

QUIZ

Quel type de cycliste êtes-vous?

Ce magazine
vous est offert
gracieusement par

 Desjardins

PRINTEMPS/ÉTÉ 2016

vélo **mag**

HORS SÉRIE

Ville à vélo

GRATUIT

DOSSIERS

Vélo, boulot, condo
L'immobilier
en mode cycliste

La planète
BIXI

ACTUALITÉ

La Route verte
est sauvée

TENDANCES

Découvrez la
Bromptomanie

PROGRAMME
2016

GO

FESTIVAL
GO VÉLO MTL





LIBÉREZ VOS TRANSPORTS

ABONNEZ-VOUS !

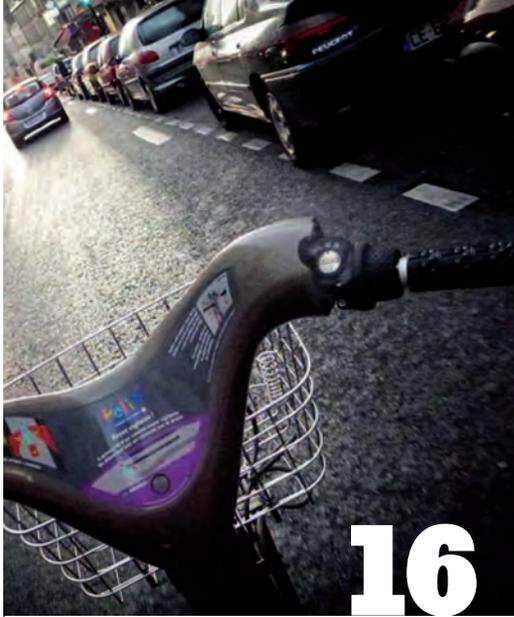


présenté par



Manuvie

Montréal 



16

6 | Actualités

La Route verte sauvée. Les grands parcs accessibles. BIXI en bonne santé à Montréal.

16 | Monde

Le BIXI, meilleur ami du voyageur.

18 | Planète VLS

Sur la planète du vélo en libre-service.

22 | Dossier

La relance planétaire du BIXI pilotée depuis Montréal.

24 | Tendances

La Bromptonmanie, sous-culture en expansion.

26 | Société

Les flics à vélo: plus sympas, plus efficaces, plus rapides, plus zen.

38 | Tendances

Le vélo est entré dans les tours de bureaux.



26

40 | Tendances

Vélo, boulot, condo: la bicyclette comme argument de vente.

42 | S'équiper

Les montures et les accessoires urbains par excellence.

48 | En vedette

Michel Dallaire et sa quête perpétuelle de la séduction.

50 | Technologie

Avec le eVox, le vélo électrique passe à la vitesse supérieure.

52 | Vie urbaine

Livresseurs 100 % écolos, les estafettes à vélo sillonnent Québec.



48

42

56 | Quiz

Quel type de cycliste êtes-vous?

58 | Conseils

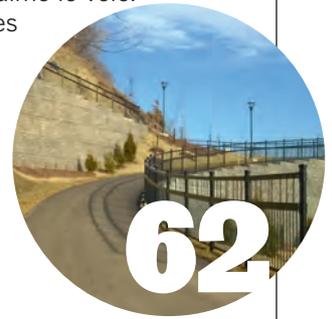
Les 10 commandements de l'idiot à vélo.

60 | Montréal CycleChic.com

Sandra Larochelle aime le vélo. Quelques-uns de ses meilleurs clichés.

62 | Explorer

Le nouveau sentier des plaines d'Abraham: une splendeur!



62



50



24



Stéphane Desjardins,
rédacteur en chef
de *Ville à vélo*
Suzanne Lareau,
présidente-directrice
générale de
Vélo Québec

La sécurité des cyclistes compromise?

On attend toujours une nouvelle mouture du Code de la sécurité routière, à la suite du chantier lancé il y a deux ans par le gouvernement du Québec. Les reports du dépôt du projet de loi donnent à penser que la sécurité des cyclistes n'est pas aussi prioritaire qu'on le souhaiterait.

En avril 2014, Mathilde Blais perdait la vie sous le viaduc de la rue Saint-Denis, happée par un camion. Une onde de choc s'est propagée dans la société. D'autant plus que le coroner Paul G. Dionne avait conclu à une mort « évitable ». Le maire Denis Coderre a, depuis, canalisé les énergies de la Ville dans des travaux afin d'améliorer la sécurité des passages inférieurs. Il faut dire que Montréal en compte 188! Ces travaux ont débuté en 2014, et le plan devrait être complété d'ici 2017.

Dans la foulée, Québec a promis de livrer une réforme du Code de la sécurité routière qui prendrait en considération ce que signifie être assis sur un vélo, au Québec, en 2016, en banlieue, dans un rang, sur un boulevard achalandé. On attend encore.

Avec l'apparition du débat autour d'Uber, on sent que le gouvernement Couillard a la tête

ailleurs. Pourtant, on avait assuré à la population que la sécurité des cyclistes était une priorité. Si c'est une chose de lancer un chantier, cela semble en être une autre de le terminer.

Ces tergiversations envoient un message que se faire emportier par un véhicule à l'arrêt ou frôler lors d'un dépassement passent après les intérêts de l'industrie du taxi. Les développements technologiques comme celui d'Uber révèlent que le monde change irrémédiablement. Il se trouve que l'environnement routier et urbain aussi.

L'édition du Code de la sécurité routière en vigueur a été écrite il y a plus de trois décennies, à une époque où la pratique du vélo n'atteignait pas les actuels sommets de popularité. Les cyclistes ont, depuis, pris massivement d'assaut routes et rues. Et leur nombre ne cessera de croître. L'harmonie entre la bicyclette et le trafic motorisé doit revenir rapidement dans les préoccupations politiques.

Le décès de Mathilde Blais est une tragédie qui a réveillé les consciences. De grâce, n'attendons pas un autre drame pour agir.

Une bonne nouvelle concernant la Route verte

Vélo Québec et plusieurs partenaires se sont battus pendant plus d'un an dans le but d'assurer la survie de la Route verte, menacée par l'austérité budgétaire. Le réinvestissement d'une cinquantaine de millions sur dix ans, dont dix réservés à son entretien, annoncé dans le dernier budget Leitão (voir nos actualités en page 6), a de quoi faire exulter les cyclistes québécois.

Par cette action, le gouvernement reconnaît qu'il a un rôle à jouer dans la pérennité du plus vaste réseau cyclable en Amérique. On ne pouvait pas laisser tomber la Route verte. Bravo au gouvernement Couillard relativement à ce geste qui réaffirme l'importance d'une infrastructure stratégique pour le développement régional, la prévention en santé et la lutte aux gaz à effet de serre.



Photo de la page couverture
Vélo CREME

Éditrice

Suzanne Lareau
slareau@velo.qc.ca

Rédacteur en chef

Stéphane Desjardins

Directrices artistiques

Christine Charette, Louise Mallette

Infographiste

Maxime Girard

Collaborateurs

Maxime Bilodeau, Marie-Eve Cloutier,
David Desjardins, Jean-Pierre Langlois,
Pierre-Marie Legrain

Révisseur-correctrice

Diane Boucher

Vice-présidente marketing et service à la clientèle

Josée Monette

Publicité

Claudine Mailloux
cmailloux@velo.qc.ca • 514 909-4601

Dominic Roberge
droberge@velo.qc.ca • 514 623-0234

Relations publiques

Stéphanie Couillard
scouillard@velo.qc.ca

Coordinatrice des opérations

Michèle Daoust

Comptabilité

Mimi Bensaïd

Chargée de projets, marketing et partenariats

Stéphanie Ravier

Impression et pelliculage

Transcontinental Interweb

Distribution

Messageries Dynamiques

La reproduction de *Ville à vélo*, en tout ou en partie, est interdite sans l'autorisation écrite du rédacteur en chef.

Parution printemps-été

Dépôt légal

Bibliothèque et Archives nationales du Québec,
Bibliothèque et Archives Canada :
ISSN 1180-1360



Ville à vélo est publié par
Vélo Québec Éditions.

Toute correspondance doit être adressée
au 1251, rue Rachel Est,
Montréal (Québec) H2J 2J9
Tél. : 514 521-8356 Téléc. : 514 521-5711
velomag@velo.qc.ca



Ville à vélo est imprimé sur du papier certifié FSC® (Forest Stewardship Council®), donc issu de forêts bien gérées et d'autres sources responsables.

CIAO BYE



Photo : Devinci

Laval - Montréal (rue Ste-Catherine et boul. St-Laurent) - St-Hubert / lacordee.com


LA CORDÉE
Généreux de nature

La Route verte est sauvée

L'austérité budgétaire aura presque eu raison de la Route verte. Mais dans son budget 2016, le gouvernement Couillard a finalement confirmé l'affectation, pour son entretien, de 10,5 millions de dollars en cinq ans ; le budget du ministre des Finances Carlos Leitão prévoit un demi-million dès cette année et 2,5 millions annuellement pendant quatre ans. Québec en effet réservé une enveloppe globale de 50 millions, d'ici 2026, afin d'améliorer la sécurité sur les 5300 km notamment par l'ajout de feux cyclistes et l'élargissement de la chaussée.



Le couperet budgétaire avait frappé l'entretien de la Route verte en 2015, l'année de son 20^e anniversaire, lors des négociations du pacte fiscal entre Québec et les municipalités. Le gouvernement avait alors fait savoir qu'il se concentrerait sur l'aménagement

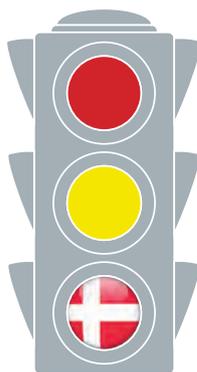
de nouveaux tronçons. Municipalités et régions s'étaient repliées sur des fonds temporaires en vue d'assurer l'entretien de la Route verte, or dans ce contexte d'austérité budgétaire, plusieurs de ces sources s'étaient tariées.

Dès l'annonce des coupures, le monde municipal, l'industrie touristique, le milieu de la santé, les groupes environnementaux et nombre de personnalités s'étaient mobilisés pour sauver la Route verte. Une page internet, Sauvons NOTRE Route verte, avait été créée. Le 16 avril 2015, Vélo Québec avait organisé un forum sur l'avenir de ce réseau cyclable qui traverse 393 municipalités dans 16 régions. Une pétition, déposée en octobre 2015 auprès de 13 députés québécois, avait récolté 48 000 signatures.



Payant d'être un automobiliste... cycliste

La compagnie britannique carinsurance4cyclists.com offre des polices d'assurance automobile moins chères aux cyclistes. Elle croit que les cyclistes sont plus conscients des dangers de la route que ceux qui ne font pas de vélo.



Feu vert aux vélos

À Aarhus, au Danemark, la Ville offre aux cyclistes d'installer sur leur vélo une puce d'identification par radiofréquence (RFID). Quand un certain nombre d'entre eux approche d'une intersection, une borne fait passer le feu au vert pour les cyclistes. Terminés, les embouteillages sur les pistes cyclables.

Plus ça change, moins c'est pareil

L'automobile n'est plus un rite de passage à l'âge adulte aux États-Unis, en France et même au Québec.

Moins de 50 % des Américains de 19 ans et moins avaient un permis de conduire en 2008, contre plus de 60 % en 1998. Pour la même période, la diminution est de 0,4 % au Québec, selon l'Institut de la statistique du Québec. La baisse est de 1,2 % chez les 25-29 ans entre 2009 et 2014, d'après l'Agence métropolitaine de transport de Montréal.

En France, rapporte *Le Monde*, le taux de détention du permis de conduire de la génération Y (18-29 ans) est passé de 76 % en 1992 à 73 % en 2012. La baisse est encore plus marquée chez les 18-20 ans.

Cependant, en France comme aux États-Unis et au Canada, le phénomène des « sans-permis » est essentiellement urbain (où les transports collectifs sont largement accessibles). Autre manifestation du phénomène : de plus en plus de Y choisissent des destinations voyage où ils n'auront pas à louer de voiture.

Plusieurs jeunes citoyens croient même, selon *Le Monde*, pouvoir éviter de subir l'examen d'obtention du fameux permis : en effet, en 2020, les premières voitures autonomes circuleront sur les routes américaines et européennes.

Les grands parcs Pédaler, c'est légal

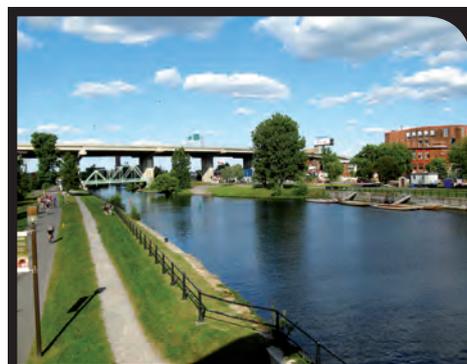
Il y a deux ans, Montréal avait décrété l'interdiction de circuler à vélo dans les sentiers de ses grands parcs. Stupeur! D'autant plus que le marquage au sol dans le parc Jeanne-Mance indiquait précisément le contraire!

Les cyclistes étaient donc confinés aux seules pistes cyclables (lorsqu'il y en avait), sous peine de se voir infliger une contravention de 100\$. « Je ne comprends pas l'obsession de la Ville de Montréal à vouloir sortir le vélo des parcs, avait réagi, furieuse, Suzanne Lareau, PDG de Vélo Québec. Y a-t-il eu des blessés ou des morts qui justifieraient cette

exclusion? Non, comme nous avons pu le constater en consultant le registre des plaintes des parcs. Cette réglementation caduque doit être revue. »

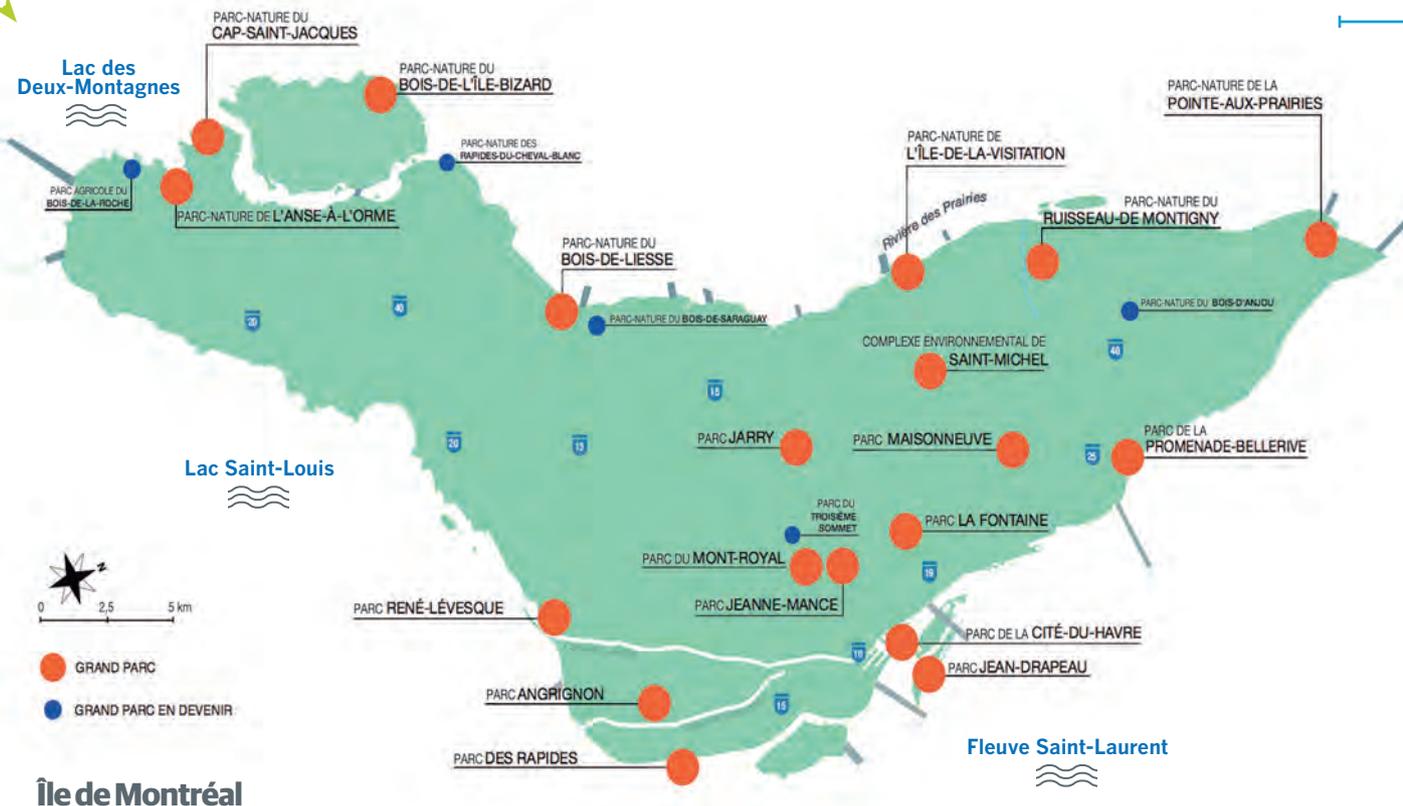
Ce qui, finalement, a été fait l'automne dernier: Montréal a légalisé la pratique du vélo dans les sentiers des grands parcs. « Les cyclistes fréquentent les grands parcs depuis toujours. C'est même, pour certains, la meilleure façon de les explorer. Cette pratique a de tout temps été tolérée, voire encouragée dans certains endroits, alors qu'à d'autres, on a tenté de l'interdire. Il est donc de bon augure que la Ville harmonise

sa législation afin que toute ambiguïté soit éliminée. Les parcs sont des havres de paix pour les piétons comme pour les cyclistes; ils sont aussi des lieux privilégiés de la pratique du vélo en toute sécurité », a réagi Stéphanie Couillard, attachée de presse à Vélo Québec. Cette dernière rappelle aux cyclistes qu'ils ont la responsabilité de rouler à basse vitesse lorsqu'ils partagent le sentier avec des piétons et de maintenir une distance convenable quand ils les croisent ou les doublent. Il est toutefois interdit de rouler hors des sentiers, dans le but protéger l'environnement, notamment sur le mont Royal.



TURCOT détour cyclable

La piste du canal de Lachine, fréquentée annuellement par 1,2 million de personnes, sera fermée à la hauteur de l'autoroute 15 pendant deux ans. Un détour est prévu par le nord.



Chère, la voiture individuelle



0,01\$



0,10\$



1,30\$



9,30\$

À chaque dollar que vous dépensez pour utiliser votre voiture, il en coûte 9,30 \$ à la société. Le même dollar mobilisé pour votre déplacement à pied fait dépenser 1 ¢ à la collectivité. C'est la conclusion à laquelle est arrivé le projet Moving Forward piloté par Discourse Media, un groupe de réflexion (*think tank*) indépendant de Vancouver qui cherchait à établir les coûts réels liés aux différents modes de transport, en considérant de nombreux aspects, comme l'entretien, la main-d'œuvre, la santé, l'environnement, etc.

Discourse Media mentionne que votre dollar dépensé dans un déplacement à vélo coûte 10 ¢ à la société, et 1,30 \$ quand il s'agit de celui affecté au transport en commun. En fait, l'étude illustre les coûts cachés de l'usage de l'automobile, comme, par exemple, le stationnement subventionné par les employeurs ou les centres commerciaux. Ou les coûts des maladies pulmonaires liées à la pollution atmosphérique.

39,5 M



PARIS baisse de l'auto, hausse du vélo

En 2014, les déplacements en automobile ont diminué de 4 % et ceux à vélo ont augmenté de 8 %, rapporte la mairie de la Ville lumière. Le Vélib' a enregistré 39,5 millions de déplacements et au-delà de 285 000 abonnés annuels.



Dehors, les scooters!

Depuis décembre, Montréal interdit aux conducteurs de scooters électriques, aux joggeurs et aux piétons d'emprunter les pistes cyclables. Seuls les cyclistes, les patineurs à roues alignées, les adeptes de vélos électriques et les utilisateurs de fauteuils roulants peuvent y circuler. Des amendes de **30\$ à 200\$** sont prévues. Mais la population connaît-elle le règlement?



Vancouver aura son VLS

La métropole de la côte Ouest disposera de 1500 vélos en libre-service et 150 stations dès cet été. Vancouver a déboursé 5 millions de dollars et vise éventuellement un parc de 2500 vélos équipés d'une technologie de paiement installée directement sur le guidon. L'abonnement mensuel sera de 20 \$; le tarif quotidien, de 5 \$. Les casques, distribués un peu partout, seront gratuits. (Voir notre dossier sur les vélos en libre-service dans le monde en page 16.)

