

Le vélo a une grosse pente à remonter comme moyen de se rendre au boulot

MARIE CAOUPETTE

MCAouette@lesoleil.com

■ Moins de 1 % de la population active de la région de Québec utiliserait le vélo pour se rendre au boulot. À Montréal, c'est cinq fois plus !

Le relief accidenté et le climat sont les arguments les plus souvent invoqués pour expliquer la part extrêmement faible de la bicyclette parmi les moyens de transport choisis pour se rendre au travail. Mais l'absence de pistes cyclables directes, de stationnements sécuritaires et de douches sur les lieux de travail est aussi un gros obstacle, selon Pascal Laliberté, responsable du dossier transport pour l'organisme communautaire Vivre en ville.

Résultat: 80 % des déplacements liés au travail se font en voiture, 10 % en autobus et le reste par des moyens non motorisés, dont la marche... et le vélo.

Afin de donner un coup de pouce au vélo-boulot, Vivre en ville offre ses services-conseils gratuits aux employeurs, dans le cadre d'un programme subventionné baptisé Le vélo, ça me travaille. Aménager un enclos sécuritaire pour remiser une dizaine de vélos, installer un vestiaire avec douches et casiers à proximité peut co-

ûter juste un peu plus que la construction d'un seul espace de stationnement, estime-t-on.

À quelques endroits dans le monde, les gouvernements offrent diverses mesures incitatives aux gestionnaires immobiliers pour les amener à favoriser le vélo plutôt que l'automobile. Autres avantages pour l'entreprise: un employé qui circule à vélo serait plus productif et moins souvent absent du travail; il libère aussi un espace de stationnement. Dernier argument massue: l'image corporative de l'entreprise s'améliore lorsque son engagement provélo se répand dans la communauté.

À Québec, quelques ministères et organismes publics profitent d'un autre programme de Vivre en ville qui consiste à proposer aux employés d'utiliser des vélos pour se déplacer d'un endroit à l'autre dans le cadre du travail ou sur l'heure du dîner. L'employeur achète un certain nombre de vélos et les met à la disposition de ses employés. Le Réseau de transport de la Capitale (RTC) participe à ce programme, tout comme le ministère des Transports et l'Université Laval, indique Pascal Laliberté. Ces travailleurs ont une occasion en or de vérifier l'affirmation selon laquelle le vélo serait le moyen de transport le plus rapide pour les déplacements dans un rayon de sept kilomètres.

En plus de ces efforts de sensibilisation en milieu de travail, la capitale

aurait besoin d'un investissement d'un million de dollars par an, pendant 10 ans, pour faire progresser l'utilisation du vélo dans les déplacements quotidiens, soutient-il. Il faudrait un meilleur réseau de pistes cyclables, avec des trajets directs, et, surtout, un lien entre la Basse-Ville et la Haute-Ville. Dans ce dernier cas, plusieurs options existent ailleurs dans le monde, dit-il, tel un escalier avec gouttière pour faire rouler le vélo, un tapis roulant, comme dans une ville de Norvège, ou encore une navette circulant en continu entre le bas et le haut de la ville. Il suffirait d'un véhicule dont les sièges auraient été enlevés, explique Marianne Gravel, stagiaire à Vivre en ville cet été.

Côté pistes cyclables, Pascal Laliberté estime, par exemple, que les trajets dans l'axe est-ouest en Haute-Ville seraient grandement facilités si le stationnement était interdit sur certaines rues telles Fraser, Père-Marquette et René-Lévesque à partir de l'avenue Joffre. Une proposition qui ne plaira pas aux résidents riverains, convient-il, mais la situation actuelle est difficile pour les cyclistes. « Je comprends que les gens aient peur d'utiliser le vélo pour aller au travail. »

Installé dans l'ancienne école Saint-Patrick sur la rue Salaberry, l'organisme Vivre en ville s'occupe aussi d'architecture écologique, d'efficacité énergétique, de formation et de sensibilisation à l'environnement.

Le Soleil, 19/08/04, p. A3