers de transport en commun»

Instaurée en 1998 en France par Dominique Voynet, alors ministre de l'Environnement, la manifestation s'est essouffée. Les maires, très souvent engagés dans de grands travaux d'amélioration de la circulation, veulent lui substituer des actions de promotion des transports collectifs

DOMINIQUE BUFFIER

La 8^e édition de la «journée sans voiture» n'aura sans doute pas lieu. Cette éventualité a été évoquée avec insistance à Paris, mercredi 9 février, lors de la signature du protocole d'accord pour le développement d'une mobilité durable, entre les élus du Groupement des autorités responsables de transport (GART) et les professionnels de l'Union des transports publics (UTP). En renonçant à organiser cette année, dans sa forme actuelle, cette journée symbolique, les acteurs du transport collectif veulent donner un signe. Leur priorité, expliquent-ils, est de relancer «une véritable dynamique du transport collectif». «Il nous faut réfléchir, désormais, à la requalification de la semaine des transports publics», indique Michel Cornil, président de l'UTP.

Une ville sans voiture

La journée sans voiture avait été lancée, le 9 septembre 1997, par Michel Crépeau, alors maire

(MRG) de La Rochelle (Charente-Maritime). Il s'agissait d'expérimenter, dans un moment ludique, une nouvelle manière de se déplacer en ville. Dès son entrée dans le gouvernement de Lionel Jospin, en 1997, Dominique Voynet, ministre (Verts) de l'En-

vironnement, avait porté cette initiative au niveau national. Sous son impulsion, le 22 septembre 1998, 35 villes avaient participé à cette journée rebaptisée «En ville, sans ma voiture!». En 1999, on comptait deux fois plus de participants, des villes italiennes et suisses s'associant au mouvement. En 2002, cette journée, devenue européenne depuis 2000, avait réuni 1353 villes dans 37 pays, et la France avait alors enregistré sa plus forte participation, avec 94 villes. Depuis, le rendez-vous annuel n'avait cessé de perdre du terrain — 72 villes participant en 2003 et 58 en 2004.

«Nous sommes arrivés au bout de l'expérimentation de cette journée», estime Jean-Marie Bockel, maire (PS) de Mulhouse (Haut-Rhin), dont la ville a renoncé depuis deux ans à la manifestation. L'élu mulhousien, qui est également président de l'Association des maires des grandes villes de France (AMGVF), se dit plus favorable à l'organisation d'une semaine des transports publics. L'AMGVF vient d'être sollicitée par le GART pour sonder l'avis de ses adhérents sur son maintien ou non. La réponse de l'association sera transmise à Serge Lepeltier, mi-

nistre de l'Écologie, qui tranchera prochainement cette question. Une réunion au ministère de l'Écologie est prévue, le 17 février, avec les représentants des collectivités locales.

«L'État s'est désengagé depuis deux ans», souligne Denis Baupin, adjoint (Verts) au maire de Paris, chargé de la circulation et des transports. En ce qui concerne Paris, poursuit-il, l'absence de communication sur cette journée, dans les autres communes de l'agglomération, a rendu ce rendez-vous peu lisible. Au ministère de l'Écologie, on reconnaît que l'engagement de l'État dans l'édition 2004 a été très en recul par rapport à l'année précédente. En effet, le budget national de la communication est passé de 200 000 euros en 2003 à 3500 euros en 2004.

À cette diminution drastique du budget est venu s'ajouter un problème d'image. «La journée sans voiture commençait à être contre-productive pour le développement des transports en commun», indique Michel Destot, maire (PS) de Grenoble et président du GART. Elle avait fini par provoquer moins d'adhésion que de rejet. Le «sans» ne donnait pas très envie.

«Image troublée»

Pour expliquer la baisse régulière du succès de cette journée, M. Destot évoque aussi «des citoyens de plus en plus gênés par les embarras de la circulation

provoqués... par les chantiers de transport en commun». Actuellement, au plan national, pas moins de 12 agglomérations, comme Paris, Grenoble (Isère) ou Valenciennes (Nord), ont entrepris d'importants travaux pour développer le transport en commun en site propre.

