



# « **Le vélo,** ça me travaille ! »

Guide à l'usage du travailleur



# « Le vélo, ça me travaille ! »

Guide à l'usage du travailleur

## » Pourquoi et comment utiliser le vélo comme moyen de transport ?

Depuis les cinquante dernières années, la plupart des sociétés industrialisées ont misé sur la voiture individuelle comme principal mode de déplacement, créant ainsi une dépendance automobile qui nuit grandement à notre santé, à l'environnement et au développement durable de nos collectivités. La forme urbaine des villes nord-américaines est d'ailleurs fortement marquée par ce développement centré sur l'automobile, avec les conséquences que l'on connaît : étalement urbain, construction démesurée d'autoroutes et de stationnements, congestion routière, émission de gaz à effet de serre (GES) et de polluants atmosphériques de toutes sortes, bruit, iniquité socioéconomique, coûts supplémentaires en soins de santé, accidents, décès, etc.

### PHOTO 1

Les routes nord-américaines sont de plus en plus congestionnées.



Les transports collectifs (autobus, métro, tramway moderne, train, covoiturage, partage de véhicule) et alternatifs (marche, vélo, patins à roues alignées), aussi appelés **transports viables** (ou transports durables), sont une solution à ces problèmes.

Le vélo est une composante essentielle d'une mobilité durable dans les villes. Il est connu et reconnu pour son utilité et son efficacité économique, environnementale et énergétique pour les déplacements en milieu urbain. C'est le mode de locomotion le plus rapide et le moins cher de la maison au travail sur des distances inférieures à 7 km. Cependant, les irritants à la pratique du vélo sont nombreux.

Selon *L'État du vélo au Québec en 1995 et 1996*, les freins à l'utilisation du vélo sont le mauvais temps, la distance à parcourir, les risques d'accident, les risques de vol, le fait d'avoir chaud ou de transpirer.

Même si les déplacements utilitaires à vélo sont de plus en plus populaires, ceux-ci peuvent être encouragés par l'implantation de commodités à destination. Des commodités à destination appropriées rendent concret un déplacement à vélo potentiel pour les employés, les visiteurs, les clients, les étudiants, etc. C'est dans cette optique que s'inscrit le projet « Le vélo, ça me travaille ! ».

### PHOTO 2

Le vélo est aussi un moyen de transport.



Ainsi, dans plusieurs villes, des commodités à destination (supports à vélo sécuritaires et surveillés, casiers, vestiaires, douches, atelier de réparation, etc.) pour accommoder les cyclistes sont mises en place sur les lieux de travail ou dans des espaces situés là où les concentrations d'emplois sont élevées. Ce faisant, on s'attaque à trois irritants majeurs, soit au vol, au fait d'avoir chaud et au mauvais temps. En effet, si le lieu de travail dispose de stationnements à vélos sécuritaires, de douches, de casiers et d'un endroit pour se changer de vêtements facilement, cela incite à faire du vélo un mode de transport.

Selon *L'État du vélo au Québec en 2000*, près de 20 % des cyclistes, soit environ 500 000 personnes, utilisent leur vélo comme moyen de transport (vélo utilitaire) au moins de manière occasionnelle. De façon générale, environ 1 % de tous les déplacements sont effectués à vélo, avec des pointes pouvant aller jusqu'à 3 % durant la belle saison. En moyenne, 18 % des déplacements de l'ensemble des cyclistes québécois sont de nature utilitaire, c'est-à-dire pour des déplacements domicile-travail (Source : Vélo Québec, 2001, p. 5). De plus en plus de personnes profitent des bénéfices reliés à la pratique du vélo : « Depuis 1977, le nombre d'adultes cyclistes "à la semaine" a presque doublé, passant de 900 000 personnes à 1,7 million en 2000. » (Ibid., p. 4)

Dans la grande région de Québec, ce sont près de 15 000 déplacements par jour qui sont effectués à vélo (Enquête Origine-Destination 2001). Sur un total de 1,8 million de déplacements au total, cela semble peu. Mais ce sont 15 000 déplacements non-polluants, silencieux et économiques !

#### « Le vélo, ça me travaille ! » poursuit deux objectifs :

1) Sensibiliser les gestionnaires d'édifice, les employeurs et les travailleurs au rôle qu'ils peuvent jouer dans l'amélioration de la qualité de l'environnement par des interventions ciblant le vélo comme mode de transport. Pour ce faire, des séances de formation et du matériel informatif seront offerts. Le contenu des divers outils sera axé sur les avantages sociaux, économiques et environnementaux, dans le but de favoriser le vélo comme mode de transport, et sur des expériences en la matière.

