

TOUT LE MONDE AU BOULOT-VÉLO !



par **Carole le Hirez**

[Voir tous les articles de Carole le Hirez](#)

Article mis en ligne le 16 août 2007 à 8:00

[Soyez le premier à commenter cet article](#)

Montréal se met dans la roue de Lyon, en France, en proposant d'offrir bientôt des vélos en libre-service. Au guidon de ce projet d'économie sociale: la corporation de développement économique communautaire Rosemont-Patrie. L'idée: pédaler pour faire avancer la planète.

Depuis 2005, le Grand Lyon a mis plus de 3000 vélos à la disposition de sa population à travers 250 points de stationnement. Cet été, Paris a pris aussi le virage cycliste avec le projet d'implanter 14 000 vélos dans la Ville Lumière. Ces exemples font l'envie de Montréal, qui rêve d'offrir à ses résidents le même service au cours des prochaines années.

En France, c'est le publicitaire JCDecaux qui finance l'opération. À Montréal, le privé ayant fait la sourde oreille, c'est l'économie sociale qui relèvera le défi, en partenariat avec Stationnement Montréal. La CDEC Rosemont-Petite Patrie a pris la tête du peloton. Son rôle: coordonner le collectif de CDEC qui participent au projet afin d'arriver avec un service viable à l'horizon de l'été 2009 grâce à leurs différents fonds d'investissement.

«Depuis plusieurs années, nous encourageons le développement de moyens de transports alternatifs, notamment avec la campagne Je m'active à Rosemont-La Petite-Patrie. Cette initiative d'Équiterre vise à encourager le commerce local en prônant la marche et l'utilisation du vélo», souligne Myriam Roussel, conseillère en développement des affaires et responsable du dossier à la CDEC.

La première étape sera la réalisation d'une étude de faisabilité. LA question: Ce qui a marché à Lyon est-il transposable sous nos climats? «Montréal est une ville bien adaptée pour le vélo. Il manque un peu de pistes cyclables, mais le plan de transport en annonce de nouvelles d'ici 5 ans. La principale contrainte demeure le climat: il faudra interrompre le service l'hiver et entreposer les bicyclettes», indique la conseillère.

Un coût à évaluer

Effet facilitateur, la technologie est déjà disponible auprès de Stationnement Montréal, grâce à ses bornes de stationnement fonctionnant à l'aide d'ondes cellulaires. Le coût de l'opération reste toutefois à évaluer. La ville de Lyon aurait investi une quinzaine de millions dans la mise sur pied du service Vélo'V. Des chiffres qui circulent sous le manteau faute de bilan officiel. On y trouve une station vélo tous les 300 mètres en moyenne et à moins de 5 minutes à pied l'une de l'autre. Au niveau logistique, une flotte de 30 véhicules assure la maintenance des vélos et leur redistribution entre les stations et autant de personnes sont affectées à ce service. Chaque vélo a un coût de maintenance annuel d'environ 1500\$. L'abonnement coûte 5 euros (7,5\$) et les frais varient de 0,5 à 2 euros (75 sous à 3 \$) de l'heure après les premières 30 minutes d'utilisation gratuites.

4000 vélos en 3 ans

Afin de cibler le type d'utilisateurs potentiels, une première étude d'opportunité est réalisée par Voyagez Fûté, une entreprise d'économie sociale spécialisée dans la gestion des déplacements. Selon sa directrice, Bernadette Brun, le défi consiste à adapter le modèle européen pour en faire un produit québécois. «Pour que cela marche, il faut qu'il y ait une forte demande de la population. Le service devra donc être concentré au centre-ville et dans les secteurs périphériques proches, car on vise les trajets domicile travail de moins de 30 minutes.» Le scénario privilégié consiste à englober un bassin de plus de 500 000 habitants, qui correspond grosso modo à celui de l'agglomération lyonnaise. Les arrondissements Ville-Marie, Plateau Mont-Royal et Sud-Ouest ainsi qu'une partie de Westmount et de Rosemont-La Petite Patrie sont ciblés. On vise y mettre à la disposition du public près de 4000 vélos au bout de la 3e année de service et installer 72 stations sur le domaine public: universités, gares, institutions, etc.

Plus de stationnement et de pistes cyclables

Pour faire rouler des vélos, il faut des pistes cyclables, rappelle Patrick Howe, porte-parole de Vélo Québec. «Si les gens ne se sentent pas en sécurité, ils n'utiliseront pas le vélo. Il faut créer un sentiment de sécurité et de confort pour les usagers», insiste-t-il. Selon l'état du vélo au Québec, publié en 2005, la peur du vol et le manque de stationnement sont deux autres des principaux freins à l'utilisation du vélo en ville. Même si certains arrondissements, comme le Plateau Mont-Royal, font mieux que d'autres, il y a encore matière à développer l'utilisation de la petite reine à Montréal. Près de 13 200 travailleurs se rendent au boulot en vélo. Au cours de la dernière grève de la STM, le nombre de cyclistes a doublé aux heures de pointe sur la piste cyclable de la rue Brébeuf, qui travers le Plateau pour se poursuivre dans Rosemont. «À Montréal, plus du tiers des déplacements en vélo le sont pour se rendre au travail. Le potentiel est donc important, souligne Patrick Howe. Encore faut-il qu'il y ait des bornes situées dans les quartiers résidentiels. »

Effets secondaires bienvenus, à Lyon, en deux ans, le trafic cycliste a augmenté de 75%, dont un quart seulement avec Vélo'V. Selon une étude du Grand Lyon, la ville, plus agréable et moins polluée, aurait économisé près de 4000 tonnes de Co2 sur la période.

La part du vélo

La part modale du vélo est de 1,6 % à Montréal, mais grimpe à plus de 6,5 % dans l'arrondissement Plateau-Mont-Royal. Un déplacement sur trois vers un lieu de travail fait moins de 5 km, dans les grandes agglomérations. Sur près de 58 000 déplacements quotidiens, plus du quart se fait dans le secteur Ville-Marie / Plateau Mont-Royal et plus de la moitié dans les quartiers centraux.