

ENQUETE PORTANT SUR L'UTILISATION  
DE LA BICYCLETTE, COMME MOYEN DE  
TRANSPORT POUR SE RENDRE AU TRAVAIL.

CANQ  
TR  
GE  
254

CENTRE DE DOCUMENTATION

0 1 NOV. 2007

TRANSPORTS QUÉBEC

951759



GOUVERNEMENT  
DU QUÉBEC

MINISTÈRE  
DES TRANSPORTS

Montréal, le 7 juillet 1976

A: Monsieur Gilles Lussier, ing. De: Monsieur Robert Letarte, géographe  
Chef de la Circulation Division des études  
Service de la Circulation de l'Environnement  
Montréal Service de la Circulation  
Montréal

SUJET: Enquête portant sur l'utilisation  
de la bicyclette, comme moyen de  
transport pour se rendre au travail.

Cette enquête a été menée dans les trois édifices gouvernementaux du 255, 201 et 190 est, boulevard Crémazie. Vous trouverez ci-joint, copies de la lettre qui a été adressée à tous les employés de ces trois édifices ainsi que du questionnaire qui accompagnait l'enquête. Vous trouverez également le rapport de l'enquête effectuée et l'analyse qui en a été faite. Je tiens à remercier messieurs Yves Boucher et Michel Trudel, géographes stagiaires au Ministère des Transports pour leur travail dans le bonne marche de cette enquête.

Comme vous pourrez le constater en lisant le rapport, chaque mode de transport utilisé par les employés des trois édifices pour se rendre au travail a été analysé. La situation des cyclistes nous intéressait cependant davantage et à cet effet, l'enquête s'est avérée très concluante: actuellement, une trentaine de personnes seulement viennent travailler à bicyclette alors que près de 200 personnes viendraient, si des stationnements sécuritaires pour bicyclettes étaient aménagés. Ces stationnements devraient être gratuits, à l'abri des intempéries et sous surveillance.

De plus, nous pouvons dire qu'un nombre plus important de gens se déplaceraient à bicyclette pour se rendre au travail si des voies cyclables étaient aménagées en bordure des rues entre leur lieu de résidence et leur lieu de travail.

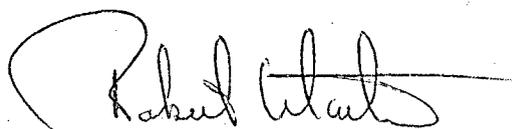
La présente enquête est donc très concluante sur le besoin de stationnements de bicyclettes destinés aux employés des édifices gouvernementaux.

QMTRA

CANG  
TR  
GE  
254

Si, comme je l'espère, le principe des stationnements pour bicyclettes est accepté, il me fera plaisir, de poursuivre cette étude afin de proposer des aménagements concrets.

Bien à vous,

A handwritten signature in cursive script, appearing to read 'Robert Letarte', with a long horizontal flourish extending to the right.

RL/jl

Robert Letarte, géographe

Exemplaire du questionnaire et de la  
lettre qui a été distribués à tous les  
employés travaillant aux édifices  
gouvernementaux suivants:

255 est, boul. Crémazie,  
201 est, boul. Crémazie,  
190 est, boul. Crémazie,  
à Montréal.



GOUVERNEMENT  
DU QUÉBEC

MINISTÈRE  
DES TRANSPORTS

Montréal, le 15 juin 1976.

A tous les employés du  
Gouvernement du Québec  
qui travaillent dans l'un  
des édifices du  
255 est, boul. Crémazie,  
201 est, boul. Crémazie,  
190 est, boul. Crémazie,  
Montréal.

Sujet: Questionnaire portant  
sur l'utilisation de la  
bicyclette comme moyen de  
transport pour vous rendre  
au travail.

---

Etant donné les nombreux problèmes de stationnement que semblent avoir, actuellement, les utilisateurs de la bicyclette pour garer de façon sécuritaire leur bicyclette, à leur lieu de travail, nous avons décidé d'effectuer une enquête dont le but est de connaître le nombre de personnes qui se serviraient de leur bicyclette pour se rendre au travail si des aménagements sécuritaires de stationnement de bicyclettes étaient prévus à cette fin.

Par la présente, nous vous demandons de bien vouloir répondre, le plus tôt possible, au questionnaire ci-attaché et de le remettre au responsable de chaque étage.

Nous espérons pouvoir analyser les résultats de cette enquête dès vendredi le 18 juin 1976. Dès que nous aurons ces résultats, ils seront affichés au babillard de chaque étage.

