

PRINTEMPS / ÉTÉ 2018

HORS-SÉRIE **GRATUIT**

vélo mag

Ville à vélo

**HOMO
CYCLUS
URBANUS**

**VÉLO-BOULOT
NAVETTEURS
AU LONG COURS**

**BIXIMAN,
C'EST LUI!**

**GUIDE D'ACHAT
VÉLOS DE VILLE**



10 ANS **bixi**

Présenté par



Manuvie

CASSE-TOI PAS LE BICYCLE PRENDS BIXI



COLLABORATION

fido

BIXI.COM

BACHELERY
PARTENAIRE SANTÉ DE

VQ
Web Québec

LA PRESSE

Montréal

22

6 | Actualités

L'entrée de ville Bonaventure • Brompton s'électrise • Plan vélo du centre-ville de Montréal • Poubelles cyclables • Efficace police à vélo • Être visible et... funky • Typiquement Trump • Bandes cyclables dangereuses? • Casque pliable... en carton
Vélo solaire autonome • Poids lourds et bus sous la loupe • Culture vélo à New York • Pas sur ma piste

11 | Étude

Pédaler au boulot pour moins stresser.

12 | Portrait

Luc Sabbatini : Biximan.

16 | Vélo-boulot

Ce n'est pas juste un slogan!
Les navetteurs au long cours.

6



12

**22** | Économie sociale

Le vélo, outil d'insertion socioprofessionnelle.

25 | Infrastructures

La crème des chantiers cyclistes québécois.

Ailleurs dans le monde.

40 | Guide d'achat vélos de ville

On est déjà demain.

48 | Villes du monde

Des paradis vélassimo.

Key West, royaume du vélo.



48



60

**52** | Conseils

12 idées pour rouler sans risque et sans chicane.

54 | Tendances

Vélopartage nouvelle génération.

56 | Dossier

Sécurité à vélo: à quand les vrais changements?

60 | À l'école

Cycliste averti, premiers tours de roue vers l'autonomie.

62 | Tribulations d'une cycliste urbaine

- Tu pédales avec ça?!?



Jacques Sennéchaël,
rédacteur en chef
de *Vélo Mag*

Facilitez-vous la vie

Une question comme ça: avez-vous essayé d'intégrer le vélo à vos déplacements urbains? Si ce n'est pas le cas, je vais vous rendre service. Tentez votre chance d'aller au boulot en vélo et vous allez vous rendre compte que votre quotidien s'en trouvera simplifié. Pour une distance de moins de huit kilomètres, pédaler est la manière la plus efficace de se déplacer en ville en matière de temps et de fluidité, point. D'ailleurs, les courses vélo/bus-métro/voiture sont le plus souvent remportées par l'urbain qui pédale. Faisons ici fi des questions environnementales, de santé et même d'argent, après tout, ce ne sont que des à-côtés.

Vous allez me dire que se déplacer en vélo en ville n'est pas un long fleuve tranquille, qu'il y a des risques, des vols fréquents et qu'il n'est pas pertinent d'arriver au travail la goutte de sueur au front. Je vous l'accorde, il y a quelques obstacles qu'il n'est cependant pas si difficile de contourner à défaut de sauter.

Le trajet, par exemple. Le parcours qui vous mènera à votre travail ne suit pas nécessairement la ligne droite ou le plus court. Pour le savoir, rien de tel que de profiter d'un beau dimanche après-midi ensoleillé et de le faire en balade, nez au vent et sans la pression de la pendule. Cette exploration dominicale vous fera découvrir plusieurs choses: la rapide, elle

n'est pas loin de la ligne droite, même si elle doit emprunter des bouts plus fréquentés et plus ardues; la classique, elle va coller le plus possible les voies cyclables et encore mieux les pistes cyclables; la bucolique, elle n'hésitera pas à traverser un parc, descendre une petite rue déserte mais fleurie sans oublier de passer devant votre



boulangier préféré pour attraper au passage le croissant du matin (ou la baguette du soir!). Attention à cette dernière possibilité: elle frôle dangereusement la tentation buissonnière et un retard est toujours possible.

L'arrivée au travail. Pas de vestiaire, ni douche ni d'endroit sécurisé pour stationner votre monture. Faites le tour de vos collègues, il se peut fort bien que vous soyez plusieurs à vouloir tenter l'expérience vélo, vous pourrez même bénéficier

de l'expertise de cyclistes plus expérimentés. L'union faisant la force, votre employeur sera enclin à vous faciliter la vie surtout quand vous lui aurez expliqué l'effet bénéfique du vélo sur la qualité du travail. Et hop, le local non utilisé deviendra un vestiaire avec tout ce qu'il faut pour être nickel derrière votre bureau.

Le vol de vélo. L'obstacle est

déjà de l'histoire ancienne si votre employeur réserve un endroit sécuritaire pour votre monture. Sinon, un bon cadenas fera l'affaire. S'il est lourd, ce n'est pas grave, vous pouvez le laisser sur place et vous le retrouverez avec bonheur chaque matin.

Enfin, n'oubliez pas de demander à vos collègues automobilistes de vous remercier, après tout, en vous déplaçant à vélo vous leur facilitez aussi la vie en contribuant à la fluidité de la circulation. ♻️



En couverture:
une illustration de
Raymond Biesinger

Éditrice

Suzanne Lareau

Rédacteur en chef

Jacques Sennéchaël

Direction artistique

Christine Charette, François Émond

Infographiste

Françoise Abbate

Collaborateurs

Maxime Bilodeau, Stéphane Desjardins, Jean-François Pronovost, Sarah-Émilie Nault

Révision-correction

Diane Boucher, Luc Asselin

Vice-présidente marketing et service à la clientèle

Josée Monette

Publicité

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

Chantal Verdon

cverdon@velo.qc.ca • 418 559-2162

Relations publiques

Stéphanie Couillard
scouillard@velo.qc.ca

Coordonnatrice des opérations

Michèle Daoust

Comptabilité

Mimi Bensaïd

Chargée de projets, marketing et partenariats

Maryvonne Charpentier

Impression et pelliculage

Transcontinental Interweb

Distribution

TransMet/Diffumag

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

Parution printemps/été 2018

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.



ENSEMBLE SOYONS VIGILANTS SUR LA ROUTE



Apprenez-en plus sur le partage de la route à stm.info/cohabiter



DAVID GIRAL PHOTOGRAPHIE

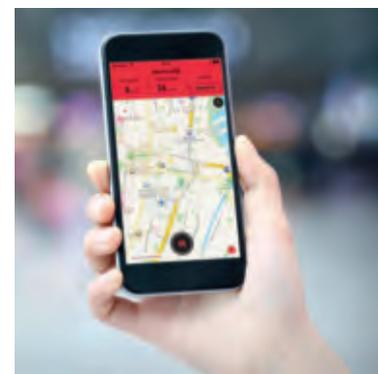
L'ENTRÉE DE VILLE BONAVENTURE

Grâce au réaménagement de l'entrée Bonaventure, qui a coûté 142 millions de dollars, Montréal fait dorénavant partie du club restreint des démolisseurs d'autoroutes urbaines. Pourtant, même si cet espace vert fait 100 m de largeur, on n'y trouve aucune piste cyclable.

« On n'a pas été en mesure d'obtenir 4 m pour les vélos. Ça laisse songeur », commente Suzanne Lareau, PDG de Vélo Québec. Certains soupçonnent les designers urbains de considérer les cyclistes comme une nuisance. On prévoit convertir en pistes cyclables les deux voies réservées aux bus, mais seulement quand le réseau express métropolitain (REM) sera mis en service.

BROMPTON S'ÉLECTRISE

Le vélo pliable de Brompton (plus grand fabricant britannique de vélos) se décline désormais en mode à assistance électrique. Le moteur de 250 W est intégré au moyeu de la roue avant. La batterie lithium-ion est glissée dans la sacoche du Brompton qui s'enlève de la fourche en un clic, et offre une autonomie variant de 40 à 80 km, suivant l'utilisation. Pour le moment, on ne peut acheter cette nouveauté qu'au Royaume-Uni moyennant environ 4300 \$.



PLAN VÉLO DU CENTRE-VILLE DE MONTRÉAL

Vélo Québec déposera ce printemps un plan vélo pour le centre-ville que lui a commandé la Ville de Montréal l'automne dernier. « Il manque cruellement de voies cyclables et de stationnements pour vélos dans ce secteur, et ça fait des années qu'on en demande sur toutes les tribunes. Le message a été entendu », constate Suzanne Lareau, PDG de Vélo Québec.

La publication, en septembre 2017, des données liées à l'utilisation de l'application MTL Trajet, a enregistré un million de déplacements sur les téléphones intelligents de 7000 personnes. « Le boulevard Saint-Laurent et la rue Sherbrooke, dépourvus de voies réservées, sont massivement utilisés par les cyclistes. »





MONKEYLECTRIC

Être visible et... funky

La firme américaine MonkeyLectric propose, à la frontière de l'art et de la sécurité, un produit qui s'attache aux rayons de votre vélo. Le mouvement de la roue et la vitesse créent des thèmes illuminés visibles de loin. Les trois produits offerts comptent 10 à 256 DEL, de 64 à 4096 couleurs, selon 20 à 42 thèmes. Le produit «de luxe» permet de réaliser des œuvres d'art sur mesure, de télécharger une playlist incluant images et animations, et même de les contrôler par Bluetooth. Le bidule – un must au festival Burning Man, de l'avis des vélocistes de la côte ouest américaine – se détaille entre 50 \$ et 1200 \$ sur Amazon.

POUBELLES CYCLABLES

L'arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension a troqué ses camionnettes pour des vélos à assistance électrique adaptés aux opérations de nettoyage des parcs. La mairie d'arrondissement veut améliorer la sécurité des usagers et diminuer la pollution de l'air.

EFFICACE POLICE À VÉLO

À la fin d'août 2017, le Service de police de la Ville de Montréal annonçait que deux de ses policiers cyclistes avaient arrêté un des criminels les plus recherchés en Amérique du Nord. Katay-Khaophone Sychanta a été intercepté par les policiers à vélo dans l'arrondissement de Saint-Laurent lors d'une transaction de drogue sur la piste cyclable près de la gare de train de banlieue Bois-Franc.



SPVM



TYPIQUEMENT TRUMP

L'été dernier, l'administration Trump a fait retirer la station de vélopartage Capital Bikeshare (technologie Bixi) située sur le terrain de la Maison-Blanche, rapporte *The Washington Post*. Inaccessible au grand public, cette station était très populaire auprès du personnel de la Maison-Blanche. Depuis son installation, on y avait enregistré 5085 arrivées et départs. En comparaison, on a dénombré 6649 utilisations pour la même période à la station sise à l'angle de l'avenue New York et de la 15^e Rue NW. Le réseau compte 440 stations et 3700 vélos répartis dans la ville de Washington et ses banlieues du Maryland, et de la Virginie.

BANDES CYCLABLES DANGEREUSES ?

Les bandes cyclables sont-elles sécuritaires? Depuis des années, le débat fait rage chez les militants cyclistes.

Les chercheurs américains John Pucher et Ralph Buehler publiaient récemment dans *l'American Journal of Public Health* que les bandes cyclables (une ligne blanche peinte sur la chaussée) augmentent la sécurité des cyclistes de 53%, contre 89% pour les pistes séparées physiquement du trafic motorisé. Les chercheurs ont étudié, de 1990 à 2014, le taux de mortalité des cyclistes dans 11 pays. Celui-ci diminue partout, mais la réduction a été beaucoup plus forte dans le cas des pistes séparées.

Les pistes séparées physi-

quement du trafic motorisé ont en outre l'avantage de stimuler davantage les déplacements à vélo chez des clientèles vulnérables, comme les aînés et les enfants. Ainsi, entre 2000 et 2015, la part modale du vélo a été multipliée par 16 à Séville, en Espagne; il se trouve que durant cette période, on y a construit pas moins de 300 km de pistes séparées du trafic. Le Département des transports de Seattle rapportait l'été dernier qu'après avoir aménagé une piste cyclable séparée du trafic sur la 2^e Avenue, en plein centre-ville, le taux de collisions impliquant des vélos a chuté de 82%, et celui d'accidents avec blessés graves ou décès de 79% depuis 2014.



ECOHELMET

CASQUE PLIABLE... EN CARTON

Plié, il n'est guère plus épais qu'un ordinateur portable. Pourtant, c'est un casque de vélo. Le EcoHelmet, de l'Américaine Isis Shiffer, fait de papier 100% recyclé, résiste à la pluie pendant des heures et s'ajuste à toutes les têtes. Les résultats aux tests de simulation d'accident excèdent les normes habituelles auxquelles se conforment les modèles courants en styromousse. La conceptrice industrielle aimerait le vendre autour de 5 \$ US l'unité. Elle vise notamment le marché des services de vélopartage.



ROY & STEFAN

VÉLO SOLAIRE AUTONOME

Le Néerlandais Marc Peters a inventé le premier vélo complètement solaire, le S-Bike. Les capteurs sont insérés dans les roues du vélo, et le cycliste recharge en partie sa batterie lorsqu'il roule; ce n'est donc qu'après plusieurs semaines, et non quelques jours, qu'on recharge la batterie à partir du réseau électrique. Ce vélo, qui fonctionne par temps couvert, devrait être commercialisé cette année pour approximativement 3500 \$.

POIDS LOURDS ET BUS SOUS LA LOUPE

Les Britanniques se sont lancés dans un vaste projet de modélisation 3D des types de poids lourds les plus répandus en Europe, question

de prévenir les tragédies impliquant les cyclistes de Londres. Chaque camion aura sa cote de sécurité de zéro à cinq étoiles, établie en fonction de ses angles morts. D'ici 2024, les camions classés trois étoiles ou moins seront interdits de séjour dans les rues de la capitale, ce qui équivaut à près de 200 000 véhicules (50% du parc actuel de poids lourds). Les experts ont réalisé que les modèles de camion ayant des cabines surbaissées, de larges fenêtres et des miroirs convexes sont très avantageux dans la réduction des angles morts, une recommandation reprise à Montréal par Vélo Québec. À Londres, l'installation de jupes latérales et de deux miroirs convexes est depuis l'an dernier obligatoire sur les camions de 3,2 tonnes et plus. En outre, Londres met progressivement en place sur tous ses autobus des technologies de détection (radars, caméras).

1, 2, 3
nous
irons
au...



10 modèles **yuba**
disponibles chez
DUMOULIN BICYCLETTES
MARCHÉ JEAN-TALON
DUMOULIN.CA



BREEZER



Voici un vélo que nous attendions depuis longtemps. Un modèle urbain, passe-partout, peu tape à l'oeil, redoutablement efficace et fiable. Tout équipé, il ne lui manque rien: éclairage à dynamo, garde-boue, porte-bagages, béquille, sonnette, poignées ergonomiques... De quoi en faire votre véhicule quotidien. À vrai dire, ajoutez un bon cadenas à cet ensemble et vous aurez une superbe machine pour vos déplacements et vos escapades de fin de semaine.

• Cadre à double hydraulique Shimano

• Moteur dynamo Shimano

• Vélo équipé de composants Shimano

Breezer Liberty 1R

Tous les détails sur: dumoulin.ca

DUMOULIN BICYCLETTES

MARCHÉ JEAN-TALON

DUMOULIN.CA

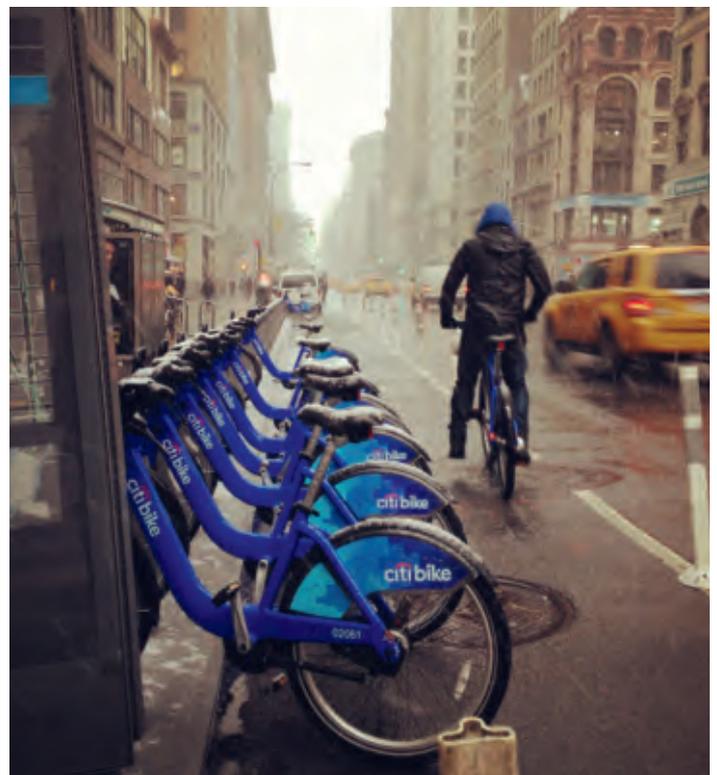


ACTUALITÉS /

CULTURE VÉLO À NEW YORK

L'été dernier, *The New York Times* affirmait que le vélo fait désormais partie intégrante de la culture de la mégapole. Avec plus de 450 000 déplacements quotidiens effectués à bicyclette (comparativement à 170 000 en 2006), la Grosse Pomme vit présentement sa vélorution. On parle d'un déplacement utilitaire sur cinq. De nombreuses rues sont davantage fréquentées par les vélos que par les automobiles. Les citoyens de toutes les classes sociales

et de tous les quartiers choisissent le vélo parce que c'est le moyen de transport le plus économique et le plus fiable. Un mercredi de juillet, le système de vélopartage Citi Bike (technologie Bixi), qui compte 130 000 usagers, a enregistré 70 286 déplacements. Un record. New York a comme politique d'ajouter chaque année 50 milles (80 km) de nouvelles voies cyclables par quartier; à Brooklyn et dans Queens, cet objectif est de 120 km.



PAS SUR MA PISTE

Écœurés de se faire barrer le chemin à tout bout de champ par des livreurs, camionneurs, entrepreneurs, éboueurs, taxis et même cols bleus qui s'arrêtent continuellement sur les voies cyclables, des citoyens ont créé la page Facebook #dansmapiste, qui a célébré le 1 000^e de ses membres en septembre dernier. Ceux-ci y photographient tous les véhicules qui s'immobilisent sur une voie cyclable. La photo documentera la plainte déposée à la police.