2) Appliquer concrètement les savoirs transmis lors des formations par la mise en place de projets-pilotes. Nous accompagnerons les gestionnaires intéressés dans la mise en place de plan d'actions impliquant des initiatives et nous publiciserons l'aménagement de ces commodités auprès des usagers potentiels.

### » Se déplacer à vélo, ça rapporte gros !

◇ Vous rendez-vous au travail à vélo ?

◇ Si non, pourquoi ?

◇ Si oui :

- Les infrastructures cyclistes pour s'y rendre vous semblent-elles adéquates et sécuritaires ?
- Une fois à destination, avez-vous des lieux mis à votre disposition pour stationner votre vélo de manière sécuritaire, prendre votre douche, ranger vos effets personnels ?

PHOTO 3



Les gains pour les travailleuses et les travailleurs qui utilisent le vélo comme mode de transport sont importants et se traduisent tant au plan social, économique qu'environnemental.

### **Santé**

- ◇ Activité physique: En encourageant l'utilisation du vélo comme mode de transport, ce projet favorise l'activité physique pour les déplacements domicile-travail. Avec une augmentation, même faible, de son activité physique, une personne peut récolter des bénéfices importants sur le plan de la santé. L'activité physique permet de prévenir les problèmes d'ordre métabolique ou cardio-vasculaire, l'hypertension, le stress, certaines formes de cancer et de diabète et l'obésité. Ces gains individuels sont aussi des gains collectifs.
- ◇ Diminution des risques de maladies.
- ◇ Diminution du stress (surtout celui lié au déplacement).
- ◇ Bien-être au travail.

### **Économie**

- ◇ Réduction des frais liés à l'utilisation de l'automobile (frais de déplacement, essence, assurances, réparations, etc.). Selon le CAA-Québec, une automobile coûte environ 8 000 \$ par année.
- ◇ Réduction de notre dépendance collective à l'automobile. Selon Richard Bergeron (2003), sur les 47,5 milliards de dollars de la dépense automobile globale des Québécois pour 2002, 21,4 milliards, soit 45 %, ont été dépensés hors-frontière. Parce que nous ne produisons ni automobile ni pétrole, cette somme « sort » du Québec au lieu de profiter à la province.
- ◇ Économie collective reliée à l'ajout ou à l'entretien de routes.
- ◇ Économie collective reliée aux conséquences de l'inactivité physique.
- ◇ Économie collective reliée aux conséquences de la pollution atmosphérique.

### **Environnement**

- ◇ Diminution des polluants atmosphériques, de la pollution sonore et des émissions de gaz à effet de serre responsables des changements climatiques.  
Chaque déplacement en auto-solo qui est changé pour un déplacement à pied ou à vélo prévient l'émission de 26 grammes d'hydrocarbures (HC), 20 grammes de gaz carbonique (CO<sub>2</sub>) et 1,6 gramme d'oxyde d'azote (NO<sub>x</sub>) par personne, par mille (Source : Vert l'action).
- ◇ Diminution de l'étalement urbain au profit des routes et des surfaces de stationnement.
- ◇ Meilleure qualité de vie en ville.

## **» À vélo sans tracas !**

### **Trucs pour une conduite agréable**

Si vous utilisez le vélo comme moyen de transport, vous aurez sans doute un jour ou l'autre à vous déplacer quand le soleil sera couché ou sous une pluie battante (si ce n'est déjà fait...). Connaître et pratiquer de bonnes techniques de conduite, sans compter le fait d'avoir un équipement adéquat, peut rendre votre promenade plus sécuritaire, plus confortable et plus amusante.

#### *Restez au sec et au chaud*

Pas besoin de porter des vêtements dernier cri ou d'avoir l'équipement le plus dispendieux pour rouler en ville à vélo ! Un manteau et des pantalons imperméables seront vos meilleurs amis en cas de pluie. Ils protègent à la fois du vent et de l'eau. Si vous pouvez vous payer ce petit luxe, des vêtements contenant un tissu « qui respire » (GoreTex®, Entrant®, CHS®) vous protégeront de la pluie et évacueront l'humidité intérieure. Des gardes-boues sont aussi très pratiques et protégeront vos vêtements des éclaboussures de toutes sortes. Des gants imperméables, un recouvrement pour votre casque aussi imperméable, un sous-vêtement synthétique (ne retenant pas l'humidité) et des bottes (ou des chaussons imperméables recouvrant vos souliers) sont aussi des petits extras relativement peu dispendieux et pouvant s'avérer très pratiques.