Nous vous remercions à l'avance de votre collaboration.

Robert Letarte, géographe,  
Service de la Circulation,  
Division des Etudes de l'Environnement,  
255 est, boul. Crémazie, 8e étage,  
Montréal, P.Q.

RL/gf

QUESTIONNAIRE

1- Age: \_\_\_\_\_

2- Sexe  Masculin

Féminin

3- Quel moyen de transport utilisez-vous, présentement, pour venir au travail?

Automobile

Motocyclette

Transport en commun

Bicyclette

A pied

4- Si vous utilisez déjà votre bicyclette pour vous rendre au travail, quelle en est la raison principale?

N.B. Si plusieurs des raisons mentionnées vous concernent, identifiez-les par ordre d'importance en donnant la valeur "1" à la plus importante:

Moyen de transport pratique en milieu urbain

Economie

Permet de joindre l'utile à l'agréable tout en offrant un exercice physique quotidien valable.

Autres

5- A quelle distance demeurez-vous de votre lieu de travail  
(le nom du quartier où vous habitez)?

---

---

6- Combien de temps vous faut-il pour parcourir cette distance?

---

7- Utiliseriez-vous votre bicyclette pour venir travailler si  
un aménagement de stationnement sécuritaire était prévu à  
cette fin?

Oui

Non

8- Suggestions quant au stationnement:

Enquête sur l'utilisation de la  
bicyclette comme moyen de transport  
pour se rendre au travail et le  
besoin de stationnements sécuritaires  
de bicyclettes destinés aux employés  
des édifices gouvernementaux.

Résultat de l'enquête menée aux  
édifices suivants:

255 est, boul. Crémazie,  
201 est, boul. Crémazie,  
190 est, boul. Crémazie,  
à Montréal.

Ministère des Transports  
Direction du Génie  
Service de la Circulation  
Division des études  
de l'Environnement  
juillet 1976

Jeudi le 18 juin 1976, nous avons distribué, à tous les services du Gouvernement du Québec dont les locaux sont situés dans l'un des édifices du 255, 201 et 190 est, boulevard Crémazie à Montréal, un total de 1947 questionnaires relatifs au moyen de transport des employés.

Le nombre de questionnaires retournés est de 916 soit un taux de participation de 47.0%. Pour l'édifice du 255 est, boulevard Crémazie, ce taux atteint 55.5% alors que pour les deux autres, il est de 37.3%.

Ce faible taux de participation est dû à l'évaluation souvent approximative du nombre d'employés et aussi à cause de la proportion non négligeable de travailleurs itinérants dans certains services, ceux-ci nécessitant une automobile pour leur travail et étant absents lors de l'enquête.

Néanmoins nous croyons avoir atteint l'ensemble des employés de bureaux, occasionnels, fonctionnaires et professionnels qui se rapportent quotidiennement à l'un de ces trois édifices.