Pédaler au boulot pour moins stresser



Stéphane Brutus, professeur à l'École de gestion John-Molson de l'Université Concordia, se définit comme un cycliste acharné. Chaque jour, il pédale entre le bureau et son domicile. « Comme un grand nombre de cyclistes, je me doutais que voyager ainsi réduit le stress et améliore l'humeur. »

Le sujet s'est imposé de lui-même à son étudiante à la maîtrise Roshan Javadian, elle-même enthousiaste cycliste, tout comme l'autre professeure ayant collaboré à l'étude, Alexandra Panaccio.

Les participants à l'étude, des travailleurs de la société Autodesk, dans le Vieux-Montréal, étaient nettement moins stressés en arrivant au bureau le matin s'ils avaient pédalé plutôt qu'utilisé les transports en commun ou leur

Pédaler pour aller au travail peut-il contribuer à diminuer le stress? Si la réponse est oui, employeurs comme employés ont intérêt à intégrer ce mode de déplacement au quotidien.

voiture. Car le temps passé dans le trafic influe grandement sur l'anxiété, le bonheur et l'équilibre mental. De plus, pédaler entraîne un effort physique qui augmente le bien-être.

Par contre, cette recherche n'a pas permis d'établir hors de tout doute que le vélo contribue à améliorer l'humeur des participants, l'étude faisant la nuance entre stress et humeur, ce dernier point étant un état plus transitoire. « Nous avons 54 participants automobilistes, 42 usagers des transports en commun et 25 cyclistes, reprend Stéphane Brutus. L'échantillon est un peu limité. Et les participants cyclistes sont peut-être intrinsèquement moins stressés: ils sont généralement plus en forme et aiment leur mode de transport (c'est ce qu'on appelle un biais de préférence). Il aurait fallu répar-

tir les modes de transport en les attribuant chaque jour de manière aléatoire aux participants. Mais c'est la première fois que la science affirme que le vélo a un effet positif sur le stress des travailleurs. »

En fait, les participants devaient obligatoirement répondre aux questions moins de 45 minutes après leur arrivée au bureau (une donnée vérifiée par internet). Les chercheurs ont utilisé des questionnaires d'auto-évaluation standard (échelle de Likert, questionnaires de Thomas et Diener, de Van Rooy, de même que de Ryan et Frederick), reliés à différentes mesures physiologiques du stress et du bien-être, en tenant compte de la durée du parcours.

L'étude a permis de corroborer des travaux antérieurs, notamment ceux de Seth LaJeunesse et Daniel Rodriguez, de l'Université de la Caroline du Nord, qui avaient conclu que les navetteurs cyclistes considéraient leurs déplacements moins stressants comparativement à ceux qui prenaient leur auto.

L'étude de Concordia a attiré l'attention de la communauté scientifique et des médias partout sur la planète. Stéphane Brutus mentionne avoir été contacté par *The New York Times* et *The Guardian*. « Ce genre de sujet est dans l'air du temps, avec le réchauffement climatique et la congestion routière en milieu citadin, qui affectent la productivité et la santé des travailleurs, dit-il. Il y a beaucoup d'intérêt pour les modes de transport actif, mais peu de science. Ces données fournissent des arguments aux planificateurs urbains afin de privilégier le vélo dans l'aménagement des villes. »



Luc Sabbatini

BIXTUMA



«Changer le monde, une ville à la fois», c'est le rêve de Luc Sabbatini. Il en a fait le slogan de son entreprise, PBSC Solutions Urbaines, une PME de Longueuil qui a récupéré en 2014 les activités internationales issues de la faillite de la Société de vélo en libre-service (SVLS).

L'ex-président d'Astral Af-fichage se cherchait une occasion de concrétiser une deuxième carrière d'entrepreneur, après qu'Astral eut été avalée par Bell, en 2013. «Je venais de pédaler à Londres sur un Bixi, en compagnie de ma famille, sans savoir que ce serait ma destinée.»

En 2015, il achète une PBSC (Public Bike System Company) mal en point. «La première année, je n'ai pas beaucoup dormi.» Aujourd'hui, c'est le leader mondial du vélo en libre-service, avec 65 000 unités dans 30 villes. Ses quatre concurrents, les américaines BCycle et SoBi, l'allemande Nextbike et la française Smoove revendiquent ensemble 50 000 unités. Et PBSC creusera encore davantage l'écart dans les prochains mois en répartissant 10 000 vélos dans dix nouvelles villes.

À l'arrivée de Luc Sabbatini, PBSC comptait 15 employés. Ils sont désormais soixante, dont une dizaine d'ingénieurs, dans des locaux qui s'apparentent à ceux d'une dotcom, remplis de bidules électroniques, de prototypes et d'écrans. En trois ans, PBSC a dépensé six millions de dollars en recherche et développement, dont beaucoup dans la refonte de l'infrastructure informatique, dans une application transactionnelle et dans de nouveaux modèles de vélos. En 2016 naissait la filiale de gestion de réseaux de vélos en libre-service Shift Transit, basée à Chicago, qui emploie 75 personnes.

Luc Sabbatini se sent privilégié: «Je vends

du bonheur. Je propose un produit idéal alors que les villes cherchent à améliorer la mobilité et luttent contre le smog. Nous évoluons dans l'économie du partage. Nous offrons la liberté pour 90 \$ par année. Pas besoin de grimper son vélo dans l'appartement ou de trouver un poteau où le verrouiller. Et les jeunes urbains ne veulent pas acheter, mais louer.»

«Le vélo en libre-service représente une petite part du cocktail de transport, mais, pour une ville, c'est une aubaine, affirme-t-il. Pour le prix d'un seul bus articulé, vous avez 1000 vélos robustes et sécuritaires. Les villes se les arrachent. Les études prédisent une croissance annuelle du marché mondial de 10 %. Moi, je penche pour 30 %. Actuellement, notre croissance est de 25 %. Et nous allons augmenter la cadence.»

LA MEILLEURE TECHNOLOGIE

«Le Bixi, c'est la Mercedes des vélos en libre-service, dit-il. Il a coûté 25 millions à développer. C'est un héritage extraordinaire. Quand nos compétiteurs en ont dépensé trois, c'est beau.» PBSC fournit des vélos «garantis durer dix ans», et ses stations alimentées au solaire se déplacent en vingt minutes. Des arguments de vente imparables.

Luc Sabbatini est un technophile. Il prédit que, bientôt, la plupart des usagers paieront et se choisiront une monture directement par son application. Il tire une grande fierté de ses nouvelles selles pourvues d'un canal central qui évacuent rapidement la pluie, de ses novatrices poignées antibactériennes, de ses garde-boue en plastique léger, de ses stations qui résistent

N

à un ouragan de force 2, et son modèle Fit, plus petit, qui fait un malheur à Honolulu et dans trois villes du Brésil.

Il s'enorgueillit également du Boost, un Bixi assisté, dont la batterie se recharge par le dispositif de verrouillage. La pile est insérée dans le tube avant du cadre, et l'assistance vient du moteur situé dans la roue arrière. « Les villes à la topographie accidentée, comme Rio, apprécient. Ailleurs, la clientèle pédale en costard, sans transpirer. »

UNE MULTINATIONALE

Luc Sabbatini est plus souvent dans un avion qu'à son bureau. Même s'il a de gros clients aux États-Unis, il voit son avenir en Europe ou en Amérique latine. « Barcelone, qui compte 7000 unités, c'est-à-dire plus que Montréal, renouvelle ses vélos cette année. São Paulo regroupe 20 millions d'habitants, Rio de Janeiro 12, Recife ou Porto Alegre 4,5. Rio achète 9000 vélos juste pour sa première phase. La majorité des villes de plus de 500 000 habitants dans le monde n'offrent pas encore le service. »



des applications passe par l'infonuagique de PBSC, sur ses serveurs Amazon. Ainsi, PBSC gère elle-même le service pour certaines villes clientes.

« Les Montréalais ne réalisent pas à quel point ils sont chanceux, ajoutait-il. Bixi Montréal [l'OSBL qui administre le réseau] fait partie de l'élite mondiale. Il assure un service incroyable. Ailleurs, souvent, les stations ne marchent pas, rejettent les cartes de crédit étrangères, les vélos ne sont pas disponibles ou dans

une bonne part des revenus viennent de la vente de pièces de rechange et, surtout, de l'informatique. La gestion de tous les systèmes et

un piteux état. Ici, c'est très rare que ça cloche. J'ai utilisé tous les systèmes dans le monde, je peux donc comparer. »

Luc Sabbatini est apte à livrer un service de 7000 unités en quelques mois, une capacité hors de portée de ses concurrents. Sauf les Chinois. « Leurs usagers laissent traîner leurs vélos bas de gamme sans borne de réception. Je verrais mal leur système s'implanter en Occident, où tout est ordonné. Les autorités ne toléreraient pas des tas de vélos devant les tours de bureaux ou les stations de métro, comme on le voit en Asie. »



La revue britannique hyperbranchée *Monocle* lui a consacré deux pages, une première pour un patron d'entreprise canadienne. On y lit qu'il fréquente le Caffè Italia, qu'il commande ses enceintes Sonos à l'aide de son iPhone et qu'il parle l'italien appris de ses parents. Luc Sabbatini, qui a grandi à Ahuntsic, est parfaitement heureux de son statut de Biximan mondial. 🇻



Bienvenue sur la voie rapide!

Les vélos électriques éliminent les tracas de votre routine quotidienne. Dites au revoir à la circulation et aux frais de stationnement, et bonjour à une façon rapide et facile pour vos déplacements. Des vélos électriques Trek vous donnent valeur, fiabilité et style. Ils améliorent chaque sortie de vélo, que ce soit pour aller au travail, flâner ou simplement profiter du soleil.

Visitez votre détaillant Trek aujourd'hui pour faire l'essai d'un vélo.

trekbikes.com

TREK

MAI

MOIS DU VÉLO



PRÉSENTÉ PAR

sports
experts

DU 1^{ER} AU 31 MAI 2018

PARTICIPEZ AU DÉFI
DU MOIS DU VÉLO

- 1 Inscrivez-vous sur le site web du Défi
 - 2 Roulez 10 minutes
 - 3 Enregistrez votre déplacement
 - 4 Recommencez!
- + Augmentez vos chances de gagner en encourageant des personnes qui ne font pas de vélo à participer



UN 10 MINUTES À VÉLO QUI PEUT VOUS RAPPORTER GROS!

\$\$\$

15 cartes-cadeaux de 100\$
chez Sports Experts



1 forfait familial à la
Petite Aventure Desjardins



10 abonnements de 3 mois
chez Énergie Cardio

moisduvelo.quebec

UNE CAMPAGNE DE



Vélo Québec

EN PARTENARIAT AVEC



Une campagne de Vélo Québec rendue possible grâce à une aide financière du gouvernement du Québec accordée dans le cadre du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques financé par le Fonds vert.

Fondsvert Québec

Vélo-boulot

ce n'est pas juste un slogan!



De nombreux employés de CAE sont actifs.

Au même titre que leurs employés, les employeurs québécois adoptent tranquillement le vélo. Échantillon de pratiques entrepreneuriales facilitantes.

Chaque matin, pour aller travailler, Jean-Yves Bilodeau, concepteur électrique, enfourche son vélo et roule jusqu'à CAE, un fabricant de simulateurs de vol. Il est président du club vélo. Environ 170 des 3200 employés pédalent de la maison à l'usine située près de l'aéroport, à Dorval.

L'entreprise a multiplié les initiatives: quatre vestiaires, douches, supports à vélo, magasin de pièces de rechange et d'outils, etc. Un cinquième vestiaire est projeté.

Même le président et chef de la direction, Marc Parent, s'est mis au vélo.

CAE a remporté la certification bronze du Mouvement vélosympathique. Le nombre de ses cyclistes ne cesse d'augmenter, même si le secteur ne compte aucune piste cyclable. « Nous avons écrit à la Ville pour que ça change, dit Jean-Yves Bilodeau. Les patrons ont signé notre lettre. On dirait que les parcs industriels sont exclus du réseau cyclable. Pourtant, le trafic est infernal dans le quartier. »

De la vision

CorActive, une firme de haute technologie spécialisée en fibre optique sise au nord de Québec, connaît aussi une petite révolution cycliste. « Nous sommes au royaume de la voiture, près des Galeries de la Capitale et de l'autoroute 40. Mais ça ne décourage pas les gens de pédaler », explique Bertrand Morasse, ingénieur de recherche et développement.

« Pour gérer la croissance, la compagnie a ajouté dans la seconde usine un deuxième vestiaire avec douches et casiers. »



La pièce vélo chez Druide informatique.



L'art de ranger des vélos dans peu d'espace.

SANDRA LAROCHELLE

La PME de 60 employés a obtenu une mention honorable du Mouvement vélosympathique. Elle a installé des stationnements pour vélos extérieurs et, par exemple, payé le lunch aux employés venus à un pique-nique cycliste. Des employés pédalent de très loin, certains de Donnacona ou de la Rive-Sud.

Campus provélo

«Le vélo fait partie de la culture de l'Université Laval, explique Claudie Tremblay, coordonnatrice en mobilité durable. Notre territoire fait 1,8 km², mais nous avons 8 km

de voies cyclables.»

L'institution, qui a obtenu une Certification Vélosympathique or, a adopté un plan directeur des pistes cyclables il y a 10 ans et ajoute des tronçons chaque année. Plusieurs personnes de l'extérieur y transitent entre le secteur Sainte-Foy et la colline Parlementaire ou le quartier Saint-Sacrement.

L'an dernier, l'Université Laval comptait 236 supports logeant simultanément au-delà de 2300 vélos – 71 d'entre eux étant protégés par une toiture –, ainsi que 57 casiers à deux vélos, verrouillés à clé. À

peu près 10% des 30 000 déplacements quotidiens se font à vélo ou à pied. « Ces chiffres datent de 2011; ça a forcément augmenté », estime Claudie Tremblay.

L'université localise ses douches sur un site web et en ajoute chaque année dans tous ses pavillons, même ceux de la Fabrique, dans le quartier Saint-Roch, ou du Vieux-Séminaire, dans le Vieux-Québec. Elle a installé sur son campus trois bornes de réparation en libre-service, qui sont très utilisées.

L'établissement d'enseignement a conclu une entente avec CycloDuo,

un OSBL d'accompagnement à vélo, et la Coop Roue-Libre, dont la roulotte abrite un atelier d'entretien et de réparation, et où se donnent des cours de mécanique vélo.

Du génie dans le vélo

WSP Global, un géant du génie-conseil, dispose à son siège social de Montréal d'un local de 40 places dans lequel on entre grâce à une carte magnétique (80 employés inscrits sur 500). « Une centaine d'employés viennent travailler à vélo, une dizaine à l'année, beaucoup à Bixi », explique Éric



Qu'est-ce que le Mouvement Vélosympathique?

Élaboré par Vélo Québec, ce programme de certification encourage les organisations à développer une culture vélo dans les milieux de travail. Plus de 60 organisations se sont inscrites depuis le lancement, en 2015. Les employeurs s'engagent dans une démarche d'amélioration continue axée sur :

- l'environnement bâti (stationnement, douches, casiers, signalisation, accès aux stationnements);
- l'éducation (sécurité, avantages du vélo, communications, formation,

événements de sensibilisation, leadership de la direction);

- l'encouragement (incitatifs financiers, vélos offerts en libre-service);
- les incitatifs non financiers (déjeuners gratuits, balades collectives, participation au mois du vélo);
- l'encadrement (éducation pour lutter contre le vol de vélo, stationnements sécurisés, systèmes de surveillance);
- l'évaluation et la planification (plan d'action, ratio d'utilisation du vélo).

Léonard, directeur d'expertise en mobilité durable.

Une partie des membres de la haute direction pédalent régulièrement entre le bureau et leur domicile. Certifiée Vélosympathique argent, la firme a organisé quelques « Journées WSP à vélo », de même que, chaque mois, à l'intention des utilisateurs de transports actifs, un tirage du remboursement d'un titre de transport mensuel (88\$).

WSP a aménagé douches et ca-

siers directement dans ses bureaux. La firme installera bientôt dans son rangement à vélo des stations mécaniques pourvues d'outils utiles pour effectuer des réparations mineures.

Corriger la situation

La firme Druide informatique, connue pour son logiciel de correction Antidote, a été une des premières à être certifiée Vélosympathique bronze. Le personnel peut emprunter les ascenseurs avec un

vélo jusqu'au 11^e étage, où se trouve un rangement verrouillé de 23 places mettant à la disposition de chacun une pompe et des outils de vélociste.

Druide, qui offre douche et casiers, loge dans l'ancien quartier de la fourrure, au centre-ville de Montréal. Le cinquième des 70 employés pédalent de partout, notamment du Plateau, de la Rive-Sud ou de Mont-Royal, comme le fait son président, Éric Brunelle. « Certains roulent même quand il fait moins

beau, car leur vélo est à l'abri des intempéries. Lors des entrevues d'embauche, la visite du vestiaire à vélo fait toujours grande impression, surtout chez les jeunes », dit-il.

Druide organise des activités cyclistes, a son propre club Strava et sa page vélo Facebook privée. « Le vélo fait partie de notre culture, ajoute-t-il. Pédaler tous les jours, ça favorise la santé et la productivité, et ça diminue la pollution. »

**Cycles Campus
VERDUN**

**L'AVENTURE
COMMENCE ICI...**

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

GIANT

Salsa

Wilier

SURLY

DEVINCI

SCOTT

All-City

3901 WELLINGTON VERDUN, QC

• 514 766 3511

• WWW.CYCLESCAMPUS.COM

**Cycles Campus
VERDUN**

La banlieue ne cesse de s'étendre. Au royaume de l'auto, ils sont de plus en plus nombreux à troquer la pédale à gaz pour le jus de mollet.

Les navetteurs au long cours



En provenance de la Rive-Sud

Chaque matin, Yves Bonneau enfourche son vélo, près de l'aéroport de Saint-Hubert, à proximité du chemin de Chambly et de la route 116. La banlieue, la vraie: « Je n'ai jamais été pris dans le trafic. »

Le journaliste et éditeur de publications financières pédale depuis des décennies. « Au début, j'ai vécu la croix et la bannière: des vestiaires à vélo sales et encombrés, près des quais de livraison remplis de monoxyde de carbone, sans carte d'accès ni supports appropriés, dit-il. Aujourd'hui, certaines tours

de bureaux ont des stationnements pour vélos étincelants et surveillés. »

Il l'avoue: il a besoin de son *fix* quotidien de vélo pour faire une coupure entre boulot et vie de famille. Il utilise l'application Strava et emprunte souvent des détours afin d'ajouter des kilomètres.