### *Soyez visible*

En plus des réflecteurs obligatoires, des phares (fonctionnant à piles ou avec une bonne vieille dynamo) permettent aux personnes de vous voir de l'avant, de l'arrière et des deux côtés. La noirceur venue, la loi vous oblige à avoir un phare blanc à l'avant et un phare rouge à l'arrière. Pour plus de visibilité, portez des vêtements clairs, une veste aux couleurs fluorescentes (orange, verte ou jaune), ou posez du ruban réfléchissant sur vos vêtements, votre casque, votre sac, etc. Que vos phares clignotent ou demeurent allumés, cela n'a pas d'importance. Le mieux, c'est d'en avoir et d'être vu.

### *Freiner tôt et souvent*

Donnez-vous une bonne distance de freinage. Sous la pluie, serrer doucement vos freins pour enlever l'eau de vos patines de freins avant que vous ayez besoin d'arrêter.

### *Éviter les surfaces peintes, en métal, en granit ou pleines de feuilles*

Les surfaces peintes, de granit, les feuilles mortes ou l'huile sur la chaussée, les plaques d'acier, les grilles d'égout ou toute autre surface métallique peuvent devenir très glissantes lorsqu'il pleut. Essayez de ne pas freiner ou de ne pas tourner sur ces surfaces.

### *Restez loin des flaques d'eau*

Même si vous avez les vêtements les plus imperméables du monde, les flaques d'eau peuvent cacher un trou dans la chaussée...

### *Ralentissez en cas de pluie*

La pluie fait remonter l'huile à la surface de la chaussée et rend celle-ci glissante. Ceci est particulièrement vrai après une longue sécheresse. Donnez-vous une bonne distance de freinage et tenez plus fermement votre guidon. Rappelez-vous aussi que la visibilité des automobilistes est moins bonne lorsqu'il pleut.

## **En route en toute sécurité !**

Voici les principales règles à observer pour rouler sans danger.

◇ Vérifiez si votre vélo est en ordre :

- vérifiez la pression des pneus, la tension de la chaîne et l'état des freins.

◇ Réfléchissez ! Votre vélo doit être équipé des réflecteurs suivants :

- réflecteur rouge à l'arrière, la plupart du temps situé sous le banc ou sur le porte-bagages ;
- réflecteur rouge aux rayons de la roue arrière ;
- réflecteur blanc à l'avant ;
- réflecteurs jaunes aux pédales ;
- réflecteur blanc aux rayons de la roue avant.

◇ Faites attention aux portières de voiture, aux espaces entre les véhicules stationnés (rouler en ligne droite pour être vu des automobilistes), aux véhicules qui sortent des entrées privées, aux autobus (surtout ne pas les dépasser par la droite) et aux piétons qui peuvent surgir de partout. En groupe, roulez en file.

De plus, comme utilisateur de la route, vous êtes soumis au Code de la sécurité routière du Québec.

Vous devez donc :

◇ bien signaler vos intentions ;

◇ respecter la signalisation (feux et panneaux) ;

◇ emprunter la voie cyclable lorsque la chaussée en comporte une ;

◇ rouler dans le sens de la circulation et à l'extrême droite de la chaussée ;

◇ munir votre vélo d'un phare blanc à l'avant et d'un phare rouge à l'arrière pour la conduite de soir et de nuit ;

◇ le port du casque n'est pas obligatoire, mais nous vous le conseillons fortement.

Vous n'avez pas le droit de :

- ◇ circuler sur les autoroutes ou sur leurs voies d'accès ;
- ◇ circuler sur le trottoir ;
- ◇ circuler avec un baladeur (walkman, discman, etc.) ;
- ◇ transporter un passager, sauf si un siège est prévu à cet effet ;
- ◇ circuler entre deux rangées de véhicules en mouvement ;
- ◇ rouler en état d'ébriété ou de consommer des boissons alcoolisées en circulant ;
- ◇ circuler avec un système de freinage défectueux.