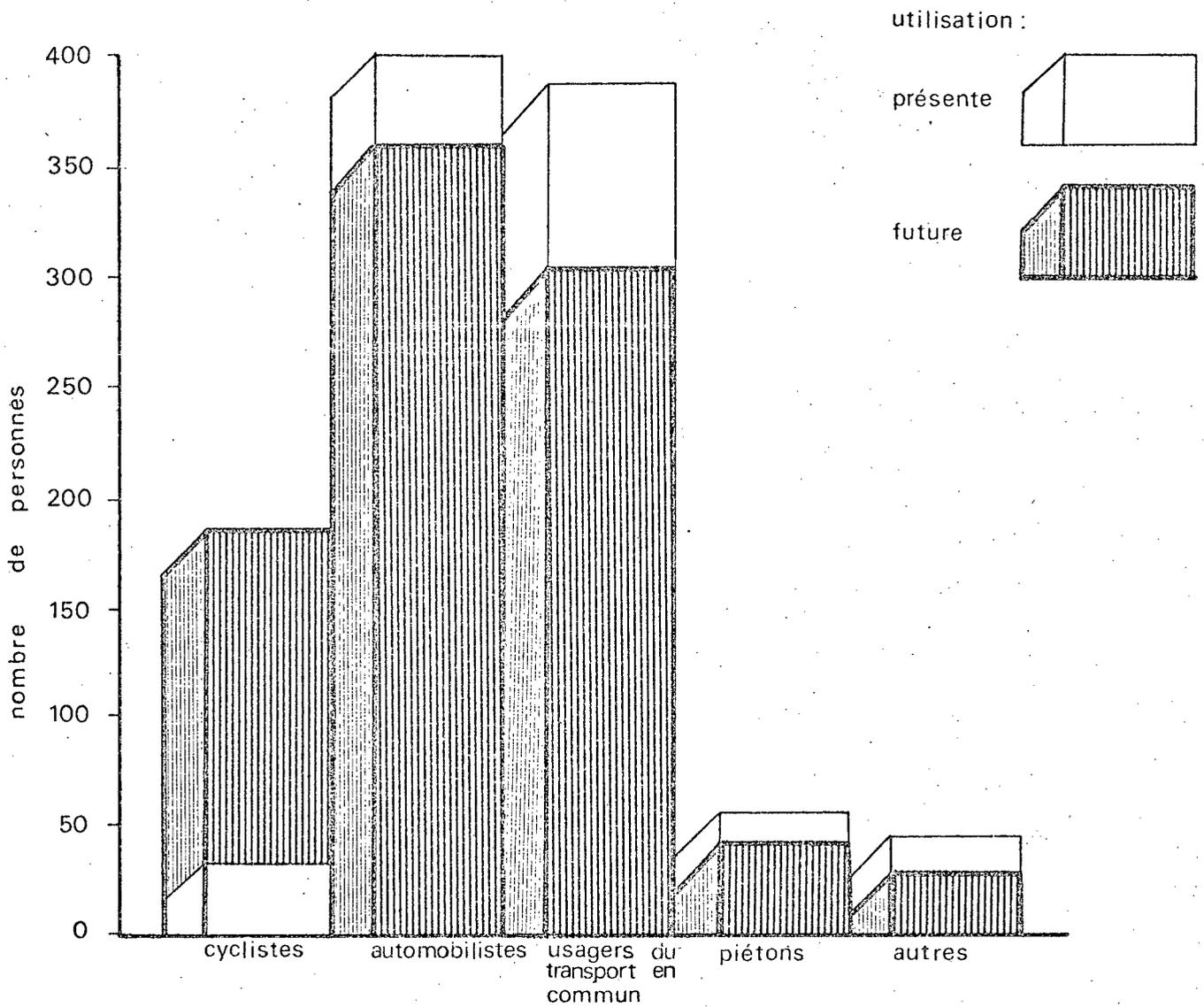
Les premières observations des résultats nous montrent que les taux d'utilisation des moyens de transport seraient sensiblement modifiés si un stationnement était aménagé afin de garer les bicyclettes.

Le tableau no 1 illustre ces taux d'utilisation présents et futurs.

	PRESENT		FUTUR	
	N	%	N	%
Cyclistes	32	3.5	182	19.9
Automobilistes	400	43.7	360	39.3
Transports commun	385	42.0	304	33.2
Piétons	55	6.0	42	4.6
Autres	44	4.8	28	3.0
Totaux	916	100.0	916	100.0

Un total de 150 personnes, non cyclistes, viendraient travailler à bicyclette si on leur permettait de garer convenablement ce véhicule. Ces futur cyclistes additionnés aux cyclistes présents représentent 19.9%, soit le cinquième de l'effectif total des répondants.

MODIFICATION APORTEE A LA REPARTITION  
 DES MODES DE DEPLACEMENTS AVEC  
 L'AMENAGEMENT DE STATIONNEMENTS SECURITAIRES  
 DE BICYCLETTES AU LIEU DE TRAVAIL



Ces 150 futurs cyclistes représentent 16.4% de tous les répondants; ce pourcentage est élevé si on le compare aux résultats obtenus lors d'une enquête menée à Philadelphie en 1973\* où on révélait que 5 à 10% des automobilistes viendraient travailler à bicyclette si ce moyen de transport était mieux organisé et plus sécuritaire.

Afin de faciliter l'analyse des résultats, nous avons regroupé les répondants selon leur mode de transport. Nous avons retenu 6 groupes:

- 1- Les cyclistes: ceux qui utilisent présentement leur bicyclette.
- 2- Les futurs cyclistes: ceux qui utiliseront leur bicyclette à condition qu'on aménage un stationnement.
- 3- Les piétons: ceux qui viennent travailler à pied et qui n'utiliseront pas leur bicyclette
- 4- Les automobilistes: ceux qui se rendent au travail en automobile et n'utiliseront pas leur bicyclette
- 5- Transports en commun: ceux qui utilisent le transport en commun pour venir travailler et ne prévoient pas utiliser une bicyclette.
- 6- Les autres: les motards, ceux qui alternent de moyen de transport etc...

