

# VELO/urbain

GRATUIT

PROGRAMME  
COMPLET DE LA  
FÉRIA DU  
VÉLO DE  
MONTREAL  
2013

PRINTEMPS 2013

TENDANCES

## Dehors la voiture! Pédaler le chemin des écoliers

VOL DE VÉLO  
Les cadenas  
passent au test

EXPLORER  
Rouler aux limites  
de la ville

S'ÉQUIPER

- Acheter un vélo de ville
- Bicyclettes pour enfant
- Casques et sacoches

Laurence Hamelin  
Été comme hiver



# S'adapte à votre style.



## ▲ VIA 1 W

Les vélos de promenade Liv/giant sont conçus pour vous donner une position plus verticale afin que vous puissiez prendre le temps de regarder le paysage aux alentours.

Liv/giant a tout conçu pour satisfaire les coureuses et les clientes sérieuses. Liv/giant est l'unique marque de vélos dédiée aux femmes. Elle offre à nos détaillants, aux événements et aux ambassadrices une gamme de vélos, d'accessoires et d'équipement spécialement conçue pour les femmes afin de les inspirer à mener des vies plus saines et plus aventureuses. Visitez notre site [giantbicycle.com](http://giantbicycle.com) afin de trouver un produit spécifique à vos besoins.



## Pour les PASSIONNÉS de la ville

J'aime beaucoup me balader à vélo dans la région de Québec ; emprunter le Corridor des cheminots qui permet de traverser la ville d'est en ouest dans un couloir de verdure ; la promenade Samuel-De Champlain, cette merveille le long du fleuve ; ou la piste plus urbaine qui suit la rivière Saint-Charles et le Vieux-Port. Ou traverser du côté de Lévis pour longer les anses du grand fleuve avec vue sur le cap Diamant. Ce sont parmi les plus belles voies cyclables du Québec.

Mais j'ai aussi eu à pédaler à Québec par affaires. Me rendre de l'Université Laval au quartier Duberger-Les Saules, à peine quatre kilomètres plus bas. Autrefois, on pouvait le faire par la route du Vallon, transformée récemment en tranchée autoroutière. Il faut désormais faire un détour de plusieurs kilomètres pour contourner l'infranchissable autoroute Charest.

Le problème, c'est que la ville de Québec a compris l'importance du cyclisme de plaisance, mais n'a jamais saisi que le vélo est d'abord et avant tout le plus simple, le plus pratique et le plus agréable des moyens de transport urbain.

Montréal l'a compris et a misé depuis quelques décennies sur un réseau de pistes cyclables aussi fonctionnel que sûr... sauf en hiver, alors qu'on condamne toutes les pistes à l'extérieur du centre-ville, dont l'important axe nord-sud, épine dorsale de la circulation de transit. Comme si le vélo perdait son droit de cité avec les premiers flocons. On l'a vu lors des tempêtes de décembre : des automobilistes se sont impatientés parce que certains hurluberlus s'obstinaient à pédaler dans les rues enneigées. Les médias en ont fait matière à débats.



Mais pourquoi faudrait-il investir dans une coquille de tôle rutilante qui brûle le pétrole pour avoir le droit de circuler sur la chaussée ? Les cyclistes urbains ne sont pas des marginaux, des maniaques de l'activité physique ou des écolos finis. Ce sont des gens qui ont compris que le deux-roues est la meilleure manière de se déplacer en ville. C'est plus rapide qu'à pied (et souvent plus qu'en auto, du reste), moins suffoquant en été à cause du déplacement d'air, et moins froid en hiver à cause de l'énergie qu'on dépense à pédaler. Et on peut mieux voir la ville, découvrir ses ruelles, ses points de vue, son architecture.

C'est de ça que traitera ce nouveau magazine produit par Vélo Québec, que vous découvrez aujourd'hui. Il y sera question de vélo, bien sûr, surtout ce premier numéro où on vous suggère de l'équipement, où on vous donne des conseils d'achat et de sécurité. On y traitera aussi des enjeux qui concernent les utilisateurs du vélo, pour lesquels Vélo Québec milite depuis tant d'années. Mais il y sera aussi question de la ville, de ses secrets à découvrir, de plaisir et de sens pratique, de mode et de culture. Un magazine gratuit, pour permettre à tous les urbains qui aiment explorer leur ville à vitesse vélo de partager leur plaisir. Comme le fait, en pages 8 et 9, la photographe Anne Williams, du groupe Montréal Cycle-Chic. Comme nous le ferons aussi en personne, à l'occasion de nos « 5 à 7 Vélo Urbain », à compter de la fin mai (pour en savoir plus, suivez-nous sur [vurbain.com](http://vurbain.com) et sur Facebook).