«Instaurée à Lyon depuis 2001, cette journée, à partir de 2004, a vu son image se troubler», analyse Étienne Tête, adjoint (Verts) au maire de Lyon et conseiller régional. Pour l'élu, le périmètre réduit de la dernière manifestation lui a fait perdre tout son intérêt. «Mais l'important n'est pas tant dans le maintien à tout prix de cette journée que dans l'utilisation que l'on peut en faire», précise-t-il.

«Cette journée prenait un tour trop formel, pour ne pas dire rituel, voire devenait un alibi», renchérit, de son côté, Dominique Plancke, président (Verts) de la commission transports et infrastructures au conseil régional de la région Nord-Pas-de-Calais.

Cette année comme en 2004, Clermont-Ferrand (Puy-de-Dôme) ne participera pas à la journée pour cause de travaux pour le tramway. «Cette manifestation est devenue trop restrictive», indique le maire (PS) de la ville, Serge Godard, qui, lui aussi, se prononce pour une semaine du transport collectif. L'élu traduit par une maxime, partagée par une majorité de ses collègues, l'avenir de cette journée particulière: «Personne ne veut la tuer mais tout le monde voudrait l'enterrer.»

Le Monde

Récupérer les restants, **C'EST IMPORTANT.**
INFORMEZ-VOUS. C'est si simple.
www.ecopeinture.ca

éco-peinture
Société québécoise de gestion écologique de la peinture

Depuis trois ans, plus de 8000 tonnes de peinture et de contenants ont été revalorisés.



• ENVIRONNEMENT •

Bombardier produits récréatifs

Un moteur deux-temps «révolutionnaire»?

Une percée dans le secteur des hors-bord pour l'entreprise québécoise

Le 7 avril, Bombardier produits récréatifs (BRP) s'est vu octroyer le Clean Air Excellence Award par l'EPA (Environmental Protection Agency) pour un nouveau type de moteurs hors-bord Evinrude. Selon l'agence américaine de protection de l'environnement, les innovations à la base de ce moteur «ont redéfini la technologie des moteurs de bateau».

CLAUDE LAFLEUR

«L'EPA nous a dit que c'était la première fois que ce prix a été remis à un manufacturier de moteurs hors-bord», souligne Pierre Pichette, vice-président aux communications et aux affaires publiques de BRP. Jamais aucun autre manufacturier de moteurs hors-bord n'a vu la performance de ses moteurs reconnue par une telle mention. Pour nous, c'est vraiment très important.»

La révolution du deux-temps

Selon le représentant de Bombardier, cette société vient de mettre en marché un produit véritablement révolutionnaire: un moteur deux-temps qui offre les qualités des moteurs quatre-temps.

«Comme vous le savez, dit-il, un moteur deux-temps est beaucoup plus "nerveux" qu'un moteur quatre-temps, il donne plus de sensations. Par contre, un moteur quatre-temps est moins bruyant, moins polluant et nécessite moins d'entretien.»

Or, les moteurs de la famille Evinrude de Bombardier combinent ces qualités. «Par exemple, indique M. Pichette, ils émettent nettement moins de CO₂ que tout autre moteur, alors que les émissions d'hydrocarbure et d'azote sont excellentes. Au chapitre sonore, nos moteurs sont au même niveau que les moteurs quatre-temps.» De surcroît, ces moteurs nécessitent nettement moins d'entretien qu'un moteur quatre-temps: «Vous n'aurez qu'à ajouter une fois par année un peu d'huile, sans plus!», clame-t-il.

Pour la petite histoire, celui-ci raconte qu'en 2001, BRP a fait l'acquisition du célèbre manufacturier de moteurs hors-bord Johnson Evinrude, en réalisant très bien le potentiel d'une technologie alors en développement dans les laboratoires de la compagnie américaine.

Baptisée depuis E-TEC, cette technologie a effectivement permis de relancer, à partir de 2003, la gamme des moteurs Evinrude. Confiant de la qualité de ces Evinrude E-TEC, BRP les a d'abord présentés au California Air Resource Board, l'équivalent californien de l'EPA, «une agence aussi sévère que réputée», de noter M. Pichette. Or, [les représentants du CARB] nous ont dit qu'on les surprenait autant qu'on les impressionnait... Ils nous ont même suggéré d'aller nous présenter à l'EPA!

Voilà précisément ce que l'équipe de BRP a fait l'automne dernier et qui lui a valu, il y a quelques semaines, la mention témoignant des qualités environnementales de la technologie E-TEC.