Davantage de cases de stationnement pour deux-roues

Signe des temps, le nouveau siège social de la financière Capital One, dans Mile-Ex, à Montréal, compte 80 espaces de stationnement automobile... et 120 pour les vélos.





AU-DELÀ DES LIMITES URBAINES

LA SÉRIE PERFORMANCE URBAINE 2016

Du boulot aux loisirs. De l'épicerie en passant par le café du coin. C'est ça, la vie en ville. Du coup, vous cherchez un vélo capable de soutenir votre cadence urbaine.

OPUS présente sa série Performance urbaine : légers et agiles, ces bolides sauront négocier l'heure de pointe avec brio et stimuler votre cardio à l'heure de l'entraînement. Robustes et fiables, ils faciliteront vos trajets quotidiens. Personnalisez le vôtre selon vos besoins et votre mode de vie - porte-bagages, garde-boue ou encore, siège pour enfant.

**Accessoires vendus séparément.*

Pour plus de détails, consultez le opusbike.com/urbainperformance

OPUS

Montréal, vedette du vélo d'hiver

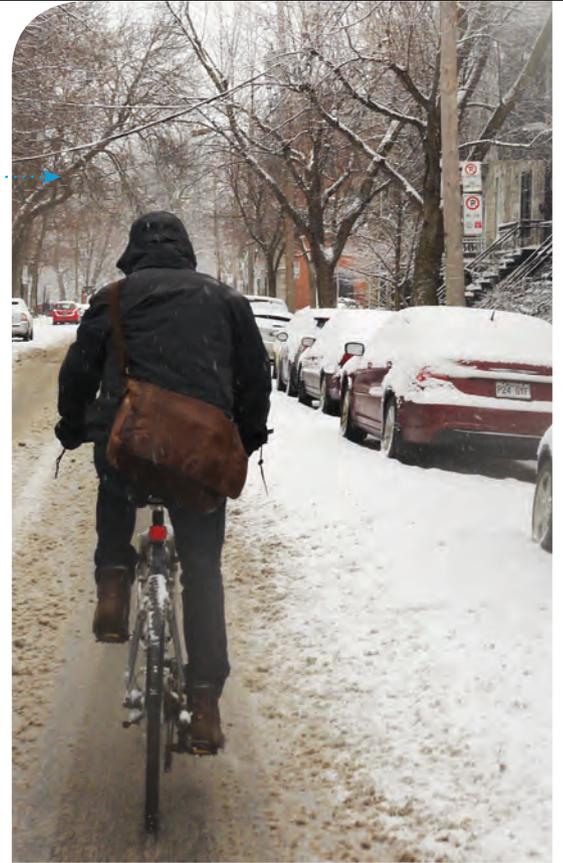
C'est l'été, mais réjouissons-nous déjà du fait que Montréal accueillera un important congrès sur la pratique du vélo d'hiver dans les villes.

Du 8 au 10 février 2017, le Congrès sur le vélo d'hiver / Winter Cycling Congress attirera 350 planificateurs municipaux, militants, cyclistes, urbanistes et spécialistes de la pratique et du déneigement. « Nous voulons donner une voix aux militants et aux précurseurs, explique Annick St-Denis, directrice au transport actif chez Vélo Québec. Les cyclistes d'hiver sont là pour rester et même voir leur nombre s'accroître. C'est une tendance mondiale. »

Le rassemblement permettra aux décideurs d'en apprendre davantage sur les réalités du vélo nordique, entre autres par les témoignages de responsables et de cyclistes. On abordera tant le vélo d'hiver comme moyen de transport que comme

nouvelle forme de loisir, dont font notamment partie les vélos à pneus surdimensionnés (*fat bikes*).

« Évidemment, le congrès fournit une excellente visibilité à Montréal, qui fera d'ailleurs le bilan de la première année de sa politique de déneigement selon un point de vue cycliste, reprend Annick St-Denis. On constate qu'il y a une courbe d'apprentissage, mais que le vélo d'hiver est une réalité à Montréal. » Une soixantaine de kilomètres de pistes cyclables sont déneigés, principalement dans les quartiers centraux. On estime qu'environ 50 000 cyclistes sillonnent les rues de Montréal l'hiver; 600 d'entre eux se retrouvent quotidiennement sur la piste Rachel. La page Facebook Vélo d'hiver - Montréal connaît aussi des sommets de popularité (5135 membres ce printemps).



ANNE WILLIAMS

**LA VRAIE VIE
LA VRAIE SÉCURITÉ**

**BORDO
CENTIUM**

- Boîtier en acier inoxydable
- Support de chargement latéral astucieux
- Cylindre de serrure PLUS amélioré

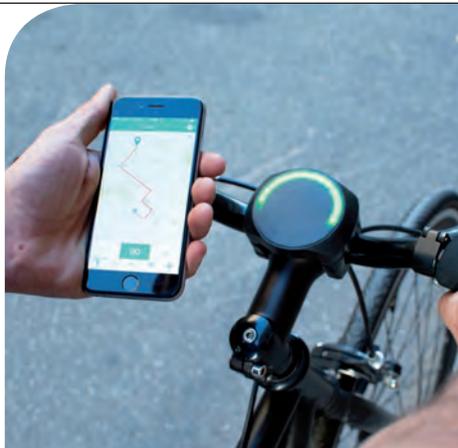
abus.com



Security Tech Germany

La demande de SmartHalo explose

La technologie de GPS pour vélo couplée à un téléphone intelligent, développée dans le Mile-End, à Montréal, a récolté plus de 500 000 \$ sur Kickstarter en quelques heures seulement, l'hiver dernier. La commercialisation est prévue en mai.



Le vélo plus populaire que jamais

C'est l'augmentation planétaire de la pratique de la bicyclette en 2015, telle que rapportée par Eco-Compteur par le truchement de son index mondial du vélo, dévoilé en février dernier à la conférence Velo-City de Taipei. Cette hausse de 3 % représente, au cours de l'année, pas moins de 4,6 millions de trajets supplémentaires à l'échelle mondiale. Pourquoi cette augmentation? Les infrastructures cyclables se multiplient, les politiques publiques favorisent le vélo, particulièrement en raison de ses bénéfices sur la santé et l'environnement, et la petite



reine est tout simplement le moyen le plus efficace de se déplacer sur de courtes distances.

L'Espagne (8 %), la Suisse et le Canada (6 %), la Finlande et les États-Unis (4 %), la Pologne et l'Australie (3 %) sont les pays où l'utilisation du vélo a le plus augmenté. On note que les déplacements de type utilitaire sont en hausse de 4 % à l'échelle mondiale et de 2 % en ce qui concerne ceux de type loisir. Par contre, le Royaume-Uni et l'Irlande sont des pays où l'usage du vélo stagne. Méthodologie et résumé de l'étude disponibles à bit.ly/1UI70e5.

Fat bike en demande

Le vélo à pneus surdimensionnés connaît une explosion de popularité dans les parcs québécois, notamment celui de la Gatineau: 40% des membres de la Ottawa Mountain Bike Association possèdent un fat bike et traversent régulièrement la rivière des Outaouais.



ACCÉLÉREZ VOS DÉPLACEMENTS

RALEIGH

Misceo iE Sport

L'ASSISTANCE ÉLECTRIQUE SE CONCRÉTISE

Pour plus d'info:

DUMOULIN.CA



DUMOULIN BICYCLETTES

514.272.5834

173 JEAN-TALON EST, MONTRÉAL

HP DE TIJD



Faire du pouce... à vélo!

L'entreprise de guides à vélo Yellow Bike, d'Amsterdam, permet aux habitants de la ville de transporter gratuitement les touristes sur le porte-bagages jaune, transformé pour l'occasion en siège rigide. Il suffit de crier « Backie!» pour profiter du service.

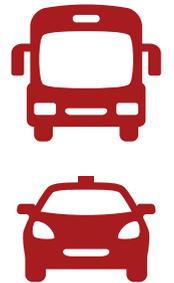


Pas assez sévère

L'emportiérage frappe officiellement trois cyclistes montréalais par semaine (le nombre de cas rapporté a triplé en trois ans), et une victime sur deux part en ambulance. Les experts estiment qu'il s'agit peut-être de la partie visible de l'iceberg. Et que les amendes de 30 \$ (contre 500 \$ en Ontario) ne sont pas assez dissuasives.

ATTENTION AUX TAXIS ET AUX BUS!

En 2014, à Montréal, 13% des collisions avec des cyclistes impliquaient des taxis, des autobus ou des camions. Ces véhicules ne comptent cependant que pour 3% de la circulation motorisée montréalaise, selon la SAAQ.



VOUS CHERCHEZ UN STATIONNEMENT? VOICI LA CLÉ!



COMMANDEZ VOTRE STATIONNEMENT MAINTENANT!

BOUTIQUE DE LA MAISON DES CYCLISTES
1251, rue Rachel Est, Montréal (Québec) H2J 2J9
514 521-8356 • 1 800 567-8356, poste 344



15 minutes de vélo quotidien vous sauveront la vie

Une étude menée aux Pays-Bas, rapportée par l'*American Journal of Public Health*, signale que 15 minutes de vélo par jour fait baisser la mortalité de 10% et augmente la durée de vie de six mois, malgré la pollution urbaine.

VOIE CYCLABLE PROTÉGÉE À BERLIN

La capitale allemande étudie la possibilité de mettre en place un réseau de 100 km d'autoroutes cyclables à quatre voies aménagées sur d'anciens chemins de fer, qui desserviront Berlin et sa banlieue. Certaines seront couvertes.



LIBERTÉ ÉLECTRISANTE



VOS DÉPLACEMENTS SIMPLIFIÉS

SPORTe

Outil de fitness couplé à un moyen de transport efficace et révolutionnaire, le SPORTe est l'ultime vélo qui vous permettra de faire le tour de la ville avec vitesse et aisance. Que ce soit pour vous rendre au travail, faire les courses ou encore partir à l'aventure, le SPORTe a tout ce qu'il vous faut. Dépassez le trafic sans sueur, roulez SPORTe!

powered by  **BOSCH**



FELT ELECTRIC

feltbicycles.com





BIXI

Le calme après la tempête

Le BIXI ne fait plus la manchette à cause de ses problèmes financiers, chose à laquelle il était pourtant habitué depuis sa création en 2009. Au contraire, la saison 2015 fut excellente, aux dires de BIXI-Montréal, l'OBNL qui gère le système de vélo en libre-service depuis avril 2014.

Ce qui a changé depuis deux ans: la grosseur du monstre. Entre 2009 et 2014, années au cours desquelles il était géré par la défunte Société de vélo en libre-service (SVLS), BIXI comprenait un lourd et déficitaire volet international (concept, brevets, logiciels, etc.). Résultat: des déficits constants et récurrents, souvent de l'ordre de plusieurs millions de dollars, qui ont poussé la SVLS à la faillite.

Après des états financiers écrits à l'encre rouge, une touche de vert. En 2014, à sa première année à la barre du système, BIXI-Montréal a généré des surplus de 818 000 \$, conséquence directe de l'abandon de son entité internationale – et de la restructuration complète entreprise par l'organisation. Dès les premiers jours, cette dernière a diminué le nombre de ses employés, renégocié ses contrats avec divers fournisseurs et récupéré des activités qui étaient assumées par des ressources externes.

Et en 2015? BIXI-Montréal a enregistré une hausse de déplacements de 9,4% par rapport à l'année précédente, en plus de voir son nombre de locations occasionnelles bondir de 91%. «L'offre de produits a été bonifiée et la tarification revue en début d'année», explique par voie de communiqué Marie Elaine Farley, présidente du conseil d'administration de BIXI-Montréal. Par exemple, le nouvel aller simple à 2,75 \$ a vraiment plu à la clientèle, alors que l'accès 24 heures est de 5 \$, au lieu des 7 \$ précédemment exigés.

S'il est trop tôt pour se prononcer sur le bilan financier 2015 du BIXI – les résultats seront connus plus tard ce printemps –, on peut selon toute vraisemblance affirmer que le vélo en libre-service roule vers des jours plus tranquilles, loin des unes de quotidiens. En fait, on arrête de parler des embarras péculiaires qui semblaient caractériser le BIXI et on s'intéresse enfin à la vraie contribution de ce service à la mobilité urbaine.

**En 2015,
le BIXI, c'est:**



215

jours d'exploitation durant l'année

5210

vélos

460

stations

3,5

millions de déplacements en 7 mois d'opération

181 500

clients différents

30 000

déplacements et **85 000** km parcourus par les 28 BIXI personnalisés par des artistes en avril 2015;

le plus populaire: l'**InfoBIXI d'Infoman**, avec **1500** déplacements et **4000** km!

La station la plus fréquentée: **métro Mont-Royal**, avec

85 000

transactions



Un préposé BIXI cet été!

Cette année, BIXI Montréal a recruté l'assureur Manuvie comme «partenaire» des prochaines années. L'organisme introduit un nouveau service de préposés au stationnement, qui accueilleront les utilisateurs dans les stations les plus achalandées ou lors des grands événements, afin de faciliter l'accès rapide aux vélos ou aux ancrages.

Chiffres tirés du Bilan 2015 de BIXI-Montréal.

THULE
SWEDEN

> Sacoches et porte-bagages pour vélo.



Système de fixation facile à utiliser, sécuritaire et permettant d'éliminer les vibrations.

Pack 'n Pedal. Simple comme bonjour : le système ingénieux, élégant et résistant de sacoches et de porte-bagages pour vélos de Thule. Idéal pour les longs voyages ou les petits trajets, Thule Pack 'n Pedal comprend des accessoires pour sacoche et guidon ainsi que des porte-bagages et des cadres latéraux.



Thule Pack 'n Pedal Shield Pannier

Ces sacoches imperméables à usages multiples offrent sécurité et protection grâce à leurs surfaces réfléchissantes qui attirent le regard et à une fermeture repliable.



Thule Pack 'n Pedal Commuter Pannier

Idéale pour les cyclistes urbains, cette sacoche étanche est faite de matériaux novateurs et est munie de pochettes intégrées pour lampe et ordinateur portable.



Thule Pack 'n Pedal Tour Rack

Le système de fixation de porte-bagages convient à presque toutes les bicyclettes, des vélos de montagne à suspension intégrale aux vélos de randonnée ou vélos de tous les jours.

Bring your life
thule.com

VOYAGER EN LIBRE-SERVICE?

▶ Le BIXI, meilleur ami de l'explorateur urbain? Presque.



Quiconque a déjà pédalé dans une ville étrangère sait que le vélo demeure un moyen privilégié d'exploration. On est dehors. Dans le tumulte urbain.

L'avantage du vélo libre-service en voyage est le même que chez nous: on applique le « cocktail de moyens de transport » prisé par les écolos. Mais pas pour les mêmes raisons.

Chez nous, les navetteurs laissent leur vélo ou leur auto à la gare et font le reste du trajet en train de banlieue, autobus ou métro, puis le dernier bout de chemin en BIXI ou à pied. Pour les petits trajets, le vélo s'impose par sa rapidité.

Cependant, en voyage, aucun employeur ni client ne vous attend à destination. Le vélo libre-service vous permet de segmenter votre périple. Surtout si vous avez des attractions à découvrir dans la journée: musée, resto, site où il est préférable de circuler à pied, etc.

Autre avantage des systèmes libre-service: c'est une aubaine. Les tarifs sont généralement modulés à la journée ou à la semaine. Et on applique souvent le principe de gratuité des 30 premières minutes. Si chaque système a ses particularités, on peut presque toujours payer par carte de crédit directement à la borne ou par Internet avant de partir.

Un conseil: téléchargez l'application. À Montréal, il est facile de trouver une station BIXI dans le centre-ville, on les repère de loin. À New York, ça peut devenir lassant. Et l'application affiche les disponibilités.

Évidemment, attendez-vous à marcher. Car, selon le quartier ou l'heure, les stations sont souvent vides. Mais, justement, aller à pied donne la chance de « sentir » la ville.

D'autant plus qu'on marche beaucoup en voyage, dans les musées, les parcs, les attractions diverses. Quand on a flâné sur la High Line du Meatpacking District de New York ou dans le cimetière du Père-Lachaise pendant quelques heures, s'asseoir sur une selle de vélo repose.

La combinaison avec les transports en commun est assez réjouissante. Mettons qu'à Paris votre hôtel est situé dans le 6^e arrondissement et que vous voulez visiter le parc de la Villette: vous conjuguez métro et RER à l'aller, et un Vélib' à partir de l'avenue Corentin-Cariou ou du quai de la Gironde au retour. Beaucoup moins épuisant.

Louer pour rouler

Par contre, si vous envisagez de pédaler réellement toute la journée, louer un vélo dans une boutique ou à l'hôtel est inévitable: Vélib' ne va pas jusqu'à Versailles ou Rambouillet, le Citi Bike new-yorkais ne dessert pas les plages de Long Island.

Ailleurs, ce sont des contraintes extérieures qui rendent l'expérience moins intéressante. Ainsi, Melbourne, en Australie, impose le casque, et les machines distributrices bon marché se font rares. Mexico a fait le contraire: elle a abrogé sa loi sur le port du casque obligatoire avant d'implanter son Ecobici (plus de 440 stations et 6000 vélos).



New York

Le cocktail transport permet de couvrir davantage de terrain. C'est à prendre en considération dans des mégapoles comme New York, Paris ou Londres. Ces villes sont étendues, traversées par des cours d'eau ou des autoroutes, et les attractions sont dispersées.

Prenez New York. On peut limiter son périple à Manhattan, certes, or l'abbaye Cloisters dans Hudson Heights, c'est loin. Traverser le pont de Brooklyn à pied, c'est très agréable, mais, certains jours, la foule trop dense (sur la passerelle piétonne/cyclable) amoindrit l'expérience, d'autant plus que les branchés quartiers de Park Slope, accolé au Prospect Park, ou de Bushwick, c'est une trotte si votre hôtel est dans Midtown. Encore plus si vous avez en tête de visiter la maison de Louis Armstrong ou le Flushing Meadows Corona Park et son Unisphere, dans Queens. Même chose de l'autre côté de l'Hudson, avec le Liberty State Park, les vues incroyables qu'il offre sur la Grosse Pomme et son fameux Central Railroad Terminal.

L'expérience est différente en Citi Bike, notre BIXI adapté à la

sauce new-yorkaise. Par exemple, vous auriez pu marcher dans le Dumbo (pour *Down Under the Manhattan Bridge Overpass*, dont fait partie le Brooklyn Bridge Park) avec l'intention d'y savourer les vues cinématographiques. Il y a cinq stations Citi Bike à proximité. Prenez le métro jusqu'à votre hôtel de Washington Square Park et ses trois stations Citi Bike. Vous pouvez ensuite rouler la bande cyclable de la 5^e Avenue jusqu'à Broadway, puis filer jusqu'à Times Square. Vous y laissez votre vélo, explorez les environs, puis reprenez un autre Citi Bike pour pédaler sur la piste cyclable de Broadway qui relie Central Park. Ce trajet est parsemé de 18 stations.

Le réseau Citi Bike comprend actuellement 6000 vélos et 332 stations. D'ici 2017, on veut en ajouter 375 et doubler le nombre de vélos. On ira plus loin dans Brooklyn, Astoria, une partie de Long Island City, Upper East Side et Upper West Side. Achetez-vous l'abonnement de sept jours à 25\$, plus avantageux que le tarif journalier modulable, qui monte rapidement à 12\$. /citicikeny.com



Paris

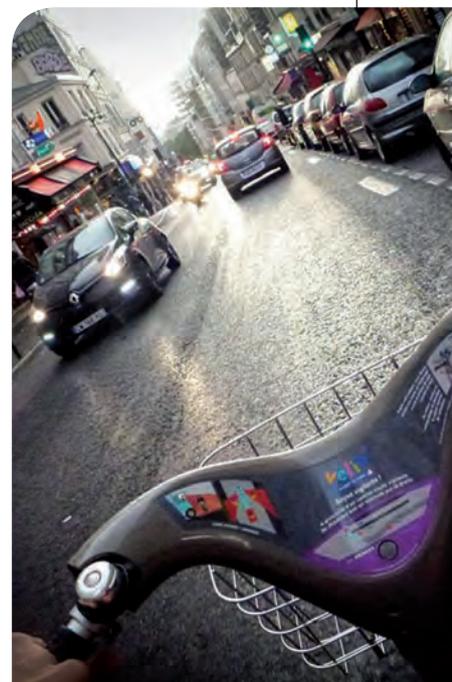
Introduit en 2007, le Vélib' compte aujourd'hui plus de 25 100 vélos et 2100 stations (une à tous les 300 mètres). La Ville lumière est divisée en huit secteurs couvrant tout Paris intra-muros et plusieurs banlieues. Le service s'étend de Suresnes et Boulogne-Billancourt, à l'ouest, jusqu'à Nogent-sur-Marne et Rosny-sous-Bois dans l'est, de Saint-Denis au nord jusqu'à Gentilly au sud!