Nous n'avons pas procédé à l'analyse de ce 6ième groupe à cause des différences de mode de transport utilisés.

\* N. Dougherty, W. Lawrence  
Bicycle Transportation, p.8

Tableaux des répondants selon leur mode de transport

	HOMMES	FEMMES	TOTAL
Nombre d'usagers	8 (19.1%)	34 (80.9%)	42
Moyenne d'âge des usagers (ans)	33.7	30.2	30.9
Distances moyennes parcourues (milles)	.70	.55	.58
Temps moyen requis (minutes)	13.5	9.4	10.2
Vitesse moyenne (M.P.H.)	3.11	3.51	3.41

A PIED

	HOMMES	FEMMES	TOTAL
Nombre d'usagers	23 (72%)	9 (28%)	32
Moyenne d'âge des usagers (ans)	31.8	22.4	29.2
Distances moyennes parcourues (milles)	4.2	4.2	4.2
Temps moyen requis (minutes)	21.7	26.1	22.9
Vitesse moyenne (M.P.H.)	11.6	9.6	11

BICYCLETTES

	HOMMES	FEMMES	TOTAL
Nombre d'usagers	72 (48%)	78 (52%)	150
Moyenne d'âge des usagers (ans)	29.1	23.7	26.6
Distances moyennes parcourues (milles)	5.2	4.2	4.6

CYCLISTES  
POTENTIELS

	HOMMES	FEMMES	TOTAL
Nombre d'usagers	275 (76.4%)	85 (23.6%)	360
Moyenne d'âge des usagers (ans)	41.02	29.84	38.49
Distances moyennes parcourues (milles)	12.53	9.42	11.79
Temps moyen requis (minutes)	30.98	24.16	29.35
Vitesse moyenne (M.P.H.)	24.27	23.40	24.10

AUTOMOBILES

	HOMMES	FEMMES	TOTAL
Nombre d'usagers	81 (26.6%)	223 (73.4%)	304
Moyenne d'âge des usagers (ans)	37.26	29.17	31.42
Distances moyennes parcourues (milles)	7.37	7.03	7.12
Temps moyen requis (minutes)	39.84	37.75	38.31
Vitesse moyenne (M.P.H.)	11.10	11.17	11.15

TRANSPORT  
EN COMMUN

	HOMMES	FEMMES	TOTAL
Nombre d'usagers	459 (51.7%)	429 (48.3%)	888
Moyenne d'âge des usagers (ans)	37.90	28.25	33.24
Distances moyennes parcourues (milles)	9.20	6.42	7.86
Temps moyen requis (minutes)	31.92	31.41	31.68
Vitesse moyenne (M.P.H.)	17.29	12.26	14.89

TABLEAU  
CUMULATIF

## Les Cyclistes

Sur l'ensemble des répondants, seulement 32 utilisent déjà leur bicyclette pour se rendre au travail, soit 3.5% des répondants.

Ces cyclistes parcourent une distance moyenne de 4.2 milles pour se rendre à leur travail; cette distance varie de 1.5 à 10 milles. Le temps moyen pour parcourir cette distance est de 22.9 minutes soit, une vitesse de 11 milles à l'heure.

Leur âge moyen est de 29.2 ans, variant de 16 à 64 ans, 72% sont de sexe masculin et 28% féminin. Les différences les plus remarquables entre les cyclistes masculins et féminins s'observent dans leur âge et leur vitesse: les femmes ont en moyenne 22.4 ans et les hommes 31.8 ans.

Si la distance parcourue ne varie pas, c'est la différence de vitesse qui est plus significative:

26.1 minutes pour les femmes et 9.6 m/L.

21.7 minutes pour les hommes 11.6 m/L.

Comment ces cyclistes évaluent-ils leur moyen de transport? Nous leur avons demandé d'identifier, par ordre d'importance, les principales raisons qui les motivent à utiliser leur bicyclette quotidiennement.

71.9% des cyclistes disent utiliser leur bicyclette principalement parce qu'elle "permet de joindre l'utile à l'agréable tout en offrant un exercice physique quotidien valable".

12.5% des répondants ont donné cette raison comme deuxième choix.

15.6% des cyclistes utilisent leur bicyclette principalement parce que c'est "un moyen de transport pratique en milieu urbain".