Contredire les affirmations

Pour l'entreprise québécoise, c'est là toute une percée puisque, souligne M. Pichette, la société s'aventure dans le monde des moteurs hors-bord depuis quatre années seulement. De surcroît, en proposant un moteur deux-temps, elle s'attaque au «dogme» stipulant que seuls les moteurs quatre-temps devraient permettre d'obtenir d'importants gains en matière de qualité de l'air et de niveau sonore.

Bombardier produits récréatifs rapporte avoir démontré que ses Evinrude E-TEC émettent de 30 % à 50 % moins d'oxyde de carbone qu'un moteur quatre-temps semblable, et de 50 à 100 fois moins lorsqu'il tourne au ralenti. M. Pichette compare d'ailleurs le bruit de l'un de ces moteurs à celui d'une simple balayuse!

«Les représentants de l'EPA ont été particulièrement impressionnés d'observer de telles caractéristiques dans un moteur qui fournit par ailleurs des performances qui égalent, sinon même dépassent, un moteur quatre-temps... Somme toute, l'EPA dit au monde entier qu'on ferait fausse route en pensant que seul un moteur quatre-temps peut fournir de bons rendements puisque,



OLIVIER ZUIDA LE DEVOIR

Bombardier produits récréatifs vient de mettre en marché un produit véritablement révolutionnaire: un moteur deux-temps qui offre les qualités des moteurs quatre-temps.

dans les faits, il existe une technologie pour moteurs deux-temps qui fait véritablement l'affaire. De surcroît, l'EPA nous a dit que cette technologie pourrait s'appliquer à bien d'autres choses... ce qui n'est pas tombé dans l'oreille d'un sourd!»

E-TEC appliquée aux motoneiges et motomarines?

Pierre Pichette en profite pour rappeler que BRP est avant tout reconnue pour ses motoneiges, ses motoma-

ries et ses véhicules tout-terrain. «Nous sommes également un important motoriste, dit-il, puisque nous fabriquons des moteurs pour des avions ultralégers et pour des firmes comme BMW et Aprilia, etc.»

C'est ainsi que les avancées de la technologie E-TEC pourraient éventuellement se retrouver dans plusieurs des produits de la compagnie. Toutefois, précise M. Pichette, BRP n'en est pas encore là, puisqu'elle vient à peine de mettre en marché cette technologie et que «nous avons encore énormément de choses à apprendre. Voyez-vous, nous devons d'abord apprendre à marcher... avant de courir!».

Mais il s'empresse d'ajouter que BRP n'est surtout pas insensible aux inconvénients qu'imposent les motoneiges et les motomarines. «En matière de motomarines, dit-il, nous avons fait d'importants développements. Si vous comparez une motomarine construite au cours des quatre ou cinq dernières années avec une datant des années 1990, vous constaterez que ce n'est vraiment plus la même chose. Vous constaterez, entre autres, une réduction sonore de 50 %.»

Quant au tintamarre généré par une motoneige, M. Pichette souligne que le problème est différent. «La motoneige n'évolue pas dans l'eau, mais sur la terre ferme, dit-il. Ce qui contribue à l'émission sonore d'une motoneige, ce n'est pas seulement le moteur mais, dans une proportion de 40 à 45 %, la chenille. Bien sûr, il y a aussi le moteur qui cause problème, nous en sommes très conscients et nous y travaillons fort!»

Il indique que l'une des façons les plus simples d'atténuer l'intensité sonore des motoneiges consiste à réduire la vitesse de circulation de celles-ci. «C'est ce qu'on devrait faire en tout premier lieu dans les zones habitées, suggère-t-il. C'est, selon nous, une grande partie de la solution.»

Néanmoins, BRP étudie diverses avenues possibles, dont la possibilité de développer des moteurs électriques. «Il y a des recherches qui se font, indique M. Pichette, mais il y a encore très loin de la coupe aux lèvres... On pourrait aussi éventuellement appliquer la technologie E-TEC aux moteurs de motoneige... Tout est possible, vous savez.»

Chez BCE

Bell et bien verte!

Une compagnie agit dans le cadre d'une politique «volontaire» d'atteinte des objectifs de Kyoto

Partenaire du Jour de la Terre pour la deuxième année, Bell Canada Entreprises a non seulement à cœur la protection de l'environnement, mais la compagnie a, depuis longtemps, mis le développement durable au centre de ses préoccupations. Et un tel engagement se reflète dans divers programmes spécifiques mis en branle pour sensibiliser les employés.