L'éditeur,  
Pierre Sormany

## / SOMMAIRE /

VOLUME I, NUMÉRO 1 / PRINTEMPS 2013

### ACTUALITÉS 4

#### MONTRÉAL CYCLE CHIC

Anne Williams 8

#### PORTRAIT

Laurence Hamelin 10



### DOSSIERS

#### PÉDALER LE CHEMIN DES ÉCOLIERS 12

Un enjeu de sécurité, mais aussi une question de santé.

#### VOL DE VÉLO : LE GRAND FLÉAU 16

Nous avons soumis vos cadenas au test du marteau, de la pince et de la scie.

### TENDANCES

Concevoir la ville sans l'auto 22

#### S'ÉQUIPER

Vélos de ville 33

Sacoques 36

Casques 38



### CONSEILS

Choisir un vélo pour enfant 40

Pédaler en toute sécurité 42

### EXPLORER

Un dimanche à la campagne 46

Les bonnes adresses 52

Éditeur Pierre Sormany Rédacteur en chef Stéphane Desjardins Directrice artistique Josée Caron Graphistes José Charron, Louise Mallette Illustrateur Claude Thivierge Réviseur-correcteur Luc Asselin Collaborateurs Robin Black, Julien Cayer, Guillaume D. Cyr, David Desjardins, Iris Gagnon-Paradis, Stéphanie Lachance, Pierre-Marie Legrain, Kathleen Wilker  
Photo de la couverture iStockphoto

Publicité Natasha Cassivi - 514 914-9897, Jean-François L'Italien - 514 217-3005, Claudine Mailloux - 514 909-4601  
VéloQuébec Éditions 1251, rue Rachel Est, Montréal (Québec) H2J 2J9 - 514 521-8356, poste 504, 1-800-567-8356, poste 504  
Impression Transcontinental TC Distribution Les Messageries Dynamiques

La reproduction de *VéloUrbain*, en tout ou en partie, est interdite sans l'autorisation écrite de l'éditeur. Parutions printemps, été  
Date de parution Avril 2013 Dépôt légal Bibliothèque et Archives nationales du Québec et Bibliothèque et Archives Canada  
ISSN 2291-4536

## UN PONT MOBILE entre le Vieux-Port et la Cité du Havre

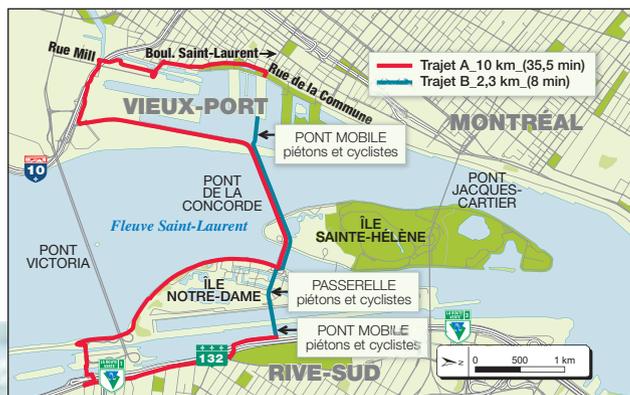
Un ingénieur spécialisé dans le transport, Ottavio Galella, résidant du Vieux-Montréal, a proposé en février dernier la construction d'une passerelle mobile réservée aux piétons et aux cyclistes pour relier directement le Vieux-Port à la pointe de la Cité du Havre. Le but : éviter l'actuel détour de quelques kilomètres par l'emprise de l'autoroute Bonaventure, et rendre le parc Jean-Drapeau plus directement accessible aux Montréalais (1,3 km au lieu de 5 km actuellement).

entre le Vieux-Montréal et la Rive-Sud.

Les passerelles proposées dans le Vieux-Port et vers la Rive-Sud devraient pouvoir s'élever ou basculer afin de laisser passer les paquebots

quelques années, mais aucune des études présentées n'incluait cette extension du corridor de la Cité du Havre. »

L'ingénieur a imaginé un corridor large, permettant



Le pont Gateshead Millennium Bridge, à Newcastle au Royaume-Uni. Construit en 2001, ce pont ouvrant de 126 m a inspiré Ottavio Galella.

Son projet comporte aussi une deuxième phase : le corridor cyclable et piétonnier le long du pont de la Concorde pourrait être poursuivi (sans dénivellation) au-dessus du circuit Gilles-Villeneuve et du bassin olympique d'aviron, puis un second pont mobile permettrait de franchir la Voie maritime, offrant ainsi un lien direct de 2,3 km

qui accostent au quai Alexandra, ainsi que les navires qui empruntent la Voie maritime, du côté de Saint-Lambert.