On a le choix entre un ticket d'un jour, à 1,70 €, ou de 7 jours à 8€. Imbattable. On se les procure en ligne ou directement à une station. On propose aussi le tarif Vélib'Visit, qui laisse la possibilité d'acheter ses tickets jusqu'une semaine à l'avance par Internet. Paris a même lancé des produits dérivés: tasses, carnets, sacs, crayons... On peut consulter l'application sur son *smartphone* (on est en France...). Un conseil: vérifiez si votre vélo est bien raccroché au moment de le restituer. De nombreux usagers se plaignent de systèmes endommagés.

La majorité des visiteurs cyclistes dénoncent la circulation démentielle et l'agressivité des conducteurs, particulièrement les motocyclistes et les livreurs, qui adorent se garer sur les voies réservées. Et les piétons sont aussi disciplinés que ceux de Montréal: ils traversent sans regarder.

En principe, certaines rues à sens unique sont légalement accessibles à vélo à contre-sens. En pratique, les automobilistes détestent ce privilège

et bloquent souvent le passage. À éviter: la chaussée en mauvais état et les fêtards de la rue du Faubourg-Saint-Denis, dans le 10^e, les pavés glissants et achalandés des places Charles-de-Gaulle, de la Bastille ou de la Concorde. L'ascension des buttes est une épreuve, car les automobilistes oublient que vous forcez sur les côtes des rues de Belleville ou des Martyrs, ou celle du boulevard de Ménilmontant... Relier le bassin de la Villette au cimetière du Père-Lachaise en passant par le parc des Buttes-Chaumont est une expérience... particulière, rue de Crimée. Mais Paris n'est pas si risquée. Sur plus de 55 millions de trajets, on ne dénombre, depuis 2007, que sept accidents mortels impliquant des Vélib'. /velib.paris





Londres

À Londres, on utilise les Santander Cycles, du nom de la banque espagnole commanditaire du système. Le BIXI londonien s'appelait autrefois le Barclays Cycle Hire, désignation faisant référence au géant bancaire britannique (Londres la capitale de la finance mondiale...). Les habitants de la ville le surnomment encore le Boris Bike, car c'est le

charismatique maire Boris Johnson qui en fut le promoteur, même si c'est son prédécesseur qui l'a implanté, Ken Livingstone. Londres a opté pour la technologie québécoise, et les vélos sont fabriqués au Saguenay par Devinci. On est donc en pays de connaissance.

Le service londonien offre 570 stations et 8300 vélos. Il s'étend, évidemment, des deux côtés de la Tamise, de Putney et Hammersmith, à l'ouest, jusqu'à Stratford, à l'est.

Absolument toutes les destinations de la capitale sont abondamment couvertes.

Curieusement, les stations sont plus rares autour du parlement et du Mall, tout près. Il vous faudra marcher quelques minutes de plus.

Le système est géré par Transport for London, l'agence des transports publics, qui a récemment annulé le forfait hebdomadaire et l'a remplacé par un tarif journalier de 2 £ donnant droit à des utilisations de 30 minutes. Par exemple, vous prenez un vélo près de Buckingham Palace et le déposez, après 10 minutes, à Piccadilly Circus, puis plus tard, vous faites le trajet de 10 minutes entre Covent Garden et le British Museum: tout ça vous coûte 2 £. Par contre, si vous partez de Trafalgar Square vous promener dans Kensington Gardens et visiter la Serpentine Gallery, et finalement sillonner Regent's Park pendant 50 minutes, vous paierez 4 £; si par ailleurs vous faites plutôt deux trajets de 25 minutes, il ne vous en coûtera que 2 £.

/ tfl.gov.uk/modes/cycling/santander-cycles

Les plus importants réseaux de VLS dans le monde

Chiffres à l'appui

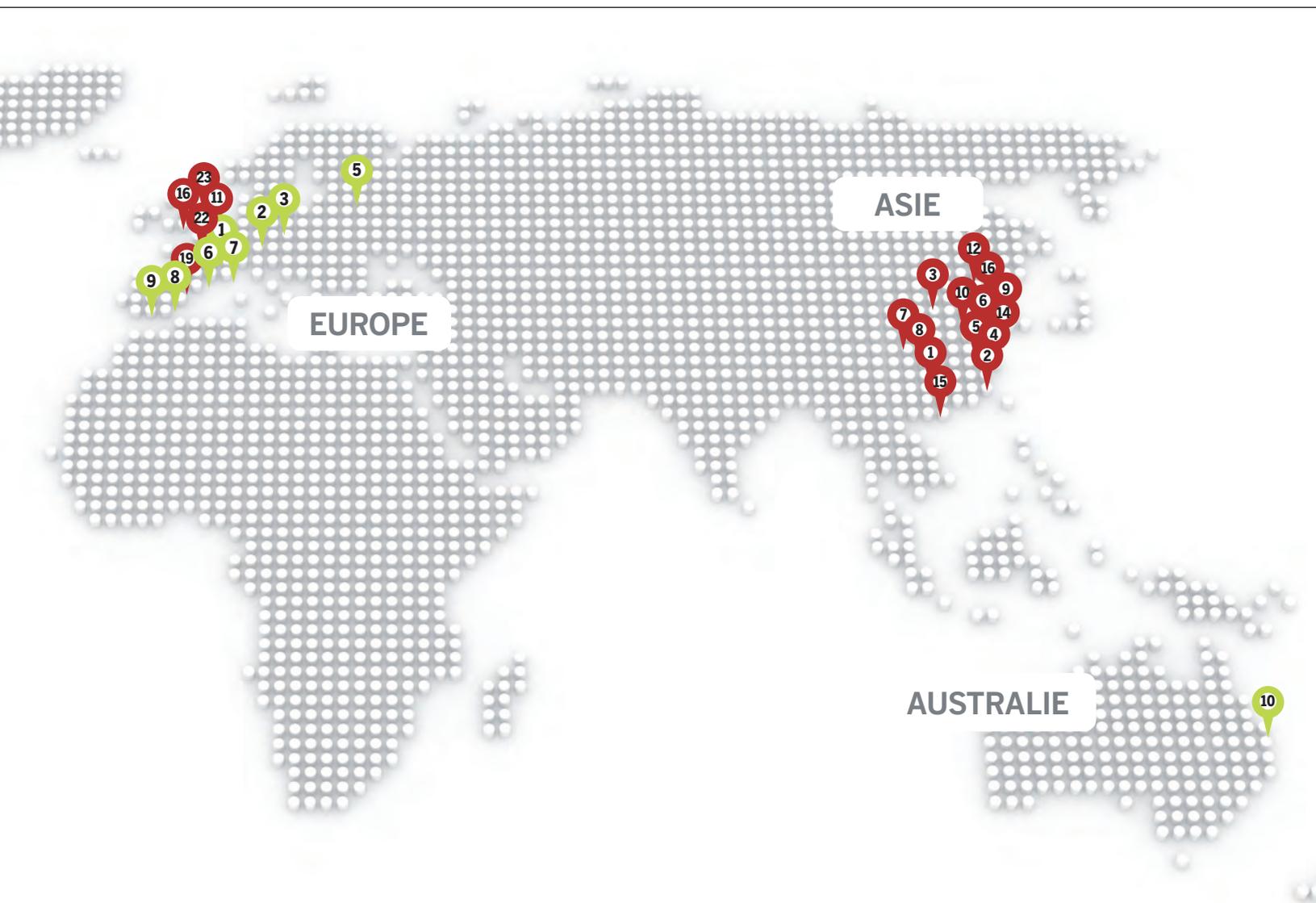
+ de 4000 vélos

- 1 Wuhan, Chine • **90 000**
- 2 Hangzhou, Chine • **78 000**
- 3 Taiyuan, Chine • **41 000**
- 4 Suzhou, Chine • **22 940**
- 5 Kunshan, Chine • **20 000**
- 6 Weifang, Chine • **20 000**
- 7 Xi'an, Chine • **20 000**
- 8 Zhuzhou, Chine • **20 000**
- 9 Shanghai, Chine • **19 165**
- 10 Xuzhou, Chine • **18 000**
- 11 Paris, France • **16 860**
- 12 Beijing, Chine • **16 000**
- 13 Ningbo, Chine • **15 000**
- 14 Zhongshan, Chine • **11 180**
- 15 Qingzhou, Chine • **10 300**
- 16 Londres, Royaume-Uni • **9700**
- 17 Mexico, Mexique • **6500**
- 18 New York, États-Unis • **6300**
- 19 Barcelone, Espagne • **6000**
- 20 Montréal, Canada • **5120**
- 21 Chicago, États-Unis • **4680**
- 22 Milan, Italie • **4650**
- 23 Bruxelles, Belgique • **4115**

+ de 2000 vélos

- 1 Lyon, France • **3200**
- 2 Munich, Allemagne • **3000**
- 3 Varsovie, Pologne • **2950**
- 4 Washington, D.C., États-Unis • **2800**
- 5 Moscou, Russie • **2750**
- 6 Toulouse, France • **2465**
- 7 Montpellier, France • **2414**
- 8 Valence, Espagne • **2400**
- 9 Séville, Espagne • **2100**
- 10 Brisbane, Australie • **2000**





Dans le monde

Plus de 712 villes dans 50 pays offrent des systèmes en libre-service (806 000 vélos et au-delà de 37 500 stations).

● L'offre la plus imposante se trouve, de loin, en Chine, avec 79 réseaux, dont Wuhan (90 000 vélos) et Hangzhou (78 000). Mais c'est l'Espagne qui mène le bal avec 132 réseaux, suivie de l'Italie, où on en dénombre 104. Le troisième service mondial (excluant la Chine) est celui du Vélib'. L'Afrique n'en compte aucun. Une énigme : Tokyo, 15 stations, 150 vélos, 13,3 millions d'habitants.

● Montréal fait partie du club sélect des 23 villes disposant d'un minimum de 400 stations et 4000 vélos. Paris défend 135 000 locations par jour de beau temps, New York fournit son service à plus de 93 000 usagers, Londres compte 203 409 membres (décembre 2015)

● La plupart des réseaux sont des services publics gérés par des villes, des gouvernements locaux, des universités ou des sociétés de transport en commun, souvent en partenariat avec un OSBL, une firme spécialisée, de publicité ou d'autos en libre-service.

● Dès 1965, le mouvement écologique et anarchiste Provo, à Amsterdam, avait offert gratuitement ses fameux vélos blancs. Malheureusement l'expérience, désavouée par les autorités et minée par les vols, fut un échec.

● La Rochelle, en France, fut la première ville à proposer le concept, en 1976, avec ses Vélos Jaunes. La première grande ville fut Copenhague, avec le Bycyklen et ses 2500 vélos, disparus en 2012 ; en 2014, la capitale du Danemark récidivait avec 1250 City Bikes munis de GPS.

● Le premier service en Amérique du Nord fut lancé à Portland, en Oregon, en 1994, par des militants cyclistes, mais les Yellow Bikes disparurent pour cause de vol et de vandalisme. Le service a véritablement décollé avec le BIXI montréalais, en 2009, et s'est répandu à Ottawa, Toronto, New York, Chicago, Boston, Washington et ailleurs. Le BIXI se distingue par ses stations modulaires amovibles et ses vélos en aluminium, des premières mondiales.



Téléphone cellulaire

L'application pour téléphone intelligent est incontournable. Mais les frais d'itinérance à l'étranger sont une arnaque. En Amérique du Nord, votre fournisseur offre des forfaits à prix fixe. Ailleurs, on achètera une carte SIM dans un dépanneur, un bureau de tabac ou, mieux, le kiosque d'un fournisseur de téléphonie sans fil local, souvent à l'aéroport. Votre téléphone devient alors un appareil du pays. On ne pourra plus vous joindre à votre numéro habituel, mais vous sauverez une fortune.



Chicago

La Ville des vents est reconnue pour son immense réseau de 330 km de pistes et de bandes cyclables, dont les 30 km de la mythique Lakefront Trail. S'ajoutent les 480 km de pistes des Forest Preserves du Cook County. Chicago peut se targuer d'avoir une véritable culture cycliste, comme Montréal, et on s'y sent en sécurité, même sur les boulevards achalandés où on trouve des bandes cyclables.

On y achète à 9,95 \$ une carte d'accès 24 heures de Divvy Bikes. Les stations situées près du Millennium Park, de la Buckingham Fountain, du Musée d'art contemporain, de la Michigan Avenue ou de la rivière Chicago sont souvent sursollicitées. Les quartiers centraux sont tapissés de stations, mais aucune à l'ouest de la Cicero Avenue. Faudra louer une monture normale si on veut rouler dans les Preserves. /divvybikes.com

DIVVY BIKES



Boston

Le Grand Boston a son Hubway, plus de 1300 vélos de type BIXI et 140 stations réparties surtout dans le centre-ville de Boston, à Brookline, à Cambridge et à Somerville. Juste assez pour pédaler l'essentiel de la ville de naissance de Benjamin Franklin et d'Edgar Allan Poe. On obtient une adhésion 24 ou 72 heures au coût de 6 \$ ou 12 \$. On pourra alors s'épivarder des deux côtés de la rivière Charles, sur les campus de Harvard ou du MIT, et se tremper les pieds dans le Frog Pond du Boston Common. Inoubliable. Comme à Montréal, le système ferme en hiver. /thehubway.com



HUBWAY



Miami

Dans le Grand Miami, on recense près de 200 stations et pas moins de 2700 vélos, dont 100 stations et plus de 1000 vélos à Miami Beach. Cette dernière, couverte de centaines de pistes et bandes cyclables, se pédale à l'année avec bonheur. Les automobilistes sont respectueux et... il fait chaud! Le service, aussi appelé Citi Bike, est cher: 24 \$ la journée. Il n'y a pas de tarif hebdomadaire, seulement horaires. Et les distances sont grandes: on parle de plus de 50 km



STÉPHANE DESJARDINS

aller-retour entre South Beach et le superbe parc Bill Baggs Cape de Key Biscayne par la Venetian Way (seul pont accessible aux vélos) et le centre-ville de Miami. Vous rajoutez une douzaine de kilomètres pour un détour à Coconut Grove (le Plateau-Mont-Royal sous les tropiques)... Les stations abondent sur le front atlantique mais se font rares à Miami même. Hors des zones touristiques, point de salut. /citibikemiami.com



IL FAIT PLUS BEAU À VÉLO!

MAI | MOIS DU VÉLO AU QUÉBEC

www.moisduvelo.quebec #moisduvelo

concours | calendrier | trucs et conseils

**DU 1^{er} AU 31 MAI
FAITES DU VÉLO ET PARTICIPEZ À NOTRE CONCOURS**

À GAGNER



1 forfait familial pour
la Petite Aventure
Desjardins



Séjour de 2 nuits en condo
au domaine du Grand R
à Saint-Donat



1 ensemble d'accessoires vélo :
sacoche, pompe et
lumières Blackburn • cadenas
Kryptonite • casque Bell

BIXI RENAIT

La relance planétaire du BIXI pilotée depuis Montréal.



Janvier 2014. BIXI est en faillite. Cependant, au printemps, appuyé par la Ville de Montréal, l'OBNL BIXI-Montréal relance la machine, et c'est un succès éclatant. À l'origine de la catastrophe, les opérations mondiales sont quant à elles récupérées par l'entrepreneur immobilier Bruno Rodi pour un montant de quatre millions de dollars. Cinquante personnes s'installent à Longueuil, siège de (Public Bike System Company) PBSC.

Luc Sabbatini, ex-président d'Astral Affichage (rachetée par Bell en 2013, Astral gère les panneaux publicitaires des stations BIXI à Montréal), prend la direction des opérations de PBSC en janvier 2015.

« J'ai essayé tous les systèmes de vélo en libre-service (VLS) partout où j'ai séjourné dans le monde, par affaires ou par plaisir. Le BIXI se démarque nettement. C'est le meilleur. Le plus prometteur. Un vrai bijou, dit-il. Les années noires sont déjà oubliées :

d'incroyables occasions d'affaires sont à notre portée. »

Le vent dans le guidon

Pour Luc Sabbatini, la planète est un terrain de jeu où les systèmes VLS représentent un service cool, efficace, que les villes implantent et gèrent à peu de frais. PBSC a d'ailleurs piloté une forte expansion à Chicago, Londres, Washington, Cambridge, Columbus, Aspen et Guadalajara, plus une implantation à Toluca, au Mexique. S'ajoutent, dès cet été, les 1500 BIXI d'Honolulu.

« En Europe, la technologie VLS utilisée présentement atteint la fin de sa vie utile. Les négociations se multiplient aussi en Asie », reprend Luc Sabbatini (qui exclut de ses prospections la Chine, dominée par des vélos bas de gamme et des volumes ahurissants).

« L'an dernier, nous avons vendu 6000 vélos et presque 600 stations. C'est plus que tous nos compétiteurs réunis », ajoute-t-il fièrement.

PBSC a investi plus de deux millions en R et D, principalement en informatique, talon d'Achille d'autrefois. « Nous sommes déjà ailleurs. Cette année, nous allons dépenser encore davantage, afin d'assurer notre leadership technologique mondial », annonce le chef de la direction.

Le Québec rayonne

PBSC a instauré un partenariat avec Transit, qui a produit l'application CycleFinder. Un peu comme avec Uber, l'utilisateur prend une photo de sa carte de crédit et effectue toutes les transactions avec son téléphone. CycleFinder compte les calories brûlées et le CO2 économisé à chaque déplacement, localise les stations, les vélos ou ancrages disponibles, etc. PBSC va aussi installer le SmartHalo sur le guidon du BIXI, qui convertit en GPS le téléphone de l'utilisateur.

« Tous nos partenaires technologiques et nos fournisseurs sont québécois, ajoute Luc Sabbatini. En février, nous avons lancé,

avec notre fabricant, Devinci, une version 25% plus légère du BIXI, le Fit, aux roues de 24 pouces ; ce vélo nous permettra de percer les marchés sud-américains et asiatiques. Et au Velo-City de Taipei, nous avons dévoilé un nouveau modèle électrique, le Boost. »

PBSC a déployé 45 000 vélos et 3500 stations dans 17 villes, des chiffres qui vont exploser d'ici peu. L'entreprise a un chiffre d'affaires de quelques dizaines de millions de dollars.

PBSC est désormais en bons termes avec Motivate, qui gère le réseau Citi Bike de New York. Le conflit autour des brevets du BIXI a récemment été réglé à l'amiable. PBSC a néanmoins lancé, en octobre dernier, Shift Transit, un opérateur de réseaux VLS, dont le patron, Edward Inlow, était auparavant chez... Motivate.

« Nous allons multiplier les annonces au cours des prochains mois. Notre slogan, c'est *Changer le monde une ville à la fois*. Et tout ça à partir de Montréal », conclut Luc Sabbatini.

vélo mag

En tête du peloton !



ÉCONOMISEZ
JUSQU'À
45%
SUR LE PRIX
EN KIOSQUE

ABONNEZ-VOUS

- 1 an - 6 numéros 31\$
- 2 ans - 12 numéros 49\$
- 3 ans - 18 numéros 69\$

(Plus taxes)

PROCUREZ-VOUS ÉGALEMENT

les autres magazines publiés par Vélo Québec Éditions



Vélo Mag est aussi offert en édition numérique 26 \$ par an (gratuit pour tous les abonnés au magazine papier)



CONTACTEZ-NOUS

514 521-8356, 1 800 567-8356, poste 504 ou velomag.com/abonnez-vous

LA BROMPTONMANIE AUX QUATRE COINS DU GLOBE

Certains diront que ce n'est rien de plus qu'un vélo pliant. Pour d'autres, c'est une réelle passion.



Qui ne connaît pas la ferveur que certains consommateurs éprouvent à l'endroit des produits Apple, le célèbre fabricant des Mac, iPhone, iPad et iPod, situé à Cupertino, en Californie? Ce sont des *Apple maniacs*. D'autres vouent un culte à Barbie, Rolex ou Westphalia. Or, il existe aussi des vélomaniaques. Plus précisément, des Bromptonmaniaques, c'est-à-dire des propriétaires d'un vélo pliant du même nom, sûrement le plus adulé de sa catégorie.