MALORIE BEAUCHEMIN

«BCE a un programme environnemental depuis maintenant 15 ans. On y croit, et le Jour de la Terre, c'est une belle plateforme pour partager notre savoir-faire et faire avancer les causes environnementales», explique le chef divisionnaire adjoint du secteur environnemental de Bell Canada Entreprises (BCE), François Dalpé.

Si Bell Canada profite de la visibilité offerte par l'événement pour tenter de sensibiliser le public à l'écologie, c'est au jour le jour que l'entreprise est la plus active, notamment auprès de ses employés.

«Depuis trois ans, le service environnemental tient des kiosques d'information et de sensibilisation auprès de tous nos employés, à l'échelle du Canada, souligne François Dalpé. Cette année, on met l'accent sur les changements climatiques.»

Une tonne en moins

Un des trois programmes spécifiques, intitulé «Kyoto au quotidien», a même contribué à faire adopter des comportements plus écologiques à de nombreux employés. Sur les 45 000 employés de l'entreprise, 1400 ont signé un engagement à réduire leur consommation d'énergie. «C'est volontaire, on propose une liste de 23 actions de la vie de tous les jours qui peuvent faire baisser la production personnelle de CO₂; les gens font leur sélection et s'engagent à respecter leurs choix. Ça représente au moins une tonne de CO₂ par année», explique le chef adjoint, avant d'ajouter que, grâce à ce programme, l'entreprise aura contribué à réduire la production de CO₂ d'au moins 1400 tonnes dès la première année du programme.

«La division Bell Mobilité veut aller chercher 1000 engagements de plus et les activités entourant le Jour de la Terre devraient faire progresser davantage la démarche de sensibilisation», ajoute-t-il. Lors de l'événement, Bell invite aussi les familles à participer, les sensibilisant en proposant un concours de coloriage de paysages environnementaux pour les enfants avec, à l'issue, des prix à gagner.

Récupération des vieux appareils

Un deuxième programme a été mis en branle chez les employés de Bell pour favoriser la récupération des appareils cellulaires et téléphoniques. «On invite toute la population à faire le ménage des fonds de tiroir, dans le cadre du Jour de la Terre, et à nous amener leurs vieux appareils», annonce François Dalpé.

BCE s'occupe de les remettre à neuf s'ils peuvent toujours fonctionner, sinon l'entreprise les envoie à la récupération. Les appareils en état de marche sont re-

mis à des organismes pour les femmes en difficulté. «L'an dernier, 6500 cellulaires ou téléphones ont été distribués à 150 organismes à travers le Canada», souligne-t-il. Les revenus encourus pour le recyclage des appareils restants, soit 200 000 \$, ont par ailleurs été donnés à l'hôpital pour les enfants malades de Toronto.

Soutien aux trois R

Par un troisième programme spécifique, Bell Canada tente de sensibiliser ses employés à la protection de l'environnement au quotidien. L'entreprise a mis sur pied un programme dit des trois R: réduction, réutilisation, recyclage.

Dans les différents services, cela se traduit surtout en matière d'utilisation du papier, indispensable dans tous les bureaux. Le service environnemental a davantage de difficulté à contrôler l'usage du papier dans chaque bureau, mais s'active à sensibiliser les employés. Et ça semble porter fruits puisque des initiatives ont pris naissance «de l'intérieur».

À titre d'exemple, François Dalpé cite les bureaux de Bell Mobilité à Dorval, où les employés ont décidé de configurer toutes les imprimantes par défaut à la fonction recto-verso. Une idée intéressante, selon le chef adjoint. «On essaie d'encourager les initiatives mises de l'avant par des employés. Si l'idée est bonne, le service environnemental se charge d'assurer le relais et de la faire partager à tous les autres départements et services», explique-t-il.

Depuis 1990

Bell Canada s'est dotée en 1990 d'équipes de services environnementaux dont le rôle premier a été d'introduire une politique en la matière. Aujourd'hui, l'entreprise entière tente de faire sa part pour le développement durable, notamment dans la gestion des infrastructures et des matières dangereuses. «Dorénavant, lorsqu'on installe des poteaux, on fait davantage attention à l'endroit, aux arbres, à l'eau. On tente de minimiser les impacts environnementaux», souligne François Dalpé.