Et si vous contrevenez au Code, voici ce qui risque de vous arriver :

**TABLEAU 1** -- Exemples d'infractions au Code de la sécurité routière

Exemples d'infractions	Pénalité
Omettre de s'immobiliser à un feu rouge ou à un arrêt obligatoire	De 15 \$ à 30 \$ + 3 points de démerite
Omettre de céder le passage aux usagers qui ont priorité à l'intersection	De 15 \$ à 30 \$ + 3 points de démerite
Omettre d'emprunter la voie cyclable sur un chemin public	De 15 \$ à 30 \$
Circuler sur un trottoir	De 15 \$ à 30 \$
Omettre de tenir constamment le guidon	De 15 \$ à 30 \$
Transporter un passager sur un vélo non adapté à cette fin	De 15 \$ à 30 \$
Omettre de se conformer à la signalisation	De 15 \$ à 30 \$
Consommer des boissons alcoolisées en circulant	De 15 \$ à 30 \$
Omettre de circuler en file	De 15 \$ à 30 \$
Omettre de signaler ses intentions (arrêt et virage)	De 15 \$ à 30 \$
Circuler en sens inverse de la circulation	De 15 \$ à 30 \$
Circuler ailleurs qu'à l'extrême droite de la chaussée	De 15 \$ à 30 \$
Circuler avec des écouteurs ou un baladeur	De 30 \$ à 60 \$

Source : SAAQ et MTQ, Guide de sécurité à vélo, 2<sup>e</sup> édition (2003).

## » Témoignages

### **La boîteuse joyeuse rouleuse**

« Il était une fois une Montréalaise vivant à Québec. C'est-à-dire, une fille de la ville, ayant trouvé une bonne job de fonctionnaire dans la " Capitale Nationale ". La fille appréciait Québec, sa qualité de vie et la proximité de la nature, contrairement à ce qu'on voulait lui faire croire sur le " gros village ".

« De part ses origines métropolitaine, elle avait choisi d'habiter un quartier animé, riche en restaurants, en boutiques, en divertissements, en services et, surtout, près de son travail pour ne pas avoir à consacrer trop de temps aux transports. Eh oui, son passé montréalais lui avait enseigné que " la banlieue, ça use le système nerveux ". Elle s'était juré de ne plus dépendre d'une auto pour les activités du quotidien et de ne plus subir la circulation aux heures de pointe.

« Convaincue, ravie, elle marchait. Mais, un jour, un changement s'est imposé : une automobile en folie lui a fait perdre une partie de sa jambe. Après moult opérations, traitements et réhabilitations, elle perdit en partie sa mobilité. Que faire ? Reprendre l'automobile ? Retrouver le stress des bouchons, les ennuis de stationnement, le pelletage, les frais de réparation, etc.... Noooooonnnnnn ! Tout mais pas ça !!!

« C'est ainsi que le hasard lui a forcé la main (ou la jambe) vers le vélo. Elle retrouvait le plaisir d'être dehors, de faire de l'exercice et d'être libre. Une vraie résurrection.

« Elle vécut heureuse, économisa beaucoup d'argent et eut énormément d'agrément !

« Dans la vraie vie, comment composer avec les intempéries, les autres utilisateurs de la route, l'état de la chaussée, la sueur en arrivant au boulot et le vol potentiel de votre vélo stationné toute la journée? Eh bien c'est comme la saucisse d'une marque désormais connue: "Plus le monde en mange, plus elles sont fraîches; plus elles sont fraîches, plus le monde en mange!". Autrement dit, le nombre grandissant de vélos encourage l'établissement de pistes cyclables, l'installation de douches au travail, l'ajout de supports à vélo et la vigilance des automobilistes. En effet, la présence des cyclistes est de plus en plus une réalité incontournable avec laquelle les employeurs, les élus municipaux, les commerçants et les véhicules composent aujourd'hui.

« Bien entendu, sur deux roues, sans protection, il faut être attentif et prudent: l'usage nous enseigne que certaines voies sont à éviter. Par exemple, il n'y a pas assez de place sur le chemin Sainte-Foy (une seule voie). Le boulevard René-Lévesque est suicidaire aux heures de pointe à cause des autobus (larges) et des taxis (rapides) sur la voie réservée. Par contre, les petites rues parallèles des quartiers Montcalm ou Saint-Sacrement sont charmantes et reposantes.

« Et l'hiver? Rassurez-vous, les rues en ville sont, la plupart du temps, "su' l'asphalte", c'est-à-dire qu'on roule rarement dans la neige. Le danger est plutôt la glace noire, soit l'eau de fonte qui regèle en fine couche. Il faut simplement éviter de passer trop près des trottoirs où ruisselle cette neige fondue. Ces plaques disparaissent habituellement en présence de soleil.