Yves Bonneau anticipe les

mouvements des voitures en regardant les pneus, s'habille de façon voyante et multiplie phares et feux sur sa monture. Il a cousu un sifflet sur la lanière gauche de son casque: « La clochette, personne ne l'entend. Le sifflet, il interpelle même les piétons aux écouteurs sur les oreilles. »



Mélanie Luneau

MÉLANIE LUNEAU

Du bout de l'île

Trois ou quatre fois par semaine, François Gauvin, analyste en informatique, pédale 16 km de la 56^e Avenue, dans le quartier Pointe-aux-Trembles, jusqu'à l'angle des rues Viau et Sherbrooke, surtout sur la piste cyclable de la rue Notre-Dame. « Ça m'oblige mentalement à être persévérant pour maintenir le rythme. Chaque arrivée au bureau est une petite victoire. »

Le matin, il doit composer avec un vent de face : « Je vais assez vite, ce n'est pas une promenade ! » Il est heureux de ne pas être coincé dans la circulation, en plus il économise sur l'essence et garde la forme.

À partir de la couronne nord

Mélanie Luneau, édimestre, roule 4 km du secteur Auteuil, à Laval, jusqu'à la gare Sainte-Rose, plie son Brompton, grimpe dans le train de banlieue, descend à la gare Parc, déplie son vélo et pédale 9 km jusqu'au travail, face aux

pyramides olympiques : « Je fais 25 minutes de lecture et autant de vélo. Le bonheur ! » Elle glisse son Brompton plié sous son bureau en accrochant parfois la sonnette. Les collègues sourient.

Elle change constamment d'itinéraire : « Je découvre des quartiers que je ne connaissais pas. J'arrête dans des cafés ou des commerces en fonction de mes besoins. » Elle a même accepté son nouveau poste parce qu'elle pouvait y accéder grâce à son Brompton : « Le défi m'intéressait, mais pas l'emplacement. J'ai trouvé une solution. »

Ça change à Québec

Yanick Beaudoin est étudiant au doctorat en génie électrique à l'Université Laval. Il s'y rend depuis l'arrondissement de Beauport : 26 km en été et 18 km en hiver.

Est-il vrai que rouler à Québec en vélo n'est pas drôle ? « Au contraire, c'est très

plaisant. Je le fais depuis plus de 15 ans. Au début, c'était atroce. L'attitude des automobilistes a généralement changé en mieux. » Il respecte scrupuleusement le Code de la route, et les conducteurs apprécient. Plusieurs lèvent le pouce à son passage.

L'été, il privilégie les pistes cyclables : « Elles sont en bien meilleur état qu'à Montréal. Une piste endommagée à Québec, c'est rarissime ! Il en manque toutefois des bouts en banlieue. »



Yanick Beaudoin



Dans les champs

Éric Dubuc accumule 350 km sur son vélo, hebdomadairement. Il pédale depuis 10 ans entre Saint-Polycarpe, près de Salaberry-de-Valleyfield, jusqu'à Coteau-du-Lac en passant par la piste du canal de Soulanges. Il circule souvent sur des rangs.

Il a commencé avec une journée par semaine. Au bout de sept ans, c'est devenu une habitude quotidienne. En auto, parcourir la distance exige 35 minutes; à bicyclette, 50. Il utilise un vélo assisté. «J'ai longtemps cru que c'était pour les paresseux. Mais au premier essai, ça a été une révélation! Je fais plus de vélo qu'avant et ça me prend moins de temps pour me remettre d'un trajet pendant lequel j'ai un vent de face épouvantable.»

Direction centre-ville

Johanne Bolduc est rédactrice technique au centre-ville de Montréal. Comme elle a des horaires anarchiques, il lui fallait oublier le train de banlieue. Elle part donc du fin fond de Côte-Saint-Luc, se rend

jusqu'à la piste cyclable du boulevard de Maisonneuve, près du campus Loyola de l'Université Concordia, et finit sa course de 12 km sur l'avenue McGill College. Elle se plaint des envahisseurs de pistes cyclables: joggeurs munis d'écouteurs, piétons au téléphone, scooters électriques et, surtout, camions, notamment à Westmount.

D'est en ouest

Frédéric Dufresne est chargé de projet pour une table de concertation en petite enfance. Il pédale depuis l'angle du boulevard Pie-IX et de l'avenue du Mont-Royal jusqu'au boulevard Décarie, dans le quartier Notre-Dame-de-Grâce. À vélo, ces 15 km lui prennent 45 minutes; en transport en commun, plus d'une heure.

Il préfère les pistes cyclables: «Je ne suis pas à l'aise sur la rue Sherbrooke, pourtant plus directe. Je crains les



emportières. La culture du partage de la route est difficile à Montréal. Mais les pires, ce sont les piétons. Je manque chaque semaine d'en frapper un!»

Chambly-Montréal entre amis

Charles-Antoine St-Germain roule tous les jours entre Chambly et l'arrondissement Le Plateau-Mont-Royal, sauf

l'hiver. Ce chef cuisinier du réseau de la santé voyage souvent sur la piste cyclable en compagnie d'un gars qui est devenu un de ses meilleurs amis. «Je l'ai rencontré à vélo. Tous les gens qui pédalent jusqu'à Montréal se connaissent. Il y a une solidarité, un devoir d'assistance en cas de pépin. Plusieurs se promènent équipés de pompes, outils et chambres à air de secours.»

«En auto ou en transport en commun, ça me prend 45 minutes, et je dois chercher du stationnement. J'ai trois enfants au primaire. Je n'ai pas le temps de m'entraîner. Je garde ainsi la forme. Et nous économisons 10 000\$ par année en ne possédant qu'une seule voiture.»

Il dénonce la fermeture du pont Jacques-Cartier en hiver. Il rêve d'autoroutes à vélo déneigées pendant la saison froide, comme en Allemagne, ainsi que de vélostations, notamment au métro Longueuil-Université-de-Sherbrooke.

Il ajoute que le vélo lui procure un énorme sentiment de liberté. Le commentaire préféré de tous les cyclistes navetteurs. 🚲

VÉLO STATION

la famille Godbout s'occupe de vous!

ici

▶ velostationvalleyfield.com

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

Partout au Québec, des entreprises d'économie sociale font du vélo leur cheval de bataille pour garder des jeunes (et moins jeunes) accrochés à la société. Tour d'horizon.



Le vélo outil d'insertion socioprofessionnelle



L'édifice, situé dans un cul-de-sac rosemontois, à un jet de pierre d'un Canadian Tire, ne paie pas de mine. Pourtant, derrière la façade austère de ce bâtiment industriel sans charme se déroulent chaque jour de petits miracles. C'est ici, au quartier général de l'organisme à but non lucratif (OBNL) Bixi Montréal, que transitent les 6250 montures du système de vélo en libre-service afin d'être tantôt réparées, tantôt entreposées. Surtout, c'est ici que s'activent les «jeunes docteurs Bixi», des adolescents de 14 à 18 ans pour qui la ré-

paration de Bixis est une manière de garder un pied à l'école.

Dans le hall d'accueil m'attend Pierre-Luc Langlois, directeur général de CycloChrome, l'entreprise d'économie sociale responsable de l'entretien des Bixis. L'organisme offre une formation semi-spécialisée en mécanique de vélo reconnue par le ministère de l'Éducation. Le but de cette formation: amener des jeunes à décrocher leur diplôme d'études secondaires (DES) tout en acquérant une rigoureuse éthique de travail. «Nos élèves l'ont moins facile que la moyenne. Plusieurs ont à peine un secondaire deux ou trois»,

souligne-t-il. En tout, c'est 200 stagiaires qu'a vus défiler CycloChrome depuis sa fondation en 2008.

C'est le branle-bas de combat dans l'atelier, où s'affaire la petite armée de stagiaires et d'employés – CycloChrome en compte 30 à temps plein, dont 80% proviennent du programme de formation. À chacune des stations de travail, un mécano redonne un peu de vigueur à un Bixi éclopé, mais aussi à des roues et à des moyeux, de même qu'aux vélos utilisés par les patrouilleurs du Service de police de la Ville de Montréal. Chaque vélo a tout d'abord été examiné par un «docteur



L'équipe des docteurs de Bixi

en chef» qui en a diagnostiqué les bobos avant de les détailler sur sa fiche d'évaluation informatisée – tous les Bixis sont dotés d'un fichier Excel qui retrace les moindres chapitres de leur vie.

Au fil des quelque 15 000 réparations annuelles qu'ils effectuent en bonne partie, les stagiaires suivent une formation scolaire adaptée à leurs besoins et fournie par un enseignant du Centre de ressources éducatives et pédagogiques (CREP). Fait cocasse: la classe se trouve à même les locaux partagés par Bixi Montréal et CycloChrome. «Ce n'est pas pour rien que nous nous présentons comme une entreprise-école!» me lance Pierre-Luc Langlois.

Forcer du coco

Ce qui se passe quotidiennement chez CycloChrome relève de la magie... sans pour autant être exceptionnel. Partout au Québec, des entreprises d'insertion sociale et professionnelle font du vélo leur carte maîtresse. À Montréal, SOS Vélo recueille des bicyclettes usagées – 4000 par année en moyenne

– qui sont remises en état par le personnel peu scolarisé de l'organisme, puis revendus à prix modique. L'idée derrière Écolo-Vélo du Cœur, à Granby, est à peu près la même: des jeunes âgés de 18 à 35 ans exclus du marché du travail revampent de vieilles bécans qui sont ensuite mises à la disposition de la population pour une location ou un achat.

Il y a également Parvélo, à Victoriaville, qui emploie depuis 20 ans des apprentis mécaniciens de vélos pendant une durée de six mois. Au bout de leur stage, chaque participant – une cinquantaine par année – obtient un diplôme de métier semi-spécialisé. Attention: le but n'est pas de former des mécanos, mais bien des individus aptes à travailler. «Certains ne deviendront pas excellents, mais ce n'est pas grave. Ce qu'on leur inculque, ce sont tous les types de savoirs: savoir-être, savoir-faire, et ainsi de suite», explique Éric Alain, directeur général de Parvélo.

Il reste que le vélo – l'objet – est idéal pour recadrer des adultes bénéficiaires de l'aide sociale, des décrocheurs ou des toxicomanes.

Véritable série de problèmes mécaniques, il oblige à organiser sa pensée, à établir un plan d'action et à se coordonner pour le mener à bien. «Au lieu de leur demander de “démancher” des palettes de bois ou de crémier des gâteaux aux carottes à répétition, on les fait forcer du coco», témoigne le grand manitou de l'organisme victorivillais. Par la bande, c'est aussi une manière de leur faire goûter au succès et à la dignité. Un déclic se produit alors; le taux de placement dépasse 70% à la suite du passage chez Parvélo.

Pertinence certaine

Même son de cloche du côté du Vélo Vert, à Québec, où on revendique un taux de placement en emploi ou aux études d'environ 77%. Créée il y a 20 ans pour combler un manque criant de vélos usagés dans la capitale nationale – leur récupération, leur recyclage et leur vente étaient alors inexistantes –, l'entreprise d'insertion socioprofessionnelle a depuis accueilli près de 1000 «employés en apprentissage», ce qui permet à certains

d'entre eux de quitter l'aide sociale à la suite de leur stage. «Le recyclage de vélos offre aux individus désirant acquérir une expérience et intégrer le marché du travail une variété et une complexité de tâches. Cela met à l'épreuve la persévérance», fait valoir Luis Antonio Villamizar, directeur général de l'OBNL de Québec.

En plus d'être louables, ces initiatives sont utiles. Chez Vélo Vert, le travail des employés permet de tenir un vaste stock de vélos usagés – au-delà de 1000 –, de pièces et d'accessoires, ainsi que de fournir un service professionnel d'entretien et réparation. On va encore plus loin chez Parvélo en proposant une gamme maison de vélos hybrides et pour enfants «qui n'ont rien à envier à ceux d'autres compagnies québécoises», parole d'Éric Alain!

Et chez Cyclochrome? C'est le plus facile: chaque fois que vous enfourchez un Bixi et que celui-ci vous transporte en sécurité et sans encombre du point A au point B, eh bien, c'est beaucoup grâce aux «jeunes docteurs Bixi». 🚲

La crème des chantiers cyclistes québécois

L'an dernier, le gouvernement du Québec a dépensé presque 10 milliards de dollars dans les infrastructures routières. Moins de 1 % est allé au vélo. Malgré tout, certains chantiers ont marqué le paysage.

Attendu depuis 20 ans, le tunnel de 30 m sous la route 132, dans le secteur du Bic, à Rimouski, a permis d'ajouter, au coût de un million de dollars, 13 km au réseau cyclable rimouskois et, surtout, de traverser la 132 dans une zone très périlleuse pour les cyclistes.

Laval innove : le boulevard Le Corbusier, entre l'avenue Albert-Duquesne (juste au nord du boulevard Saint-Martin) et le boulevard du Souvenir, se voit octroyer 1 km de voies réservées qui traversent l'inférel carrefour Le Corbusier-Saint-Martin. Le chantier de 5,6 millions de dollars mettra en place des voies centrales réservées aux autobus (14 circuits, 600 bus par jour) de même que, de chaque côté du boulevard, des pistes cyclables unidirectionnelles aménagées qui desserviront le métro. On a même prévu des sas vélo aux intersections.

Sainte-Julie vient aussi de convertir plusieurs kilomètres de son réseau en axes unidirectionnels.

Boucherville a construit au bord du fleuve, pour 18,8 millions de dollars, un lien cyclable et pédestre qu'on attendait depuis des décennies. L'axe de 2,2 km comprend des passerelles sur pieux de 1,7 km, quatre belvédères ainsi que plu-



sieurs tronçons réalisés en remblais. Il relie la promenade René-Lévesque, près du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine, et le club d'aviron, à l'entrée du Vieux Boucherville.

L'été dernier, Lévis inaugurait la passerelle multifonctionnelle Harlaka, qui enjambe l'autoroute 20 sur 90 m dans le secteur Pintendre. Le spectaculaire ouvrage de 3 millions de dollars, seul du genre au-dessus de l'autoroute Jean-Lesage, comporte trois

arches auxquelles sont accrochées 58 suspentes qui soutiennent le tablier de bois lamellé. Il a fallu 3000 voyages de camion pour empiler les 27 500 m³ de roc nécessaires à la construction des talus d'approche. Un lien cyclable en site propre de 2 km raccorde le parcours Harlaka (24 km) et la Cycloroute de Bellechasse (74 km) au Parcours des Anses (15 km).

À Québec, élus et décideurs publics ont fait fi de la controverse

entourant l'aménagement d'une bande cyclable sur la rue du Pont, entre la rivière Saint-Charles et la rue Saint-Vallier. De projet-pilote lancé en 2014, l'axe est devenu permanent l'an dernier. Les cyclistes y circulent chaque jour par milliers. Initialement réfractaires, les commerçants du secteur se sont laissés gagner par cet aménagement qui a obligé à convertir la rue en sens unique afin de permettre l'instauration de la voie cyclable. ♡

Ailleurs dans le monde



Ça fait rêver. Passerelles, ponts, autoroutes, stationnements étagés... Ailleurs, on investit gros dans le vélo.



Xiamen

Xiamen, Chine

Xiamen compte 1,8 million d'habitants, 3,5 millions avec la banlieue. Elle est située dans la province du Fujian, face à Taïwan. L'an dernier, pour lutter contre la pollution de l'air, Xiamen a inauguré la plus longue passerelle cyclable au monde : 8 km, 5 m de haut, 2,5 m de largeur, 30 000 lampadaires. Elle couvre les cinq quartiers les plus importants et est prise d'assaut (jusqu'à 2023 vélos à l'heure). Desservie par un service de vélopartage de 300 unités, la passerelle a été construite en six mois.

Duisbourg et Hamm, Allemagne

L'Allemagne a inventé les autoroutes. Elle récidive avec les *autobahns* à vélos, le *radschnellweg*, un projet de 100 km (d'ici 2022) et de 200 millions de dollars. En 2016, on inaugurerait un premier segment de 5 km entre Duisbourg et Hamm, dans la *Rust Belt* allemande.

En 2017, on a ajouté plusieurs kilomètres reliant une dizaine de villes. Séparée du trafic motorisé, la piste de 4 m de large, éclairée et déneigée, est dotée de viaducs et de ponts. L'été dernier, l'adjointe au maire d'Essen, Simone Raskob, s'est rendue à une conférence dans la ville voisine de Mülheim en empruntant le *radschnellweg*; elle est arrivée avant ses collègues automobilistes.

Lyon, France

Après la tragédie du tunnel du Mont-Blanc (39 victimes en 1999), les Français ont révisé leurs tunnels, dont celui sous la Croix-Rousse, une colline urbanisée sur la presqu'île de Lyon, entre la Saône et le Rhône. En 1952, on y a percé un tunnel de 1,9 km.

Il s'y trouve désormais un tunnel parallèle de trois voies, voie de bus et piste cyclable bidirectionnelle encadrant une allée piétonne. Les parois ont été converties en œuvre d'art multimédia spectaculaire.



Lyon

On y circule dans une semi-obscure pour y admirer les anamorphoses et autres kaléidoscopes. Le tunnel est littéralement pris d'assaut : 3500 personnes (60 % de cyclistes), bien au-delà des prévisions, y circulent quotidiennement, malgré sa fermeture de minuit à 5 h. Certains proposent de déménager la voie réservée aux bus dans le vieux tunnel, quitte à y affecter la fluidité.



Copenhague



Utrecht

Utrecht, Pays-Bas

Le canal joignant Amsterdam au Rhin représentait un formidable obstacle pour les cyclistes d'Utrecht. La Ville leur a donc construit le Dafne

Schippersbrug. Ses 110 m relie le nouveau quartier de Leidsche Rijn au Vieil-Utrecht. Avant d'emprunter le pont, les cyclistes traversent en boucle le parc Victor Hugo, qui est... le toit vert d'une école.

Le plus grand stationnement intérieur cycliste mondial se trouve aussi à Utrecht: 17100 m², 6500 places, sous la gare de train la plus achalandée des Pays-Bas, où 40 % des usagers arrivent sur deux-roues. Dans n'importe quel pays, on se réjouirait d'un tel mégaprojet. Mais les Utrechtois se plaignent du « manque de vision » des autorités, critiquant la capacité limitée du projet! On y ajoutera donc 6500 autres places cette année. À Utrecht, le navettage à vélo a augmenté de 40 % en cinq ans; 43 % des trajets de 7,5 km et moins se font à vélo.

La capitale danoise inaugurerait récemment le Cirkelbroen, une structure de plateformes circulaires enjambant un canal du XVII^e siècle. Son créateur, l'artiste islando-danois Olafur Eliasson, s'est inspiré de voiliers anciens.

Copenhague planifie sa Nordhavn Tower Bridge, dont la passerelle cyclable sera située au... quinzième étage.

