



Aller travailler à vélo en hiver, plus rapide que l'auto!

Stéphane Ménard est intervenant en santé mentale à l'**Institut national de psychiatrie légale Philippe-Pinel** situé à l'extrême est de l'île de Montréal. Habitant à Longueuil, sur la rive-sud de Montréal, il doit emprunter le pont-tunnel Louis-Hippolyte Lafontaine pour se rendre au travail. La majeure partie de l'année, le trajet en auto dure 40 minutes le matin et 1h30 le soir. Il y a plusieurs années, ce passionné de vélo s'est demandé comment il pourrait réduire ses temps de déplacement, particulièrement pour rentrer à la maison. Son choix s'est porté sur le vélo électrique. Cependant, contrairement à la majorité des personnes, ce ne sont pas les déplacements en été qu'il a ciblés. Il effectue en effet ses trajets domicile-travail à vélo électrique entre l'automne et le printemps. Il parcourt ainsi 300 km par semaine!

Avantages et inconvénients

Actuellement, il utilise un vélo 4 saisons. Depuis qu'il effectue ses trajets domicile-travail à vélo électrique, il est passé à travers 3 machines. Les deux premiers modèles n'ont pas survécu aux dommages importants liés à une utilisation hivernale : batteries qui perdent leur autonomie en raison du froid, composantes électriques qui s'abiment en raison de l'humidité et du calcium, bris mécaniques répétés en raison de l'état des routes, etc.

Après de nombreuses recherches, son choix s'est porté sur un vélo de la marque Delfast, modèle qui n'est pas vendu au Québec, et qu'il a acheté directement en Chine via la plateforme Alibaba. Cela lui a permis d'obtenir le vélo au coût de 4 000 \$, en lui évitant de payer des intermédiaires.

Ce vélo possède une autonomie de 80 km à température normale, ce qui lui permet de faire

un aller-retour domicile-travail sans avoir besoin de recharger sa batterie au travail. L'autonomie est considérablement réduite en hiver, en raison du froid.

Ce vélo utilise un moteur roue très lourd qui reste en permanence sur le vélo. Cela présente deux désavantages: le poids du moteur entraîne des bris fréquents de rayons de la roue arrière. Par ailleurs, le vélo doit être recharge à l'intérieur car les batteries résistent mal à des recharges en-dessous d'une certaine température. Par ailleurs, son expérience lui a démontré qu'il fallait éviter de charger la batterie à l'extérieur car des composantes électriques collent. Sachant qu'une batterie coûte un peu plus de 1 500 \$, soit 1/3 du prix du vélo, il convient de la ménager le plus possible.

Chez lui, Stéphane a accès à un stationnement souterrain dans lequel il peut charger sa batterie à l'aide d'une prise électrique 110 volts.



La conjointe de Stéphane Ménard est également une utilisatrice de vélo électrique.

Il peut également y laver son vélo dans un endroit sec, et y laisser sécher le vélo, ce qui est essentiel, notamment en hiver en raison de l'accumulation de calcium. Les composantes électriques étant sensibles, il importe de les rincer régulièrement et de pouvoir les laisser sécher.

Au travail, il a accès à des supports à vélos extérieurs qui ne sont pas protégés à 100 % des intempéries. Selon lui, quelques aménagements seraient requis pour répondre aux besoins des cyclistes électriques en hiver : avoir accès à un espace à l'intérieur où ils pourraient charger leurs batteries au chaud mais aussi où les employés qui vivent en appartement et n'ont pas accès à un stationnement souterrain pourraient rincer leurs vélos afin d'ôter le sel de déglaçage.

En parcourant plus de 5 000 km par année à vélo

électrique, Stéphane estime qu'il économise annuellement environ 3 000 \$ en frais évités liés à l'utilisation d'une automobile. Sans compter que cela lui permet de gagner du temps sur son trajet de retour, tout en contribuant à le maintenir en santé. Un autre avantage non négligeable : la liberté d'aller où on veut sans être pris dans la circulation!