« L'hiver, les pneus larges et les bons freins sont de mise. Les vieilles bécanes conviennent mieux que les super-vélos-high-tech-fragiles, car le sable et le sel endommagent les engrenages et la chaîne. Pour ce qui est de la tenue vestimentaire, ne vous inquiétez pas, vous n'aurez pas froid en vélo. En mouvement, on se réchauffe, comme en ski de fond. Une seule consigne primordiale: SOYEZ VISIBLES! La nuit tombe de bonne heure l'hiver. N'hésitez pas à ajouter des réflecteurs, des bandes phosphorescentes ou des clignotants sur votre vélo et sur vous.

« Pour votre qualité de vie et pour votre santé, essayez de vous passer de votre voiture, juste une semaine, juste pour voir. Vous constaterez avec un brin de fierté que les gens qui attendent l'autobus ou qui grattent leur pare-brise vous envient de filer sans contrainte au grand air.

« Plus on sera de fous, plus la ville sera agréable à rouler, à respirer, à vivre. »

– Marie-France, conVERTie, Québec.

## **Un seul regret**

« Je m'intéresse au vélo comme activité de loisir depuis huit ans et j'affectionne particulièrement le cyclotourisme. Mais utiliser le vélo comme moyen de transport pour se rendre au boulot? Non merci, pas pour moi, car il y a la pluie, le froid, le vent, les jours de canicule, les courses à effectuer le long du trajet, le danger de côtoyer les voitures, la fatigue, etc. Et puis, après maintes cogitations, pourquoi pas après tout? Ça serait bon pour mon petit cœur de 53 ans de pédaler une heure par jour aller-retour. Avec un peu de planification, je peux m'acheter un survêtement imperméable pour protéger mes habits de ville, des sacoches pour effectuer les indispensables courses et je peux, au préalable, étudier scientifiquement le meilleur parcours qui me permettrait de réaliser le trajet dans une relative sécurité. De plus, je ferais ma modeste part pour diminuer la pollution de ma ville en cessant d'utiliser ma voiture (si chère à mon cœur) à tous les jours et je réaliserais du même coup des économies sur le budget transport.

« OK, c'est tout décidé, trêve de tergiversations, on passe à l'action. Et hop, avec un peu d'organisation et beaucoup de détermination, je fais le grand saut vers cette nouvelle aventure que je perçois par ailleurs comme un défi à la mesure de mes capacités.

« Ainsi, c'est en avril 2003 que je renonce à mon stationnement au centre-ville de Québec et que j'effectue le virage vélo-boulot pour mon parcours quotidien de Sainte-Foy vers la Colline parlementaire. Il s'agit d'un trajet de 9 kilomètres débutant sur la piste cyclable le long du chemin des Quatre-Bourgeois et se poursuivant avec la traversée de l'Université Laval et du quartier Saint-Thomas-d'Aquin, puis les rues De Callières et Père-Marquette, parallèles à René-Lévesque, et quelques rues et ruelles qui me conduisent jusqu'à l'hôtel Delta abritant les locaux de Transports Québec.

« Nous voilà maintenant à la fin du mois d'octobre et je conclus que l'expérience est une réussite à tous les points de vue. Mon bilan de santé s'est amélioré à la grande satisfaction de mon médecin de famille: j'arrive au boulot à tous les matins en ingurgitant de l'eau plutôt que du café, je suis frais et dispos pour réaliser avec

plus d'efficacité les tâches exigées par mon emploi, ma voiture a quelque 2000 kilomètres de moins au compteur et les émissions polluantes sont, un peu grâce à ma modeste contribution, moindres au-dessus de la ville de Québec.

« Je n'ai qu'un seul regret, c'est de ne pas avoir commencé voilà des années à utiliser ce mode de transport alternatif pour effectuer avec convivialité mon agréable trajet du matin et du soir. Vers la mi-novembre, avec l'arrivée de l'hiver québécois, je serai utilisateur du transport en commun en rêvant du mois d'avril prochain où les pédales, les petits oiseaux et les jardins fleuris seront encore au rendez-vous. L'essayer, c'est l'adopter... Qu'en dites-vous? »

– Jacques Dugal, Sainte-Foy.

## » Un mode, des compléments

Le vélo et la marche sont les compléments parfaits du transport en commun. Utilisés sur de courtes distances, le vélo et la marche demeurent des modes très efficaces pour se déplacer. Durant les mois froids et enneigés, le transport en commun constitue le mode le plus approprié, même si le vélo demeure une alternative. Durant la belle saison, la combinaison vélo-marche-transport en commun est l'assemblage idéal en termes de mobilité durable.