Vancouver, Canada

La métropole de la côte ouest s'est lancée dans la reconfiguration du Burrard Bridge, qui enjambe la baie de False Creek, au centre-ville. Les pistes cyclables unidirectionnelles isolées du trafic piéton et motorisé, aménagées de chaque côté du pont, attirent plus de 1 million de cyclistes par année (6400 chaque jour de juin), selon les compteurs électroniques. Le chantier comprend également la reconfiguration de l'intersection des rues Burrard et Pacific, au nord du pont, un vrai coupe-gorge pour cyclistes et piétons. La moitié de tous les déplacements effectués à Vancouver le sont à pied, à vélo ou en transports en commun. 🚲

Copenhague, Danemark

Cette capitale mondiale du vélo a planifié l'installation de 20 passerelles cyclables d'ici 2019, dont 13 sont déjà accessibles et 4 en cours en construction.

La plus stratégique, la Bryggebroen, a été la première structure à traverser le port depuis des siècles. Elle relie Havneholmen à Islands Brygge, où a été érigé, en 2014, le spectaculaire Bicycle Snake. Plus de 14 000 cyclistes y passent quotidiennement.

▶ CYCLO SHOPPING

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



Grand Tour 2018

Desjardins

4 au 10 août
Savourez l'instant
dans le Bas-Saint-Laurent



Roulez sur un parcours grandiose dans le Bas-Saint-Laurent avec le grand air du fleuve qui s'ouvre vers l'Atlantique. Beau parcours, bonne bouffe et le chef Jean Soulard à titre d'ambassadeur de la 25^e édition. Voilà une recette gagnante pour des vacances réussies!

en partenariat avec



veloquebecvoyages.com
514 521-8356 | 1 800 567-8356, poste 506
Photo : Diane Dufresne et Yvan Monette

> Réservez avant le 19 juin et économisez!
> Offre avantageuse pour les groupes de 10+



présente

Les Défis de l'été 2018



PRÉSENTE LE DÉFI

MÉTROPOLITAIN

DIMANCHE 27 MAI | Vaudreuil-Dorion

LAURENTIDES

SAMEDI 23 JUIN | Morin-Heights

CANTONS-DE-L'EST

SAMEDI 8 SEPTEMBRE
Bromont, montagne d'expériences

EN PARTENARIAT AVEC **LE DEVOIR**



photos : Maxime Jureau

CHOIX DE PARCOURS
50, 75, 100,
125 OU 150 KM

INSCRIVEZ-VOUS MAINTENANT
VELO.QC.CA



vélo mag

En tête du peloton!



ABONNEZ-VOUS
POUR 3 ANS ET ÉCONOMISEZ
SUR LE PRIX EN KIOSQUE

46%

- | | |
|--------------------|------|
| 1 AN - 6 NUMÉROS | 32\$ |
| 2 ANS - 12 NUMÉROS | 51\$ |
| 3 ANS - 18 NUMÉROS | 71\$ |

(Plus taxes)



Aussi offert en
édition numérique

22\$* POUR
1 AN

*Gratuit pour les abonnés
au format imprimé



▶ **CONTACTEZ-NOUS**

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

PROGRAMME 2018



PRÉSENTE



FESTIVAL
GO VÉLO MTL



GO!

27 MAI
AU 3 JUIN
2018

— **TOUR DE L'ÎLE
DE MONTRÉAL**

TOUR LA NUIT

DÉFI MÉTROPOLITAIN

— **À VÉLO AU BOULOT**

UN ÉVÈNEMENT DE



Vélo Québec
PÉDALER • AGIR • TRANSFORMER



Je souhaite la plus chaleureuse des bienvenues aux participants et participantes du Festival Go vélo. Montréal est une ville résolument sportive et nous sommes toujours fiers de nous associer à ce rendez-vous annuel.

Je félicite les organisateurs de ce festival qui encourage un mode de vie sain, actif et amusant pour les petits et les grands. L'activité physique fait partie des saines habitudes de vie à adopter et, lorsque prises en bas âge, elles sont là pour durer. Je tiens également à saluer Vélo Québec, qui appuie notre volonté de promouvoir le vélo comme moyen de transport et rouage essentiel de la mobilité à Montréal.

Enfin, je tiens à remercier chaleureusement tous les bénévoles qui s'investissent année après année dans ce Festival. Grâce à vous, ainsi qu'aux organisateurs et organisatrices qui consacrent toutes leurs énergies au succès de cet événement, plusieurs milliers de cyclistes peuvent vivre une expérience mémorable.

Je souhaite un franc succès ainsi qu'un plaisir renouvelé à tous les participants et participantes.

Je vous invite fortement à profiter de ce grand festival qui culminera encore cette année avec le Tour de l'Île et le Tour la Nuit, des activités phares qui savent plaire à toute la famille. Bon Festival!

VALÉRIE PLANTE
Mairesse de Montréal

Montréal 

ENSEMBLE 
on fait avancer le Québec

Québec 

Mon cass est plein de vélo!

« J'ai accepté d'être porte-parole du Festival Go vélo Montréal parce que j'adore le vélo, je vis à vélo. Et ce qui est trippant, c'est qu'on est de plus en plus nombreux à pédaler. Le vélo touche tout le monde, les grands comme les enfants, les débutants comme ceux qui fendent le vent. Imaginez la fête urbaine qu'on aura, tous à vélo dans des rues sans autos, voir et vivre Montréal autrement, c'est un événement. Le dimanche 3 juin, j'aurai le plaisir de donner le départ du Tour de l'Île en chansons. C'est clair que je vous attends! »

ÉMILE BILODEAU

Auteur-compositeur-interprète, révélation de l'année à l'ADISQ en 2017 et porte-parole du Festival Go vélo Montréal



RÉCUPÈRE. RECOMMENCE.

Le lait au chocolat est idéal pour récupérer après un effort physique intense. Inclus à votre routine, il s'avère un précieux allié lors de vos entraînements.



Le gouvernement du Québec est fier de soutenir le Festival Go vélo Montréal, un événement familial et rassembleur qui fait la promotion des bienfaits de la pratique de l'activité physique. Que ce soit par l'entremise du Tour de l'Île de Montréal ou du Défi métropolitain, ce festival constitue un événement sportif phare qui favorise l'expression de la culture cycliste de la métropole.

Grâce aux activités variées qu'il propose, ce rendez-vous sportif attire des milliers d'adeptes de vélo, Montréalais de tous âges et visiteurs, qui sillonnent les rues de la ville et y découvrent différents attraits touristiques. Par son caractère unique et distinctif, il contribue au rayonnement de la métropole à travers le Québec et le monde.

Bon festival!

JULIE BOULET

Ministre du Tourisme

et ministre responsable de la région de la Mauricie

MARTIN COITEUX

Ministre des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire,
ministre de la Sécurité publique

et ministre responsable de la région de Montréal



Se rassembler, faire la fête, créer des souvenirs, on connaît ça!
Les rendez-vous populaires du Festival Go vélo Montréal sont une belle occasion de rouler en famille, entre amis, entre milliers d'amoureux du deux-roues, sans stress ni chrono.

Un tel festival,
c'est comme aller à vélo :
ça ne s'oublie pas!

GRATUIT pour les 12 ans et moins 10 \$ pour les 13-17 ans

Au Tour la Nuit et au Tour de l'Île de Montréal, Vélo Québec encourage les jeunes et leurs parents à bouger en famille.

Au Défi métropolitain et aux parcours sportifs du Tour de l'Île, les 13-17 ans bénéficient d'un tarif avantageux à 20 \$.

OFFRE BIXI À 2 \$

Roulez le Tour la Nuit ou le Tour de l'Île de Montréal en BIXI pour 2 \$ par Tour.

Frais d'inscription aux événements en sus.

RANDONNÉES SANS SOUCIS

Parcours balisé, bénévoles mécanos et premiers soins en cas de pépin, véhicules de soutien si vous ne pouvez compléter votre randonnée.

JOIGNEZ-VOUS À LA FÊTE COMME BÉNÉVÉLO!



EN GROUPE, TOUT LE MONDE Y GAGNE!

Participez au Festival Go vélo Montréal en groupe – **15 personnes et plus** – et profitez d'un tarif d'inscription avantageux.

Et pour encourager les vôtres à participer nombreux, Vélo Québec versera **15 % de vos frais d'inscription à l'organisme de bienfaisance de votre choix.**

Ainsi, vous pédalez pour le plaisir et pour la cause... et tout le monde y gagne!

VOUS GAGNEZ
À VOUS INSCRIRE TÔT! **VELO.QC.CA**

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





Le Tour de l'Île, c'est un classique, un dimanche à vélo unique où des milliers de cyclistes donnent aux rues de Montréal un rythme différent, un élan joyeux, un sourire contagieux, créant chaque fois une fête urbaine mémorable.

#Tourdelile

DÉPART AVENUE DU PARC

ARRIVÉE PARC JEANNE-MANCE

Parcours détaillé à velo.qc.ca/govelomtl.

12 ANS ET -
GRATUIT

13-17 ANS
10\$

INSCRIVEZ-VOUS!



AU DÉPART

À 9 h 15, Émile Bilodeau donne le départ du Tour de l'Île, accompagné de ses musiciens. Bonne musique et vélo, voilà qui donne le ton pour un dimanche inoubliable!



CHOIX DE PARCOURS

50 KM OU 25 KM CLASSIQUE | Des rues sans autos, l'occasion rêvée de voir Montréal autrement.

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.

100 KM OU 60 KM DÉCOUVERTE | Parcours balisé dans des rues ouvertes aux autos, sauf les 16 derniers km en compagnie de milliers d'autres cyclistes du Tour.

Roulez
avec vos
BONIDOLLARS^{MD}

Utilisez-les pour payer vos frais d'inscription aux activités du Festival.

bonidollars.ca



Desjardins

MD BONIDOLLARS est une marque déposée de la Fédération des caisses Desjardins du Québec.

**sports
experts**[®]

Fier partenaire
des événements de



Vélo Québec





SUR LE PARCOURS

DANS LES 3 RELAIS, profitez des aires de repos... pour mieux repartir!

Services offerts : animation, eau, toilettes, premiers soins, dépannage mécanique, Infovélo et camions de bouffe de rue.

> **Au 2^e relais, LAIT AU CHOCOLAT** et bouchées de **FROMAGES D'ICI** vous sont offerts.

> **Au 3^e relais, DUPROPRIO** vous invite à vous amuser en famille dans son jeu gonflable.

TOUS LES 10 KM, DESJARDINS marque votre progrès et vous encourage à poursuivre votre randonnée tout en gardant le sourire.

RELAIS

KM 10

BRAVO!

À L'ARRIVÉE

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

- > Montez dans la **Grande roue le LAIT** pour conclure votre Tour en beauté
- > Profitez des activités participatives et performances de **Montréal complètement cirque**
- > Visitez le **Carrousel à photo** de la Maison de la photo de Montréal : coup d'œil sur une ville où le vélo est un mode de vie.
- > Et plusieurs autres activités, notamment celles de nos partenaires **DESJARDINS, SPORTS EXPERTS, DUPROPRIO** et barres **KIND**.



Une petite fringale après le Tour? Dès 11 h, profitez de notre offre gourmande au parc Jeanne-Mance.

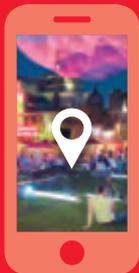


% de commission

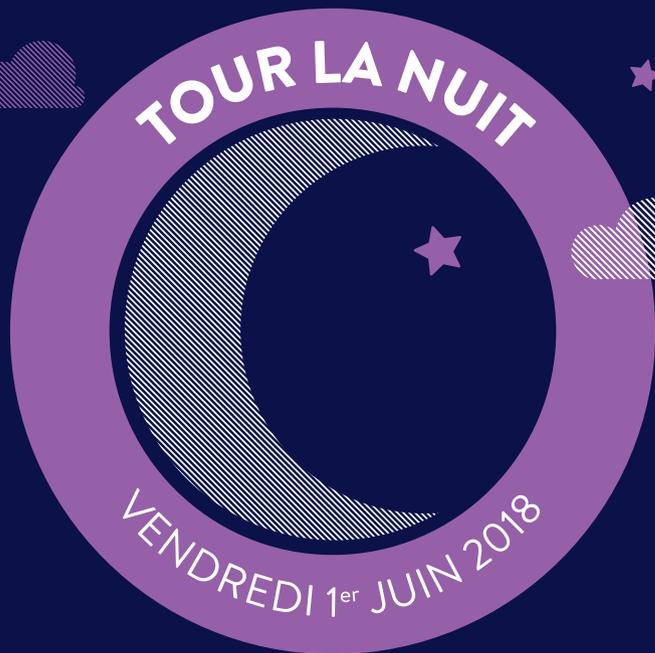


Vivez Montréal comme un Montréalais

Mon guide officiel de Montréal



MONTRÉAL



NOUVEAU
BBQ DU TERROIR

Une petite fringale avant le Tour? Dès 17 h, profitez de notre offre gourmande au parc Jeanne-Mance.



DÉPART : 20 H 15

Dès 19 h 30, la radio ÉNERGIE installe le groove à la ligne de départ. La musique, la lumière de fin de journée, les cyclistes joyeux et lumineux, tout est en place pour un beau vendredi soir.

Le LAIT vous offre une lumière clignotante.

Un Tour la Nuit, c'est un rendez-vous aux allures carnavalesques, un vendredi soir festif, un défilé coloré, où les cyclistes de tous âges forment un ruban lumineux sur des kilomètres. C'est le Montréal nocturne à son meilleur!

#TourlaNuit

DÉPART AVENUE DU PARC
ARRIVÉE PARC JEANNE-MANCE
Parcours détaillé à velo.qc.ca/govelomtl.



PARCOURS

Le parcours de 23 km du Tour la Nuit, c'est un immense party à vélo coloré. L'ambiance est unique. Pédales aux pieds, souriez aux lèvres, tout le monde est jeune.



ARRIVÉE

Dès 21 h 30, un DJ-VJ vous permet de prolonger cette belle soirée à vélo à Jeanne-Mance, un des plus beaux parcs de Montréal, au pied du mont Royal. Profitez également des activités de nos partenaires.

12 ANS ET -
GRATUIT 13-17 ANS
10\$

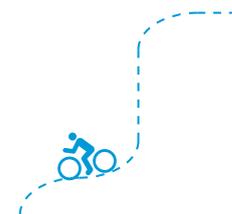
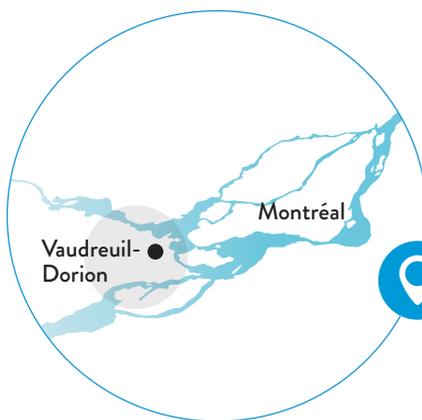
INSCRIVEZ-VOUS!





DÉPART

Entre 7 h et 10 h, prenez le départ à votre gré. Donc, pas de départ massif... et pas de course.



PARCOURS 50 à 150 km

La halte-dîner vous accueille entre 10 h et 14 h. Services offerts : toilettes, services de premiers soins, eau, dépannage mécanique.

Première grande sortie de la saison, en partance de Vaudreuil-Dorion, le Défi métropolitain visite l'extrémité sud-ouest de la région métropolitaine, bordée par l'Ontario, la rivière des Outaouais et le Saint-Laurent. Sans stress, ni chrono, choisissez de 50 à 150 km de plaisir!

#Defmetro

DÉPART/ARRIVÉE
VAUDREUIL-DORION,
CAMPUS DE LA CITÉ-DES-JEUNES

Parcours détaillé à velo.qc.ca/govelomtl.

13-17 ANS
20\$

INSCRIVEZ-VOUS!



ARRIVÉE

Entre 11 h et 18 h, venez relaxer au Bistro. Musique et faits saillants de la journée au programme. Distribution de produits et activités de nos partenaires.

NOUVEAU

En juin et septembre, une expérience vélo de montagne sera offerte lors des Défis. Plus d'info en ligne.

 Desjardins
présente

Les **Défis** de
l'été 2018



LAURENTIDES Samedi 23 juin, Morin-Heights
CANTONS-DE-L'EST Samedi 8 septembre
Bromont, montagne d'expériences

EN PARTENARIAT AVEC

LE DEVOIR





Tanné du trio bouchon-congestion-pollution? Envie d'une vraie solution favorisant la mobilité durable? Pour un aller-retour au boulot rapide et sain, c'est tout simple : allons-y à vélo! C'est là notre rayon d'action.



MAI 30 **JOURNÉE VÉLO-BOULOT**

De 11 h à 15 h, Square Victoria

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.

MAI 31 **CONFÉRENCE**

À 18 h, entrée libre, Maison du développement durable

**Comment mobiliser le monde des affaires en faveur du vélo?
L'exemple de Londres**

Avec Chris Kenyon

En 2014, Chris Kenyon lançait *Cycling Works*, une campagne de mobilisation auprès des hauts dirigeants d'entreprises pour appuyer le développement d'un réseau de pistes cyclables protégées au cœur de Londres. Près de 200 dirigeants lui ont dit oui, l'opération a été un franc succès et a mené à la création des populaires *cycle superhighways*.

Chris Kenyon nous expliquera comment cette campagne de mobilisation a pu être créée, quelle sera sa suite et comment pourrait-elle être envisagée dans une ville comme Montréal.

EN PARTENARIAT AVEC

Conseil régional de l'environnement de Montréal



MERCI À NOS PARTENAIRES

PRÉSENTATEUR



PARTENAIRES ASSOCIÉS



PARTENAIRES MÉDIAS



PARTENAIRES PUBLICS



MAI

MOIS DU VÉLO

PRÉSENTÉ PAR
sports experts

En mai, célébrez le plaisir de vous déplacer à vélo et participez au **Défi du Mois du vélo!**

moisduvelo.quebec

Bell
présente les

FRANCOS DE MONTRÉAL

en collaboration avec



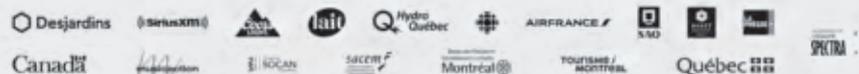
8 AU 17 JUIN 2018



**ROCH VOISINE • PIERRE LAPOINTE • GALAXIE • EDDY DE PRETTO • MARA TREMBLAY
BREL SYMPHONIQUE • CATHERINE RINGER • CLAUDE DUBOIS • CAMILLE
GRAND CORPS MALADE • TTC ANNIVERSARY DJ SET • ALAIN LEFÈVRE
POLO & PAN (LIVE) • CANAILLES • ÉMILE BILODEAU
MARC DUPRÉ • LA RENARDE, SUR LES TRACES DE PAULINE JULIEN
ET PLUS ENCORE !**

FRANCOSMONTREAL.COM

INFO-FRANCOS 514 876-8989
1 855 Francos



ON EST DÉJÀ DEMAIN

Qu'il soit électrique, à courroie, cargo, pliable, utilitaire sport, bourré d'électronique, le vélo de ville de demain existe déjà. Dommage qu'il ne soit pas très présent dans nos rues, comme s'il en avait peur.