Michel Dubois, qui possède une telle bicyclette, fait partie du nombre sans cesse grandissant des fidèles dévots aux Brompton. En plus d'en avoir acheté un à sa femme, dont la vénération est très loin d'égalier la sienne, il s'est même permis une petite visite aux usines Brompton, en banlieue de

Londres, pendant un voyage au pays de Sa Majesté. «C'est un produit qui séduit par sa simplicité, son élégance et son côté pratique. Un peu à l'image des Britanniques: ne jamais se prendre trop au sérieux tout en étendant son influence aux quatre coins de la planète», constate-t-il, admiratif. En effet, ce produit icône s'achète dans tous les grands centres: 1450 concessionnaires sur tous les continents, selon le site officiel du fabricant.

Né du cerveau d'un ingénieur anglais, Andrew Ritchie, vers 1976, le Brompton est maintenant considéré comme une référence en matière de pliability, de fiabilité, de robustesse, etc. «Il n'y a aucun autre produit qui m'a autant impressionné que ce vélo, tant par sa qualité et sa conception que par sa fabrication. Et son prix élevé est largement justifié», ajoute Étienne Roy-Corbeil, coproprié-

taire de Dumoulin Bicyclettes, à Montréal.

Il n'en fallait pas plus pour que le nombre de mordus purs et durs soit en hausse, même ici au Québec, où les systèmes de transport en commun plus rudimentaires qu'en Europe rendent les conditions de navettage moins idéales avec un vélo aussi compact, l'autobus, le train et le coffre

d'une auto étant les alliés naturels du Brompton.

Ailleurs dans le monde

Pas étonnant que certains aient décidé de faire le tour du monde sur ce que d'aucuns appellent la Rolls-Royce des vélos pliants. C'est le cas d'Alex Mumzhiu, un Russe de 79 ans établi à Washington, D.C. depuis de nombreuses années. À l'époque où il était encore possible d'être coursier pour les transporteurs aériens, Alex agrippait au dernier moment son vélo pliant et l'embarquait lors de la livraison de colis au bout du monde. «Je le prenais même en cabine, dit celui qui a parcouru 128 pays sur ses vélos pliants. Après en avoir essayé plusieurs, j'ai jeté mon dévolu sur le Brompton, le meilleur de tous.»

Des passionnés, voire des excentriques du Brompton, on en

«Il n'y a aucun autre produit qui m'a autant impressionné que ce vélo, tant par sa qualité et sa conception que par sa fabrication. Et son prix élevé est largement justifié.»



trouve partout. « Au cours d'un voyage à Dubaï, en 2015, je suis tombé sur le Brompton Bicycle Polo Match, une joute entre deux équipes de polo à cheval sur leurs Brompton », ajoute Michel Dubois, que l'intérêt pour la très petite reine ne quitte pas, où qu'il aille. Cette épreuve n'est cependant pas la seule de son genre. Prenez par exemple le Brompton World Championship, depuis dix ans la compétition phare des courses à vélo du célèbre fabricant: des mises en jambe dans le but de se qualifier sont accessibles dans 15 pays, le tout menant à la finale en Grande-Bretagne. Les participants devant respecter un code vestimentaire strict afin d'être en phase avec l'aspect patrimonial du rendez-vous sportif, les images du Championnat valent le coup d'œil: bit.ly/1Sdfall.

Des mordus

Des 40 000 vélos Brompton produits annuellement, 80 % sont



exportés... même jusqu'au pôle Sud! Les adeptes sont partout et développent un réel attachement à la marque. Les Japonais remplacent les garde-boue par des modèles en cuir verni ou sertis de morceaux de titane, rapporte le quotidien britannique *The Guardian*. Les forums et pages Facebook

(Brompton Culture, Brompton Mafia) foisonnent sur Internet: les Bromptoniens (*Bromptonites*) multiplient égoportraits, conseils et récits d'excursions ou de voyages. D'autres parlent affectueusement de leur *Brommie* dans le nouveau Brompton Bike Café de Brooklyn, aménagé dans un magasin de

disques vinyle. « Je sèche mon Brompton avant mes vêtements, après une sortie à la pluie », confie un aficionado à *Bloomberg Business*, qui recense une dizaine de clubs Brompton rien qu'aux États-Unis. Le journaliste raconte s'être fait interpellé par un *bobbie* londonien, qui a fini par lui montrer ses égoportraits, sur lesquels il apparaissait au guidon de son Brompton à Mumbai ou à Dubaï! Un journaliste du *Star* de Kuala Lumpur, commentant la visite du premier ministre britannique David Cameron à une boutique Brompton de Shanghai, soupçonne pour sa part les Bromptoniens de s'échanger des signaux secrets quand ils se croisent sur la route. À Londres, où le *Brommie* se voit à tous les coins de rue, les navetteurs – pas les touristes – prennent des égoportraits avec leur vélo, avant d'aller au boulot. Vous avez dit Bromptonmaniaques?

VÉLO STATION

ici

la famille Godbout s'occupe de vous!



 **TREK**



 **SPECIALIZED**



 **cannondale**



(450) 377-VELO (8356)
61, rue Alexandre, Valleyfield

 
Suivez-nous

POLICE À VÉLO

AGENT DE LA PAIX

Ça fait presque 20 ans que le SPVM a des flics à vélo. Ils sont plus rapides, plus proches des gens, plus sympas. Mais flics quand même.

Il est trois heures du matin. Ça chauffe sur la *Main*. Un groupe s'est formé devant un bar à la mode. Ça s'engueule. On a peut-être vu un couteau. En quelques minutes, des sifflets se font entendre. Fort. Quatre policiers débarquent en trombe... de leur vélo. Plusieurs badauds sont éméchés. La tension persiste. Comme personne ne bouge, les policiers prennent leur vélo par le cadre et s'en servent pour repousser les belligérants. La foule se disperse dans le calme. Quelques jurons sont encore échangés, baroud d'honneur de fêtards impétueux. Les derniers *hoodies*

WeSC et escarpins vertigineux sont déjà repartis vers d'autres cieux. Un des agents signale dans sa radio que l'incident est clos.

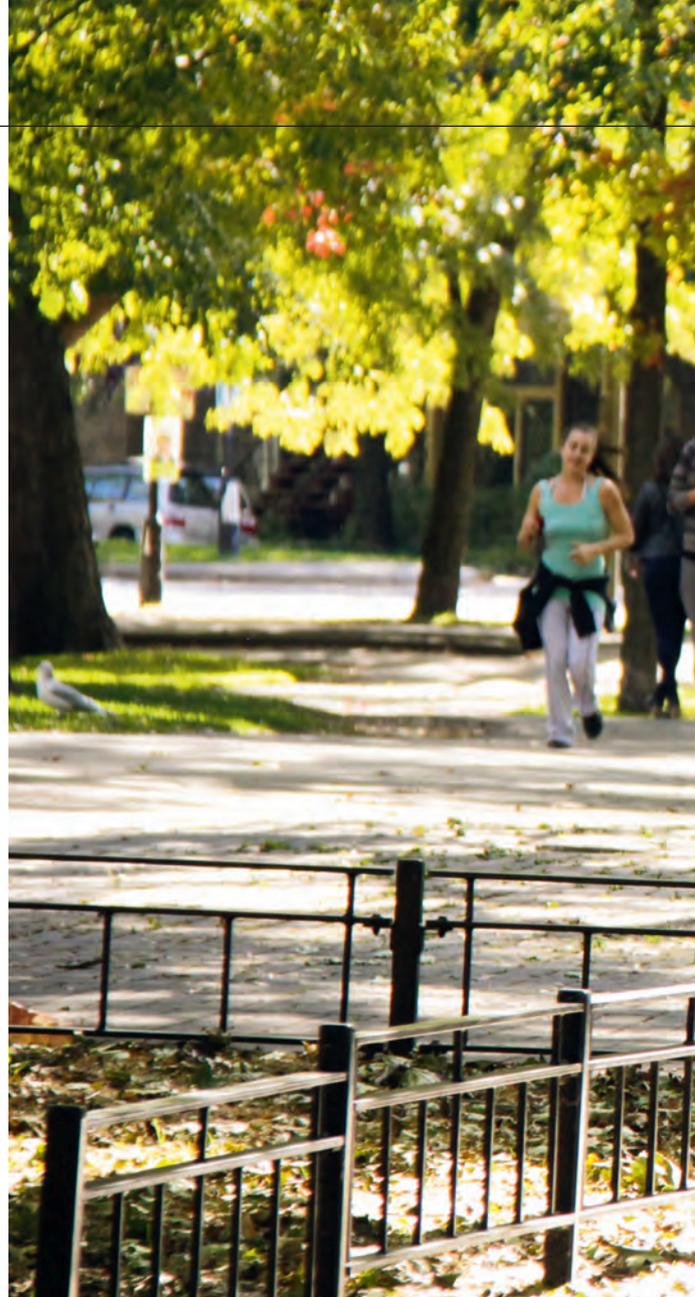
«Il aurait fallu jusqu'à 12 policiers arrivés à pied ou en voiture pour disperser un attroupement comme celui-là. Et les fêtards n'auraient pas digéré les bâtons télescopiques. Mais les vélos, ça passe sans problème», explique le sergent Jean-Pierre Latulippe, 22 ans de service, rattaché au poste 38 du Plateau-Mont-Royal, un des plus importants – et des plus occupés – du SPVM, avec ses 150 policiers.

«Les gens associent le policier à vélo à une personne sportive. Ils voient qui nous sommes à cause

de l'uniforme. Mais s'ils sont intoxiqués, ils se sentent insultés par les bâtons télescopiques. Quand je les repousse avec mon vélo, ils se tassent sans rouspéter.»

Loin d'être encombrant, le vélo permet à un agent de «contrôler» quatre personnes ou plus, alors qu'avec des bâtons télescopiques, c'est pratiquement du un pour un. «Et les gens se sentent moins agressés».

Loin d'être encombrant, le vélo permet à un agent de «contrôler» quatre personnes ou plus, alors qu'avec des bâtons télescopiques, c'est pratiquement du un pour un. «Et les gens se sentent moins agressés», ajoute-t-il. On l'aura compris, le vélo est désormais intégré aux opérations courantes de la police de Montréal. Et Montréal, c'est une grande ville. La circulation dense, la faune urbaine toutes couleurs unies, les personnages, les itinérants, les polytoxicomanes, le *nightlife*, les gangs, les parcs, les festivals, les foires, la foule, les quartiers les plus densément peuplés au pays, les commerces, les chantiers, l'heure de pointe...





Pour le poste 38, ça peut vouloir dire jusqu'à 25 000 personnes attroupées sur le boulevard Saint-Laurent, entre la rue Sherbrooke et l'avenue des Pins, au petit matin. L'équivalent d'un village sur 350 mètres. Et quand la fête bat son plein, Bacchus et ses amis se font pleinement sentir.

Au 38, on reçoit 46 000 appels d'urgence par année. Violence conjugale, raffût, conflits entre voisins, urgences médicales, vols, infractions, vandalisme, tags, personnes en crise, en fugue, simplement perdues ou qui se soulagent en public, crime organisé, circulation, catastrophe: le quotidien d'une métropole dans toute sa complexité.

« Quand j'ai commencé au 38, nous n'avions que deux agents à vélo. Ils étaient surtout affectés aux parcs et aux contrôles de foule des grands événements. Aujourd'hui, ils sillonnent tout le territoire, de jour comme de nuit. »

La douzaine d'agents à vélo, de mai à octobre, font désormais partie du paysage. Même les abonnés de la Main reconnaissent leurs sifflets.

Plus près des gens

« Quand j'ai commencé au 38, nous n'avions que deux agents à vélo, reprend le sergent Latulippe. Ils étaient surtout affectés aux parcs et aux contrôles de foule des grands événements. Aujourd'hui, ils sillonnent tout le territoire, de jour comme de nuit. Le vélo fait une différence. Nous sommes plus accessibles que les agents en voiture. La population est naturellement portée à discuter avec nous. Les gens sont intrigués, posent des questions sur notre travail. »

Cette proximité comporte ses avantages. Des citoyens fournissent toutes sortes de renseignements utiles aux agents cyclistes.

Même les commerçants, qui évitent habituellement les forces de l'ordre. « Ils nous parlent de gens louches, des dommages, des petits vols qu'ils n'osent pas dénoncer normalement, du vandalisme. Montréal, et surtout le Plateau, comptent d'importantes artères commerciales, avec une forte population flottante qui entraîne son lot d'inconvénients. Nous composons avec de l'incivilité, des toxicomanes, des squeegees, des itinérants, des batailles. »

La *Main* est un terreau particulièrement fertile pour le crime et la violence: le monde interlope, les vendeurs de drogue, les touristes, les gangs de rue fréquentent ses



boîtes à la mode. Chaque année, l'Université McGill y déverse 5000 *freshmen* qui proviennent de partout dans le monde. Une bonne part est constituée de jeunes adultes ayant quitté le nid familial pour la première fois... Plusieurs sont sous l'âge légal de consommer chez eux, mais pas à Montréal.

Police de quartier

Les policiers travaillent désormais de concert avec les organismes de terrain, les comités de citoyens: «Nous allons souvent au-devant des problèmes. La clé du succès, pour les enquêtes, c'est le renseignement. Et le renseignement, ça commence les deux pieds et les deux roues sur l'asphalte.»

Il y a deux ans, les patrouilleurs à vélo sont arrivés les premiers sur les lieux d'un double meurtre sur Saint-Laurent. Les précieuses informations recueillies sur place ont permis des arrestations dans les jours suivants. «Ils connaissent le

territoire, les gens. Ils communiquent constamment avec les unités de soutien aux enquêtes...»

Les flics à vélo n'arrivent pas toujours les premiers. Ça va plus vite en voiture si vous partez du parc La Fontaine pour une urgence à l'angle des rues Saint-Urbain et Rachel. Mais quand les bouchons de circulation et les chantiers se multiplient, le vélo l'emporte.

Pas pour tout le monde

Si, il y a presque deux décennies, on ne se battait pas, au sein des forces policières, pour les rares postes disponibles à vélo, aujourd'hui, c'est autre chose. Il y a seulement trois ans, le 38 recevait 12 demandes pour 10 postes à combler. Actuellement, c'est 40 demandes pour 12 postes. «Mais ce n'est pas donné à tous, reprend le sergent. Si tu n'aimes pas pédaler ou que ta forme n'est pas optimale, ce n'est pas pour toi. Nous passons, hebdomadaire-

ment, de 50 à 60 heures sur notre monture.»

D'autant plus que les candidats doivent suivre une formation annuelle de base d'une semaine, théorique et pratique: maniement

«Nous allons souvent au-devant des problèmes. La clé du succès, pour les enquêtes, c'est le renseignement. Et le renseignement, ça commence les deux pieds sur l'asphalte.»

et utilisation du vélo dans certains contextes parfois corsés, contrôle de foule, manœuvres et freinage d'urgence, transferts de poids, évitements, déplacements sur terrains accidentés, dans une circula-

Certains membres de la force constabulaire ont beaucoup en commun avec les coursiers à vélo pourtant si rebelles!

tion dense, sur surfaces mouillées... Certains membres de la force constabulaire ont beaucoup en commun avec les coursiers à vélo pourtant si rebelles!

Les policiers suivent aussi des formations de conduite hivernale, avec des vélos dotés de pneus à clous. Le SPVM est allé jusqu'aux États-Unis pour obtenir un programme de formation en techniques de vélo de montagne. «Certains policiers sont recalés. C'est un poste très physique. Nous portons 28 livres d'équipement si on tient compte du gilet pare-balles, des systèmes de communication, des armes, de la trousse de premiers soins, des collations, de l'eau, des documents juridiques, des vêtements de pluie ou contre le froid... Chaque année, nous devons nous requalifier, et les tests sont chaque fois plus exigeants.»

Les policiers ne se font jamais voler leurs montures, même quand ils les abandonnent pour les poursuites qui se finissent à pied. Car personne ne veut subtiliser un Rocky Mountain édition spéciale Police, dont tous les corps policiers en Amérique du Nord ont fait l'acquisition. L'équivalent du Chevrolet Caprice.

Dans les urgences, le vélo prend souvent des coups. Les heures s'étirent, tout comme les kilomètres. Il y a la violence, le langage cru, la dureté inhérente au travail policier. «Mais on rend service, lance le sergent Latulippe. Et on le fait à vélo!»

PROGRAMME 2016

lait

PRÉSENTE

GVO

FESTIVAL
GO VÉLO MTL

EN COLLABORATION AVEC



Jean Coutu

À GGO

TOUS À
VÉLO!

TOUR DE
L'ÎLE DE
MONTRÉAL
DIM 5 JUIN

DÉFI
MÉTRO-
POLITAIN
DIM 29 MAI

TOUR
LA NUIT
VEN 3 JUIN

VÉLO-
BOULOT
30 MAI
AU 3 JUIN

FESTIVAL
GO VÉLO MONTRÉAL
DU 29 MAI AU 5 JUIN 2016



UN ÉVÉNEMENT DE Vélo Québec

FESTIVAL
GO VÉLO MTL



Je me joins aux amateurs de vélo de la métropole pour saluer le retour du Festival Go vélo Montréal. La Ville de Montréal est fière de s'associer à Vélo Québec pour ce rendez-vous annuel incontournable.

Montréal est une ville de vélo reconnue internationalement et Go vélo Montréal vient confirmer notre image de marque, tout en faisant la promotion d'un mode de vie sain et actif et de l'utilisation du vélo comme un excellent moyen de transport actif et je m'en réjouis.

Je vous invite à profiter de ce grand Festival qui saura plaire à toute la famille.

DENIS CODERRE
Maire de Montréal

Montréal 



Événement populaire et rassembleur, le Festival Go vélo Montréal est une invitation à parcourir et à découvrir le Grand Montréal sous un angle différent. Avec ses parcours originaux et ses activités pour tous, cette grande fête du vélo contribue au rayonnement de notre métropole. Montréal est en effet reconnue en tant que ville cycliste où peut se vivre, en toutes saisons, la passion de ce mode de transport actif.

Je souhaite aux participantes et participants un excellent Festival Go vélo Montréal 2016.

MARTIN COITEUX
Ministre des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire
Ministre de la Sécurité publique
Ministre responsable de la région de Montréal

ENSEMBLE 
on fait avancer le Québec

Québec 

PÉDALEZ. RÉCUPÉREZ.

SOURCE GAGNANTE DE PROTÉINES, DE GLUCIDES ET D'ÉLECTROLYTES,
LE LAIT AU CHOCOLAT VOUS AIDE À RÉCUPÉRER PLUS RAPIDEMENT.





À GO TOUS À VÉLO!

Ville du 21^e siècle, Montréal pédale de plus en plus. La pratique du vélo connaît un essor phénoménal. De saines habitudes de vie s'enracinent. Des milliers de gens de tout âge se déplacent à vélo vers le travail, vers l'école, pour les courses ou pour le plaisir.

Du 29 mai au 5 juin, le Festival Go vélo Montréal vous propose de vous joindre à ce grand mouvement collectif, de prendre la rue et d'en faire une fête à deux-roues. L'occasion est belle. Allez! À GO, tous à vélo!

GRATUIT POUR LES 12 ANS ET MOINS

au Tour la Nuit et au Tour de l'Île de Montréal (25 ou 50 km) : une action concrète de Vélo Québec pour encourager les jeunes et leurs parents à la pratique d'activités sportives.

ROULEZ EN BIXI 2\$*
PAR TOUR

**AU TOUR LA NUIT ET AU
TOUR DE L'ÎLE DE MTL**

* Frais d'inscription aux événements en sus.



« Je suis content de pouvoir enfin porter la parole du vélo à Montréal! Le vélo fait partie intégrante de ma vie depuis ma naissance.

J'encourage donc la population, jeunes et moins jeunes, rapides et moins rapides, petits et grands à participer au Festival Go vélo Montréal pour vivre cette aventure rassembleuse et festive, qui nous permet de nous réapproprier la ville et notre corps. Et que dire au moment du départ : le sentiment est indescriptible. Ça se rapproche de l'euphorie! ».

À GO , tous à vélo!

EMMANUEL BILODEAU

Comédien et cycliste,
porte-parole du Festival Go vélo Montréal



MERCI À NOS BÉNÉVELO!

Le Festival Go vélo Montréal est fier de ses fidèles bénévoles, affectueusement surnommés *bénévelos*. Depuis le premier Tour de l'Île en 1985, leur présence dynamique et sympathique apporte à chaque édition une touche chaleureuse et festive appréciée de tous.