31.2% de répondants donnent cette raison comme deuxième choix tandis que 9.3% la donnent en troisième ordre.

Enfin, 12.5% utilisent leur bicyclette par soucis d'économie: 9.4% des répondants situent cette raison en 2ième ordre, 21.9% en 3ième et 3.1% en 4ième ordre.

### Les futurs cyclistes

Un total de 150 répondants ont indiqué leur intention de venir travailler à bicyclette si un stationnement était aménagé à cet effet.

Présentement ils utilisent les moyens de transport suivants:

	N	%
Automobile	48	29.4
Motocyclette	5	3.0
Transport en commun	90	55.8
Piétons	19	11.6
Total	162	100 %

Le total des moyens de transport diffère du nombre de futurs cyclistes parce que plusieurs ont noté plus d'un mode. Ainsi, selon la classification que nous avons adoptée, nous obtenons la répartition suivante:

	N	%
Automobilistes	40	26.7
Transport en commun	81	54.0
Piétons	13	8.6
Autres	16	10.7
Total	150	100%

Le groupe qui est le plus touché par le nombre de futur cyclistes est celui des usagers du transport en commun: 81 usagers deviendront cyclistes soit 21% de tout le groupe. Les 40 automobilistes représentent 10% de leur groupe, tandis que de tous les piétons, 23.6% adopteront la bicyclette.

L'âge des futurs cyclistes varie de 17 à 61 ans. La moyenne est de 23.7 ans pour la femme et de 29.1 ans pour l'homme, soit une moyenne générale de 26.6 ans.

La distance moyenne qui les sépare de leur travail est de 4.6 milles, variant de 0.25 à 20 milles.

Contrairement à ceux qui utilisent présentement leur bicyclette, le groupe des futurs cyclistes se répartit assez équitablement entre les femmes (52%) et les hommes (47%)

Il va sans dire que si des aménagements sécuritaires favoriseraient la circulation des bicyclettes, le nombre de cyclistes augmenterait considérablement. Sans qu'on leur demande, 12 personnes ont tenu des propos semblables à ceux-ci:

- "Je n'ai pas l'intention de me faire mutiler sur des voies réservées aux véhicules automobile."
- "J'utiliserais ma bicyclette si des artères étaient réservées à cette fin. Suggestion à faire à la ville de Montréal."

Pour d'autres personnes, c'est à cause de la pollution et de la circulation qu'elles n'utilisent pas leur bicyclette:

- "Avec la circulation, plus la pollution, impossible: J'arriverais au travail physiquement et mentalement pollué."
- "La densité de la circulation ainsi que l'éthique de l'automobiliste montréalais non préparé à ce mode de transport rend pratiquement impossible "la pédale". Je pense toutefois, qu'il s'agit d'une idée très positive à développer."

### Piétons

La distance parcourue par les piétons est très approximative, plusieurs évaluant cette distance selon le nombre de rues. Le peu de distance qui les sépare de leur lieu de travail semble être la principale raison de ne pas utiliser une bicyclette.

En moyenne la distance est de 1.58 mille (variant de 0.1 à 2 milles) et elle est parcourue en 10.2 minute, soit une vitesse de 3.41 milles/heures.

L'âge des piétons est de 30.9 ans. Seul le nombre prédominant des femmes, (80.9% contre 19.1% pour les hommes) constitue la différence la plus significative entre les piétons des deux sexes.

### Automobilistes

76.4% des automobilistes sont des hommes dont l'âge est en moyenne de 41 ans. Les femmes ont environ 30 ans.

Ces automobilistes atteignent une vitesse moyenne de 24.10 milles à l'heure, alors que la vitesse sur l'île de Montréal est de 25.2 m/h à la pointe du matin (Service de la Circulation ville de Montréal).

Notons que la distance moyenne parcourue est de 11.79 milles.

## Les transports en commun

### (Commentaire)

#### 1- Le nombre d'usagers

Nous avons ici un des rares tableaux où les usagers féminins sont en plus grand nombre que les usagers masculins. Il n'y a en effet que dans le tableau des piétons où nous retrouvons davantage de femmes que d'hommes.

#### 2- Moyenne d'âge des usagers

Ici, il y a une concordance presque parfaite avec le tableau cumulatif ; c'est donc dire que les usagers du transport en commun s'inscrivent, au point de vue de l'âge, dans la moyenné de tout l'échantillon.