BCE a même mis sur pied «Enviro-ligne», une ligne téléphonique réservée à ses employés et fonctionnant 24 heures sur 24, pour toute urgence environnementale. «Si, par exemple, il y a déversement d'un tuyau hydraulique, ou pour n'importe quelle question environnementale de nos employés», ajoute-t-il.

Dans les prochains mois, le service environnemental prévoit mettre sur pied des études d'impact sur l'environnement des produits et services offerts par la compagnie, en partenariat avec le Centre interuniversitaire de référence sur l'analyse, l'interprétation et la gestion du cycle de vie des produits, procédés et services (CIRAIG) de l'École polytechnique de Montréal. Plutôt que de se donner bonne conscience, les dirigeants et employés de Bell veulent faire leur part pour l'environnement.

Politique d'entreprise

Le secteur environnemental de BCE est d'ailleurs composé de 13 employés permanents, en plus des coordonnateurs affectés à chaque division de la compagnie, afin de s'assurer de la mise en œuvre des projets «verts» dans chaque unité. «Tout projet dans nos locaux qui touche l'environnement nécessite un suivi», souligne François Dalpé, que ce soit pour le rem-

placement d'un réservoir enfoui, pour un réservoir hors terre ou pour le changement d'un ventilateur trop bruyant, nous voulons vérifier les impacts.» BCE publie même depuis quelques années un rapport de performance environnementale de son entreprise, afin de mesurer les progrès encourus et de comptabiliser les projets qui touchent le développement durable. «C'est une question de responsabilité civile, de "gouvernance" propre», ajoute le chef de division. Le prochain rapport, celui de l'année 2004, devrait être disponible vers la fin du mois d'avril ou le début du mois de mai.

S'impliquer dans les causes environnementales est devenu une image de marque pour Bell, qui entend bien en profiter. La participation à des événements comme le Jour de la Terre, «on sait que c'est bon pour l'image de la compagnie», admet le chef adjoint. Et pourquoi ne pas joindre l'outil de sensibilisation à l'outil de promotion, puisque BCE se vante d'instaurer des nouvelles pratiques plus vertes, notamment avec les systèmes de téléconférence et de télétravail. «Les gens n'ont plus besoin de se déplacer. Alors on sauve de l'énergie. On veut promouvoir ça», explique François Dalpé.

VERRE VERT

Verre sur Vert, c'est la ville, la verdure et la villégiature.
Un nouvel édifice de condominiums de six étages avec toit jardin, entouré d'arbres et de sentiers, sur la Pointe-Sud de l'Île-des-Sœurs.

Vous vous devez une visite!

Heures de visite Lundi au vendredi: 11h à 19h Samedi et dimanche: 11h à 17h	Bureau des ventes 2, Place des Jardins des Vorges L'Île-des-Sœurs	(514) 761-1333 www.verresurvert.com
--	--	--

Gagnant du prix Domus. Constructeur de l'année 1997-2001-2003

Carrefour de la citoyenneté responsable

Les 19 et 20 mai 2005
École Wilbrod-Bhérier, à Québec

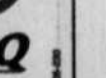
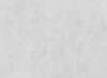
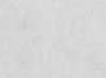
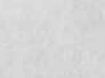
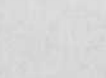
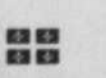
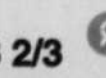
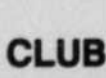
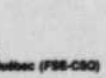
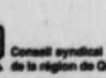


- Un événement qui vient souligner la contribution remarquable des jeunes et des adultes engagés en éducation pour un avenir viable.
- Une soirée d'ouverture exceptionnelle qui lancera officiellement au Québec la Décennie des Nations Unies pour l'éducation en vue du développement durable.
- Des kiosques, une exposition des œuvres des jeunes du mouvement des Établissements verts Brundtland de la CSQ et une trentaine d'ateliers pédagogiques sur les thématiques écologiques, pacifiques, solidaires et démocratiques.