Vous voulez faire partie de l'équipe?
Inscrivez-vous à velo.qc.ca/benevole

**INSCRIVEZ-VOUS MAINTENANT
ET ÉCONOMISEZ**



MAISON DES CYCLISTES
1251, rue Rachel Est, Montréal (Québec) H2J 2J9
514 521-8356, poste 504 • 1 800 567-8356

PARTAGEZ VOTRE EXPÉRIENCE



TOUR DE L'ÎLE DE MONTRÉAL

DIMANCHE 5 JUIN

Partagez votre expérience
#Tourdelile

À GO, tous au Tour de l'Île de Montréal!

À chaque édition du Tour de l'Île, vous redessinez Montréal, ses rues et ses quartiers. Sur votre vélo, vous occupez tout le décor et donnez un autre rythme à la ville, qui devient votre terrain de jeu. Cette année, le parcours classique de 50 km agrandit sa cour de récréation et vous invite à emprunter l'emblématique pont Jacques-Cartier pour une virée sur la Rive-Sud, via Longueuil. Imaginez la perspective unique que vous aurez du haut des airs! Quant au parcours de 65-100 km, il vous mènera via la pointe est de l'île et le pont Le Gardeur sur la Rive-Nord jusqu'à L'Assomption.

25 ou 30 50 KM CLASSIQUE

C'est la version classique : 50 km de rues fermées à la circulation automobile.

Le même plaisir vous est aussi offert sur une distance de 25 km... ou de 30 km, si vous désirez effectuer l'aller-retour à vélo sur le pont Jacques-Cartier.

65 100 KM DÉCOUVERTE

Version de 65 ou 100 km permettant les plus beaux points de vue sur les berges de Montréal. À compter de 7h, vous profitez de la quiétude du dimanche matin pour rouler dans des rues ouvertes à la circulation automobile. Un lunch vous est servi à mi-parcours à la halte-dîner. Les 12 derniers km se déroulent en compagnie de milliers de cyclistes de la version classique, dans des rues sans autos.

50 KM EXPRESS

Version accélérée où, premier à partir, vous roulez à 30 km/h pendant 1 h 30 dans des rues fermées à la circulation automobile.



INSCRIVEZ-VOUS MAINTENANT!

GRATUIT
POUR LES
12 ANS ET MOINS

CIRCUIT 25 OU 50 KM.
INSCRIPTION REQUISE.

Tarif courant adulte à partir de 34 \$
(25 ou 50 km)

Tarif courant adulte à partir de 60 \$
(65 ou 100 km Découverte et 50 km Express)

Offres combinées ainsi que tarifs préférentiels pour les 13-17 ans et les membres de Vélo Québec Association

ROULEZ EN TANDEM AVEC BONIDOLLARS

UTILISEZ VOS BONIDOLLARS
DESJARDINS POUR PAYER LES FRAIS
D'INSCRIPTION AUX ACTIVITÉS DU
FESTIVAL GO VÉLO MONTRÉAL.

Visitez bonidollars.ca

 **Desjardins**

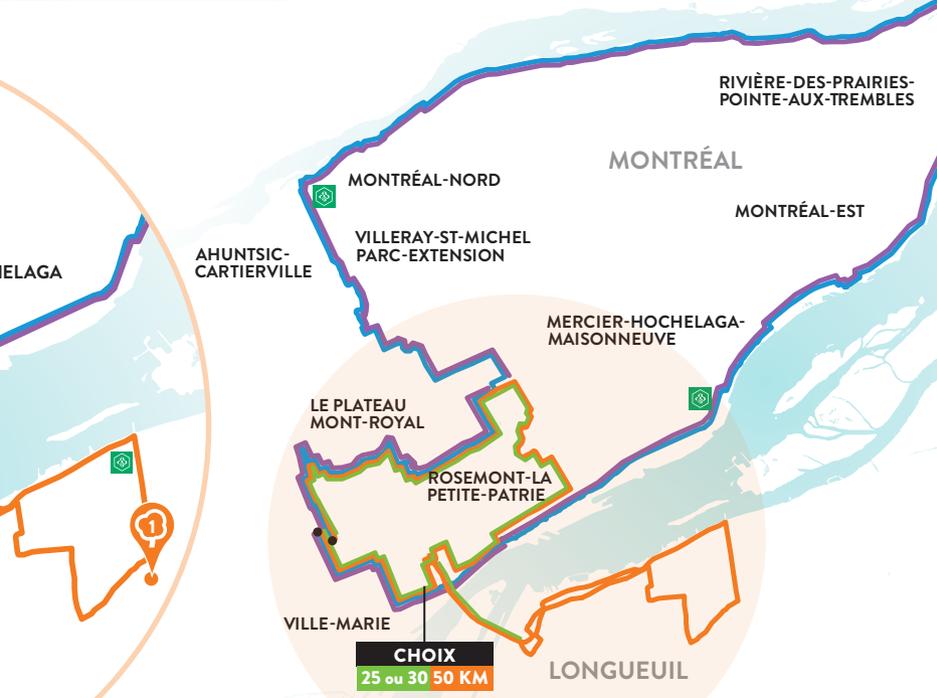
Coopérer pour créer l'avenir

MEC

ROULEZ PLUS, ROULEZ MIEUX

Conseils ou réparations : Comptez sur nos experts pour vivre votre Festival à fond.

MONTRÉAL | LONGUEUIL | MEC.CA/SERVICES



#PARTAGEZ VOTRE LOOK!
 Au Tour la Nuit et au Tour de l'Île, vous devenez l'événement! Faites partie de ce joyeux défilé en arborant un brin de fantaisie, un grain de folie. Vous avez une idée amusante – costume, éclairage, musique? Partagez-la avec votre gang.



DÉPART
 avenue du Parc
 à compter de 9 h
Entre 7 h et 9 h 30
 au 65-100 km **Découverte**
 Animation musicale avec **ÉNERGIE** et Rouge fm.



SUR LA ROUTE
 25, 50, 65 ou 100 km
 Trois relais animés sur le circuit 50 km, dont 2 sur le circuit 25 km et 1 sur le circuit 65-100 km, encadrement sur la route : bénévoles mécanos et premiers soins, véhicules de soutien si vous ne pouvez compléter le Tour. Parcours détaillés à velo.qc.ca.



RELAIS
1 LONGUEUIL
 Parc Michel-Chartrand
2 LE LAIT
 Parc des Faubourgs
3 DESJARDINS
 Parc Lafond
 Animation et activités de nos partenaires, eau, toilettes, premiers soins et camions de bouffe de rue.



Site animé à compter de 11 h. Bienvenue à tous!

ARRIVÉE
 parc Jeanne-Mance
 Animation et activités variées : Bateau pirate le LAIT, spectacle du Fabuleux Cirque JEAN COUTU, carroussel, scène animée en continu avec *Artecycle/BMX Flatland, Samajam, Prima Danse, Gumboots Bourask* et camions de bouffe de rue.

- Pour s'informer et se retrouver : Infovélo TELUS dans les relais et à l'arrivée.
- En cas de pépin : kiosque de dépannage mécanique MEC au départ et dans les relais.

Faites le saut vers une meilleure forme physique.

telus.com/votresante

PARTAGEZ VOS #MTLMOMENTS

| MTL.org

TOURISME / MONTREAL



TOUR LA NUIT

VENDREDI
3 JUIN

Partagez votre expérience
#TourlaNuit

À GO, tous au Tour la Nuit!

Participez à l'immense spectacle collectif du Tour la Nuit! Au moment où la lumière de fin de journée commence à danser avec les ombres de la nuit, amenez-vous en compagnie de milliers de cyclistes. Le vélo lumineux et le costume étonnant, vous formerez bientôt une longue ribambelle dont le scintillement donne le plus joyeux portrait du Montréal nocturne. Une sorte de film à voir et à vivre, projeté une fois l'an, et que vous ne voudrez pas manquer, d'autant plus que les rues sont sans autos et que la longueur du parcours est parfaite pour une agréable sortie en soirée.



DÉPART

avenue du Parc
à compter de 20 h 15

Le LAIT et JEAN COUTU vous offriront une lumière clignotante au départ. Animation musicale avec ÉNERGIE.



SUR LA ROUTE

23 km

Encadrement sur la route : bénévoles mécanos et premiers soins, véhicules de soutien si vous ne pouvez compléter le Tour, halte-toilettes à mi-parcours.

Parcours détaillé à velo.qc.ca.



ARRIVÉE

Parc Jeanne-Mance

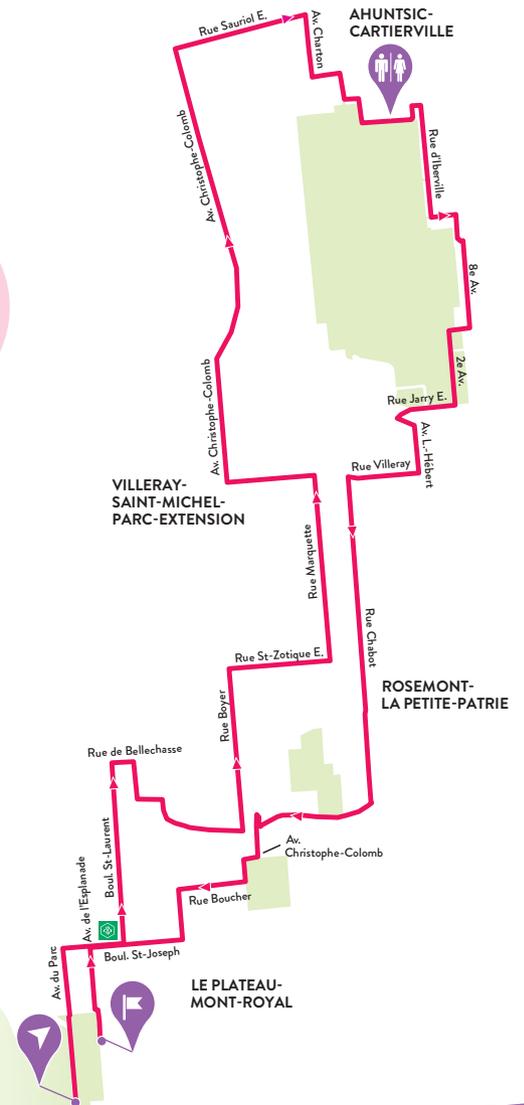
Animation et activités variées : Bateau pirate le LAIT, ateliers et performances du Fabuleux Cirque JEAN COUTU, activité DESJARDINS, carroussel, animation DJ/VJ en continu sur la scène et camions de bouffe de rue.

Site animé à compter de 21 h 30. Bienvenue à tous!

Pour s'informer et se retrouver : Infovélo TELUS à l'arrivée.

En cas de pépin : kiosque de dépannage mécanique MEC au départ.

Prendre part à la fête, c'est aussi vous assurer d'être visible, de munir votre vélo d'un éclairage adéquat.



GRATUIT
POUR LES
12 ANS ET MOINS
INSCRIPTION REQUISE.

INSCRIVEZ-VOUS MAINTENANT!

Tarif courant adulte à partir de 26 \$
Offres combinées ainsi que tarifs préférentiels pour les 13-17 ans et les membres de Vélo Québec Association

DÉFI MÉTROPOLITAIN

DIMANCHE
29 MAI

Partagez votre expérience
#Defimetro

À GO, tous au Défi métropolitain!

Premier rendez-vous de la saison cyclosportive, le Défi métropolitain sera l'occasion de se retrouver entre rouleurs, que ce soit pour performer ou simplement goûter le plaisir de rouler. Cette année, ce coin de la grande région métropolitaine aux nombreux vergers vous chante la pomme élégamment, vous proposant des routes calmes au dénivelé doux, d'abord en bordure de la rivière des Outaouais, puis à l'intérieur des terres agricoles vers Mirabel. Ce joli panorama, tout près de Montréal, constitue une proposition vélo fort séduisante. Tenté de venir croquer le fruit?



INSCRIVEZ-VOUS MAINTENANT!

Tarif courant adulte à partir de 60 \$

Offres combinées ainsi que tarifs préférentiels pour les 13-17 ans et les membres de Vélo Québec Association



DÉPART

Super Aqua Club, Pointe-Calumet
entre 7 h et 10 h



SUR LA ROUTE

50, 80, 100, 120 ou 150 km

Parcours balisé, 2 haltes de ravitaillement, encadrement sur la route : encadreurs cyclistes certifiés (mécanique et premiers soins), véhicules de soutien si vous ne pouvez compléter le Défi.

Parcours détaillé à velo.qc.ca.



HALTE-DÎNER

Lunch servi entre 10 h et 14 h.
Eau, toilettes, premiers soins.



ARRIVÉE

Pointe-Calumet

Distribution de produits et activités de nos partenaires, bistro et animation musicale.

Desjardins

présente

Les **Défis** de
l'été 2016

LANAUDIÈRE

Samedi 11 juin, Rawdon

CANTONS-DE-L'EST

Samedi 10 septembre, Orford

FORMEDICA

CANTONS-DE-L'EST

MEC

VO+RE SANTÉ, C'EST NOTRE RAYON.

Fier partenaire de votre randonnée, Jean Coutu vous invite à vous ressourcer à l'Espace Détente au Défi métropolitain ainsi qu'à découvrir le Fabuleux Cirque sur le site du Tour la Nuit et du Tour de l'Île de Montréal.



Jean Coutu

VELO-BOULOT

30 MAI
AU 3 JUIN

À GO, tous à vélo au boulot!

Opter pour le vélo-boulot, c'est choisir de gagner sur tous les plans. En milieu urbain, le vélo est souvent le véhicule le plus rapide sur des distances d'environ 5 km. Également le plus économique. Sans oublier ses impacts positifs sur notre santé et notre planète. Opter pour le vélo-boulot, c'est quotidiennement s'offrir le plaisir avant le travail, mais aussi profiter des bienfaits de décrocher après une journée bien remplie. Bref, c'est gagner en qualité de vie. Tout spécialement pendant le Festival Go vélo Montréal, nous vous invitons à faire ce choix. Partez gagnant!

MAI 30 CERTIFICATION DU MOUVEMENT VÉLOSYPATHIQUE

Remise des Certifications vélosympathiques, reconnaissant les actions des collectivités et organisations qui favorisent la pratique du vélo.

MAI 31 ÉTAT DU VÉLO AU QUÉBEC EN 2015

Lancement de *L'état du vélo au Québec en 2015*, une étude publiée tous les cinq ans, qui dresse un portrait détaillé des nombreuses facettes de la pratique du vélo et de ses tendances.

JUIN 1ER JOURNÉE VÉLO-BOULOT

Vous aimeriez aller travailler à vélo? Vous avez des questions concernant les consignes de sécurité, les itinéraires à emprunter, la complémentarité du transport collectif? Venez nous voir à la journée vélo-boulot au centre-ville de Montréal. Obtenez les réponses sur place et faites de votre vélo votre moyen de transport quotidien : un choix des plus avantageux. Et n'oubliez pas d'apporter votre monture : burinage et mise au point de base vous sont offerts gratuitement!

Avenue McGill College
(entre Sainte-Catherine et de Maisonneuve)

De 11 h à 18 h

JUIN 1ER VÉLO LAB Y a-t-il suffisamment de mobilisation cycliste au Québec?

La formule est simple : un animateur et trois experts de la cause cycliste échangeront avec vous sur les thèmes suivants : Y a-t-il suffisamment de mobilisation cycliste au Québec? Peut-il y avoir une convergence des idées parmi la communauté? L'action et les initiatives de plusieurs groupes dans une ville font-elles bouger plus rapidement les autorités? Cela disperse-t-il les énergies? Que peut-on attendre des autorités?

Vous avez une opinion? Alors venez partager le plaisir d'échanger entre passionnés du vélo!

Cinémathèque québécoise
335, boulevard de Maisonneuve Est

À compter de 17 h



EN MAI, IL FAIT PLUS BEAU À VÉLO!

Que vous enfourchiez votre vélo pour aller travailler, faire des courses ou une balade, profitez du Mois du vélo au Québec pour célébrer le plaisir de vous déplacer à deux roues et venez faire votre tour au Festival Go vélo Montréal!

Concours, calendrier, trucs et conseils moisduvelo.quebec

MONT
REAL
CYCLE
CHIC.

Visitez Montréal Cycle Chic, un blogue photographique mettant en vedette les cyclistes montréalais dans leurs déplacements quotidiens.

Initié par Vélo Québec, Montréal Cycle Chic est inspiré du mouvement international Cycle Chic^{MD}, présent à travers le monde.

MERCI À NOS PARTENAIRES

PRÉSENTATEUR



COLLABORATEUR



 **UNION
CYCLISTE
INTERNATIONALE**



LIEGE-BASTOGNE-LIEGE
24 AVRIL



GIRO D'ITALIE
6 AU 29 MAI



TOUR DE CALIFORNIE
15 AU 22 MAI



TOUR DE FRANCE
2 AU 24 JUILLET



LA COURSE BY LE TOUR DE FRANCE
24 JUILLET



CHAMP. DU MONDE SUR ROUTE
9 AU 16 OCTOBRE

* horaire complet sur RDS.ca/télé

RDS

GRATTE-CIEL ET CULTURE VÉLO



Marginal, se rendre au boulot à vélo? Plus maintenant: le monde du travail s'adapte, les tours de bureaux se transforment et les stationnements pour vélos s'multiplient.

Les exemples abondent et, signe des temps, le nouveau siège social de la société financière Capital One, dans Mile-Ex, compte 80 espaces de stationnement automobile et... 120 pour les vélos.

Chez Ivanhoé Cambridge, filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec et leader mondial dans le domaine de l'immobilier, on a constaté l'engouement entourant l'usage du vélo comme mode de transport. En 2015, la société a d'ailleurs obtenu le prix «Leader en transport durable» de Voyagez Futé, centre de gestion des déplacements des quartiers centraux de Montréal et de la Rive-Sud, en raison de l'ensemble des moyens mis en place dans ses centres d'affaires, notamment concernant les vélos.

En effet, la majorité de ses centres commerciaux sont équipés de stationnements pour les vélos, ses tours de bureaux étant aussi dotées de vestiaires et de douches. On trouve 80 espaces de stationnement pour vélos à son siège social, situé

dans le Centre CDP Capital, à Montréal. Et la future tour de la Maison Manuvie comportera, au terme de sa construction, une centaine d'espaces de stationnement pour vélos.

«Nous sommes à même de constater que de plus en plus de gens travaillent à vélo et nous souhaitons répondre aux besoins de nos employés», explique Christine Babkine, directrice - responsabilité sociale d'entreprise chez Ivanhoé Cambridge.

Le vélo au lieu de l'auto

Selon Lucie Lanteigne, directrice générale de Vélo Québec Association, la popularité du vélo comme moyen de transport n'est pas une mode, mais bien une part modale en croissance. «De plus en plus d'employeurs offrent ce choix, tant pour des raisons environnementales que dans un souci de la santé de leurs employés», mentionne-t-elle.

En outre, non seulement le coût de l'aménagement d'infrastructures

Embarquer dans le mouvement

Que ce soit par l'organisation de fêtes, la mise en place de kiosques d'information ou l'accès prépayé à des BIXI, ces entreprises encouragent l'utilisation du vélo comme moyen de transport chez leurs employés:

- Technoparc Montréal
- Commission de la construction du Québec
- Commission scolaire Marguerite-Bourgeoys
- Arrondissement Saint-Laurent
- Fonds de solidarité FTQ
- CAE
- Technopôle Angus



vélo est moins élevé que celui d'un stationnement pour voitures, mais la rentabilité de l'investissement est loin d'être faible, d'après Lucie Lanteigne. «Le vol est un frein majeur au déplacement à vélo en ville. Si un employeur offre de bons supports à vélos et un environnement adéquat, cela le rend plus attrayant», ajoute-t-elle.

Par exemple, au Centre CDP Capital, l'accès aux supports à vélos dans le stationnement souterrain nécessite une vignette. «L'endroit est surveillé par des caméras, et nous avons également une station avec des outils, si un cycliste doit faire un ajustement ou une réparation sur son vélo», souligne M^{me} Babkine.

Repenser les déplacements urbains

En plus du stationnement sécurisé, le Centre CDP Capital opère un système de prêt de vélos électriques et offre des clés multi-usagers BIXI à ses locataires. «Nous essayons de faire en sorte que nos usagers soient toujours très près d'un moyen de transport durable», fait valoir Christine Babkine.

Ce concept de proximité avec les moyens de transport durable est d'ailleurs la mesure qui génère le plus grand bénéfice environnemental des bâtiments verts. C'est ce que révélait le rapport de projet de fin d'études de Hugo St-Denis, un étudiant en

ingénierie de l'École Polytechnique de Montréal analysant le cycle de vie des pavillons Lassonde, deux édifices de cette école certifiés LEED en 2005. «De toutes les mesures environnementales possibles ayant pour but d'obtenir une certification LEED, la disponibilité des transports alternatifs à l'automobile offrait une plus-value encore plus importante que, par exemple, les mesures favorisant les économies d'eau ou d'énergie du bâtiment», précise Cécile Bulle, professeure au Département de stratégie, responsabilité sociale et environnementale à l'École des sciences de la gestion de l'UQAM.