Ce mode de transport présente cependant des désavantages : en hiver, le vélo nécessite beaucoup plus d'entretien qu'une auto (p. ex. investir dans des pneus à clous pour l'hiver, laver régulièrement le vélo, réparer les rayons). Par ailleurs, au Québec, la réglementation limite à 32 km/h la vitesse sur les pistes cyclables. Selon Monsieur Ménard, pour être en mesure d'effectuer son trajet en 1 heure, il devrait pouvoir rouler à 40 ou 45 km/h.

Orientations futures

Selon Stéphane, pour que le vélo électrique devienne une alternative réaliste à l'automobile, il faudrait fortement améliorer l'accès à des mécaniciens spécialisés. Depuis qu'il possède un vélo électrique, il a dû effectuer la majorité des réparations lui-même en trouvant des solutions sur le web. L'accès à des stations mobiles de réparation le long des pistes cyclables serait également un plus.

Bien que son expérience soit excellente, il a néanmoins été obligé par deux fois depuis qu'il voyage à vélo électrique de rentrer à la maison à pied en poussant son vélo... sur une distance de 20 km!

Vu qu'il roule principalement en hiver, il s'est buté au fait que le CAA ne remorque pas les vélos en hiver. Par ailleurs, aucun mécanicien n'était disponible sur son trajet. Point positif, Stéphane constate que dans la région de Montréal, de plus en plus de pistes cyclables sont ouvertes toute l'année et déneigées en hiver.

Conseils aux futurs utilisateurs

Quelques conseils à donner aux nouveaux utilisateurs de vélo électrique : investir dans de bons vêtements résistants aux intempéries et au froid ; avoir des connaissances de base en mécanique vélo (p. ex. enlever la batterie et la mettre dans un endroit sec avant de la recharger, utiliser telle graisse, comment enlever les pneus, etc.).

Selon son expérience, ce sont des informations difficiles à obtenir... « C'est comme s'il n'y avait plus personne de disponible une fois qu'on a acheté un vélo électrique ». Autre élément primordial, avant d'acheter un vélo électrique, il convient de réfléchir à l'utilisation qu'on va faire de ce vélo. Cela permet d'orienter le choix vers un modèle adapté, au bon prix. Une des façons de démocratiser les vélos électriques seraient que les magasins réduisent leur marge

bénéficiaire sur le prix de vente mais augmentent leur frais d'entretien. Selon Stéphane, les entretiens sont essentiels et nombreux lorsqu'on roule l'hiver.

Un autre aspect important consiste à indiquer le niveau d'étanchéité du vélo. Celui-ci devrait être le plus élevé possible pour permettre aux composantes électriques de fonctionner normalement même en cas de forte pluie ou de conditions hivernales. Selon Stéphane, peu de vendeurs de vélos électriques semblent être au fait de cette information.

Réflexion

Quels sont les rabais et les incitatifs offerts dans votre province ou territoire pour l'achat d'un vélo électrique ? Visitez notre site Web [ICI](#) et accédez à notre Guide des incitatifs et des rabais pour le savoir (À VENIR).

À propos de nous : La Coalition canadienne pour un système de santé écologiques est le principal réseau de ressources pour des soins de santé écologiques au Canada. Nous exerçons un leadership dans l'amélioration des pratiques environnementales du secteur de la santé canadien en agissant à titre de porte-parole national et de catalyseur de changement environnemental. À travers de nombreuses collaborations, nous nous efforçons de réduire l'impact écologique des soins de santé à travers la prestation de soins compatissants tout en offrant une plate-forme permettant de discuter et de promouvoir les meilleures pratiques, l'innovation, la responsabilité environnementale et la résilience au changement climatique. www.greenhealthcare.ca

Merci à Stéphane Ménard pour sa collaboration à ce projet.

Rédigé par Jerome Ribesse, Directeur général, Synergie Santé Environnement. Révisé par Kent Waddington, directeur des communications, Coalition canadienne pour un système de santé écologique, et Autumn Sypus, coordonnatrice du marketing et de la sensibilisation, Coalition canadienne pour un système de santé écologique. Conception/mise en page par Alma Nevo, étudiante bénévole, Dalhousie Université.

Partial Funding by
Natural Resources
Canada



The Canadian Coalition
for Green Health Care
Coalition canadienne pour
un système de santé écologique