Pour en savoir plus : www.csq.qc.net



COMMISSION CANADIENNE POUR L'UNESCO
CANADIAN COMMISSION FOR UNESCO



Centrale des syndicats
du Québec



CSQ

• ENVIRONNEMENT •

Exposition universelle d'Aichi

L'automatisme se porte au secours de l'environnement

Un aperçu des modes de transport du futur

Les modes de transport du futur, en commun ou personnels, présentés sur le site de l'Exposition universelle à Aichi, bastion du numéro un de l'automobile japonais, Toyota, dans le centre du Japon, comptent parmi les vedettes de cette manifestation, à l'instar des robots et des technologies de l'image. Toutes ces nouveautés ont en commun de limiter l'impact sur l'environnement, d'où leur présence massive à l'exposition d'Aichi, dédiée au développement durable.

KARYN POUPÉE

Nagoya (Japon) — L'IMTS (Intelligent Multimode Transit System) est assurément l'un des plus avant-gardistes. Il s'agit d'un bus automatique au design futuriste qui se déplace sur une voie spécialement aménagée, sans chauffeur, ou sur route traditionnelle, avec, dans ce cas, un conducteur au volant. Toyota explique qu'il combine les avantages du bus et du train pour les liaisons interurbaines. Contrairement à un tramway, qui requiert une infrastructure spécifique de bout en bout, l'IMTS peut être utilisé en mode automatique sur une voie qui lui est dédiée avant de s'engager sur une artère traditionnelle, permettant ainsi des modifications de parcours en fonction de l'évolution des besoins ou des aléas du trafic. Mu par un moteur au gaz naturel, l'engin se pare de vertus écologiques.

Tout aussi innovant est l'i-unit, nouvelle version du Personal Mobility, un petit véhicule électrique personnel, lui aussi siglé Toyota, à mi-chemin entre scooter et voiture, au look digne d'un film de science-fiction. L'engin ressemble à un fauteuil de luxe mobile à deux positions, droit pour les déplacements lents, couché à haute vitesse. «*Mon rêve est presque de créer un vêtement automobile, au plus près du corps, pour faciliter*

les déplacements avec le moins de contraintes et le plus de confort et de sécurité possible», explique un chercheur de Toyota.

Issu de... la patate douce

L'i-unit peut fonctionner en mode tout automatique à condition que les routes soient équipées de capteurs lui permettant de suivre la voie et d'éviter les obstacles fixes et mobiles. Il est doté de systèmes de télécommunication, s'illumine et change de couleur en fonction de son passager, auquel il distille musique et informations sélectionnées suivant ses préférences. Des technologies inspirées des interfaces informatiques (haptique, reconnaissance vocale) sont censées faciliter le dialogue entre l'homme et la machine.

Toyota affirme souhaiter utiliser à l'avenir les technologies mises en œuvre à titre expérimental dans l'i-unit pour améliorer le confort et réduire les accidents. L'i-unit est conçu à partir de matériaux d'origine végétale dont Toyota promet une utilisation accrue dans ses prochains modèles. Il a construit, à cette fin, une usine de production de nouvelles matières plastiques issues de... la patate douce.

Autres technologies prometteuses mises en œuvre à Aichi, les bus au gaz naturel et à pile à

combustible baptisés FCVH et fonctionnant grâce à un mélange de méthanol et d'hydrogène. Ces engins font office de navettes entre les différents pavillons de l'exposition. Les modèles utilisés ont été conçus en partenariat avec le ministère des Transports japonais et le NEDO, un organisme public chargé du développement des énergies nouvelles et technologies industrielles. Un bus de type FCVH, qui ne rejette que de l'eau, est également en exploitation depuis plusieurs mois au cœur de Tokyo.

Le «train volant»