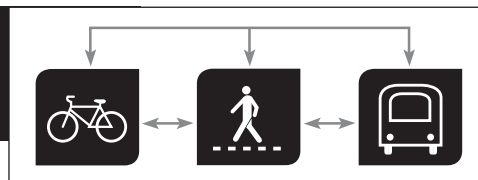
### Le cocktail transport

« Le cocktail transport est un mélange délicieux de moyens de transport complémentaires comme le taxi, le transport en commun, le vélo, la marche et même la voiture (louée ou partagée). Ces façons de se déplacer autrement constituent une solution de rechange viable, efficace et économique à la voiture privée. » (Équiterre, 2003) Par exemple, pour se rendre à son travail, une personne peut prendre son vélo jusqu'à la station de métrobus la plus proche et ensuite monter à bord de l'autobus.

La combinaison vélo-transport en commun est beaucoup plus économique que de s'acheter une automobile. Par exemple, si vous payez votre vélo 500 \$ et les accessoires 300 \$, êtes abonné au transport en commun pour un an (12 X 60 \$ = 720 \$) et ajoutez à cela un dizaine de courses de taxi à 15 \$ la course (150 \$), vos déplacements domicile-travail vous coûteront 1 670 \$. Pour une automobile, les chiffres les plus conservateurs parlent d'environ 8 000 \$ annuellement (CAA-Québec), soit une économie de plus de 6 000 \$ !

## » Quelques exemples d'infrastructures à destination

**Figure 1**  
Schéma de  
l'intermodalité.



**PHOTO 5 et 6**  
Le Mobile de Freiburg (Allemagne), un immeuble multifonctionnel-multimodal pour transports viables (surtout le vélo). On y retrouve des espaces de stationnement pour 1 000 vélos, des cafés, une agence de voyage et une entreprise de partage de véhicules. L'édifice fonctionne à l'énergie solaire et est situé à proximité d'une station de tramway et de la gare centrale de train.



**PHOTO 7**  
Stationnement souterrain à Amsterdam (Pays-Bas). La passerelle, équipée de goulottes pour faciliter la montée, se remonte la nuit venue.



**PHOTO 8**

Stationnement souterrain et casiers à Strasbourg (France). La voie cyclable pénètre à l'intérieur du stationnement et conduit directement à cet endroit situé dans l'édifice de la Communauté urbaine de Strasbourg (CUS).

**PHOTO 9**

Douches et vestiaires situés au 700 René-Lévesque, au bureau du ministère des Transports du Québec, à Québec.

**PHOTO 10**

Douches et vestiaires situés dans l'édifice Marie-Guyart (Complexe G) à Québec.



## » Vélo et intermodalité : des exemples pratiques

**PHOTO 11**

Des casiers et des supports à vélos situés près d'un arrêt de transport en commun augmentent l'intermodalité et l'utilisation des modes de transport complémentaires que sont le vélo et les transports collectifs. Exemple situé à Portland en Oregon (États-Unis).

**PHOTO 12**

On peut également augmenter l'intermodalité en permettant de monter à bord des transports collectifs avec son vélo...

**PHOTO 13**

... ou en installant des supports à vélos à l'avant des autobus.

**PHOTO 14**

Ces casiers à vélos sont sécuritaires et pratiques. Un organisme à but non lucratif de Portland, le Bicycle Transportation Alliance (BTA) est chargé de la location et de la gestion de ces casiers.

**PHOTO 15 et 16**

Ces supports à vélos offrent un abris contre les intempéries, les rayons du soleil et les regards mal intentionnés.



**PHOTO 17**

Futur stationnement (souterrain) pour vélo de la Ville d'Ørestad, près de Copenhague. De la place pour 1000 vélos! Ce stationnement a été construit avant même l'arrivée des futurs résidents, étudiants, commerçants et entrepreneurs.

**PHOTO 18**

Stationnement près de la gare centrale, Amsterdam. Les escaliers sont également équipés de goulottes pour aider les cyclistes à gravir les étages.



## » Vous voulez vous impliquer ?

Ces organismes à but non lucratif font la promotion et la défense des droits des cyclistes et des utilisateurs des modes de transport alternatifs à l'auto-solo auprès des autorités concernées. Ils possèdent une solide expérience, un dynamisme débordant et des idées plein la tête. N'hésitez pas à les contacter ou encore à devenir membre !