#### 3- Distances moyennes parcourues

Il y a peu de choses à remarquer sinon qu'il n'y a que le tableau des transports en commun où l'on peut constater un chevauchement avec le tableau cumulatif, tant au-dessus qu'au dessous de la moyenne (en considérant les hommes, les femmes et le total).

#### 4- Temps moyen requis

Les transports en commun, avec l'automobile (donc les véhicules motorisés), s'avèrent les seuls moyens de transport qui se rapprochent assez sensiblement de la moyenne générale. Les transports en commun, pour leur part, semblent plus particulièrement être le moyen de transport qui consomme le plus de temps.

#### 5- Vitesse moyenne

C'est ici le point où l'on peut remarquer une très grande similarité avec la bicyclette. En effet, il semble bien que ce soit là les deux moyens de transport les plus compétitifs en milieu urbain, l'autobus étant par définition un véhicule urbain. Ce fait est d'autant plus vérifiable que pour des distances assez réduites, les moyens de transport en commun et la bicyclette ont des rendements sensiblement semblables (au point de vue temps).

## RELATIONS ENTRE LES DIFFERENTS TABLEAUX

### 1- Le nombre d'usagers

En prenant en considération le nombre d'usagers, nous constatons que ce sont l'automobile et le transport en commun qui dominent incontestablement. En effet, à eux seuls ils regroupent près de 75% du nombre total d'usagers. Ceci peut s'expliquer par le fait que la distance moyenne parcourue pour se rendre au travail, au niveau de tout l'échantillon, voisine les huit milles. Cette distance en est donc une qui, sur le point de vue de l'énergie musculaire, peut s'avérer passablement exigeante (près de 80 milles par semaine!). On n'a donc pas à s'étonner des effectifs assez faibles des piétons et des cyclistes.

Par contre, toujours dans le contexte du nombre d'usagers, on peut noter un fait très intéressant. Les futurs cyclistes, dont les effectifs sont presque cinq (5) fois ceux des cyclistes actuels, permettent de hausser à près de 20% le groupe cyclistes-futurs cyclistes, ce qui à tout le moins représente le double du groupe piétons-cyclistes.

### 2- L'âge

Quant au critère de l'âge, nous pouvons remarquer que dans les environs de la moyenne générale (33.24 ans), et au-delà de celle-ci, les groupes concernés tendent à emprunter un mode de transport motorisé. Ainsi, les automobilistes et les usagers du transport en commun nous présentent une moyenne d'âge dans les environs de 35 ans, tandis que les autres (cyclistes, piétons et futurs cyclistes) en ont une d'à peu près 27 ans.

### 3- La distance parcourue

Concernant la distance moyenne parcourue, si nous observons les tableaux des cyclistes et des futurs cyclistes, nous pouvons nous permettre d'affirmer que la très grande majorité de ceux qui nous ont dit qu'ils viendraient, moyennant un stationnement adéquat, tiendront parole. On peut avancer une telle affirmation en constatant que la distance moyenne parcourue actuellement par les futurs cyclistes est sensiblement la même que celle des cyclistes actuels. De plus, en se basant sur ce qui a été dit dans le point précédent, au sujet du critère de l'âge, les futurs cyclistes sont d'autant plus sujets à devenir des cyclistes qu'ils ont une moyenne d'âge inférieure à celle des cyclistes actuels.

#### 4- Le temps moyen requis et la vitesse moyenne

Finalement, considérant les critères du temps moyen requis et de la vitesse moyenne, il serait intéressant de voir quel avantage, au point de vue du temps, gagneraient les futurs cyclistes en utilisant, non plus leur moyen de transport actuel, mais leur bicyclette.

En se basant sur les chiffres dont nous disposons déjà, nous pouvons assumer que, pour la distance moyenne de 4.6 milles qui sépare les futurs cyclistes de leur lieu de travail, 25.10 minutes seraient requises pour un cycliste, 27.41 pour un usager du transport en commun, et 11.45 pour un automobiliste. La bicyclette ne serait donc directement compétitive qu'avec les moyens de transport en commun, mais d'aucune façon avec l'automobile. Une étude plus approfondie s'avérerait nécessaire.

Dans le tableau suivant nous avons comparé les distances parcourues par modes de transport.

Les répondants n'ont pas tous noté la distance qu'ils parcouraient, cela explique les différences dans les totaux obtenus.

Sans surprise, nous constatons que 100% des piétons parcourent une distance inférieure ou égale à 2 milles pour se rendre au travail.