Contradictions

Dans le même ordre d'idées, le contre-exemple par excellence serait le siège social de Bell Canada. «Le bâtiment a beau être certifié LEED, son emplacement à L'Île-des-Sœurs le rend presque inaccessible en transport en commun ou à vélo», souligne la chercheuse.

«La ville est encore trop pensée en fonction des déplacements en voiture: il s'agit d'une absurdité environnementale. Sans diaboliser ce moyen de transport, il faut complètement repenser nos déplacements de manière intelligente, et le vélo fait partie de la solution dans les options de mobilité durable», conclut Cécile Bulle.



MATHIEU LAMARRE



Le vélo, façon sympathique

Vélo Québec met en branle une sympathique compétition en vue de mousser le vélo-boulot-dodo. Platine, or, argent, bronze: grâce au Mouvement vélosympathique, les collectivités et les organisations qui donnent une place de choix au vélo en matière de transport et de loisir auront désormais une nouvelle façon d'afficher leurs couleurs.

Lancé officiellement par Vélo Québec en septembre 2015, le Mouvement vélosympathique est en fait une certification qui vient remplacer la défunte Opération vélo-boulot, qui a connu ses années de gloire de 2000 à 2014.

«L'Opération vélo-boulot consistait essentiellement à effectuer des démarches auprès des employeurs afin de les sensibiliser à l'usage du vélo comme moyen de transport par leurs employés. Nous avons entre autres animé beaucoup d'ateliers en entreprise pour aider ces milieux à se doter des infrastructures nécessaires aux cyclistes», explique Sandrine Cabana-Degani, responsable logistique à Vélo Québec.

La pratique du vélo-boulot-dodo étant de plus en plus répandue, on a fini par se rendre compte, chez Vélo Québec, qu'on avait fait le

tour du programme. «Nous avons donc entamé une réflexion pour l'améliorer», ajoute Sandrine Cabana-Degani.

De la sensibilisation à la certification

Largement inspiré du programme états-unien Bicycle Friendly America, Vélo Québec a créé sa propre certification. «Le programme de nos voisins était assez complet au regard de tout ce qui touche la culture vélo, et ça nous a plu. Nous avons donc décidé de l'adapter au Québec», précise Sandrine Cabana-Degani.

Le Mouvement vélosympathique se décline en cinq axes – Environnement, Éducation, Encouragement, Évaluation – et comporte deux volets, les collectivités (municipalités, MRC, arrondissements ou agglomérations) et les organisations (cégeps, universités, entreprises,

OBNL). «Nous souhaitons accompagner tous ces groupes afin de créer une saine émulation à l'aide de la certification. La première étape, pour les groupes demandeurs, consiste à remplir un formulaire d'adhésion, qui en outre donnera des idées guidant vers la vélosympathie. Dans un second temps, les groupes répondent à un questionnaire identifiant les actions déjà mises en place; une fois les réponses analysées, le demandeur obtiendra une mention honorable ou l'un des quatre grades de la certification (Bronze, Argent, Or, Platine), en plus d'un rapport l'incitant à aller encore plus loin», fait valoir la coordinatrice du programme. Pour tous les détails de la démarche de certification et le formulaire de candidature, contactez Vélo Québec au 514 521-8356, poste 314, ou par courriel au mvs@velo.qc.ca.



Stationnement cycliste intérieur du Centre Eaton de Montréal, un des centres commerciaux les plus achalandés au pays et propriété d'Ivanhoé Cambridge



Capture d'écran tirée de la vidéo YouTube «C'est ici que je travaille» de Ivanhoé Cambridge, <http://bit.ly/1RjVgg4>

STÉPHANE DESJARDINS



VÉLO BOULOT CONDO

Le vélo est tellement incrusté dans la culture urbaine de Montréal que la plupart des promoteurs l'incluent désormais dans le concept même de leurs projets.

« **L**a place du vélo dans le domaine de l'immobilier a considérablement augmenté ces dernières années. Avant, les propriétaires de condominiums se contentaient souvent de mettre leur vélo dans leur casier de rangement. Aujourd'hui, les vélos ont leur propre espace de stationnement », explique Stéphane Côté, président de DevMcGill et cycliste affirmé.

Depuis environ 10 ans, le constructeur de condos pense systématiquement à la place des vélos dans ses projets. L'équipement varie toutefois d'un immeuble à l'autre, selon la configuration de l'espace. « Il peut s'agir de crochets sur lesquels suspendre le vélo à l'horizontale, sur le mur de la case de stationnement de la voiture du propriétaire, ou de crochets d'installation à la verticale sur une

colonne, ou encore de support à vélo au sol, dans une zone du garage ou dans une salle affectée à cet usage et verrouillée », mentionne Stéphane Côté en guise d'exemples.

Penser comme un cycliste

Outre les stationnements cyclistes, offre-t-on aussi des équipements d'entretien?

« Quand on habite dans une maison unifamiliale, on a de la place dans le garage pour faire des réparations sur les vélos. Dans un condo, c'est moins évident. C'est pour cette raison que nous avons pensé construire un atelier de réparation des vélos dans le projet immobilier Les Ateliers Castelnau, situé près du parc Jarry. On y trouvera divers outils et un petit compresseur servant à gonfler les pneus, afin d'éviter aux résidents un détour par une boutique de vélos », souligne Stéphane Côté.

« Nous avons rapidement compris que le vélo est un moyen de transport faisant partie intégrante du mode de vie des Montréalais [et] nous nous sommes adaptés à leurs besoins. Tous nos stationnements intérieurs viennent avec un support à vélo. »

DevMcGill n'est évidemment pas le seul promoteur immobilier qui intègre systématiquement la bicyclette dans ses projets. « Nous avons rapidement compris que le vélo est un moyen de transport faisant partie intégrante du mode de vie des Montréalais [et] nous nous sommes adaptés à leurs besoins. Tous nos stationnements intérieurs viennent avec un support à vélo. C'est devenu un standard. Nous prévoyons des espaces

de rangement pour vélo à l'intention de ceux qui n'ont pas de stationnement automobile, et nous planifions présentement l'intégration d'un atelier de réparation à même l'un de nos projets au centre-ville », fait valoir David Deschênes, directeur marketing et communication chez Prével.

Une obligation ?

Pour des promoteurs immobiliers comme DevMcGill et Prével, le

vélo dans sa globalité, c'est-à-dire de la place de stationnement qui lui est réservée dans un projet de condos jusqu'aux pistes cyclables à proximité, est un argument de vente dont on ne peut plus se passer. « Les promoteurs se servent du vélo dans leur marketing pour promouvoir leur image de marque. Et on ne peut pas dire que c'est une mauvaise chose », commente Cécile Bulle, spécialiste de l'immobilier durable et professeure à l'École des sciences de la gestion de l'UQAM.

Et le vélo pourrait très bien passer d'argument de vente des précurseurs de l'industrie à impératif dans les projets immobiliers de demain.

En effet, les grandes villes commencent tranquillement à modifier leurs règlements de zonage. Elles ajoutent certaines exigences relatives aux places de stationnement pour vélos dans les nouveaux projets résidentiels, mais aussi com-

merciaux, industriels et institutionnels. C'est le cas notamment à Montréal, où il s'agit d'une compétence des arrondissements : la majorité d'entre eux ont des normes qui prévoient un minimum de stationnements pour vélos, sans compter que, dans certains cas, les normes minimales d'aménagement de stationnements pour voitures s'amenuisent.

Cependant, il y a encore du chemin à faire avant que le vélo devienne le moyen de transport privilégié des citoyens. Cécile Bulle cite en exemple la ville de Barcelone, en Espagne, où l'Agence d'écologie urbaine a pratiquement réussi à retirer l'automobile des espaces publics.

« Ici, les infrastructures de nos villes sont pensées pour favoriser les déplacements en voiture, alors que le vélo est le moyen de transport le plus rapide », souligne la chercheuse.



**POUR VOTRE
PRÉCIEUSE
CARGAISON**

yuba
Mundo V4

**LE VÉLO CARGO
LE PLUS POPULAIRE**

Pour plus d'info :
DUMOULIN.CA



DUMOULIN BICYCLETES
514.272.5834
173 JEAN-TALON EST, MONTRÉAL

Parmi la multitude d'accessoires et de gadgets qu'on trouve chez les détaillants et, désormais, par le sociofinancement, comment s'y retrouver et en venir à l'essentiel ?



CREME | CAFERACER LADY

URBANITÉS

La ville est bien trop belle et la congestion automobile bien trop présente pour ne pas enfourcher un vélo et se déplacer en toute autonomie. Commençons par les montures.

Côté vélo, les « classiques » sont toujours aussi fiables et confortables quand il s'agit de transport quotidien. Les Simcoe, Linus, Breezer Downtown ou encore Brooklyn procurent le confort d'une position verticale. Vous êtes au-dessus du guidon, vous avez une belle vision sur tout ce qui vous entoure. Vous anticipez les dangers, surveillez les vitrines et saluez les gens qui croisent votre chemin.

Le moyeu à vitesses interne équipe souvent ces bicyclettes allurées, rétros et furieusement tendance. Ce type de transmission est pourvu de braquets adaptés aux déplacements urbains tout en étant synonyme de fiabilité et de durabilité.

Il existe de tout, désormais, dans ce segment de marché. Soyez attentif aux détails qui détermineront la qualité générale du vélo et laissez-vous aller ! Choisissez votre coup de cœur, il vous le rendra bien.



SIMCOE | ROADSTER

CREME CYCLES

Rétro jusqu'au bout... des pneus ! Fourche et cadre conjuguent cette élégance tout à fait *vintage*.
| cremecycles.com

SIMCOE | ROADSTER

Lignes canadiennes rétro-modernes, finition de qualité, géométrie maniable. Un vélo à la hauteur de vos attentes. | simcoebicycles.com

LINUS | DUTCHI

Airs d'Yves Montand, parties de campagne et courbes irrésistibles. Un petit hollandais qui reste toujours une référence. | linusbike.com

BOMBTRACK | ARISE

Freinage puissant, ajustement de la tension de la chaîne fabuleusement bien pensé et, finalement, patte de dérailleur en cas de sorties plus longues. Bombtrack élève le niveau et sera prêt pour tous vos déplacements. | bombtrack.com

LINUS | DUTCHI



FAIRDALE | WEEKENDER ARCHER

Bonne nouvelle : le Texas semble produire autre chose que du pétrole. Weekender, ça sonne comme une randonnée bien planifiée et faisant vivre son petit lot d'aventures. Un bon vélo pour l'énergie urbaine, donc, et plus si affinités.
| fairdalebikes.com

BOMBTRACK | ARISE



BROOKLYN | WILLOW 7



OPUS | SPARK 3



CHARGE | PLUG 2



BROOKLYN BICYCLE

De la couleur pour égayer la ville et déplacer sa bonne humeur!

| brooklynbicycleco.com

OPUS | SPARK 3

CHARGE | PLUG 2

LOUIS GARNEAU | GARIBALDI

Voici un trio de vélos qui se démarquent par leur look et leur polyvalence extrême, et qui sauront plaire aux plus exigeants des navetteurs pendulaires tout comme des apprentis voyageurs!

| opusbike.com | chargebikes.com

| louisgarneau.com

LOUIS GARNEAU | GARIBALDI



RALEIGH | REDUX 3

Badin, espiègle, joueur? Tous ces qualificatifs s'appliquent à ce Redux de Raleigh, un vélo insubmersible à l'usage de ceux qui naviguent en ville et ailleurs. | raleighusa.com

RALEIGH | REDUX 3



**FAIRDALE
| WEEKENDER ARCHER**



ACCESSOIRES

vélo mag
a torturé 25 cadenas.
Sur les 25 produits testés,
certains ont vite cédé,
d'autres se sont montrés plus
récalcitrants, et quelques-uns
n'ont rien voulu entendre.
**Tous les résultats
seront publiés dans
le Vélo Mag de mai.**



KRYPTONITE | NEW YORK

En ce qui concerne les accessoires, il y a ceux qui remplissent une fonction utilitaire et ceux qui agrémentent le quotidien. Dans la première catégorie, le cadenas est un élément essentiel : il se doit d'être pratiques, astucieux et plus ou moins essentiels. Pour le reste, rien n'est plus facile que d'inventer de nouveaux besoins et les formes qui les combleront. Toutes ces petites superfluités ne doivent cependant pas être méprisées. Elles motivent, nous font nous sentir fiers, nous définissent et rendent nos déplacements plaisants et surprenants. Rien de méchant là-dedans !

ABUS | GRANIT X PLUS 540



SPARSE US



PALOMAR | LUCETTA



LIGHT & MOTION | URBAN

BERN | FL-1



BROOKS | B17



GIRO | REVERB



OOPSMARK | U-LOCK HOLSTER

CADENAS | KRYPTONITE | NEW YORK

Un standard. L'assurance de retrouver son vélo accroché à son poteau. Et de bien dormir. | kryptonitelock.com

ANTIVOL U | ABUS | GRANIT X PLUS 540

Plus discret, plus léger que le New York, le Granit X Plus 540 est un modèle de sécurité à l'allemande (Oktoberfest mis à part !) : simple, efficace et sobre. | abus.com/fr

PHARE ET FEU À INSTALLATION PERMANENTE | SPARSE US

À l'usage des férus de lignes pures et de ceux qui se simplifient la vie, les Sparse sont installés une fois pour toutes et ont une très belle façon de vous rendre service. | sparse.cc

PHARE ET FEU MAGNÉTIQUES | PALOMAR | LUCETTA

Petites lumières hyper pratiques, elles s'installent grâce à un aimant sur votre cadre en acier. Vite installées, vite rangées. | palomarweb.com

PHARE | LIGHT & MOTION | URBAN

Un phare qui éclaire et qui positionne. Voyez les portières se fermer devant votre passage. Observez l'espace que vous octroyent les automobilistes. Comment et pourquoi s'en passer ? | lightandmotion.com

CASQUE | BERN | FL-1

Un casque urbain et routier à la fois. Une manière de combler les envies de ceux qui roulent vite. | bernunlimited.com

CASQUE | GIRO | REVERB

Petit style rétro, grande satisfaction ! Un casque qui a fait ses preuves en matière de tendance et de confort. | giro.com

SELLE | BROOKS | B17

Résolument confortable. Tout à fait au goût du jour. Retrouvez la noblesse du cuir conjuguée à l'héritage d'un savoir-faire plus que centenaire. | brooksgland.com

GANSE À CADENAS | OOPSMARK | U-LOCK HOLSTER

En parlant de cadenas... voici un porte-cadenas en cuir, distingué mais surtout très pratique et fait à Montréal. Superflu nécessaire ! | oopsmark.ca

Bell

présente les

FRANCOFOLIES DE MONTRÉAL

en collaboration avec



UN APERÇU DE CET ÉTÉ AUX FRANCOFOLIES DE MONTRÉAL

9 AU 18 JUIN 2016 // 28^e ÉDITION

BILLETS EN VENTE MAINTENANT!

PREMIÈRE PARTIE
ARTHUR H.
ET L'OSM INTERPRÈTENT
HISTOIRE DE MELODY NELSON

DEUXIÈME PARTIE
JANE BIRKIN
ET L'OSM INTERPRÈTENT
LE MEILLEUR DE GAINSBORG

UNE CRÉATION ORIGINALE DES FRANCOFOLIES DE MONTRÉAL
GAINSBORG SYMPHONIQUE
AVEC L'ORCHESTRE SYMPHONIQUE DE MONTRÉAL
SOUS LA DIRECTION DE SIMON LECLERC

GAINSBORG SYMPHONIQUE
10 et 11 JUIN, 20 h
MAISON SYMPHONIQUE DE MONTRÉAL

PREMIÈRE PARTIE
SARATOGA

LES SŒURS BOULAY
MERCREDI 15 JUIN, 21 h
THÉÂTRE MAISONNEUVE, PdA

PREMIÈRE PARTIE
I.D.A.L.G.

LES TROIS ACCORDS
VENDREDI 10 JUIN, 21 h
MÉTROPOLIS

3

GROOVY AARDVARK
SAMEDI 18 JUIN, 21 h
MÉTROPOLIS

PREMIÈRE PARTIE
CLAUDE BÉGIN

KARIM OUELLET
VENDREDI 17 JUIN, 21 h
MÉTROPOLIS

PREMIÈRE PARTIE
D-TRACK

OXMO PUCCINO
SAMEDI 11 JUIN, 21 h
MÉTROPOLIS

PREMIÈRE PARTIE
SARA DUFOUR

BERNARD ADAMUS
JEUDI 16 JUIN, 21 h
MÉTROPOLIS

PREMIÈRE PARTIE
JEANNE ROCHETTE

THOMAS FERSEN
11 et 12 JUIN, 20 h 30
GESÙ

PREMIÈRE PARTIE
EMAN & VLOOPER

LOVE SUPRÊME

SUPPLÉMENTAIRE

KORIASS
SAMEDI 18 JUIN, 19 h
CLUB SODA

PREMIÈRES PARTIES
LA BRONZE (14 JUIN)
RADIO ELVIS (15 JUIN)

LOUISE ATTAQUE
14 et 15 JUIN, 21 h
MÉTROPOLIS

BILLETS

PLACE DES ARTS et
MAISON SYMPHONIQUE
514 842-2112
placedesarts.com

MÉTROPOLIS
1 855 790-1245
ticketmaster.ca

GESÙ
CENTRE DE CRÉATIVITÉ
514 861-4036
admission.com

CLUB SODA
514 286-1010
clubsoda.ca

INFO
FRANCOS
LA PRESSE
514 876-8989
1 855 Francos

FRANCOFOLIES.COM





HAMMERED

BASIL | PORTLAND



GARMIN | EDGE 20



PÉDALES PLATEFORMES | V-SIXTY

Des pédales confortables, extrêmement robustes et sur lesquelles vos bottes, souliers, sandales, baskets, Kickers ne glisseront pas!

GARDE-BOUE VELO ORANGE | HAMMERED

Martelés et indestructibles, beaux et puissamment fonctionnels! | velo-orange.com

ARKEL | SIGNATURE M



PANIER EN OSIER | BASIL | PORTLAND

Sortez pour un pique-nique au parc Jarry. Effet charme assuré. | basil.nl

ORDINATEUR DE VÉLO GPS | GARMIN | EDGE 20

Le cyclo-ordinateur, c'est tellement 1998! Connectez-vous au XXI^e siècle et voyez vos trajets, vos errances. Roulez des cartes virtuelles et explorez votre ville. Les possibilités se multiplient! | garmin.com

BROOKS | SLENDER



POIGNÉES DE CUIR | BROOKS | SLENDER

La classe et le raffinement sont toujours de mise avec Brooks. | brooksendland.com

SAC À DOS | ARKEL | SIGNATURE M

Essentiel, vous me direz. On a toujours des petites choses à transporter. Autant le faire muni d'un sac conçu au Québec. | arkel-od.com



LEVI'S | COMMUTER



JEANS | DISH & DU/ER

JEANS POUR HOMMES | LEVI'S COMMUTER

Renforcements aux endroits-clés, éléments réfléchissants bien placés, matériau traité pour résister à l'eau et aux taches. Seyant sur le vélo comme au boulot! | levi.com

JEANS | DISH & DU/ER

L'entreprise de Vancouver vous a dessiné des pantalons à la fois confortables et habillés qui vous raviront et sauront vous mettre en valeur en toute occasion. | dishandduer.com

DÉCOUVREZ

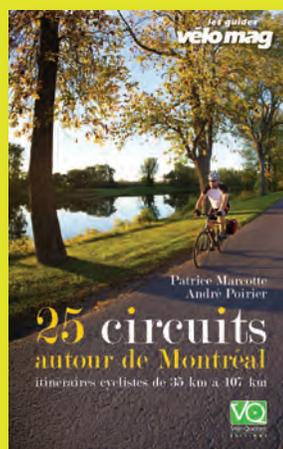
LES GUIDES *vélo mag*



LA ROUTE VERTE 8^e édition

Le guide officiel de la Route verte et de ses services.
Plus de 5300 km
238 cartes

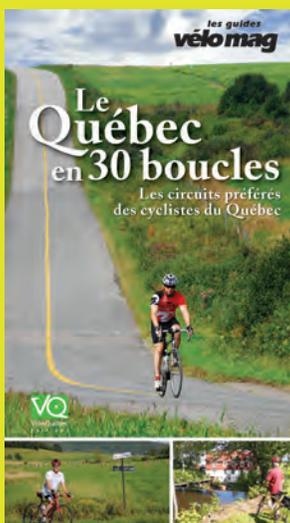
24,95 \$



25 CIRCUITS AUTOUR DE MONTRÉAL

Ce guide présente des itinéraires cyclistes d'une journée, de 35 à 107 km, avec infos pratiques, douceurs et curiosités.