### Accès transports viables

1085, avenue de Salaberry, bureau 315  
 Québec (Québec) G1R 2V7  
 Tél. : (418) 648-1242  
 Téléc. : (418) 524-4112  
[www.transportsviables.org](http://www.transportsviables.org)  
[info@transportsviables.org](mailto:info@transportsviables.org)

### Conseil régional de l'environnement – région de la Capitale nationale

1085, avenue de Salaberry, bureau 316  
 Québec (Québec) G1R 2V7  
 Tél. : (418) 524-7113  
 Téléc. : (418) 524-4112  
[www.cre-capitale.org](http://www.cre-capitale.org)  
[info@cre-capitale.org](mailto:info@cre-capitale.org)

### Vivre en Ville

1085, avenue de Salaberry, bureau 313  
 Québec (Québec) G1R 2V7  
 Tél. : (418) 522-0011  
 Téléc. : (418) 522-7555  
[www.vivreenville.org](http://www.vivreenville.org)  
[info@vivreenville.org](mailto:info@vivreenville.org)

### Promo-Vélo

Case postale 700, Haute Ville  
 Québec (Québec) G1R 4S9  
 Tél. : (418) 522-0087  
<http://pages.globetrotter.net/promo-velo/>

### Vélo-Québec

1251, rue Rachel Est  
 Montréal (Québec)  
 Canada H2J 2J9  
 Tél. : 1-800-567-8356 (velo)  
[www.velo.qc.ca](http://www.velo.qc.ca)  
[velo\\_quebec@velo.qc.ca](mailto:velo_quebec@velo.qc.ca)