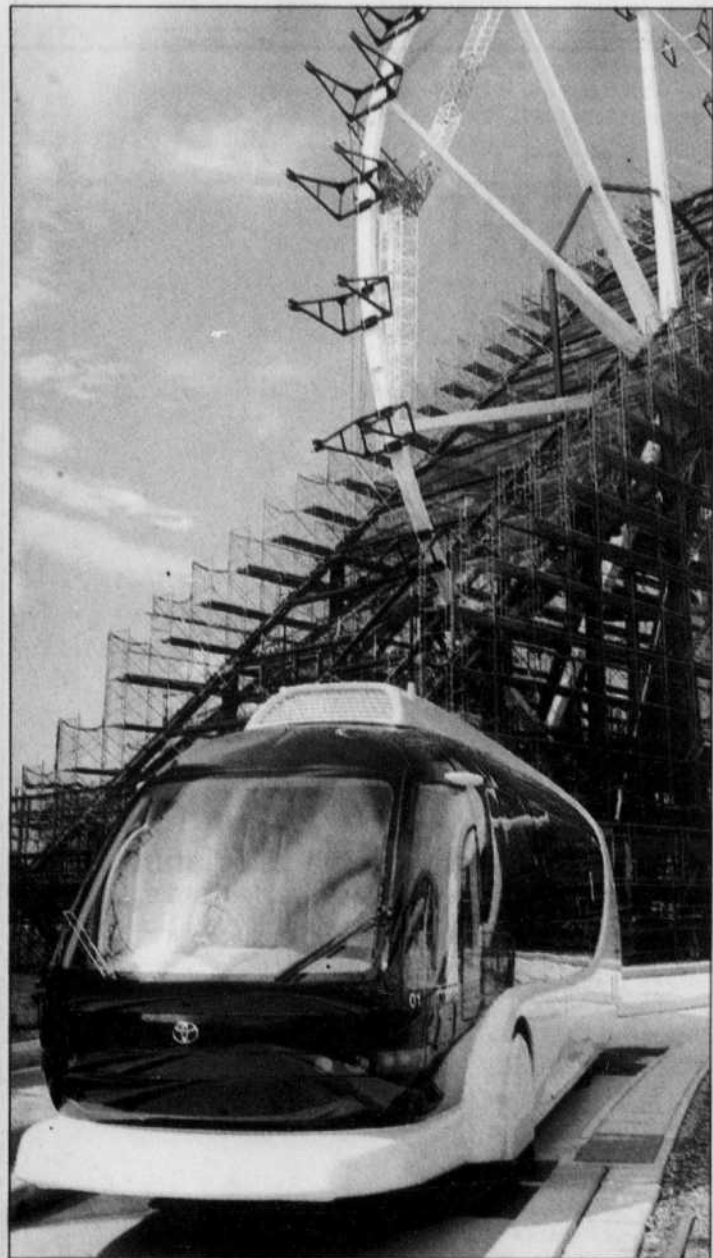
Le Linimo, qui relie le site de l'exposition à une station de métro distante d'environ 9 km, se veut l'un des premiers trains utilisant la technologie dite de lévitation électromagnétique (maglev). Le terme n'est pas usurpé, puisque l'engin «flotte» au-dessus de la voie, dépourvue de rails, d'où l'absence de frottements ou de problèmes d'adhésion. La technologie mise en œuvre n'est certes pas nouvelle (elle fait l'objet de recherches depuis plus de 30 ans), mais il s'agit d'une première application commerciale au Japon. Ce nouveau mode de motorisation, également développé par Siemens en Europe avec une technologie légèrement différente, constitue, selon la compagnie ferroviaire japonaise privatisée JR, la troisième révolution du train. Si bien que JR prévoit de remplacer son célèbre Shinkansen (TGV nippon) par un «*superconducting maglev*» encore plus rapide. Le prototype de ce «train volant» est également exposé à Aichi. En décembre 2003, JR a franchi la barre des 581 km/h, record mondial, avec un maglev sur une voie expérimentale de 18 km.



Voici l'i-unit, nouvelle version du Personal Mobility, un petit véhicule électrique personnel, lui aussi siglé Toyota, à mi-chemin entre scooter et voiture, au look digne d'un film de science-fiction.

YOSHIKAZU TSUNO AFP

Le Monde



L'IMTS (Intelligent Multimode Transit System) est un bus automatique au design futuriste qui se déplace sur une voie spécialement aménagée, sans chauffeur, ou sur route traditionnelle, avec, dans ce cas, un conducteur au volant.

ENVIRONNEMENT

JOUR DE LA TERRE

CE CAHIER SPÉCIAL

EST PUBLIÉ PAR LE DEVOIR

Responsable NORMAND THÉRIAULT

ntheriault@ledevoir.ca

2050, rue de Bleury, 9^e étage, Montréal (Québec) H3A 3M9.

Tél.: (514) 985-3333 redaction@ledevoir.com

FAIS CE QUE DOIS



Partenaire du
Jour de la Terre 2005
Partenaire de tous les jours
dans la communauté



magazinevie, le rapport sur le développement durable
d'Alcoa Canada Première fusion 2004

Disponible dès le 1^{er} juin : www.alcoa.com/canada