17,95 \$



LE QUÉBEC EN 30 BOUCLES

Ce guide présente les circuits préférés des cyclistes québécois et les petits trésors locaux sur la route.

24,95 \$



LES VOIES CYCLABLES AU QUÉBEC

11^e édition

Le guide le plus complet des aménagements cyclables dans toutes les régions du Québec.

22,95 \$



CONTACTEZ-NOUS

514 521-8356 ou 1 800 567-8356, poste 504 • velomag.com

Michel Dallaire L'objet de la

Dans sa quête perpétuelle de simplicité et de beauté fonctionnelle, Michel Dallaire est devenu la superstar québécoise du design industriel.

On le connaît par le BIXI, le support à vélo circulaire sur les tiges de panneau de parcmètres de Montréal, la vélostation de la gare de l'AMT à Deux-Montagnes, la torche des Jeux olympiques de Montréal, le moniteur pour bébé AngelCare, les wagons de la ligne rouge du métro de Boston, la mallette Plasticase, les supports à skis Sportrack et l'ameublement de la Grande Bibliothèque de Montréal. Il a récemment créé la nouvelle génération de vélos eVox (voir autre texte en page 50) ainsi que le vélo libre-service électrique Bewegen installé cet été à Richmond, en Virginie, à Birmingham, en Alabama, et à Lagoa, au Portugal. Ses créations se sont répandues partout sur la planète.

Pourtant, dans sa jeunesse, Michel Dallaire se voyait architecte. «Je suis né dans une famille d'artistes. Mes parents étaient anticléricaux. Je n'ai donc pas pu suivre mon cours classique, offert par des religieux. Or, pour devenir architecte, ça prenait le cours classique. J'ai alors misé sur le design industriel. C'est, d'une certaine façon, l'architecture de l'objet.»

Le centre du monde

Un de ses professeurs, le designer industriel Julien Hébert, lui organise un stage d'un an à l'École supérieure des arts industriels de Stockholm, la Konstfackskolan. Au début des années 1960, cette école est la mecque du design. Les étudiants proviennent de 19 pays. Michel Dallaire apprend à travailler le métal, le bois, la céramique et les thermoplastiques, le nouveau matériau miracle de la modernité.

Il revient au Québec en 1965, en pleine Révolution tranquille. On l'embauche pour l'Exposition universelle de Montréal de 1967. «J'ai collaboré avec les plus grands architectes, graphistes et designers mondiaux. J'ai créé une suite

séduction

complète de meubles pour Habitat 67. C'était fabuleux.»

Plutôt que de chercher un emploi, le designer se lance ensuite en affaires. «J'ai toujours été indépendant. Je voulais contrôler ma vie, toutes les étapes créatives et techniques des projets sur lesquels je travaillais. Je voulais pouvoir signer mes créations.»

Son métier est un plaisir intense: «À 73 ans, chaque matin, je me lève et j'ai hâte de faire du design!»

Michel Dallaire créera plusieurs objets emblématiques. Mais celui qui le révélera au monde entier fut la torche olympique. Le maire Jean Drapeau, qui pilote les Jeux olympiques de Montréal de 1976 en dictateur, avait en tête un objet inspiré de la Grèce antique, avec moult dorures et feuilles de laurier. Qu'on aurait vu dans un péplum. Michel Dallaire propose plutôt une lisse quenouille de métal hyper moderne, fonctionnant à l'huile d'olive

«J'ai collaboré avec les plus grands architectes, graphistes et designers mondiaux. J'ai créé une suite complète de meubles pour Habitat 67. C'était fabuleux.»

(pour que la flamme brille même de jour, pour la télé). Drapeau n'aime pas. Dallaire lui tient tête. «Quand les Européens découvrent ma torche, ils sont renversés. Le maire a finalement plié.» Le designer signera aussi l'ameublement modulaire du village olympique, aux influences scandinaves évidentes.

Pas simple de faire beau

Il a beau être indépendant, seul, il ne se sent pas complet. Car le design est un maillon de la complexe chaîne de la fabrication d'un objet industriel. «La bataille du beau, ce n'est pas simple. On doit mettre dans le coup les ingénieurs, les spécialistes des matériaux et des procédés industriels de même que les financiers.»

Né en 1942, Michel Dallaire embrasse complètement les innovations qu'il découvre au fil des ans. Il ne jure aujourd'hui que par les possibilités inouïes de la conception et de la fabrication numériques. Même s'il considère que le Québec est une terre sensible à la beauté formelle, que nous n'avons rien à envier aux autres peuples par notre mode et notre architecture, il garde son esprit critique. «Ingénieurs et financiers sont éduqués à être les patrons. Ils ne valorisent pas autant la création artistique que les architectes ou les designers. La conséquence, c'est que de trop nombreux bâtiments, chez nous, sont le fruit de la finance. Pourtant, ce sont les artistes qui repoussent les possibilités. Les créateurs contestent les acquis de l'histoire et de la technologie. Ils créent une attitude du risque, de la surprise et de la séduction.»

Fier de son BIXI

C'est comme ça que fut mené le projet du BIXI. Dallaire et son équipe ont beaucoup voyagé, notamment à Stockholm et à Paris, pour y étudier les systèmes de vélos en libre-service. «Il fallait breveter le BIXI pour lui conférer une valeur. En arriver à un concept fiable, solide et... beau n'a pas été facile! Mais j'avais en tête l'image du boomerang en argent, un objet qui revient tou-



Fiche Michel Dallaire

● **Naissance le 15 août 1942 à Paris.**

● **Fils du peintre québécois Jean Dallaire. À 16 ans, il apprend que son père biologique est Claude Dodane, fils d'une riche famille d'industriels qui partageait l'atelier de son père à Paris.**

● **Il lance sa firme, Michel Dallaire Design Industriel, en 1967, et multiplie les succès commerciaux et industriels.**

● **Depuis 1988, il enseigne à l'École de design industriel de l'Université de Montréal, à la Faculty of Environmental**

Design de l'Université de Calgary, à l'École cantonale d'art de Lausanne, en Suisse, à l'École nationale supérieure de création industrielle, à Paris, et à l'Universidad Nacional Autónoma de México.

● **Officier de l'Ordre national du Québec.**

● **Membre de l'Ordre du Canada.**

● **Il travaille désormais au sein du cabinet d'architecture Provencher_Roy.**

jours à son point de départ, et le reste du vélo en noir. Je m'imaginai l'utilisateur glisser dans l'espace. J'envisageais un vélo élégant mais robuste, ni féminin ni masculin, pour une personne de 80 ou 250 livres. J'ai choisi l'aluminium (alors boudé par tous les fabricants) parce que les soudures des Vélib' parisiens, en acier, étaient fragiles.»

Dallaire s'est amusé comme un fou avec les ingénieurs de Devinci, fabricant du BIXI. «Ils adoraient les complications. Nous avons enfouï le câblage et beaucoup de mécanique dans le cadre. La selle devait être le seul élément ajustable. Un défi! J'avais privilégié un procédé d'hydroformage révolutionnaire. Quand il l'a vu, le maire de

Paris, Bertrand Delanoë, m'a confié que le BIXI était plus beau que le Vélib'!» Aujourd'hui, 40 000 BIXI circulent dans une trentaine de villes sur trois continents, dont Boston, New York, Washington, Chicago, Londres et Melbourne.

Michel Dallaire est fier de ses vélos (BIXI, eVox et Bewegen): «C'est la synthèse de tous les problèmes industriels: mécanique de précision, matériaux de pointe, ergonomie de haut niveau, plaisir de conduire malgré les intempéries.» Mais le BIXI, c'est surtout la fluidité et le look d'un produit qui ajoutent de la beauté et du bonheur dans le quotidien de millions de personnes, partout dans le monde. Et c'est signé Michel Dallaire.

IL Y A DE L'ÉLECTRICITÉ DANS L'AIR

Avant le premier coup de pédale, j'étais dubitatif. Après le premier kilomètre, j'étais convaincu. Mais le vélo électrique, ce n'est pas pour tout le monde.

Certains se posent la question: «Est-ce un vélo?» Réponse: oui. Car il faut pédaler, contrairement aux scooters auxquelles on ajoute des pédales afin de contourner la loi. Cependant, même si le mot «vélo» est totalement justifié, il faudrait plutôt parler d'un nouveau mode de transport, d'un volet supplémentaire au cocktail qui façonne les déplacements de toujours plus d'urbains tentant d'évacuer le tout-à-l'auto-privée.

Aux fins de ce test, on m'a prêté le eVox City, du Québécois Procycle. Soyons francs, c'est un tank. Vous avez peur de le cadenasser au poteau devant chez vous et vous voulez le monter au troisième par l'escalier? Oubliez ça! Sinon, vous allez rapidement payer le eVox de votre chiro!

J'ai cueilli le mien chez Vélo Branché, en plein Plateau-Mont-Royal. Le copropriétaire, Jean Pruneau, m'a aussi présenté une douzaine de modèles de vélos électriques, certains étant de vrais triomphes du design. Mais, déposant la main sur la selle du

eVox avec autorité, il m'a affirmé, péremptoire, que j'allais vivre une expérience hors du commun. Je vous l'ai dit, j'étais dubitatif.

Ça n'a pas duré.

Dès que j'ai tourné le coin de la rue Gilford, il a fallu que je me dépatouille avec les commandes. Rien de compliqué, il y en a deux: l'assistance dynamique ou le tout-électrique. Vous avez donc le choix entre: a) pédaler avec votre jus de mollet (mais comme le vélo est lourd – ce n'est pas un Argon 18, mettons –, ben...); b) pédaler en ajustant l'assistance électrique en fonction de l'effort; c) vous propulser avec toute l'énergie que la batterie pourra fournir au moteur (le «menu mobylette»).

Look Bixi

Le vélo présente un écran DEL affichant le mode choisi, la charge de la pile, un odomètre et une clé RFID (clef électronique). Son design, très épuré, proche de celui du BIXI (signé Michel Dallaire, qui a aussi conçu le eVox), lui donne fière allure malgré son aspect massif.



Mais oublions le look: ce machin tiendra-t-il la route? La batterie est au milieu, ce qui équilibre le poids et ramène le centre de gravité entre les deux roues, pour plus de contrôle. Côté confort, on se sent comme sur un vélo hollandais: selle immense, position assez verticale, guidon à l'avenant, suspension plutôt pépère mais freins à disque. Fait à noter: freiner coupe le moteur. J'avais lu ça distraitemment dans la petite brochure. Une fois sur l'engin, j'ai compris.

À basse vitesse, le mode «assistance» est plus ou moins perceptible, surtout sur le plat. Mais dans les côtes ou dès que vous sentez un peu de vent dans les yeux, ça compte! Le système est passablement intuitif, donc très agréable. Mais il faut pédaler, c'est indéniable. Les paresseux, passez

votre tour, car sous les 15 km/h, on ne sent pas l'énergie du moteur.

C'est avec le tout-électrique que j'ai apprécié la différence. Surtout à vitesse moyenne. D'autant plus qu'on peut aussi régler la puissance. Niveau maxi, on se prend pour Lance Armstrong, et sans les petits suppléments vitaminiques... Les départs canon propulsés par le moteur de 500 watts sont véritablement jousifs: c'est Fusée XL-5. Ça explose. Outre l'aspect gadget, cet ajout de puissance est merveilleux quand votre trajet comprend une multitude d'arrêts et de feux rouges. Spécialement en ville. Les cyclistes aux mollets agiles diront que ça fait partie de l'expérience cycliste que de

forcer aux intersections. Je leur réponds que le simple fait de pédaler avec assistance électrique: a) enlève une voiture sur la route; b) influe déjà sur la combustion quotidienne de calories; c) diminue grandement la sudation. Ce qui rend l'utilisateur dudit vélo électrique présentable au bureau (surtout s'il n'y a pas de douche).

Rassurez-vous, l'assistance électrique est fixée à 32 km/h, alors oubliez la course avec les deux-roues à essence. Par contre, le rayon d'action d'un vélo électrique vous permet de vous passer d'un scooter et de son CO₂.

Si vos déplacements sont généralement de moins de 7 km, l'électrique n'est pas pour vous. Mais si vous habitez la

lointaine banlieue, c'est autre chose! Surtout si vous vous tapez plusieurs côtes, car sa puissance supporte des montées de 15%. Vous brillerez même sur Camillien-Houde (moyenne de 8%).

L'achat en vaut-il la chandelle? À 3000\$, le modèle intermédiaire d'eVox n'est pas donné (achetez-vous un vrai cadenas à plus de 200\$ et fixez-vous à du solide). Mais s'il vous permet de vendre la deuxième voiture, c'est pleinement justifié. Et l'autonomie de la pile est appréciable. J'ai roulé le eVox dans les grands froids aux portes de l'hiver, et le niveau de charge a à peine faibli. On parle de 150 km d'autonomie et 800 cycles de recharge complète rapide. Une vraie Tesla à pédales.



L'objet de notre test : eVox City 520

Modèle intermédiaire entre le City 420 et le City 780



- Poids: 24,5 kg
- Puissance du moteur: 500 W / pointe à 1000 W
- Angle de montée: 15%
- Batterie lithium-ion phosphate - 800 recharges complètes - 520 Wh / 96 V
- Charge de la batterie: 80 min
- Autonomie: électrique: 65 km - pédélec: 95 km
- Vitesse maximale en assistance électrique: 32 km/h

La Petite
Aventure 2016
Desjardins

1^{er} au 3 juillet

Souriez à l'été en Montérégie !

Été, vacances, vélo mollo... voilà le cocktail qu'il vous faut! À consommer en amoureux, entre amis, en famille sur les routes paisibles de la Montérégie, dans la Vallée-du-Haut-Saint-Laurent. Vivez l'autre rythme. Savourez le moment. Sourire inclus!



EN PARTENARIAT AVEC **Cascades**

Des
vacances
clé en
main !



RÉSERVEZ D'ICI LE 18 AVRIL
et obtenez une participation gratuite au Tour de l'Île de Montréal

veloquebecvoyages.com
514 521-8356 • 1 800 567-8356, poste 506

Vélo Québec
VOYAGES
Titulaire d'un permis du Québec

Tous les jours, les messagers à vélo de l'entreprise Véli Coursiers montent au champ de bataille que sont les routes de la ville de Québec. Et vous savez quoi ? Ils n'y vivent pas l'enfer. Récit d'une demi-journée dans la peau d'un « vélicourrier ».



Tommy Lévesque

LES ESTAFETTES À VÉLO

Ça faisait au moins cent fois que je croisais l'un d'eux. Été comme hiver, beau temps, mauvais temps, ils filaient comme le vent dans les rues de Québec, au guidon d'un vélo cargo d'une cinquantaine de kilos, en direction de leur prochaine livraison. N'eût été leur uniforme bleu orné d'un colibri, symbole de la compagnie pour laquelle ils bossent, je ne les aurais probablement jamais remarqués. Mais, ainsi vêtus, ils sont impossibles à manquer.

Eux, ce sont les coursiers à vélo de l'entreprise de livraison 100 % écologique Véli Coursiers, la seule du genre dans la Vieille Capitale. Chaque jour, ils transportent des plis, des colis, des lettres et des boîtes à lunch —, oui, oui, avec des sandwiches, des soupes et des salades! —, dans la zone urbaine de la ville, y affrontant ainsi les vicissitudes des

artères principales. Et, en ce lundi d'avril aux accents printaniers, j'ai décidé d'en accompagner un dans sa délicate mission.

Suivez le guide... si vous le pouvez

Tommy Lévesque sera mon guide au cours de cette « journée de loisir rémunéré », comme il aime si bien le dire. Grand et mince, l'air juvénile, on ne croirait pas que cet ancien montagnier à lunettes soit en mesure de manier le mastodonte à grosse boîte qui lui sert de monture. Pourtant, à peine sommes-nous partis qu'il me bouffe une, deux, trois longueurs de vélo sans que je puisse réagir. Après quelques mètres, je suis déjà distancé.

Le responsable de cette accélération aussi foudroyante qu'inattendue, c'est le système d'assistance électrique BionX monté à même le vélo cargo. Ce système permet, entre autres, de vaincre l'inertie lors des départs

et favorise l'atteinte de vitesses surprenantes sur le plat. La preuve : ce jour-là, nous voguions par vent favorable sur le boulevard René-Lévesque à plus de 40 km/h. Sans effort.

L'air de rien, l'assistance électrique est pour beaucoup dans le modus operandi de Véli Coursiers. « Notre pertinence, c'est elle que nous la devons, explique Tommy. C'est ce qui nous confère la polyvalence nécessaire pour naviguer plus rapidement et efficacement qu'une voiture en zone urbaine. De toute façon, sans elle, je ne pense pas que j'y arriverais. C'est que Québec, c'est coûteux! » Parlez-en à l'auteur de ces lignes qui, à maintes reprises, s'est fait larguer en passant de la Basse-Ville à la Haute-Ville.

Le gros bon sens

Dans l'imaginaire collectif, les courriers à vélo sont dépeints comme des kamikazes à pédales qui roulent à fond de train dans

le trafic, faisant fi des règles les plus élémentaires de la route pour « planter des calls ». Or, force est d'admettre que celui que je talonne aujourd'hui est tout sauf casse-cou. Au contraire, Tommy, en vrai gentleman, fait ses stops, s'arrête aux feux rouges et fait preuve de courtoisie envers les autres usagers de la route.

Ces derniers le lui rendent bien. Les chauffeurs d'autobus partagent « leurs » voies réservées, les automobilistes lui laissent la place nécessaire à l'exécution de ses manœuvres, et les piétons lui envoient la main, poussant même la note jusqu'à l'encourager. En fait, hormis les taxis qui, parfois, le frôlent d'un peu trop près, tous les usagers de la route sont sympathiques à son endroit. « Je ne veux pas faire un procès d'intention à l'égard des taxis fait valoir le jeune homme, mais ce sont les seuls dont je me méfie sérieusement. »



Véli Coursiers

Quoi: **Entreprise de livraison 100% écologique**

Qui: **Dirigée par l'entrepreneur d'origine française et docteur en sciences de l'éducation de l'Université Laval Christophe Navel**

Quand: **Fondée en mai 2011**

Où: **Ville de Québec**

Comment: **En offrant un service exploitant une diversité de moyens de transport (vélos, vélos-cargos et voitures 100% électrique) axé sur la mobilité électrique**

Particularité: **Seule entreprise du genre à Québec, dans la province de Québec et en Amérique du Nord**

Service: **Livraisons effectuées entre 9 h et 17 h dans des délais de 45 à 60 minutes,**

de 90 à 120 minutes, de 3 à 4 heures, ou dans la journée

Coûts: **Tarifs variant notamment en fonction de la distance à parcourir et du délai de livraison voulu (mais livraison incluse dans le coût de votre boîte à lunch commandée chez Fastoche!)**

Ce comportement le surprend, lui qui effectue pourtant l'entièreté de ses déplacements à vélo. « Je me fais moins serrer et davantage respecter que lorsque je roule sur mon vélo régulier, sans vêtements de fonction, constate-t-il. Peut-être est-ce parce qu'on voit clairement que je travaille? » Selon lui, la grosseur de la bicyclette cargo, les uniformes distinctifs que revêtent les messagers, mais, surtout, la mise en œuvre du « gros bon sens » en ce qui a trait à la sécurité routière explique en bonne partie son expérience heureuse dans les rues de Québec. « Je ne m'y sens pas en danger. »

Être payé pour pédaler

Cette relative sécurité sur les routes ne signifie pas pour autant que la livraison sur deux roues est un art donné à tous. Entre les inévitables crevaisons —, « j'ai en ai subi quatre pendant ma première semaine de travail seulement », se souvient Tommy —, les longues minutes à chercher une adresse dans le dédale des rues de la Basse-Ville et les livraisons urgentes qui se transforment en course contre-la-montre, le système D est mis à rude épreuve.