## » Sources

- American Association of State Highway and Transportation Officials. 1999. *Guide for the development of bicycle facilities*. [http://www.fhwa.dot.gov/safety/fourthlevel/pdf/b\\_aashtobik.pdf](http://www.fhwa.dot.gov/safety/fourthlevel/pdf/b_aashtobik.pdf). Consulté le 27 septembre 2002.
- Bergeron, Richard. 2003. *L'économie de l'automobile au Québec. Poser la question des transports collectifs suivant de nouveaux termes de références*. <http://www.cremtl.qc.ca/fichiers-cre/files/pdf223.pdf>. Consulté le 5 décembre 2003.
- Boivin, Robert. 1999. « Pour un modèle québécois de mobilité ». *L'Action nationale*. <http://www.action-nationale.qc.ca/9910/velo.html>. Consulté le 9 juillet 2001.
- City of Eugene. 2003. *City Code*. <http://www.ci.eugene.or.us/Cityreco/Citycode/Chapter9/c9.8000-9710.htm>. Consulté le 6 octobre 2003.
- City of Portland. 2003. *Bicycle programs*. <http://www.trans.ci.portland.or.us/Bicycles/default.htm>. Consulté le 5 mars 2003.
- Communauté urbaine de Strasbourg. 2003. *Strasbourg à vélo*. <http://www.strasbourg.fr/Strasbourgfr/SeDeplacer/Avelo/>. Consulté le 6 octobre 2003.
- Communauté urbaine de Strasbourg. 2002. *Ports d'attache pour vélos en attentes*. [http://www.velo-strasbourg.com/pages/p\\_dec/parquer.htm](http://www.velo-strasbourg.com/pages/p_dec/parquer.htm). Consulté le 28 avril 2003.
- Équiterre. 2003. *Le cocktail transport. Se déplacer autrement*. Dépliant publicitaire.
- Government of Western Australia. Department for Planning and Infrastructure. 1997. *Bicycle friendly environments. End of trip facilities in government buildings for cyclists*. [http://www.dpi.wa.gov.au/metro/gettingthere/documents/end\\_of\\_trip.pdf](http://www.dpi.wa.gov.au/metro/gettingthere/documents/end_of_trip.pdf). Consulté le 24 novembre 2002.
- Institut canadien de recherche sur la condition physique et le mode de vie. 1995. *Des travailleurs actifs sont des travailleurs productifs*. [http://www.cflri.ca/icrcp/conseils/95/VA95\\_06.html](http://www.cflri.ca/icrcp/conseils/95/VA95_06.html). Consulté le 22 juillet 2003.
- Institut canadien de recherche sur la condition physique et le mode de vie. 1995. *L'activité physique, antidote contre le stress*. [http://www.cflri.ca/icrcp/conseils/95/VA95\\_07.html](http://www.cflri.ca/icrcp/conseils/95/VA95_07.html). Consulté le 22 juillet 2003.
- Laliberté, Pascal. 2003. « Mettez du vélo dans votre ville ». *Collectivités viables, le bulletin d'information de Vivre en Ville*. vol. 1. n°2. septembre 2002. pp. 4-5.
- Lafferrère, Geneviève. 2002. « Stationner en ville : quelle place pour le vélo ? ». *Stationnement : Place au vélo !*. Journée technique du club des villes cyclables du 14 mars 2002. [http://www.echosvelo.net/article.php3?id\\_article=32](http://www.echosvelo.net/article.php3?id_article=32). Consulté le 6 octobre 2003.
- La maison des cyclistes et Vélo Québec. 2000. *Petit manuel à l'intention du cycliste urbain*. Montréal. La maison des cyclistes.
- Québec, ministère des Transports (MTQ). 2001. *Le programme-employeur... Pour améliorer vos déplacements, mettez-vous à l'heure du changement !*. Québec. MTQ. Pochette sur le programme-employeur.
- Québec. Société de l'assurance automobile (SAAQ) et ministère des Transports (MTQ). 2003. *Guide de sécurité à vélo, 2<sup>e</sup> édition*. Québec. SAAQ et MTQ.
- Rivard, Sylvie L. 2002. « Des employeurs pro-vélo. Ça roule ! ». *Jobboom, le magazine*. vol. 3. n°3. printemps-été 2002. pp. 12-13.
- Santé Canada. 2003. *Sommaire de recherche – Avantages de la vie active au travail*. [http://www.hc-sc.gc.ca/hppb/condition-physique/au\\_travail/res\\_layer4\\_f.html](http://www.hc-sc.gc.ca/hppb/condition-physique/au_travail/res_layer4_f.html). Consulté le 21 août 2003.
- Santé Canada. 2003. *Sommaire de Recherche – Principaux bienfaits de l'activité physique*. [http://www.hc-sc.gc.ca/hppb/condition-physique/au\\_travail/res\\_layer3\\_f.html](http://www.hc-sc.gc.ca/hppb/condition-physique/au_travail/res_layer3_f.html). Consulté le 6 octobre 2003.
- Santé Canada. 2003. *Le transport actif*. <http://www.hc-sc.gc.ca/hppb/condition-physique/activetransf.html>. Consulté le 6 octobre 2003.
- Santé Canada. 2003. *La vie active au travail*. [http://www.hc-sc.gc.ca/hppb/condition-physique/au\\_travail/](http://www.hc-sc.gc.ca/hppb/condition-physique/au_travail/). Consulté le 6 octobre 2003.
- Sebban, Annie-Claude. 2002. « L'offre et la qualité des parkings vélos ont-elles une quelconque influence sur le taux d'utilisation de la bicyclette ? ». *Stationnement : Place au vélo !*. Journée technique du club des villes cyclables du 14 mars 2002. [http://www.echosvelo.net/article.php3?id\\_article=13](http://www.echosvelo.net/article.php3?id_article=13). Consulté le 2 août 2002.
- Vélo-Québec. 1997. *L'état du vélo au Québec en 1995 et 1996*. Montréal. Vélo Québec.
- Vélo-Québec. 2001. *L'état du vélo au Québec en 2000 (Étude complète)*. Montréal. Vélo Québec.
- Vélo-Québec. 2001. *L'état du vélo au Québec en 2000 (Résumé)*. Montréal. Vélo Québec.
- Vert l'action. 2000. *Arguments en faveur du transport actif*. Fiches de renseignements n° 1 à 6. Automne 2000. [http://www.goforgreen.ca/transport\\_actif/pdf/fact%20sheet%20french.pdf](http://www.goforgreen.ca/transport_actif/pdf/fact%20sheet%20french.pdf). Consulté le 17 juin 2003.
- Vert l'action. 1998. *Enquête nationale sur le transport actif en 1998. Rapport sommaire*. [http://www.goforgreen.ca/transport\\_actif/pdf/AT%20Survey%20-%20f.pdf](http://www.goforgreen.ca/transport_actif/pdf/AT%20Survey%20-%20f.pdf). Consulté le 17 juin 2003.



» Projet réalisé par :



» Grâce à la participation financière de :



Avec la participation de:  
• Ministère de l'Environnement  
• Ministère des Transports



**Environnement Canada** **Environment Canada**



**INSTITUT  
DE DÉVELOPPEMENT  
URBAIN DU QUÉBEC**



» Projet réalisé par :



» Grâce à la participation financière de :



Avec la participation de:  
• Ministère de l'Environnement  
• Ministère des Transports



Environnement Canada Environment Canada



INSTITUT DE DÉVELOPPEMENT URBAIN DU QUÉBEC