Il faut dire que les vélos dans la ville font face à une certaine adversité. Ils doivent être à l'abri, chez vous ou au boulot, pour ne pas se faire kidnapper. Autrement, si vous les mariez à un robuste cadenas, ils vivront très bien attachés à un poteau. En clair, en même temps que le vélo, prévoyez le budget «sécurité», c'est le premier conseil que nous vous donnons. Une fois cette question réglée, libre à vous d'aller chercher le vélo qui colle le plus à votre pratique cycliste citadine.

Nous vous proposons dans les pages qui suivent six portraits de cyclistes urbains ayant chacun une personnalité propre, dépeinte par le biais d'un vélo et de quelques accessoires harmonisés. Nous devons vous avouer que nous avons délibérément choisi des portraits atypiques liés à des vélos qui le sont tout autant. À part le «je suis discret mais pratique» – tout ce qu'il y a de plus neutre –, les autres bolides urbains se démarquent par leur personnalité forte. L'idée était davantage de vous montrer une diversité qui attire le regard que d'aller vers l'unicité.

Avant de vous plonger dans les portraits de cyclistes urbains, nous vous présentons quelques «bébelles» qui nous sont tombées dans l'œil.

● PAR JACQUES SENNÉCHAE



BÉBELLES ET VÉLOS QUI NOUS SONT TOMBÉS DANS L'ŒIL

1 DISPOSITIF | SMARTHALO | 149 \$ | Le SmartHalo est le meilleur ami du cycliste. Il vous salue quand vous sautez sur votre vélo et vous mène à destination à l'aide de directions lumineuses. Une fois la nuit tombée, il éclaire votre chemin. Comble de fidélité: il retentit bruyamment (100 dB) si quelqu'un de mal intentionné s'attaque à votre monture. Le SmartHalo est en fait constitué d'un boîtier fixé au guidon de votre vélo accompagné d'une application sur votre téléphone. | smarthalo.bike | **Nicolas Olijnyk**



2 BOÎTE DE RANGEMENT | BUCA BOOT | 225 \$ US (en ligne) | Les amateurs d'objets pratiques seront comblés avec la Buca Boot, une boîte de rangement spacieuse, verrouillable et se fixant à n'importe quel porte-bagages. La boîte peut être commandée en ligne dès maintenant sur le site de la compagnie. En rouge, bleu marine ou gris. | bucaboot.com



3 POCHE DE RANGEMENT | EVOC | MULTI POUCH | 60 \$ | Pour ranger sa trousse de mécanique cycliste... ou transporter son nécessaire de toilette. Cette pochette de rangement hydrofuge est munie d'une multitude de compartiments. Outre sa capacité de rangement raisonnable de 2,5 L, on aime beaucoup son dispositif de fixation qui permet de l'accrocher lors de son utilisation. | evocsports.com



4 PONCHO | VANMOOF | BONCHO | 74 \$ US (en ligne) | C'est un imperméable, c'est une tente, non, c'est un Boncho! Grâce à un léger arceau métallique, ce poncho couvre le guidon du vélo, protégeant ainsi les bras et les mains du cycliste. Idéal pour les courts épisodes de pluie qui ponctuent parfois les déplacements en ville. En plus d'être respirant, le Boncho se range facilement dans une pochette. | vanmoof.com

5 VÉLO POUSSETTE | TAGA | BIKE-STROLLER | 1579 \$ US (en ligne) | On dirait de l'origami! En moins de 30 secondes, vidéo à l'appui, on convertit ce vélo cargo à trois roues en authentique poussette. Ce tour de force est rendu possible par les mêmes mécanismes qui font le succès des vélos pliants. Sans surprise, le Taga est récipiendaire de plusieurs prix de design. | tagabikes.com

6 CADENAS | KRYPTONITE | NEW YORK FAHGETTABOUDIT MINI | 175 \$ | Le célèbre fabricant de cadenas hyper résistants donne au Fahgettaboudit Mini – tout un virolange... – la note de 10 sur 10, ce qui correspond à son niveau maximal de protection. Traduction: un voleur devra s'y prendre de bonne heure avant de venir à bout de ce système antivol en forme de U. À plus de 2 kg, le poids du dispositif est tout de même important. | kryptonitelock.com

7 FEU ARRIÈRE | LEZYNE | LASER DRIVE | 100 \$ | Les automobilistes un peu cavaliers n'auront plus de raisons de vous frôler. Une fois fixé à la tige de selle, ce feu arrière d'une luminosité maximale de 250 lumens laisse dans la traînée du cycliste deux bandes laser qui représentent son «espace vital». | lezyne.com



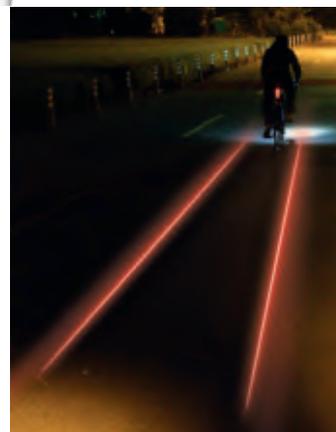
4



7



6



5

L'ASSISTANT D'ACHAT



C'est tout simple!
Allez sur le site velo.mag.com
et cliquez.

Choisir un vélo.
Je choisis le **type de vélo.**
Je choisis une échelle de **prix.**
Je choisis le matériau du **cadre.**
Je choisis une **marque.**

Les vélos correspondant à
vos critères apparaissent.

Trouver une boutique.
Je choisis la **région.**
Je choisis une **marque.**
Je choisis le **type de vélo.**
Je choisis un **service.**

Les détaillants correspondant
à vos critères apparaissent.

JE SUIS UN GRAND NOSTALGIQUE



BOMBTRACK | OXBRIDGE GEARED | 1200 \$ | Avec son cadre vert métallique en chromoly et ses leviers de changement de vitesse au cadre, le Oxbridge Geared saura conquérir les cœurs restés coincés dans les années 1980. La bête fait néanmoins quelques compromis entre temps révolus et modernité du fait de son groupe de transmission Shimano Tiagra 10 vitesses et de ses pneus Kenda de 28 mm de largeur. Ce vélo de route au look résolument rétro fait osciller la balance à 10,7 kg en taille moyenne. | bombtrack.com

Autres suggestions : Raleigh Superbe, KHS Green 3



SAC À DOS | BROOKS | PICKWICK LEATHER 26 LT | 450 \$ | Acheter ce sac à dos de 26 L en cuir véritable équivaut à se « condamner » à le traîner partout pendant les vingt prochaines années tant il est résistant. Nous exagérons à peine. | brooksendland.com



PORTE-BOUITEILLES | FYXATION | LEATHER BICYCLE SIX PACK CADDY | 100 \$ | Traîner des bouteilles de bière en verre dans une sacoche de selle, c'est courir le risque de les voir éclater en mille morceaux. Ce support règle le problème avec efficacité. Et style. | fyxation.com

À FAIRE

Miser sur des freins à étrier à double pivot – concession à consentir à la contemporanéité. Ceux-ci sont notoirement plus efficaces que leurs ancêtres à simple pivot ou à tirage central, qui étaient sur tous les types de vélos jusqu'à la fin des années 1980 avant de disparaître de la circulation.

À NE PAS FAIRE

Vous priver de vitesses. Pédaler sur une bécane au look vintage ne signifie pas de forcer comme un diable. Il existe des groupes de transmission à l'ancienne qui comportent plus de cinq vitesses, vous savez...

JE VEUX UN VÉLO UTILITAIRE MAIS PAS SPORT



YUBA | SWEET CURRY | 3250 \$ | Le Sweet Curry de la compagnie californienne spécialisée en vélo cargo est le roi de la polyvalence. Sa roue arrière de 20 po lui donne une stabilité à toute épreuve. Ce ne sera pas un luxe puisque sa plateforme supporte jusqu'à 136 kg. Après, ce sera à vous de jouer, côté moteur. Vous pourrez toutefois vous aider en adoptant la version Spicy Curry, à assistance électrique. | yubabikes.com

Autres suggestions : Babboe Transporter, Kona Ute



BARRES DE PROTECTION | YUBA | MONKEY BARS | 200 \$ | Les deux enfants qui monteront sur votre Yuba s'y tiendront solidement quand vous serez en retard à la garderie. | yubabikes.com



CHAÎNE INTÉGRÉE | KRYPTONITE | EVOLUTION SERIES 4 | 140 \$ | La chaîne Evolution protégera votre monture des tentations. Cotée 8 dans l'échelle de protection, elle est efficace sans pour autant peser trop lourd. Comme elle s'enroule, elle se transporte plutôt facilement. En trois longueurs. | kryptonitelock.com

À FAIRE

Penser aux accessoires. Chaque modèle de vélo cargo est créé afin d'accueillir une panoplie, du banc pour bébé à la boîte de chargement en passant par la béquille. Hélas, la rareté des modèles fait que ces accessoires pèsent lourd sur le budget.

À NE PAS FAIRE

Ignorer les capacités de charge maximales. C'est une question de sécurité, un vélo surchargé sera dangereux à piloter. À moins, bien sûr, que vous ne désiriez laisser une partie de l'épicerie sur le trottoir.

JE SUIS DISCRET MAIS PRATIQUE



OPUS | ORPHEO LRT | 1000 \$ | Le LRT se démarque par sa discrétion. Son costume sombre lui assure de passer partout. Histoire d'assumer toutes les situations, il arrive équipé de garde-boue et de freins à disque hydrauliques. Même son porte-bagages est bien pensé : un espace où glisser le cadenas en U est prévu. Comme la vie d'un vélo en zone urbaine est difficile, sa chaîne est antirouille quatre saisons, ses pneus résistent aux crevaisons et son tube horizontal est recouvert de caoutchouc. | opusbike.com

Autres suggestions : Kona Dew Deluxe, Linus Roadster 8



SERRE-PANTALON RÉFLÉCHISSANT | MEC | 6 \$ | On se fait voir en même temps qu'on évite de ruiner son bas de pantalon. Un accessoire simple que tout adepte de cyclisme urbain devrait avoir en sa possession. | mec.ca



GANTS POUR HOMMES | GIRO | D'WOOL | 60 \$ | La paume en suède synthétique de ces gants garantit une bonne préhension. Son dos en laine mérinos, quant à lui, préserve les mains du froid. Idéal pour les entre-saisons. | giro.com

À FAIRE

Si votre vélo n'en est pas déjà équipé, investir dans un porte-bagages. Un modèle en aluminium qui se fixe au cadre plutôt qu'à la tige de selle fera l'affaire. Bien sûr, votre vélo doit être muni d'œillets afin d'accueillir ledit objet.

À NE PAS FAIRE

Tenter de réaliser des économies de bouts de chandelles en achetant un cadenas bon marché. Les tests menés par *Vélo Mag* au fil des ans le confirment : plus un cadenas est de basse qualité, plus il est facile à briser. Il vaut mieux en privilégier un en U, réputé plus fiable et résistant.

IL EST DANS MA POCHE!



BROMPTON | CHPT3 S6E SPECIAL EDITION | 3410 \$ | Bienvenue dans la secte! David Millar, le célèbre coureur britannique – plus précisément écossais – a lui aussi succombé en adoptant Brompton. En partenariat avec le fabricant, il a imaginé un modèle aux attributs sportifs sans le départir de ses qualités urbano-pliables. Cela donne le CHPT3 comportant un arrière en titane, un guidon aux poignées Ergon et une selle Cambium. Ah oui! Il n'y a que 500 exemplaires. | brompton.com

Autres suggestions : Tern Link D8, Dahon Ciao D7



VALISE | TERN | AIRPORTER | 425 \$ | Pour transporter un vélo pliant aux roues de 20 po aux quatre coins du globe sans démonter les pièces ni attirer les regards de curieux. Accommode les vélos pliés démontés aux roues de 24 et 26 po. | ternbicycles.com

OUTIL MULTIFONCTION | PARK TOOL | I-BEAM MULTI-TOOL | 27 \$ | À vélo pliable, petit outil. Le IB-2 regroupe tous les outils dont vous avez besoin pour les ajustements mineurs sur une bicyclette. Léger et compact, il se laisse oublier, prêt pour le moment où la situation l'exige. | parktool.com



À FAIRE

Stocker chambres à air et pneus correspondant au diamètre des roues de votre vélo pliant. Les standards du genre allant de 14 à plus de 20 po, on ne trouve pas nécessairement de quoi se satisfaire dans toutes les boutiques.

À NE PAS FAIRE

Oublier qu'il faut parfois le trimballer et le ranger. Un vélo pliant ne sera pas que pédalé, il sera aussi plié et bringué un peu partout. Avant de l'acheter, il est bon de vous assurer qu'il se transporte sans peine et se range bien là où vous désirez le caser. Un tel vélo pèse entre 10 et 15 kg et son volume, une fois qu'il est plié, oscille entre 100 et 200 L.



JE NE VEUX QU'UNE VITESSE, POINT BARRE



BLACK MAMBA | MYFIX | 389 \$ | Un cadre tout simple en acier, une roue flip-flop pour autoriser la version roue libre ou pignon fixe, un frein sur la roue avant avec la possibilité d'en ajouter un sur la roue arrière et vous voilà équipé d'un *fixie* qui a de l'allure. La plus belle surprise est de devoir déboursier un prix très modeste pour l'avoir dans sa cour. Les Myfix ont été lancés par des petits gars de Montréal. Ils auront droit à la médaille d'or quand leur site sera aussi en français! | myfixcycles.com

Autres suggestions : Myfix Cycles, Cinelli Gazzetta Hill Bombing



SANGLES DE PÉDALE | MYFIX CYCLES | PEDALBELT | 55 \$ | Qui veut maximiser son coup de pédale sans s'embarasser de cales appréciera cette esthétique courroie en cuir maintenant le pied en place. Vendue par un fabricant de *fixies* montréalais aux modèles abordables. | myfixcycles.com



CASQUE POUR FEMMES | BERN | MELROSE | 120 \$ | Le casque de la cycliste urbaine qui souhaite avoir du style tout en gardant sa tête sur ses épaules. La visière de tissu réversible peut être enlevée et lavée à la main au besoin. | bernunlimited.com

À FAIRE

Investir dans une pompe de vélo compatible avec les valves Presta ou dans un adaptateur à valve Presta. Plusieurs *fixies* arrivent chaussés de pneus de 23, 25 ou 28 mm, des standards qu'on trouve normalement sur des vélos de route.

À NE PAS FAIRE

Vous passer d'un frein avant. Les puristes crieront au sacrilège. Or le fait est que vous êtes un danger pour vous-même et pour les autres si vous vous fiez uniquement au rétropédalage pour freiner. Arrêter sec est parfois une question de vie... ou de mort.

J'AI BESOIN D'UN COUP DE POUCE



EVOX | KAB 475+ | 3000 \$ | Malgré sa petite batterie lithium-ion d'une autonomie de 80 km, le Kab 475+ pèse à peine plus de 20 kg, ce qui en fait un poids plutôt modeste parmi les vélos électriques. L'ajout de pneus étroits et la puissance non négligeable de son moteur électrique de 350 W rendent la conduite de ce vélo dynamique. Justement, en parlant du moteur : contrairement à pas mal de modèles, il a été conçu au Québec par le manufacturier Procycle. | evoxbikes.com

Autres suggestions : Felt Sport-e 95 S, Devinci E-Cartier E6000



SELLE | SELLE ROYAL | EZONE | 90 € (en ligne) | L'eZone est la première selle spécialement conçue pour les vélos électriques. Selon Selle Royal et BMW, qui se sont associés afin de la mettre au point, elle améliore la sécurité, le confort et les performances de conduite de ce type de monture, notamment au moment de l'accélération. Rien de moins! | selleroyal.com

PORTE-VÉLOS SUR ATTELAGE | THULE | EASYFOLD | 800 \$ | Ce support pensé spécifiquement pour transporter les vélos électriques, qui sont plutôt lourds, se fixe sans outils à l'arrière de la voiture. Comme son nom l'indique, on peut facilement le plier et le ranger entre les utilisations. | thule.com



À FAIRE

Estimer légèrement à la baisse l'autonomie de charge d'une batterie. La durée de charge est calculée pour un niveau d'assistance minimal et dans des conditions idéales, ce qui est loin de la réalité.

À NE PAS FAIRE

Penser que vous n'aurez pas à pédaler. La vaste majorité des modèles de vélos électriques exigent un minimum de pédalage en échange d'un certain niveau d'assistance. Seule une minorité vient équipée d'un système de propulsion sur demande, qui transforme votre monture en « scooter électrique ».

► **CYCLO SHOPPING**

VOTRE BOUTIQUE DU CENTRE-VILLE

martin **CYCLE**
SWISS

ROUTE • MONTAGNE • HYBRIDE







 313, Victoria avenue, Westmount
514 488-9717

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



Le vélo, votre plus fidèle allié.