En quatre mois au service de Véli Coursiers, le messenger n'a jamais connu de réelles mésaventures. Aucune livrai-

son en retard, aucun blâme de la part de la clientèle, pas même une égratignure reliée à une chute, voire à une fausse manœuvre. Le plus près qu'il est passé de l'accident, c'est lorsqu'il a failli embrasser une portière ouverte un peu trop innocemment par un automobiliste. « Depuis, je fais très attention [à éviter l'emportière]. De toute façon, vu le poids du vélo, c'est probablement la porte qui passerait un mauvais quart d'heure, et non moi... », pense-t-il tout haut.

Trois heures, quarante kilomètres et une vingtaine d'arrêts plus tard, notre avant-midi de livraison tire à sa fin. Bilan: aucun sandwich n'a été maltraité au cours de cette expérience. De toute façon, la sandwicherie Fastoche!, partenaire de la première heure de l'entreprise et utilisatrice régulière de ses services, ne le tolérerait pas. « Ce n'est tout simplement pas une option, dit Jean-Étienne Billette, propriétaire de Fastoche! et aficionado de vélo. De toute façon, en quatre années, ce n'est jamais arrivé ou à peu près. »

Bref, une matinée sans histoire qui, selon Tommy, est représentative du quotidien des Véli Coursiers. Mais, surtout, une matinée où l'expression « être payé pour pédaler » prend tout son sens.

Le véhicule

- **Le Milk Plus, de The Bullitt Bike (environ 4500 \$)**
- **De conception danoise, straight out of Copenhagen**
- **Cadre en aluminium**
- **Roue avant de 20 po**
- **Roue arrière de 26 po**
- **Permet d'accommoder une boîte de transport à l'avant (environ 80 cm de longueur, 50 cm de largeur et 50 cm de hauteur)**
- **Shimano Deore 27 vitesses**
- **Freins à disque hydrauliques avant et arrière**
- **Pneus anticrevaillon**
- **Propulsé par système BionX P 350 DX (autonomie réputée de 105 km, moteur de 350 W, poids de 7,3 kg pour l'ensemble du système, niveaux d'assistance de 35%, 75%, 150% ou 300%).**

Sport Campus

— depuis 1981 —

L'AVENTURE COMMENCE ICI...

- Vélo de route, touring, montagne, hybride, enfant
- Mécaniciens certifiés
- Positionnement morphologique
- Vêtements et accessoires
- Tout pour vos balades et entraînements

GIANT

devinci

SURLY

NORCO BICYCLES

All-City

tern



3901 WELLINGTON VERDUN, QC

• 514 766 2900

• WWW.SPORTCAMPUS.CA

Sport Campus
— depuis 1981 —

PERFORMANCE
BÉGIN

3688, de l'Hètrière
Saint-Augustin-de-Desmaures
Québec G3A 2L8
(418) 877-4018



PINARELLO



DEVINCI



BMX
Redline • Verde
We the people

VÉLO À LA CARTE * MISE AU POINT DE BASE
MISE AU POINT HAUTE PERFORMANCE * POSITIONNEMENT SUR VÉLO

www.performancebegin.com

V.B. CYCLE

CYCLE & SPORT INC.

Choix de vélo pour route, montagne,
BMX, vélos sur mesure

Marinoni, Raleigh, Minelli,
Diamondback, Shimano, Fuji,
Campagnolo, LG, Alpina, Giro, Stevens
Grand choix de vêtements

VENTE • SERVICE
PIÈCES • ACCESSOIRES
SERVICE 24 HEURES

**6344, AVE VICTORIA AVE.
MONTREAL, QC H3W 2S4
Tél. : (514) 738-2101**



DEVINCI / OPUS
ROCKY MOUNTAIN
MIELE / GARNEAU
KHS / FUJI
RALEIGH / COLNAGO
AVP / SIMCOE

DEPUIS
1985



514.523.6480
1308, av. du Mont-Royal Est
Montréal (Québec) H2J 1Y5
www.pignonsurroues.com

VOTRE BOUTIQUE DU CENTRE-VILLE

martin CYCLES
SWISS

ROUTE • MONTAGNE • HYBRIDE



cannondale

SANTACRUZ

TIME



TREK



313, Victoria avenue, Westmount
514 488-9717



store@martinsswiss.net
martinsswiss.com
facebook.com/martinsswissbikestore



8688, Chaumont, Anjou Qc H1K 1N6
(514) 352-9280
www.cyclesanjou.com



2085, Bennett, Montréal
(514) 251-8803
www.sosvelo.ca

- ① Écovélo
- ② Écovélo Plus
- ③ Écoroute
- ④ *Single Speed*
- ⑤ Vélos usagés
- ⑥ Service après vente Écovélo

OUVERT
 du mercredi au dimanche
DU 1^{er} MARS
AU 31 OCTOBRE

HORS-SAISON :
SUR RENDEZ-VOUS
SEULEMENT



Accueil et service exceptionnels dans un décor moderne
 Solutions pour tous vos besoins en matière de vélo
 Venez prendre un café et partager votre passion avec nous
 Vous découvrirez tous nos modèles de vélos dont celui à position allongée **CATRIKE** !
 Offert à Montréal, seulement chez Bicycles McW !



514.481.3113

www.bicyclesmcw.com



6010 rue Sherbrooke Ouest, Montréal Qc H4A 1X9

PORTE-CHARGES ET SUPPORTS DE TOIT

- > THULE
- > SPORTRACK
- > INNORACKS
- > RHINORACK
- > ATTACHE-REMORQUE



RACKEVASION.COM

514 523-3333 • 1 866 523-3334
 1258 Laurier Est, Montréal, Qc, H2J 1H1

QUIZ

Quel type êtes-vous ?



ANNE VILLENEUVE

1.

Un automobiliste fait une manœuvre un peu limite qui vous effraie.

A Vous le poursuivez jusqu'au feu de circulation suivant et lui criez le plus d'injures possible avant qu'il ne puisse s'enfuir.

B Vous laissez filer en vous disant que si jamais vous le rattrapez, vous lui ferez poliment savoir qu'il aurait pu être plus prudent.

C Vous tremblez d'effroi.

D Vous faites un doigt d'honneur mais ralentissez pour ne pas avoir à le dépasser au feu.

2.

À un arrêt obligatoire...

A Vous freinez jusqu'à l'arrêt complet, mettez le pied à terre, vérifiez de chaque côté que la voie est libre, puis repartez.

B Vous filez sans regarder.

C Vous ralentissez un peu pour vous assurer que personne ne vient et vous y allez.

D Vous ralentissez suffisamment pour prendre le temps de très bien vérifier si une voiture ou un autre vélo arrive, et vous arrêtez si c'est le cas.

Sans quoi vous poursuivez votre route.



de cycliste

3.

Selon vous, les pistes cyclables sont :

- A** Indispensables, c'est le seul endroit où vous vous sentez en sécurité.
- B** Une hérésie! La route appartient à tous, les cyclistes ne devraient pas avoir à utiliser des voies désignées.
- C** Pratiques. Vous les prenez quand elles conviennent à votre itinéraire. Sinon, vous vous en passez facilement.
- D** Utilitaires. Vous tentez d'y rouler le plus souvent possible, mais vous n'en faites pas une maladie non plus.

4.

Si tout le monde faisait du vélo :

- A** Le monde serait parfait.
- B** Ce serait plus agréable de se promener en ville.
- C** Les automobilistes et les cyclistes s'entendraient mieux.
- D** On manquerait sûrement de stationnements pour les verrouiller.

5.

Votre vélo, c'est :

- A** Un super moyen de déplacement, à l'année.
- B** Votre identité, un symbole de votre liberté.
- C** Un loisir agréable, un moyen de transport à l'occasion.
- D** Votre manière de protester contre le capitalisme sauvage.

Vous êtes Jeannot Prudent. Comme le personnage des conseils de sécurité aquatique des années 1980, vous ne dépassez jamais la ligne ni ne vous placez dans une situation qui comporte le moindre risque. Vous évitez les conflits, vous vous tenez loin des voitures. Ultérieurement, si on fabriquait des tunnels pour rouler sous la terre, c'est le chemin qui vous conviendrait le mieux. transport pratique.

Vous êtes un enthousiaste. Pas totalement mordu. Vous ne possédez probablement pas une armada de vélos, mais celui que vous avez, vous l'aimez. Vous n'êtes pas un exemple de bravoure ni un pur modèle de bonne conduite : vous ne roulez pas lorsque les conditions sont trop extrêmes. Vous aimez bien les promenades à vélo, mais vous trouvez avant tout que c'est un moyen de transport pratique.

Vous avez le vélo dans la peau. Il vous permet de vous sentir libre dans la ville et ailleurs. Lorsque vous dépassez des voitures dans le trafic, ne craignez ni la neige ni la pluie, vous affrontez avec bravoure les écueils, mais vous ne vous prenez pas non plus pour le sauveur de l'univers.

Vous êtes un militant. Votre vélo est une extension de vos convictions politiques. Vous avez un certain penchant pour les débordements et considérez les automobilistes avec une méfiance qui peut parfois virer au mépris. Si plusieurs de vos semblables admirent votre engagement, attention de ne pas franchir la ligne de l'intégrisme : vous ne servez pas toujours la cause des cyclistes.

Faites le compte de vos points :

- 1 a) 4 b) 2 c) 1 d) 3
- 2 a) 1 b) 4 c) 3 d) 2
- 3 a) 1 b) 4 c) 3 d) 2
- 4 a) 4 b) 2 c) 1 d) 3
- 5 a) 2 b) 3 c) 1 d) 4



LES 10 COMMANDEMENTS DE L'IDIOT À VÉLO

Si, pour toi, le cycliste a toujours raison, surtout lorsqu'il se trompe. Si tu crois que chaque conducteur automobile est coupable de tous les délits. Si, à tes yeux, il est un terroriste en puissance et que le messie reviendra sur Terre à vélo, j'ai besoin de toi.

Vois-tu, il me semble que les préjugés à propos des cyclistes ne sont pas encore suffisamment ancrés. Il nous manque des gens comme toi pour galvaniser le mépris de cette part de la population qui nous déteste simplement parce que nous roulons sur deux roues (avec pas de plaques). Et, mieux encore : il faut jeter de l'huile sur le feu pour que la haine du cycliste se répande chez ceux qui hésitent encore.

Si ton credo est « fuck le vivre ensemble », si tu veux non pas d'un partage de la route, mais d'une guerre dont tu seras évidemment la pauvre victime, si tu désires nuire à tous ceux et celles qui tentent de rouler avec un minimum de respect pour les autres utilisateurs de la route, il y a quelques règles de base à observer. Afin de m'assurer que tu les connaises bien toutes et que tu sois le plus efficace possible dans ton entreprise, je te les livre ici. Ce sont les commandements de l'idiot à vélo.



1 La signalisation, souverainement, tu ignoreras.

Et là, je ne parle pas de ralentir et de repartir une fois que tu auras vérifié que la voie est libre, mais bien de te lancer au milieu de la circulation sans regarder. La route t'appartient, les autos et piétons n'ont qu'à bien se tenir. Tant pis si tu leur fous la frousse de leur vie.

2 Invisible tu demeureras.

Pourquoi te faire voir la nuit? Sois donc une surprise pour les automobilistes et les autres cyclistes: habille-toi en noir, ne pose aucune lumière sur ton vélo. Apparais dans le champ de vision des autos à la dernière seconde et hurle-leur dessus s'ils prennent peur et te klaxonnent. C'est leur faute s'ils ne voient pas dans l'obscurité.

3 Les piétons, tu dédaigneras.

La ville t'appartient? Alors les trottoirs aussi. Roule dessus tant que tu veux, dépasse les piétons sans prévenir, frôle-les. Aux intersections, jette-toi dans la mêlée, file sous leur nez sans t'annoncer. Ils n'ont qu'à lever les yeux de leur téléphone s'ils désirent survivre.

4 Sur les pistes cyclables, les plus lents, tu doubleras à

pleine vitesse. Et n'oublie pas d'injurier les piétons et leurs poussettes, de manquer faire tomber les patineurs à roues alignées et d'effrayer les enfants. La piste cyclable est ton sanctuaire. Ici, tu es le roi des rois. Agis comme tel: vilipende ceux qui n'avancent pas assez rapidement ou qui n'utilisent pas le seul et unique moyen de transport valable.

5 Ceux qui ne partagent pas ton avis, tu agoniras d'insultes sur FB.

Un chroniqueur se demande si c'est une bonne idée de rouler les jours de tempête? Dis-lui qu'il ne mérite pas de vivre. Peu importe si son opinion est nuancée. Ne te donne pas la peine de chercher des arguments valables pour répliquer. Contente-toi de lui tendre un incandescent bouquet de haine.

6 Sur la route, de balancer des déchets, tu ne te gêneras pas.

Pellicules recouvrant un sandwich, sachets de gel, canettes de boisson énergisante, peu importe, car après tout, tu roules à vélo: le karma écologique te donne pas mal de latitude pour polluer.

7 Tes intentions tu ne laisseras point connaître.

Les automobilistes oublient tout le temps d'actionner leur clignotant, non? Et les piétons ne regardent pas où ils vont? Rends-leur la monnaie de leur pièce.

8 Dans le trafic, de trop près tu suivras les voitures

Si jamais elles freinent brusquement, donne un bon coup sur la carrosserie d'engin pollueur.

9 Sur une bande cyclable, tu rouleras à sens inverse.

C'est déjà réservé aux vélos, non? Pourquoi alors respecter la direction de la petite flèche peinte sur l'asphalte?

10 De toutes les accusations de mauvaise conduite, tu te défendras.

Tout est toujours la faute de l'autre; l'automobiliste, l'autre cycliste, le piéton. Conduire une auto est un geste haineux qui mérite d'être puni. Tu es vertueux. Tu es un justicier de la route. Sois fier et ne t'excuse jamais.



MONTRÉAL CYCLECHIC.



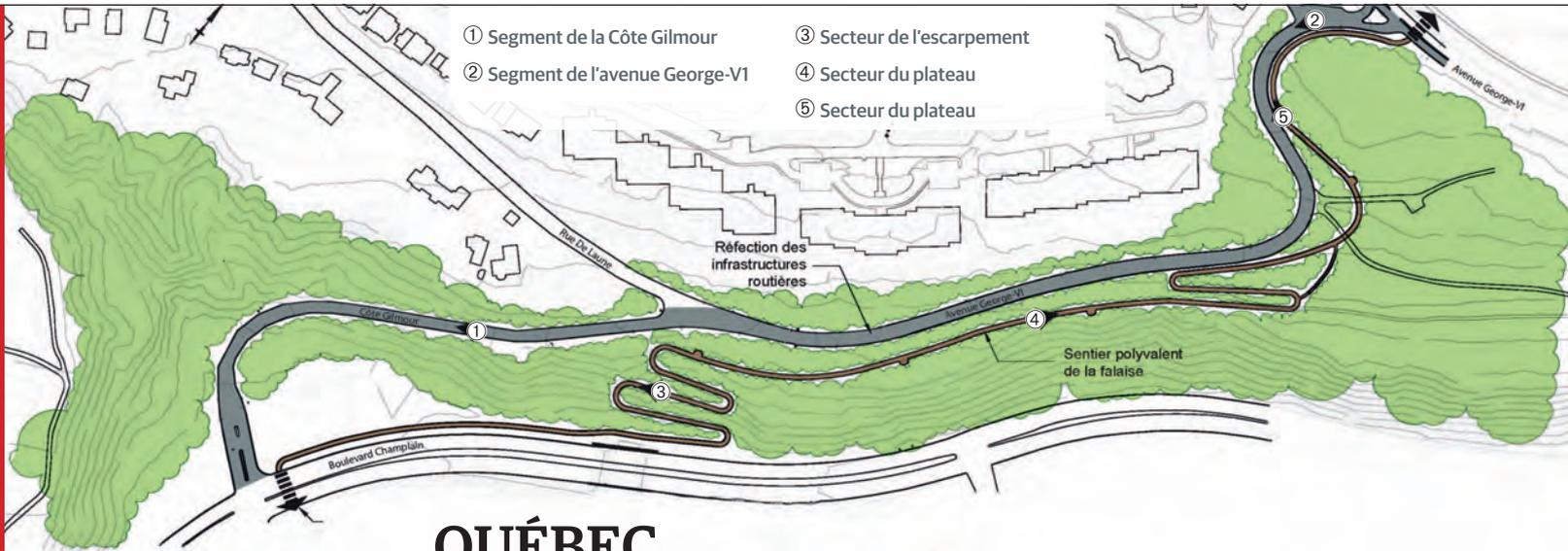
Sandra Larochelle est une photographe indépendante de Montréal. Avec ses quinze années d'expérience comme chargée de projet en communication et marketing, ainsi que son baccalauréat en communication de l'Université de Montréal, Sandra gère ses projets photo comme une vraie pro. D'autant plus qu'elle est une des cinq récipiendaires du prix M5 2015 du Collège Marsan et a travaillé pour Vélo Québec, Vélo Mag, l'agence de publicité LG2, Noc Design, Lise Watier Cosmétiques, le musicien Julien Sagot, Mural-Festival d'art public, C2 Montréal, Régine Café et les 24 h de Tremblant.





COM





QUÉBEC

le magnifique sentier des plaines d'Abraham

Plus d'un kilomètre, des travaux qui ont coûté 3,7 millions de dollars, un tracé sinueux dans plusieurs boisés, des points de vue exceptionnels, pas d'autos, pas de stress : le tout nouveau sentier des plaines d'Abraham est une splendeur.

Ce sentier est réservé aux piétons et aux cyclistes; le patin et la planche à roulettes y sont exclus. Ses concepteurs, à la Commission des champs de bataille nationaux, précisent que son aménagement vise à préserver le cachet patrimonial et historique du lieu. Avec un dénivelé moyen de 8% (allant jusqu'à 12% dans sa partie la plus escarpée), la pente est moins prononcée que celle de la côte Gilmour. Et la vitesse y est limitée à 10 km/h, compte tenu de son étroitesse (largeur moyenne de trois mètres). Les autorités entendent le déneiger l'hiver; les cyclistes pourront donc l'emprunter à l'année. Le sentier est éclairé et compte six aires de repos et d'interprétation. Les travaux entrepris ont inclus «l'abattage d'arbres et le reboisement, le terrassement en sol meu-

ble, l'excavation de roc dans la falaise, le remblayage de masse et la mise en place de murs de soutènement en gabions, [la] stabilisation de parois rocheuses, [de même que d]es travaux [...] d'architecture de paysage et de mise en valeur», précise la Commission sur une page Internet consacrée au sentier.

Intégré à la falaise, le sentier des plaines d'Abraham bat des records de popularité depuis son ouverture, au début de décembre. Plusieurs panneaux d'interprétation résument l'histoire du site, par où sont passés les soldats britanniques, débarqués à l'anse au Foulon en 1759 pour mener puis gagner la bataille des plaines d'Abraham. On indique même leur passage par des pas dans le béton et des silhouettes peintes sur les parois rocheuses. On peut aussi s'instruire sur les armes utilisées par les soldats des deux camps.

À n'en pas douter, c'est un lien cyclable stratégique, qui relie l'avenue George-VI (et les réseaux cyclables du parc des Champs-de-Bataille et de la Vieille Capitale), tout près de l'avenue Wolfe-Montcalm, avec le boulevard Champlain et la magnifique promenade Samuel-De Champlain. Le sentier passe dans la falaise, parallèlement à la côte Gilmour.



Signalons que les plaines d'Abraham ont été baptisées en l'honneur d'Abraham Martin, dit l'Écossais, un compagnon de Samuel de Champlain, arrivé en Nouvelle-France vers 1620.

Quant à la bataille des plaines d'Abraham, elle a commencé dans la nuit du 12 au 13 septembre 1759, lorsque 4400 soldats britanniques (qui affronteront 2000 militaires canadiens) se posent à la plage de l'anse au Foulon et grimpent les falaises de 55 mètres pour se poster aux portes de Québec. La bataille ne durera finalement que 30 minutes, mais le général britannique James Wolfe n'en verra jamais l'issue, blessé mortellement. Son vis-à-vis le marquis Louis-Joseph de Montcalm est aussi blessé. Son chirurgien lui révèle qu'il ne survivra que quelques heures. «Tant mieux! Je ne verrai pas les Anglais à Québec», répondit-il.

« DEPUIS TOUJOURS,
LE VÉLO EST SYNONYME
DE LIBERTÉ POUR MOI! »

DAVID VEILLEUX,
Premier Québécois à avoir
complété le Tour de France.



DESJARDINS EST FIER
DE ROULER AVEC
VOUS DANS PLUS
DE 60 ÉVÉNEMENTS
CYCLISTES

desjardins.com/velo



Veilleux



Desjardins

Coopérer pour créer l'avenir



Respectez la signalisation.
Soyez visible.

Société de l'assurance
automobile

Québec 