

VÉLO, BOULOT, DODO

DANSEUSE . Pour encourager l'usage de la bicyclette dans les trajets quotidiens, l'association 2 Pieds 2 Roues organise, depuis 12 ans, l'opération "Allons-y à vélo!" Un challenge entre plus de 80 entreprises, collectivités, écoles, collèges ou lycées toulousains. Et c'est à la Météopole que l'on trouve la plus grande proportion de cyclistes.

Jt



Dès le petit matin, les cyclistes s'amoncellent devant le poste de garde de la Météopole. Un millier de personnes travaille ici. Des chercheurs, des ingénieurs, des militaires, des étudiants. Près d'un cinquième d'entre eux viennent à vélo: «Ici plus qu'ailleurs, on est sensibilisé au changement climatique et à la pollution atmosphérique, à laquelle tout un service est dédié», explique Antoine Lasserre-Bigorry, chef de projet auprès des prévisionnistes de Météo France. Il travaille sur le site depuis 1986: «À l'époque, il était impensable de venir au travail à vélo.» Puis il a connu «l'explosion du vélo». Les pistes cyclables qui l'ont protégé, les VélôToulouse, qui l'ont popularisé, ou le vélo électrique qui l'a ouvert à un plus grand nombre. «Un des avantages du vélo, c'est que l'on est sûr de son temps de parcours.» Le sien dure 20 minutes pour 5,5 kilomètres, de sa maison de Tournefeuille jusqu'aux Pradettes. Il en fait la moitié aux côtés des voitures, dont il s'amuse à compter le nombre des occupants: «1,1 en moyenne!»

Antoine Lasserre-Bigorry est le référent de l'opération "Allons-Y À Vélo!" (Ayav) à Météo France. Il y organise les challenges, qui, deux fois par an, opposent, pour la beauté du geste, des entreprises, des collectivités, des écoles, des collèges ou des lycées de la métropole. C'est à l'entité qui comptera la plus grande proportion de cyclistes en son sein. «L'opération donne lieu à des statistiques étonnantes, comme celle du nombre de tonnes de CO² que les cyclistes n'ont

pas émises en laissant leur voiture au garage», une voiture rejetant en moyenne 160 grammes de CO²

« Il y a moins d'absentéisme et plus de productivité chez ceux qui ont une activité physique quotidienne »

par kilomètre. En France, en 2013, le ministère de l'écologie estimait que les trajets domicile-travail à vélo évitaient l'émission de 3500 tonnes de CO², et de 1000 kilos de particules fines. Tout au long de l'année, Antoine Lasserre-Bigorry effectue les démarches nécessaires auprès de

sa direction pour obtenir l'installation de douches et de nouveaux parcs à vélos. Ou pour que soit mis en place à Météo France un système d'indemnité kilométrique vélo (IKV). Entré en vigueur au début de l'année 2016, ce dispositif prévoit une prise en charge par l'employeur des frais de déplacement des salariés cyclistes, à hauteur de 25 centimes du kilomètre.

Une mesure facultative qui se heurte à la frilosité des directions. Antoine Lasserre-Bigorry plaide: «L'employeur s'y retrouve pourtant. Il y a moins d'absentéisme et plus de productivité chez ceux qui ont une activité physique quotidienne. C'est une spirale vertueuse!» En Haute-Garonne, seules quatre entreprises ont instauré cette IKV.

«C'est la voiture qui m'a mis au vélo. Je n'en pouvais plus des embouteillages!» lance Serge Legouis, le responsable informatique du centre de recherche, qui a lui aussi plus de trente ans de maison. L'opération Ayav a fini de le convertir et, depuis quatre ans, son vélo ne le quitte plus. Il le parque derrière la vitre de son bureau et l'enfourche dès qu'il faut aller chercher un visiteur au poste de garde. Depuis Cugnaux, où il habite, il n'a que 3,5 kilomètres à pédaler pour rejoindre son poste. En passant par le parc de la Mounède, l'essentiel de son parcours dispose de pistes cyclables, quelques-unes parmi les 560 kilomètres aménagés par la Métropole: «Cette sécurité est un prérequis. Sur