

Vélo- boulot-dodo

Année après année, le sujet revient dans l'actualité. Et année après année, il repart aussi vite qu'il est venu, sans qu'on observe une réelle évolution des mentalités. Le problème reste donc entier : les citoyens de la région de Québec utilisent très peu le vélo pour aller au boulot, et les politiciens n'accordent pas suffisamment d'importance au réseau de pistes cyclables et à la promotion du transport à bicyclette.



Julie
Lemieux

JLemieux@lesoleil.com

Les statistiques de l'organisme Vivre en ville le démontrent clairement : le vélo n'est pas perçu ici comme un moyen de transport efficace pour se déplacer vers le bureau. Seulement 1 % des citoyens de la région de Québec l'utilisent pour aller au travail, alors que 8 personnes sur 10 se déplacent en voiture. De toute évidence, il y a beaucoup de chemin à faire avant de modifier les perceptions.

Le relief accidenté de la ville, le climat et l'absence de pistes cyclables directes et de stationnements constitueraient des freins à l'utilisation du vélo comme moyen de transport, soutient l'organisme. Mais on pourrait aussi ajouter à cette liste l'attachement bien connu des Nord-Américains à leur automobile. En effet, il faudra trouver de très bons arguments afin de convaincre un bon pourcentage de la population de troquer le confort d'un véhicule pour un siège de vélo.

D'autres citoyens, ailleurs dans le monde, ont toutefois pris ce virage vert et réalisé que la bicyclette pouvait être un moyen de transport efficace, économique et pratique. Mais il a fallu que les leaders locaux acceptent de faire de la promotion du vélo une priorité et décident d'injecter suffisamment d'argent dans ce projet d'avenir. On ne peut espérer convaincre des citoyens d'aller travailler en vélo lorsque le réseau de pistes cyclables laisse à désirer et que les liens entre les différents coins de la ville sont déficients.

À Trondheim, une ville montagneuse de 150 000 habitants située au centre de la Norvège, les autorités ont pris les grands moyens pour encourager le vélo-boulot. Avec l'argent récolté par le péage urbain, la Ville a construit plus d'une centaine de kilomètres de pistes cyclables, des ponts pour les vélos, des stationnements et même un remontepente pour les bicyclettes. Ce concept, qui pourrait inspirer les gens de la région, permet d'accéder au sommet d'une pente ayant jusqu'à 20 % de dénivellation en restant bien assis sur son vélo. On n'a qu'à placer la jambe droite sur un repose-pied prévu à cet effet et à se laisser hisser jusqu'en haut à une vitesse de 7 km/h.

Selon les autorités de Trondheim, ce système ne coûte pas plus cher que la construction d'une piste cyclable de la même longueur, est utilisé par 30 000 cyclistes six mois par année et a provoqué une hausse de 150 % des adeptes de ce sport depuis son installation, en 1993. La Ville de Trondheim estime toutefois que ce concept ne peut être exportable que dans les municipalités où l'on constate une volonté politique d'encourager les déplacements en vélo, et où il y a une tradition de cyclisme et une bonne planification des pistes.

Pour l'instant, la région de Québec ne remplit pas toutes ces conditions. Mais il y a fort à parier qu'une plus grande volonté politique permettrait d'améliorer les infrastructures cyclables, et donc, de stimuler l'intérêt des citoyens pour ce moyen de transport. Tant que la Ville de Québec ne trouvera pas une solution pour faciliter l'accès à la haute-ville, bien des personnes préféreront utiliser leur voiture plutôt que d'arriver en sueurs au boulot. Et tant que les corridors cyclables ne seront pas plus nombreux et sécuritaires entre la banlieue et le centre-ville, les gens ne se laisseront pas charmer par le concept du transport à vélo.

Les décideurs de la région ont beaucoup parlé, mais pas assez fait dans ce domaine au fil des années. Il serait temps de laisser tomber les promesses et de passer enfin à l'action.

Le Soleil, 23/08/04, p. A15