Devinci, Miele, Garneau, Opus, AVP, Rocky Mountain, Linus, KHS, Simcoe, EVO, Raleigh

 **pignon sur roues**

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



Bicycles McW

NUNÉRO 1 AU QUÉBEC
POUR LES VÉLOS COUCHÉS CATRIKE

- Cannondale ■
- Devinci ■
- Rocky Mountain ■
- Felt ■ Miele ■
- Catrike ■ eVox ■
- BionX ■ Thule ■

www.bicyclesmcw.com
6010, rue Sherbrooke O. Montréal H4A 1X9

info@bicyclesmcw.com 

514-481-3113

FINANCEMENT





SOS VELO

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

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

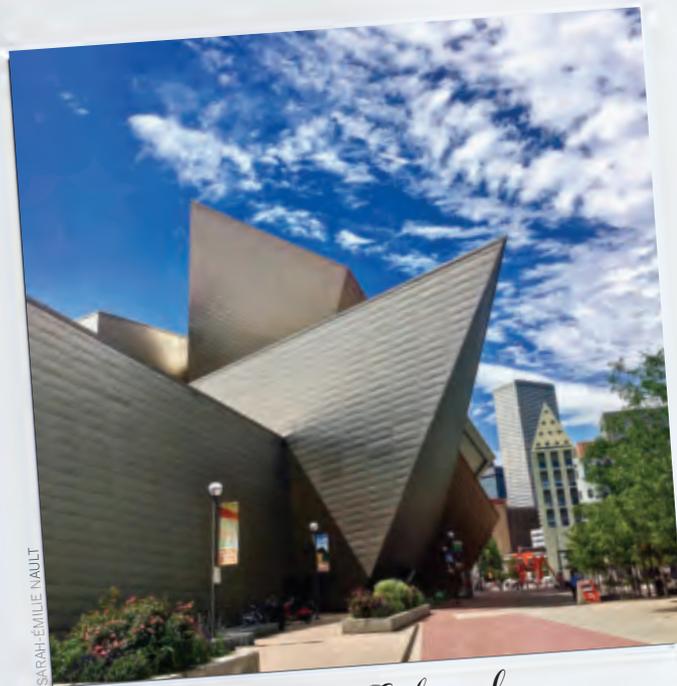
OUVERT
du mercredi au dimanche
DU 1^{ER} MARS
AU 31 OCTOBRE

HORS-SAISON :
SUR RENDEZ-VOUS
SEULEMENT

Des paradis vé



Austin, Texas



Denver, Colorado

Existe-t-il plus pur bonheur que de pédaler dans une ville inconnue? Je me fais un devoir de le réaliser lors de chacun de mes voyages : prendre la route, faire partie de ce grand et nouveau décor, rouler – seule ou accompagnée –, et partir à la découverte en ayant tout le temps devant moi. Ce fut le cas dans les rues de ces six villes visitées de par le monde.

Austin, la musicale

Rocket Electrics : le nom de cette entreprise 100 % texane incite déjà à une découverte branchée de la « capitale mondiale de la musique live ». C'est en partant pendant deux heures avec notre rocker de guide, chacun sur son vélo électrique Pedego Comfort Cruiser, dans une virée musicale, anecdotique, gourmande, touristique et historique, que

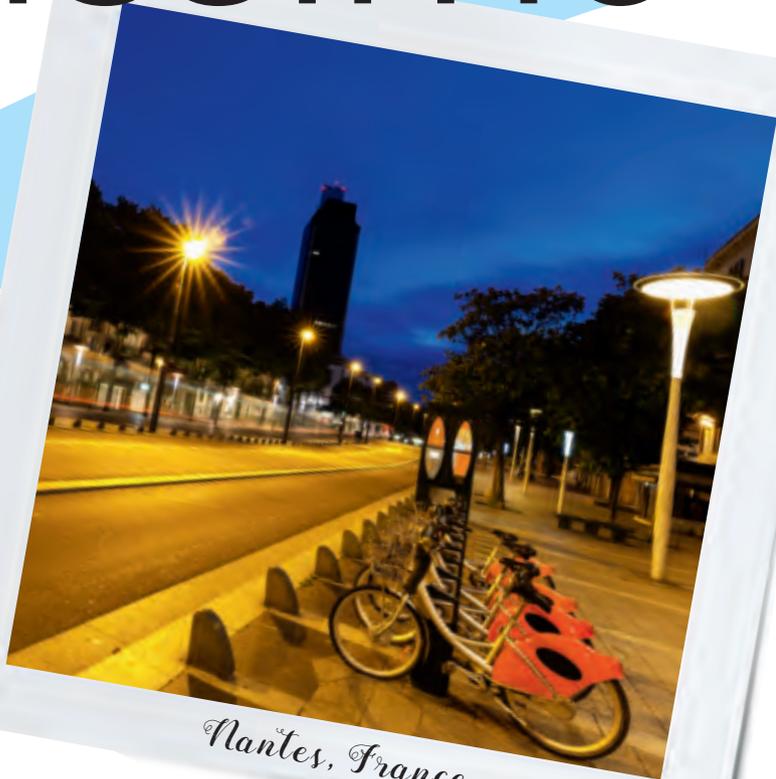
j'ai exploré Austin, de son trépidant centre-ville aux paisibles rives et pistes cyclables ceinturant le lac Lady Bird. La ville est reconnue être l'une des plus ouvertes et des plus libérées au pays, « un point bleu dans une mer de rouge ». Décrite comme l'une des belles pistes cyclables des États-Unis, la Ann and Roy Butler Hike-and-Bike Trail, qui fait 16,3 km, est l'un des plus vieux sentiers urbains de vélo et de randonnée au Texas. Le tout

est entrecoupé de coteaux dont l'ascension n'exige qu'un facile coup de pédale, d'arrêts gourmands aux saveurs de barbecue texan et de moments passés au pied de monuments typiques de la ville tels que la salle de spectacle Austin City Limits Studio et les statues de Stevie Ray Vaughan et de Willie Nelson. Ah oui, ne pas oublier la piscine naturelle de Barton Springs, au cœur du parc Zilker. rocketelectrics.com

Denver, la libérale

Surprenante, vibrante, libérale et ouverte, la capitale du Colorado figure dans la liste de mes villes états-uniennes chouchous. Qui peut résister au charme d'une cité où le plaisir (culture de la bière, musique, gastronomie, musées et bonheur d'être entre amis) s'accorde en parfaite harmonie avec une vie active et l'appel des grands espaces?

lissimo



Nantes, France



Philadelphie, Pennsylvanie

Pas étonnant que les déplacements comme les visites à vélo soient si populaires dans cette Mile-High City aux infrastructures cyclistes inspirantes. Si c'est en la plaisante compagnie d'un guide local de Mile High Bike Tours que nous avons exploré la ville à vélo, nous aurions aussi pu le faire par nous-mêmes en louant un vélo en libre-service B-cycle. De la nouvelle gare Union au cœur du centre-ville jusqu'au chouette Larimer Square en passant par le Capitole de l'État du Colorado (où la treizième marche marque le fameux mile au-dessus du niveau de la mer), le quartier des musées, l'avenue Colfax (plus longue artère de Denver) ou la 16th Street Mall, ce sont les diverses œuvres d'art publiques, théâtres, salles de concert, stades de sport, parcs et microbrasseries qu'on croise qui

expriment le mieux l'ouverture et l'esprit de la ville. Mes deux coups de cœur lors de cette balade d'une quinzaine de kilomètres alliant voies cyclables, sentiers sur les berges de la rivière et rues résidentielles ? La piste cyclable encerclant le ruisseau Cherry et l'artistique quartier RiNo (River North Art District), pour ses entrepôts transformés en bars et ses allées recouvertes d'art urbain. milehighbiketours.com

Nantes, la créative

Deuxième ville française la plus vélo-friendly et point de rencontre entre les populaires itinéraires vélo La Véloodyssée (EuroVelo 1) et La Loire à vélo (EuroVelo 6), Nantes fait la part belle aux cyclistes. Dans cette métropole où art et culture

font partie intégrante du quotidien et du décor, ce sont près de 500 km de bandes et pistes cyclables, de parcours protégés ainsi que de voies vertes, cyclables ou partagées (dont plusieurs aménagées en bord de Loire) qui attendent les visiteurs à vélo. C'est en Bicloo, le vélo en libre-service nantais, que, avant les 15 km du Tour de l'île de Nantes – une randonnée traversant la ville d'est en ouest là où les anciens chantiers navals ont été transformés en véritable terrain de jeux de la création –, je me suis immergée dans la belle et créative folie du Voyage à Nantes, tracé artistique hors du commun conduisant d'une œuvre d'artiste local à une autre, au fil des quartiers et sur 12 km, en suivant la fameuse ligne verte dessinée sur le sol, comme un condensé de Nantes permettant de saluer

ses incontournables : le château des ducs de Bretagne (qui loge le musée d'histoire de Nantes), le jardin des Plantes, Le Lieu Unique, le quartier Graslin, l'Île Feydeau, la Tour Lu, le Carrousel des Mondes Marins, le Mémorial de l'abolition de l'esclavage, l'Arbre à basket, les Machines de l'île, de même que Les Anneaux de Buren s'élevant en contrebas du quai, sur l'estuaire. velos-nantes.fr

Philadelphie, l'historique

Surnommée « Philly », Philadelphie est connue comme l'une des villes états-uniennes particulièrement propices à la pratique du vélo. De ses 700 km de pistes cyclables et de sentiers, j'ai pu en parcourir une vingtaine à la découverte d'endroits



emblématiques : les marches de Rocky devant le Philadelphia Museum of Art, la cloche de la Liberté, la longue artère des musées baptisée Benjamin Franklin Parkway, le Pennsylvania State House où fut signée la Déclaration d'indépendance, le Reading Terminal Market, Rittenhouse Square, les quartiers Old City et Fishtown, de même que South Street. J'ai également arpenté le calme du parc Fairmount, un des grands parcs urbains dans le monde ; tout en collines, lacs, boisés et verdure, ses 9220 acres dévoilent une autre facette de la ville ayant vu naître la nation états-unienne. De ce côté de la rivière Schuylkill, du haut du plateau Belmont, j'ai été mise dans le secret des dieux : c'est là que se trouve le plus beau point de vue sur le centre-ville de Philly. En roulant sous les cerisiers en fleurs, puis sur la piste cyclable enchâssée dans la promenade au bord de la rivière, j'ai compris l'engouement des voyageurs pour cette ville accueillante, riche d'histoire et respectueuse des cyclistes – le

programme de vélos en libre-service Indego y fait d'ailleurs un malheur depuis deux ans.
phillybiketours.com

Pondichéry, la sereine

Peut-être n'aurions-nous pas osé rouler dans l'aliénante circulation de grandes villes indiennes telle que New Delhi ou Chennai, mais nous avons, de bon matin – chaleur oblige –, joyeusement grimpé sur les vélos vintage colorés afin de prendre part au Wake Up Pondy Tour dans les rues encore endormies de la ville mi-française mi-indienne de Pondichéry, dans le sud-est de l'Inde. Nous y avons fait la connaissance d'une cité à la richesse multiculturelle étonnante (fondation par les Français, population actuelle hindoue, chrétienne et musulmane), le temps d'un trajet de deux heures entamé sur le parvis de l'église du Sacré-Cœur, menant à la plage à l'extrémité de la ville (aux abords du golfe du Bengale) et parsemé de

temples, d'architecture coloniale, de marchés publics. Au cours de nos pérégrinations dans les différents quartiers de cette ville qui ne propose encore aucun vélo en libre-service, nous avons plongé dans la culture et les coutumes en discutant – en français – avec notre guide, Manisha. Nous avons vécu l'expérience de la conduite à gauche dans un pays sans infrastructure où les règlements semblent inexistantes. Ce fut surtout l'occasion d'établir un contact avec un peuple timide mais ô combien attachant.

[Page Facebook du Pondy Cycle Tour](#)

Washington, D.C., la politique

Dans la capitale fédérale des États-Unis, les monuments et lieux légendaires s'élèvent aux quatre coins de la ville. Une manière plaisante et efficace de voir d'un coup tous ces classiques dispersés ? Enfourcher un vélo hybride et suivre le guide sur terrain plat pendant une

douzaine de kilomètres, le temps d'un fascinant pèlerinage politique et historique de part en part de la ville aux bâtiments immaculés. Ce circuit qui propose Bike and Roll comporte des arrêts et récits propres aux célèbres constructions washingtoniennes : le National Mall, la Maison-Blanche, le Capitole, la sublime bibliothèque du Congrès, la station Union, le Lincoln Memorial où trône la statue de marbre d'Abraham Lincoln, le monument Washington, la Cour suprême, le mémorial de la Deuxième Guerre mondiale ainsi que les divers musées (gratuits !) membres de la Smithsonian Institution. On emprunte des rues partagées avec les voitures, des voies réservées aux vélos et des sentiers asphaltés sillonnant les espaces verts entourant les bâtiments menant des environs du National Mall jusqu'au quartier de Capitol Hill en passant par le parc West Potomac. Une véritable incursion dans la foisonnante histoire états-unienne.
bikeandrolldc.com

KEY WEST ROYAUME DU VÉLO

L'ouragan Irma y a fait beaucoup moins de dommages qu'ailleurs dans les Keys, cet archipel de centaines de récifs coralliens à l'extrémité sud de la Floride. Irma a frappé moins fort que l'ouragan de la fête du Travail de 1935, qui a fait des centaines de victimes, notamment chez les travailleurs du chemin de fer reliant Miami à Key West, qu'il a détruit. On peut encore admirer ces impressionnantes structures, autrefois qualifiées de huitième merveille du monde, et rouler sur des tronçons convertis en pistes cyclables.

Aujourd'hui, les Keys sont reliés par les ponts de la route 1, dont un de 14 km entre Little Duck Key et Marathon. C'est le préféré des cyclistes, dit-on, malgré la circulation infernale.

Le plaisir est surtout à 100 km au sud. Oubliez les attrape-touristes que sont le monument marquant la (fausse) extrémité sud des États-Unis ou la rue Duval et ses boutiques de babioles, clubs de *drag queens* et bars style Vieux Pierrot. Le charme est ailleurs.

Key West fait 13 km². Moins de 23 000 personnes y habitent. À 1769 habitants au kilomètre carré, c'est très peuplé. On est loin du Plateau (12 394 habitants au kilomètre carré), mais dès qu'on circule dans le damier des rues de la République de Conch, dixit son surnom bahaméen, on réalise qu'ici, la terre ferme est une denrée rare.

L'île est plate. Outre les 6 m de Solares Hill, les seules protubérances sont les dos-d'âne À part les rues Bertha et Whitehead,

C'est un peu comme le Plateau Mont-Royal sous les tropiques. Des bicyclettes partout, des rues étroites, zéro gratte-ciel, pas assez d'espace pour les voitures. Et une culture vélo bien ancrée et vivante. Bienvenue à Key West.

les avenues Flagler et Palm ainsi que le boulevard Roosevelt, il n'y a aucun axe majeur. La ruelle est reine. Les rues importantes ne comptent que deux voies. Certaines venelles ne mènent nulle part et sont souvent d'une largeur de trottoir. Spécialement autour du cimetière et sa Passover Lane.

Partout, les jardins luxuriants sont minuscules et, quand ils ne se touchent pas, les immeubles se côtoient de près. L'architecture typique des Antilles domine.

Dans cette petite ville frêquemment écrasée sous une chaleur épouvantable, le vélo est roi. Le stationnement est rationné dans nombre de quartiers. Les rues sont la plupart du temps à chaussée partagée. Toutes les maisons ont un, deux, six vélos, habituellement déverrouillés. Certes, l'île doit composer avec



Key West, Floride

de nombreux embouteillages. Mais la bicyclette façonne davantage la culture locale. La municipalité a même son agence de promotion des transports actifs, Car-Free Key West, au slogan limpide: «La vie à portée de pédale et de marche.» Sur son site web, un organigramme vante les avantages économiques et sociosanitaires du vélo, signé... Vélo Québec.

«À Key West, un vélo est une déclaration personnelle qui va au-delà du transport», affirme la journaliste locale Nancy Klinger. L'île est un véritable musée vivant de la bicyclette: les montures chères et à la mode sont rares. On préfère les modèles yougoslaves, les vieux CCM à pneus larges et les sièges banane.

Le grand plaisir de Key West, c'est de se perdre à vélo dans le dédale de ses rues et de savourer un latte inoubliable à une des deux enseignes du Cuban Coffee Queen, bien avant de visiter la maison d'Ernest Hemingway ou la serre à papillons.

Key West

3,8 millions de touristes injectent 2 milliards de dollars dans l'économie locale, faisant ainsi vivre la moitié de la population.

> Key West fut repérée par le conquistador espagnol Juan Ponce de León en 1521 et fondée en 1828.

> Ernest Hemingway et Tennessee Williams y ont écrit, Michel Tremblay et Marie-Claire Blais y passent l'hiver.

> Les coqs, nombreux, circulent librement sur l'île et sont protégés par la loi.

> Durant la guerre de Sécession, Key West la méridionale était rattachée aux États nordistes. L'île compte des monuments des deux camps, côte à côte.

> 150 km: distance entre Atlantic Boulevard de Key West et le Malecón de La Havane; 260 km: distance entre Key West et Miami.

12

IDÉES POUR ROULER SANS RISQUE ET SANS CHICANE

S'il est vrai que le bilan routier cycliste du Québec ne cesse de s'améliorer, les rapports entre cyclistes et automobilistes restent tendus dans la province. Dès qu'on aborde la question des droits et devoirs des différents usagers de la route, les discussions s'enflamment, surtout quand il s'agit d'une règle qui donnerait une longueur d'avance aux cyclistes. Calmons le jeu. Faisons notre part et faisons-nous aimer même par les Richard Martineau de ce monde...

1 Dans le bon sens tu iras

À moins qu'un aménagement ne permette de faire autrement (piste à double sens cyclable), rouler dans le sens de la circulation est une règle de base évitant de causer de mauvaises surprises aux piétons, aux automobilistes ou aux autres cyclistes.

2 Sur les piétons tu veilleras

Le principe de prudence que comportera le nouveau Code de la sécurité routière le formalisera bientôt : les piétons ont priorité sur tous les autres modes. Appelons cela de la courtoisie, du respect, peu importe, cela devrait être une règle sacrée.

3 Le feu rouge tu ne grilleras point

Il y a au moins trois bonnes raisons de s'arrêter au feu rouge : une question de survie élémentaire, et l'obtention d'un certain respect des automobilistes à l'égard des cyclistes, et surtout, c'est la loi!