78.1% des cyclistes présents demeurent dans un rayon de 6 milles de leur lieu de travail. Ce pourcentage est de 74.9% pour les futurs cyclistes.

Il faut noter aussi que 7.7% des automobilistes parcourent une distance inférieure à 2 milles pour se rendre au travail et que 22% demeurent dans un rayon de 4 milles de leur lieu de travail. Or, il a été prouvé que cette distance en milieu urbain se parcourait mieux à bicyclette qu'en automobile.

FONCTION DE LA DISTANCE DOMICILE-TRAVAIL  
VS LE MODE DE TRANSPORT UTILISE

Distance (mille)	0-2	2.1-4	4.1-6	6.1-8	8.1-10	10.1-12	12.1-14	14.1-16	16.1-20	20.1 +	TOTAL
Mode											
PIETONS	42 100.	Nombre 0/0									42 100
AUTOMOBILISTES	26 7.7	48 14.3	44 13.1	51 15.2	26 7.7	20 6.0	16 4.8	26 7.7	28 8.3	51 15.2	336 100
PRESENTS	9 28.1	11 34.4	5 15.6	4 12.5	3 9.4						32 100
CYCLISTES											
FUTURS	48 32.4	32 21.6	31 20.9	22 14.8	6 4.1	6 4.1	1 0.7	1 0.7	1 0.7		148 100
USAGERS TRANS. COM.	38 13.3	63 22.0	58 20.3	51 17.8	41 14.3	6 2.1	3 1.0	12 4.2	7 2.5	7 2.5	286 100
TOUS MODES	163 19.3	154 18.2	138 16.4	128 15.2	76 9.0	32 3.8	20 2.4	39 4.6	36 4.3	58 6.9	844 100

### Le stationnement:

Le dernier point du questionnaire portait sur le stationnement; nous demandions aux répondants des suggestions sur l'aménagement du stationnement des bicyclettes.

"On pourrait réserver un espace dans les stationnements du gouvernement sous la surveillance d'un gardien habituel et muni de supports à bicyclettes tels qu'on en voit dans les parcs de la ville." Cette suggestion d'un répondant reflète les désirs de la majorité de ceux qui nous ont donné leur avis sur ce sujet et montre bien la très grande facilité d'aménager un tel stationnement.

Parmi toutes les suggestions que nous avons recueillies nous notons ces trois constantes:

- \* A L'ABRI DES INTEMPERIES = 47 suggestions
- \* GRATUIT = 36 suggestions
- \* SECURITE/SOUS SURVEILLANCE = 35 suggestions

Il va sans dire que si un stationnement pour bicyclettes est aménagé, on devra tenir compte de ces trois critères.

182 employés viendront travailler à bicyclette si un stationnement est aménagé; parmi eux, on compte 40 automobilistes. La superficie nécessaire au stationnement de ces 182 bicyclettes variera selon le type d'équipement ou de support qu'on utilisera. Généralement on peut ranger 16 bicyclettes dans l'espace de stationnement d'une automobile de dimension moyenne.\* Un total de 12 espaces automobiles serait donc requis pour garer les 182 bicyclettes; en tenant compte des 40 automobiles de moins dans le stationnement, on réalise l'économie de 20 espace-autos.

Cette économie d'espace est réalisée à condition que les bicyclettes soient garer à la place des automobiles. Or, on peut stationner les bicyclettes dans les endroits inutilisables pour les automobiles: sous des escaliers, espaces trop longs et pas assez larges, superficie inadéquate, etc... de telle sorte que ce stationnement des bicyclettes maximise l'utilisation de l'espace.

\* Robert Letarte, Michel Trudel, Yves Boucher.

\* "La Bicyclette un Moyen de Transport" p. 128-129.

Nombre de cyclistes par édifice:

255 est, boulevard Crémazie	=	107
201 est, boulevard Crémazie	=	51
190 est, boulevard Crémazie	=	24

Plusieurs endroits peuvent être utilisés pour le stationnement des bicyclettes:

- Sous le boulevard Métropolitain
- Entre les édifices du 255 et 201 est, boulevard Crémazie
- Au sous sol du 255 est, boulevard Crémazie
- A l'arrière des édifices du 255 et 201 est, boulevard Crémazie

\* Il existe une guérite de gardien sous le boulevard Métropolitain à mi-chemin entre les édifices du 201 et 190 est, boulevard Crémazie. En plus d'être surveillé, ce stationnement serait en partie à l'abri des intempéries.