4 Bien éclairé le soir tu circuleras

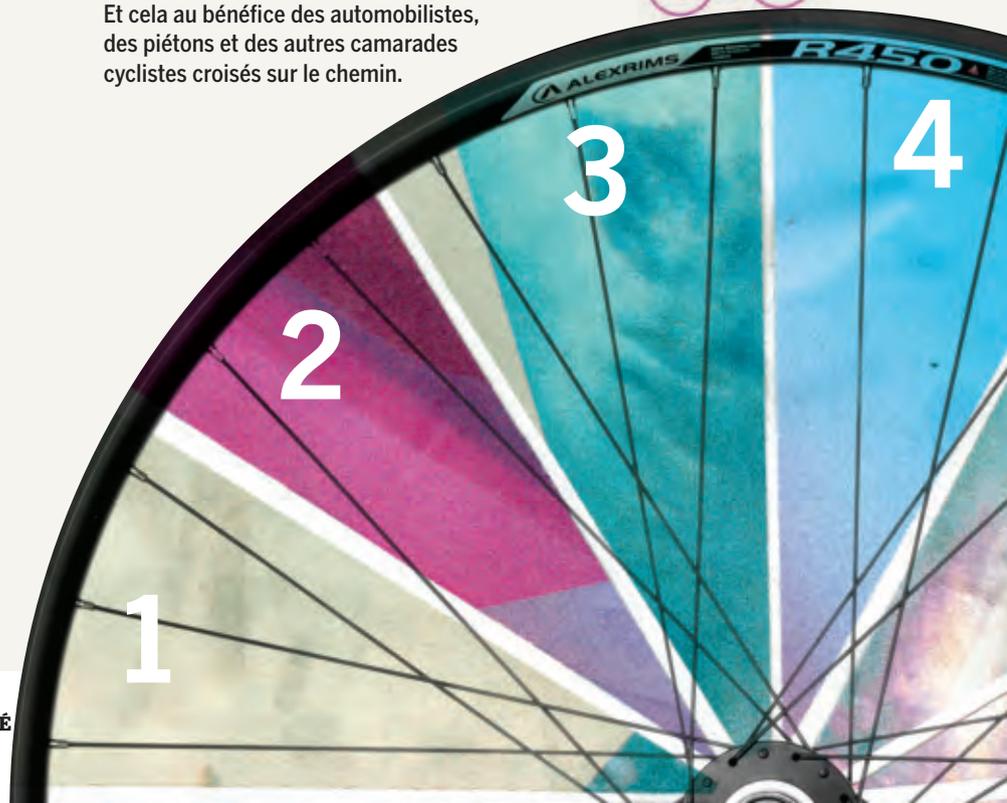
Au prix où sont maintenant les systèmes d'éclairage actifs performants, on n'a plus d'excuse pour rouler à la bougie... Et cela au bénéfice des automobilistes, des piétons et des autres camarades cyclistes croisés sur le chemin.

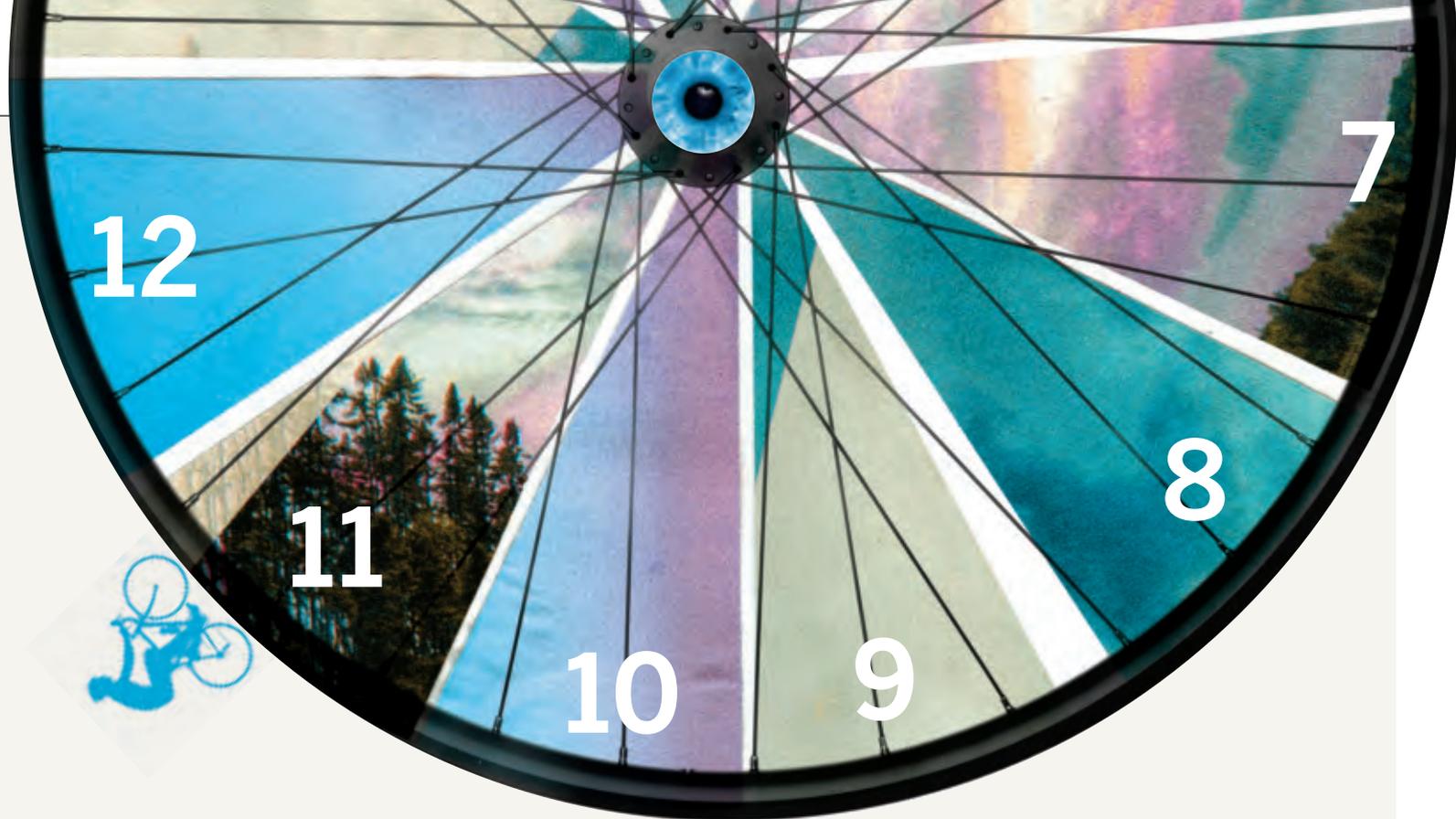
5 Les excès de vitesse sur les pistes cyclables tu éviteras

L'élimination de la règle qui obligeait à emprunter les pistes cyclables fait que les cyclistes peuvent rouler dans la rue s'ils souhaitent aller plus vite. Une bonne idée qui évite de donner la frousse à tous les cyclistes, grands et petits, moins rapides ou moins habiles, qui utilisent la piste.

6 Loin des poids lourds tu te tiendras

Qu'on se le dise, les bus, camions et semi-remorques de ce monde ne sont des alliés naturels ni des piétons ni des cyclistes. Chercher à se faufiler entre un dix-roues et la bordure du trottoir, dans l'angle mort, n'est pas une bonne idée. On dispose de deux options : être suffisamment devant et bien visible, ou patienter derrière, le temps que le passage se libère.





7 Ta présence tu signaleras
La clochette est dans plusieurs pays un équipement obligatoire. Au Québec, il semble que cela fasse encore rigoler. Pourtant, c'est une façon fort sympathique de s'annoncer. Et tant mieux si cela fait rire!

8 De tes intentions tu feras part
Que ce soit dans le but d'informer les automobilistes, les autres cyclistes ou les piétons, le fait de signaler si on tourne à droite ou à gauche évite bien des malentendus et des situations conflictuelles. C'est facile et ça ne coûte pas cher.

9 Ton vélo en bon état tu maintiendras
Pour sa propre sécurité et la santé de sa monture, un bon entretien est fort utile. Des freins ajustés parent aux situations d'urgence, des pneus bien gonflés ménagent les jantes et les pneus eux-mêmes, et les bons accessoires transportent adéquatement mallette et victuailles!

10 Ton itinéraire tu choisiras
L'état du vélo au Québec nous apprend que plus de 56% des déplacements à vélo y sont faits sur les pistes cyclables. Mais les pistes ne vont pas partout! Quand il est possible d'éviter les grandes artères et les rues à fort débit de circulation et d'opter pour une combinaison de pistes et de rues à faible circulation, c'est tant mieux.

11 Un casque à ton style tu arboreras
Aucune loi n'impose le port du casque au Québec. Le choix personnel demeure la règle, et c'est ce qui a fait progresser son usage au cours des dernières années chez les cyclistes de tous les âges. Le casque n'est pas la panacée en matière de sécurité, mais il peut s'avérer fort utile dans bien des circonstances.

12 Loin des portières tu rouleras
En ville, la vigilance est de mise. Rouler mollo à la distance d'une portière des voitures garées est probablement la meilleure attitude à adopter. Si on ne va pas trop vite, on peut même deviner la silhouette d'un conducteur qui s'apprêterait à sortir de son véhicule.



Vélopartage nouvelle génération

Les vélos en libre-service sans bornes de stationnement ont fait leur apparition partout dans le monde au cours de la dernière année et demie. Montréal n'a pas été épargnée par le phénomène.

Dire que l'arrivée de Dropbike sur l'île de Montréal le 31 août dernier en a surpris plus d'un serait un euphémisme. Sans tambour ni trompette, la *start-up* torontoise de vélopartage a disséminé une petite cinquantaine de ses bicyclettes orange à travers la ville de Westmount, avec qui elle s'était préalablement entendue. Pendant tout l'automne, quiconque de passage dans cette banlieue de la métropole a donc pu enfourcher ces montures dénuées de stations fixes – c'est ce qui les différencie des Bixis. Pour déverrouiller les Dropbikes, il suffisait de télécharger l'application

de la compagnie sur un téléphone intelligent, puis de numériser le code QR du vélo. Coût de la location: 1\$ l'heure, débité automatiquement sur la carte de crédit.

Contacté par Ville à vélo à la fin du mois de novembre dernier, l'état-major de Dropbike n'avait que de bons mots à dire sur le projet pilote qui tirait alors à sa fin: respect des douze zones délimitées pour stationner les vélos, bonne communication avec les autorités, commentaires apparemment élogieux des cyclistes... Emmett Meacher, responsable du marketing

et des relations publiques, le qualifie sans hésiter de « succès ». « À part de rares cas d'utilisateurs qui ont abandonné des vélos n'importe où, tout s'est bien déroulé. Aucun Dropbike ne s'est d'ailleurs fait voler », affirme-t-il. On estime que « quelques centaines d'utilisateurs » ont enfourché les vélos au cours du projet de deux mois et demi.

La réponse des Westmountais et de leurs voisins est « si satisfaisante » que Dropbike parle déjà de revenir dans la ville en 2018 – et d'éventuellement prendre de l'expansion sur l'ensemble de l'île

// Quelques entreprises de VLS2.0 Dropbike / Ofo / Mobike / Xiaoming Bike / GoBee



de Montréal. Les intentions de l'entreprise sont claires. « Nous voulons répandre notre système partout à Montréal, surtout là où Bixi n'opère pas », lance Emmett Meacher. Et à plus long terme ? « D'ici cinq ans, notre souhait le plus cher est que Dropbike soit une solution de transport crédible vers laquelle se tournent instinctivement les Canadiens. » Rien de moins !

Phénomène mondial !

Le phénomène du vélo en libre-service de deuxième génération est loin d'être unique à Montréal. Partout dans le monde, des villes accueillent ces systèmes qui rappellent l'autopartage Car2go, version vélo. Rien que dans la dernière année, Paris, Bruxelles, Londres, New York, Washington, Melbourne et Sydney, notamment, ont vu apparaître une ou plusieurs entreprises de vélos en libre-service sans ancrages et accessibles au moyen d'un

téléphone. Le modus operandi est relativement similaire à celui de Dropbike, dont on trouve aussi les vélos à Toronto et à Kingston. Cela dit, de nombreuses villes ont abandonné le système tant la vie des vélos 2.0 est éphémère.

C'est néanmoins à la Chine qu'on doit la paternité du VLS2.0. Grâce à des centaines de millions de dollars investis par des géants chinois de l'Internet comme Alibaba, les compagnies Ofo (aux vélos jaunes) et Mobike (aux vélos orange) s'y sont implantés dans plus de trente grandes villes depuis 2016. À elles deux, ces compagnies rejoindraient des dizaines de millions de jeunes utilisateurs partout au pays, mais aussi sur la planète. Selon ces leaders mondiaux dans le domaine, chacun évalué à plus d'un milliard de dollars américains, « le VLS2.0 est en train de changer le paysage urbain ».

L'avènement de ces géants ne se fait toutefois pas sans heurts. Au

mois de juillet dernier, le magazine *Wired* rapportait par exemple que les rues, les parcs et les trottoirs de la ville chinoise de Hangzhou se sont littéralement retrouvés infestés de vélos en libre-service sans bornes. Exaspérées, les autorités ont alors procédé à un ramassage en règle de ces ordures inusitées. Résultat : des dépotoirs remplis à ras bord de vélos abandonnés par milliers ! Ce scénario s'est depuis répété ailleurs dans l'empire du Milieu, mais aussi à Seattle, aux États-Unis.

« Ce sont des vidanges »

La bonne nouvelle, c'est que Drobike s'est arrangé pour que ces scènes ne se répètent pas ici, au Canada ; en délimitant des zones où déposer ses vélos à la suite de leur utilisation, la compagnie torontoise a « créé la recette parfaite pour éviter le chaos », estime Emmett Meacher. La mauvaise, c'est qu'elle s'est tout

de même attiré son lot de critiques, dont certaines sont carrément virulentes. Ses vélos ont par exemple été qualifiés de « cochonneries » et de « vidanges » par un utilisateur visiblement insatisfait sur la page Facebook Vélo d'hiver – Montréal. Position de conduite inconfortable, matériaux de piètre qualité et faible absorption des chocs ne sont que quelques-uns de ses reproches. Aussi, ces vélos ne visitent pas souvent un atelier d'entretien.

Un autre utilisateur – lui aussi mécontent – souligne quant à lui le caractère intrusif de l'application Drobike, qui est nécessaire pour déverrouiller puis utiliser un vélo. Photos à l'appui, il constate qu'elle exige qu'on lui donne accès à une « panoplie plutôt effrayante » de droits. « L'application demande essentiellement de lui laisser le contrôle total de votre téléphone intelligent. Ma vie privée vaut plus que ça », déplore-t-il. Confronté à ce sujet, Drobike prétend qu'elle récolte « un nombre limité de données anonymes sur les déplacements et les caractéristiques démographiques de ses utilisateurs afin de les partager avec les autorités ». La Ville de Westmount a été incapable de nous confirmer cette information.

Dernier point, mais non le moindre : celui du modèle d'affaires. D'après Drobike, la location de vélo à 1\$ par heure est suffisante pour assurer la rentabilité de l'entreprise. Une information dont doute fortement Pierre Parent, directeur du marketing et des communications chez Bixi Montréal. « La structure me semble obscure. Même si nous évaluons le prix de ces vélos à quelques centaines de dollars – ce qu'ils valent probablement –, j'ai peine à croire que cela fonctionne », avoue celui qui trouve exagérée l'affirmation selon laquelle Drobike représente de la concurrence pour Bixi. « L'arrivée de Drobike nous force certes à innover. Mais je confirme que nous ne nous sentons pas menacés ! »

Sécurité à vélo

À quand les vrais changements?

C'est la mort de la cycliste Mathilde Blais qui a incité le ministère des Transports à moderniser le code de la sécurité routière. Quatre ans après, il est temps de faire le point.



2 juillet 2017: angle avenue de Bruxelles et rue Monselet, une camionneuse frappe un cycliste de 44 ans qui succombe à ses blessures. 14 juillet 2017: un camionneur heurte mortellement un cycliste de 41 ans, au coin de la rue Bélanger et de la 6^e Avenue. 4 octobre 2017: un automobiliste qui effectue une manœuvre illégale sur la voie Camillien-Houde bloque la voie du cycliste Clément Ouimet qui arrivait derrière lui, provoquant une collision fatale pour le cycliste. Trois accidents mortels parmi la dizaine inscrits récemment



au registre de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ).

Tout le monde se souvient du décès de Mathilde Blais, le 27 avril 2014, sous le viaduc de la voie ferrée du Canadien Pacifique (CP), rue Saint-Denis. Cette tragédie avait créé une onde de choc au sein de la population et de la classe politique. « Une mort évitable », avait conclu le coroner Paul G. Dionne. Mathilde Blais a été tuée sur le coup, prise en étau sur son Bixi entre le mur de béton et un poids lourd dépourvu de jupe latérale. Le camionneur n'a jamais empiété sur la voie de gauche afin d'assurer une distance sécuritaire de dépassement.

L'accident a incité l'ex-ministre des Transports, Robert Poëti, à inclure dans la prochaine version du Code de la sécurité routière plusieurs recommandations ciblant la sécurité des cyclistes. Il y a depuis été remplacé par Jacques Daoust, Laurent Lessard, puis André Fortin qui a finalement déposé un projet de loi l'automne dernier.

« Il y a du progrès avec ce nouveau code, mais il reste du chemin à faire, commente Suzanne Lareau », PDG de Vélo Québec. Elle se réjouit de l'introduction du principe de prudence, qui reconnaît la vulnérabilité des cyclistes et des piétons, et la responsabilité accrue des conducteurs.

« Nous sommes très contents de l'élimination des points d'inaptitude aux dossiers des cyclistes et de la précision des distances de doublage, et surtout de l'augmentation des amendes relatives à emportierage, ajoute-t-elle. Il sera toutefois indispensable d'éduquer les policiers à appliquer la loi. Et le projet de loi impose encore une contravention d'absence de réflecteur. Une absurdité. Il existe d'autres moyens de rendre visibles les cyclistes. »

Québec n'a pas non plus retenu le principe du cédez le passage (l'arrêt devient un « cédez le passage » pour le cycliste) ni la possibilité pour les cyclistes de traverser au feu piéton.

Vélo Québec est revenu à la charge sur ces questions à la commission parlementaire en février dernier et a obtenu gain de cause pour le feu piéton.

PROJETS MONTRÉALAIS

La série de décès de cyclistes avait ébranlé le maire Denis Coderre. Son administration a permis que, sous les viaducs les plus dangereux, les vélos circulent sur les trottoirs, une demi-mesure qui incommode tout le monde. Du même souffle, Montréal avait annoncé des chantiers visant à améliorer la sécurité sous 57 des 188 ponts ferroviaires et structures surélevées situés sur son territoire. Ces changements se font peu à peu.

Marianne Giguère, élue du district De Lorimier dans le quartier Le Plateau-Mont-Royal et madame vélo de l'administration de la mairesse Valérie Plante, désire modifier la donne : « Nous voulons augmenter considérablement la part modale du vélo dans l'ensemble de l'agglomération. En ce moment, c'est de 1,2 à 2%, et de 10 à 12% sur le Plateau, dans Ville-Marie et dans Rosemont. Ce n'est tout simplement pas assez. »

L'objectif n'est plus d'accroître le kilométrage d'axes cyclables mais de miser sur des infrastructures plus confortables et sécuritaires, affirme-t-elle. Dans certains cas, entre autres sous les viaducs, ça va coûter des millions. « En maints endroits, les canalisations, la chaussée et les trottoirs sont à refaire, poursuit-elle. Tant qu'à investir massivement, aussi bien ajouter un axe cyclable là où c'est possible. » La piste cyclable du boulevard Saint-Laurent sous le viaduc du CP, situé à la limite du Plateau-Mont-Royal et de la Petite-Italie, a d'ailleurs nécessité 5,4 millions de dollars... incluant la réfection des égouts.