\* Entre les édifices du 255 et 201, il y a un long espace inutilisé présentement et qui pourrait accommoder un très grand nombre de bicyclettes. Un abri serait très facilement aménageable. Il faudrait cependant préposer un gardien à la surveillance de cet endroit.

\* Au sous-sol du 255 est, boulevard Crémazie, le stationnement serait à l'abri et pourrait être surveillé. Seul les employés de cet édifice pourraient en profiter et il est possible que les dénivellations de l'accès à ce stationnement sous-terrain en découragent quelques-uns.

\* Enfin, à l'arrière des édifices du 255 et 201 est, boulevard Crémazie, il y a de nombreux espaces libres dans lesquels on pourrait garer de nombreuses bicyclettes. Ce stationnement est sous surveillance et des abris pourraient être installés.

Voici quelques commentaires que nous avons recueillis lors de ce sondage:

- "Je suis très favorable à l'idée de réduire le nombre d'automobiles, à inciter les employés à utiliser davantage le transport en commun, et à utiliser la bicyclette, ce qui est un très bon exercice pour la santé."
- "Encouragez l'usage des modes de transports autres que l'automobile lorsqu'elle n'est pas essentielle. Encouragez l'usage de l'auto en commun."
- "Je suis d'accord pour qu'on facilite le stationnement à ceux qui peuvent utiliser une bicyclette."
- "Quand bien même il n'y aurait qu'une seule personne qui utiliserait une bicyclette, elle aurait droit à autant de considérations que les autres et elle devrait pouvoir garer sa bicyclette en sécurité."
- "C'est urgent; car il faut encourager ce moyen de transport des plus profitables; nous sommes continuellement en quête de lieux de stationnement."
- "Un espace serait facilement aménageable et beaucoup apprécié."

### Le Questionnaire

La compilation des données recueillies lors du sondage nous ont fait remarquer quelques défauts du questionnaire que nous avons distribué.

Afin d'éviter les confusions que nous avons rencontrées et afin de recueillir le maximum d'informations sur les modes de transport et les trajets quotidiens des répondants, nous proposons un questionnaire plus détaillé qui pourrait servir lors d'un sondage similaire.

Questionnaire

\* Age \_\_\_\_\_

\* Sexe            Masculin

                    Féminin

\* Profession \_\_\_\_\_

\* Possédez-vous une            AUTOMOBILE?

   BICYCLETTE?

   MOTOCYCLETTE?

\* Souffrez-vous d'une incapacité physique qui vous empêcherait de conduire une

   AUTOMOBILE?

   BICYCLETTE?

   MOTOCYCLETTE?

   NON

\* Devez-vous posséder un moyen de transport, pour effectuer votre travail?

OUI  lequel \_\_\_\_\_

NON

\* Quel moyen de transport utilisez-vous, présentement, pour venir au travail?

(NE NOTER QUE LE OU LES PLUS IMPORTANT (S))

<input type="checkbox"/>	Automobile	Passager	<input type="checkbox"/>
		Conducteur	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	Transport en commun	Métro	<input type="checkbox"/>
		Autobus	<input type="checkbox"/>
		Nombre de transfer(s)	<input type="checkbox"/>

A pied

Bicyclette

Si vous utilisez déjà votre bicyclette, quelle en est la principale raison?

<input type="checkbox"/>	Moyen de transport pratique en milieu urbain
<input type="checkbox"/>	Economie
<input type="checkbox"/>	Permet de joindre l'utile à l'agréable
<input type="checkbox"/>	Autre

\* A quelle distance demeurez-vous de votre lieu de travail (en milles ou situation dans la ville)?

---

\* Combien de temps vous faut-il pour parcourir cette distance, en partant de chez-vous et en arrivant au travail?(Si vous avez indiqué plus d'un mode de transport, veuillez noter le temps par mode).

---

\* Utiliserez-vous votre (ou une) bicyclette pour venir travailler?

- Si un stationnement sécuritaire était prévu à cette fin?

OUI (Fin du questionnaire)

NON (Voir la question suivante)

- Si vous pouviez circuler sur des voies réservées aux bicyclettes?

OUI (Fin du questionnaire)

NON (Voir la question suivante)

\* Quelle est la principale raison de ne pas utiliser une bicyclette pour vous rendre au travail si la circulation et le stationnement de ce moyen de transport sont sécuritaires?

---

---

---

---



MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 222 555