« Nous allons introduire des axes cyclables sur le réseau artériel partout où ce sera réalisable, précise-t-elle. Il importe de désenclaver certains quartiers, comme le centre-ville, Saint-Michel, Parc-Extension,

le futur quartier Blue Bonnets, le parc industriel de Saint-Laurent, Verdun, LaSalle.» Contrairement ce qui a été fait sur l'axe nord-sud et sur la rue Rachel, Montréal va privilégier les pistes unidirectionnelles de chaque côté de la rue. Ce type d'aménagement est considéré comme plus sécuritaire et plus facile à entretenir, notamment en ce qui a trait au déneigement.

«J'aimerais aussi sécuriser les intersections, où se produit la majorité des accidents impliquant des cyclistes, dit-elle. Nous pourrions reculer la ligne d'arrêt, introduire davantage de sas vélo, installer des feux chandelle (priorité aux bus) et des feux vélo ou des saillies de trottoir.»

L'administration de Valérie Plante annonçait l'hiver dernier 50 millions de dollars sur trois ans, mais une part des 300 millions de dollars consacrés à la réfection des grandes artères inclura également des aménagements cyclables, selon Marianne Giguère. Et Montréal doublera le budget du développement du Bixi à 9,3 millions de dollars, sur trois ans.

La mesure la plus populaire chez les tenants de la mobilité durable a cependant été l'annonce, au début de février, de la fermeture controversée de la circulation de transit sur la voie Camillien-Houde.

PRIORITÉ: LE RÉSEAU UTILITAIRE

«Si vous voulez que les gens pédalent massivement, 12 mois par année, il est essentiel d'éliminer les détours, explique Michèle St-Jacques, professeure à l'École de technologie supérieure et spécialiste de la fluidité. Il est important de développer des axes utilitaires séparés du trafic motorisé. Les cyclistes doivent avoir un accès plus direct à leur destination.» Elle cite en exemple la piste cyclable du boulevard René-Lévesque, devant l'hôtel du Parlement, à Québec, ou le pont Alexandra, à Ottawa.

Michèle St-Jacques imagine un réseau utilitaire intégré à toutes les grandes artères comme les avenues Papineau et du Parc, le boulevard

René-Lévesque, les rues Saint-Denis, Sherbrooke et Jean-Talon, etc. Idem à Québec. «Il y a l'espace pour insérer de telles pistes, constate-t-elle. On n'a qu'à jouer avec la largeur des voies motorisées et restreindre la circulation des camions sur certaines artères, afin de récupérer du terrain en bordure sans enlever de stationnement, dans le but de ne pas nuire aux commerces.»

Suzanne Lareau applaudit au concept allemand de vélorue, ou *bike boulevard*: «Il est fondamental de multiplier les infrastructures vélo qui éliminent les barrières, à l'instar de Hovenring, aux Pays-Bas, et Bike Snake, au Danemark. Je pense au passage sous l'autoroute 20, à Boucherville, à la hauteur du pont-tunnel, ou à celle du parcours Harlaka, à Lévis...»

CAMIONS

En 2016, Montréal avait tenu des consultations et, au printemps 2017, la Commission sur le transport et les travaux publics adoptait une trentaine de recommandations, dont celles de bannir des rues de Montréal certains modèles de camions aux angles morts trop prononcés, de privilégier ceux aux cabines surbaissées, de rendre obligatoires les jupes latérales et les miroirs convexes sur les véhicules pesant au-delà de 3,5 tonnes.

En février dernier, un colloque s'est, à nouveau, penché sur le sujet. «Il faut idéalement modifier la forme des camions afin que les fenêtres de la cabine du conducteur descendent jusqu'au sol et que son siège soit au milieu; cela s'est fait en Angleterre», signale Michèle St-Jacques.

Doit-on limiter les heures de livraison? Pour l'industrie du camionnage et les détaillants, ce serait un cauchemar logistique. Un semi-remorque pris dans la circulation entraîne pourtant des coûts qui se répercutent déjà dans la chaîne d'approvisionnement. Dans les quartiers densément peuplés, on devrait restreindre les livraisons aux camionnettes (camions plus petits, fourgonnettes) ou aux vélos, quitte, disent les experts, à multiplier les centres



Un jeu vidéo lancé par Vélo Québec destiné à sensibiliser aux angles morts les écoliers des 5^e et 6^e années du primaire. Un jeu de samourais et de ninjas, que les joueurs positionnent autour d'une moto, d'une auto ou d'un camion. Les samourais doivent être visibles, pas les ninjas.

de transbordement, à l'avenant de ce qui se fait ailleurs dans le monde.

ANGLES MORTS

À la SAAQ, on fait le tour des écoles primaires et des grands événements populaires, tel le Tour de l'Île, avec un camion dix-roues à benne basculante, qu'on entoure de tapis rouges représentant les angles morts du conducteur. Puis on fait grimper le public dans la cabine. «Le concept d'angles morts est assez abstrait pour la majorité des gens, explique Marie-Josée Michaud, porte-parole de la SAAQ. Une fois dans la cabine, ils sont surpris. On installe un vélo aux endroits critiques et ils ne le voient pas! Ça incite les cyclistes à éviter ces zones. Si vous n'apercevez pas le visage du camionneur, c'est que lui non plus ne vous voit pas!»

Vélo Québec a justement lancé un jeu vidéo destiné à sensibiliser aux angles morts les écoliers des 5^e et 6^e années du primaire. «Dans le cadre du programme Cycliste averti, nous rejoignons près de 3000 élèves par année, explique Magali Bebronne, chargée de projet. Comme il n'existe pas de matériel didactique et que c'est compliqué d'organiser des sorties, nous avons privilégié l'approche lu-

dique.» Le studio de jeux vidéo Ako a donc mis au point un jeu de samouraïs et de ninjas, que les joueurs positionnent autour d'une moto, d'une auto ou d'un camion. Les samouraïs doivent être visibles, pas les ninjas.

La Société de transport de Laval (STL) s'attaque également à ce problème en procédant, depuis l'été dernier, à des essais de plusieurs technologies embarquées. «Nous testons sur des circuits fermés des radars, des caméras et des systèmes infrarouges, explique Sylvain Boucher, directeur de l'entretien et de l'ingénierie. Ces systèmes contribuent à prévenir des collisions imminentes. Nous cherchons actuellement à éliminer les fausses alertes en vue d'augmenter la fiabilité, hiver comme été.»

La STL, qui mène ses tests en collaboration avec la Société de transport de Montréal et l'Association du transport urbain du Québec, n'a pas déterminé quand elle installera ces systèmes d'aide à la conduite, car il reste à effectuer des essais sur de véritables circuits d'autobus. Sylvain Boucher considère que les coûts – quelques milliers de dollars par autobus – sont dérisoires par rapport aux gains en sécurité. ♣



JACQUES SENNECHAL

Les camions sont dangereux



Dans les accidents ayant coûté la vie de cyclistes ou leur ayant causé des blessures graves, «les véhicules lourds sont surreprésentés», indique un rapport spécial de la SAAQ d'octobre 2014. Ceux-ci représentent 3% des véhicules circulant à Montréal alors qu'ils sont impliqués dans 38% des accidents entraînant la mort de cyclistes (31,4% à l'échelle québécoise). Gare aux intersections: un accident mortel sur deux s'y produit (tous types de véhicules confondus).

Là où c'est obligatoire, l'installation de protections (ou jupes) latérales sur les camions fait chuter de 61% le nombre de décès chez les cyclistes heurtés par des camions, révèle une étude du Conseil national de recherches du Canada. Le Transport Research Laboratory britannique affirme que les miroirs convexes permettent de diminuer de 10% les décès de cyclistes. L'industrie du camionnage et les

responsables gouvernementaux se font malgré tout tirer l'oreille. Marc Jolicoeur, directeur de la recherche chez Vélo Québec, estime que Montréal devrait équiper rapidement ses propres véhicules et imposer ces mesures à ses sous-traitants. Comme l'a fait Westmount. Or les élus hésitent depuis des années.

VICTIMES CYCLISTES, DEMI-CITOYENS?

Les victimes d'accidents de la route ne sont pas toutes traitées de la même manière par les médias. Quand un cycliste meurt, les médias ont tendance à déresponsabiliser l'automobiliste ou le chauffeur de camion. C'est ce que constate Joëlle Gélinas, doctorante en communication à l'UQAM, qui a étudié le processus narratif de plusieurs journaux en 2016.

Dans 79% des occurrences, les médias choisissent

des termes non humains (camion, poids lourd) au lieu de termes humains (chauffeur), ce qui incline à transférer la responsabilité vers le véhicule. On parle aussi de «cycliste happé mortellement», de «cycliste qui a glissé sous les roues d'un camion»: en se concentrant sur les actions du cycliste, on laisse entendre que c'est ce dernier qui est responsable de l'accident, par son comportement sur la route, même lorsqu'il n'en est rien.

Les journaux mentionnent souvent que le cycliste ne portait pas de casque, même s'il s'est fait écraser par un poids lourd. Pire, certains articles ajoutent un commentaire général sur la témérité des cyclistes dans le secteur où s'est produit l'accident. Est-ce un parti pris contre les cyclistes ou une volonté de préserver la présomption d'innocence des chauffeurs? La chercheuse avance que les journalistes sont peut-être prisonniers d'un biais culturel...



Cycliste averti premiers tours de roue vers l'autonomie

Un sentiment d'autonomie et de fierté, des parents moins craintifs, des progrès impressionnants dès la première sortie sur route, des supports à vélos bondés sur le terrain de certaines écoles: voilà quelques-uns des effets positifs du programme Cycliste averti, une initiative imaginée par Vélo Québec en vue de mieux outiller les cyclistes de la 3^e année du primaire.

Former de jeunes cyclistes avisés

« L'objectif du programme Cycliste averti est simple: préparer les jeunes à être des cyclistes autonomes sur la route, énonce Magali Bebronne,



chargée de projets chez Vélo Québec. Nous souhaitons qu'ils acquièrent la compétence de savoir bien circuler à vélo, dans le but qu'ils deviennent des usagers de la route respectueux et sécuritaires lors de leurs déplacements. »

Lancé par Vélo Québec sous forme de projet pilote en 2015, Cycliste averti a d'abord touché 150 élèves montréalais de la 3^e année du primaire. Dès la deuxième année, le programme s'est étendu à l'extérieur de Montréal, la Mauricie étant la deuxième région à se joindre à l'aventure.

Aujourd'hui, Cycliste averti forme des jeunes de la Mauricie, de Lanaudière, du Saguenay, du Bas-Saint-Laurent, de Québec et des en-

virons de Bromont. « Notre cible est que, d'ici quelques années, le programme se déploie dans l'ensemble des régions du Québec », avance Magali Bebronne.

Selon la chargée de projets, c'est le fait que les jeunes s'exercent directement sur la route qui donne au programme Cycliste averti son caractère novateur. « Jadis, le programme Vélocité comprenait un mini-circuit dans la cour d'école. Maintenant, nous allons plutôt sur la route afin de permettre aux jeunes de vivre la réalité des interactions en milieu routier. »

Un programme en quatre étapes

Le programme Cycliste averti se compose de quatre volets. Le premier, théorique, se déroule en classe, sous la conduite des enseignants titulaires, qui disposent d'un cahier

et de contenu développé par Vélo Québec – six modules d'une heure chacun abordant une multitude de thèmes de la théorie de la sécurité routière. L'apprentissage s'effectue à travers des lectures de textes, des vidéos, des animations, des jeux vidéo, des simulations, du dessin, sans oublier quelques comparaisons avec d'autres pays.

Le deuxième volet met à contribution les enseignants en éducation physique, qui ont pour mission de développer les compétences motrices et la maîtrise du vélo par le jeu chez les élèves, le tout dans un environnement sécuritaire et fermé: le gymnase ou la cour d'école. Les enfants qui sont capables de rouler en ligne droite, d'éviter des obstacles, de freiner des deux mains, de conduire d'une main afin de signaler leurs intentions et de regarder derrière leur épaule sans dévier de leur

trajectoire seront ciblés par l'enseignant comme suffisamment habiles pour faire une sortie sur la route.

Les troisième et quatrième volets regroupent des activités sur route menées par des instructeurs cyclistes formés par Vélo Québec. « Nous élaborons un trajet de 3 à 5 km autour de l'école, explique Magali Bebronne. Il est important que ce trajet comporte un certain nombre de défis de façon à ce qu'il soit représentatif de la réalité du quartier. Évidemment, nous évitons les endroits dangereux, mais nous n'écartons pas toutes les difficultés. Notre philosophie est qu'il vaut mieux que les jeunes tentent l'expérience avec nous de façon adéquate plutôt que de la faire seuls en commettant des erreurs. » Régulièrement le long du parcours, le groupe s'arrête afin que les instructeurs fassent la démonstration de manœuvres. Les jeunes développent ainsi leur capacité à prendre de bonnes décisions



tout en apprenant des erreurs et des bons coups des camarades qu'ils ont le loisir d'observer.

C'est lors de l'examen sur route que chaque élève – accompagné d'un instructeur – est appelé à faire ses preuves. Il doit démontrer qu'il a acquis les bons réflexes de cycliste. Le programme se conclut par la remise à chacun des élèves d'un bulletin personnalisé selon son niveau: débutant, intermédiaire ou averti.

La clé du succès

C'est en se basant sur des modèles européens – tel Le brevet du cycliste, en Belgique, ou ceux du Danemark – et à la suite de nombreuses recherches que le programme Cycliste averti a été mis sur pied chez nous.

« Nous voulions offrir aux élèves de 3^e année la chance d'aller sur la route, expose Magali Bebronne. Plus jeune, à 5, 6 ou 7 ans, un enfant n'est pas assez mature, du point de vue de son développement

cognitif et comportemental, pour appréhender toute la complexité de la route. Cependant, que des enfants de 5^e ou 6^e année n'aient jamais fait de vélo est beaucoup moins rare qu'on pourrait le croire. Nous souhaitons atteindre ces jeunes avant leur entrée au secondaire, les outiller afin qu'ils puissent alors faire à vélo le trajet entre la maison et l'école. »

Les créateurs de Cycliste averti aspirent à provoquer chez les familles une réflexion relativement à leur choix de déplacement, le tout en générant un cercle vertueux où l'enfant se sentira de plus en plus en sécurité et capable de se déplacer sur deux-roues. 🚲

- Les enseignants et les écoles souhaitant participer au programme Cycliste averti peuvent se manifester auprès de Vélo Québec: velo.qc.ca/cyclisteaverti ou en écrivant à: cyclisteaverti@velo.qc.ca

VOUS AIMEZ LE VÉLO?



Vélo Québec
ASSOCIATION

➔ DEVENEZ MEMBRE DE VÉLO QUÉBEC ASSOCIATION

Ensemble, continuons de faire progresser la cause du vélo, notamment via le programme d'éducation Cycliste averti et le Mouvement VÉLOSYPATHIQUE.

Plusieurs avantages vous sont offerts, dont un abonnement à *Vélo Mag*.

velo.qc.ca/membre



- Tu pédales avec ça ?!?

«ça.»

Ça, c'est-à-dire des talons hauts. Des escarpins, pour être plus précise. Qui vont avec la petite jupe élégante, les cheveux en chignon bas (casque de vélo oblige) et du rouge à lèvres (toujours se faire voir des automobilistes).

J'ai un rendez-vous de théâtre dans le Quartier des spectacles, alors oui, je pédale en tenue de ville... Je ne vais quand même pas aller au théâtre «clippée» et en cuissards de vélo!

Pas une seconde il ne me serait venu à l'idée de me rendre au théâtre autrement qu'à vélo. Pour l'urbaine que je suis, c'est le mode de transport le plus rapide, le plus efficace et le plus écologique pour à peu près toutes les destinations et toutes les occasions.

Il faut dire que mon Opus de ville est une monture parfaite, un compagnon de route et de vie à toute épreuve. Carrosse noir et fauve pour les sorties élégantes, VUS pour les longs déplacements et les pique-niques sur le mont Royal, utilitaire tout court pour faire les courses (le panier a la capacité de contenir tous les ingrédients nécessaires à la fabrication d'un carbonara, en plus d'une bouteille de ce délicieux chardonnay de l'Oregon), mon Opus s'est même déjà transformé en tracteur pour transporter des sacs de terre à jardin au moment des semis. C'est à la fois un cheval de labour et un gentleman des grandes sorties, qui me permet de dévaler la piste de la rue Berri jusqu'à celle du boulevard de Maisonneuve, et hop! de le garer en quelques secondes, gratuitement. Grâce à lui, j'ai accès

à la culture sans que ça me coûte un sou en déplacement.

Oui, mais en ballerines plates, ce ne serait pas mieux?



Non. Si marcher en talons hauts reste hasardeux, pédaler est la chose la plus facile au monde.

En vélo, le talon haut est même un avantage. Chaque fois qu'on met le pied à terre, le talon sert de petit escabeau, dispensant d'avoir à se soulever de la selle quand on doit s'arrêter (souvent). C'est, pour ainsi dire, le meilleur ami de la cycliste en tenue de soirée.

Et pour pédaler?

Aucun souci. Comme on pousse déjà sur la pédale avec l'avant-pied, en laissant le talon hors de la pédale, ça ne change strictement rien à l'affaire.

Après une soirée haute en culture et deux verres de pinot grigio dans le nez, ça fait toujours un petit velours de monter la côte Berri sans même se lever en danseuse, la jambe alerte, le cardio en joie et le talon guilleret.

Et se coucher le cœur content, en sachant qu'encore une fois, on a réussi à conjuguer deux plaisirs, la culture et le sport, qui vont très bien ensemble, sans sacrifier une once d'élégance. ♡

Note de l'auteure: cette chronique a été écrite au lendemain de l'élection de Valérie Plante à la mairie de Montréal. Valérie Plante, une cycliste, une triathlète et une citoyenne qui a fait campagne à vélo et en jupe.



AVANTAGES EXCLUSIFS AUX MEMBRES

Profitez de vos avantages



Des rabais,
des remises,
des privilèges

Pour épargner, pour vos
voyages, pour vos assurances...

Découvrez-les tous :
desjardins.com/avantages



Desjardins



ESPRITURBAIN

DEVINCI

La série Cartier

L'incarnation parfaite de ce que cherche la bête de ville:
un vélo agile, furtif, sécuritaire et capable de grande
accélération, avec une esthétique discrète et élégante.

devinci.com/cartier