Ottavio Galella, président de la firme Trafix, a présenté son projet dans le cadre des audiences de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) sur l'avenir du Vieux-Montréal. « C'était un peu mon *coming out*, dit-il en riant. C'est un projet sur lequel je planche depuis

aussi la circulation de véhicules d'urgence. Cela augmente le coût, jusqu'à peut-être 350 millions de dollars. « Mais on va inclure un corridor cyclable et piétonnier sur le nouveau pont Champlain. Mon projet ne serait pas plus cher et il serait mieux adapté aux besoins. »

Selon ses calculs, la réalisation de ce projet permettrait de rouler à vélo du Vieux-Port jusqu'à la Route verte (qui longe le fleuve, du côté sud) en 8 minutes seulement, alors que le trajet actuel, par l'emprise de l'autoroute Bonaventure, l'île Notre-Dame et les écluses à proximité du pont Victoria, demande au moins 35 à 40 minutes. Mais surtout, les passerelles rendraient le parc des îles accessible à tous. « C'est le plus grand espace vert de Montréal, plus grand que le parc du Mont-Royal, mais il est bien difficile d'accès », déplore M. Galella.



## Quelques ajouts aux réseaux cyclistes urbains

Au moment d'aller sous presse, les villes de Montréal et de Québec n'avaient pas encore annoncé leurs projets respectifs de développement du réseau cyclable.

Mentionnons quand même, dans le cas de Montréal, le prolongement de la piste du boulevard de Maisonneuve vers l'est, pour rejoindre l'entrée du pont Jacques-Cartier et la Rive-Sud. De même, on prévoit le réaménagement du secteur du pont Viau dans l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville, une zone qui fut en chantier tout l'été 2012.

Seul élément connu à Québec, le corridor cyclable (de type *Bike Boulevard*) entre l'Université Laval et la colline Parlementaire sera complété cette année. Après une expérience pilote en 2011, Québec a mis en place l'été dernier la première phase du projet, avec des aménagements permanents sur la rue Père-Marquette.

## Une application pour connaître les besoins des cyclistes

La direction des transports de Montréal lancera en juin une application (offerte pour iPhone ou Android) nommée *Mon RésoVélo* qui permettra de connaître les trajets de tous les cyclistes qui s'y inscriront. Le but : permettre une meilleure planification des aménagements cyclables dans la métropole. La base de l'application a été développée à San Francisco, sous le nom de *Cycle Track*. Elle est aussi utilisée à Austin, Minneapolis, Seattle, Salt Lake City et Atlanta. Cette application permettra au cycliste de photographier avec son téléphone toute anomalie rencontrée sur son trajet (une bouche d'égoût mal installée ou un trou dangereux dans la chaussée, par exemple). La photo, avec sa géolocalisation, sera envoyée aux responsables du réseau dès que l'utilisateur se branchera sur Internet.





© Société Vélo libre-service

## L'OFFRE DE BIXI A ACCRU LE NOMBRE DE CYCLISTES

Les programmes de libre-service facilitent la pratique du vélo. Mais augmentent-ils le nombre de cyclistes, ou ne font-ils que fournir un choix de plus à ceux qui sont déjà des utilisateurs de ce mode de transport? Comme ces programmes sont récents, leur effet à long terme sur le nombre d'adeptes n'avait jamais été mesuré. Un groupe de chercheurs du département de médecine sociale et

préventive de l'Université de Montréal et de la Direction de la santé publique de Montréal, sous la direction de Daniel Fuller, a étudié l'effet du Bixi et a confirmé qu'il y a eu une hausse plus marquée de la pratique cycliste dans les secteurs de la ville où on a implanté ce service. La hausse était mesurable dès la deuxième saison. Lancé en 2009, le Bixi, avec 5 120 vélos disponibles et 411 emplacements à Montréal, est le plus important libre-service de vélos en Amérique du Nord. Les chercheurs ont sondé quelque 7 000 résidents, à trois moments précis. En mai et juin 2009, au moment de la mise en place des premiers Bixi, à la fin de cette première saison, et enfin au terme de la deuxième année. Ils ont ensuite comparé l'évolution de la pratique du vélo chez les personnes

habitant à moins de 500 mètres d'une station Bixi, et chez celles qui en sont plus éloignées. Après avoir tenu compte des effets saisonniers, ils n'ont trouvé qu'un faible impact la première année (une légère hausse, tout de même), mais ont constaté que la pratique du vélo s'était accrue de 15 % en 2010 parmi les résidents voisins du Bixi, alors qu'elle n'avait pas progressé chez les autres. Si d'autres facteurs peuvent expliquer en partie cette progression, comme la campagne médiatique de promotion du vélo qui a suivi le lancement du service, les chercheurs notent qu'il n'y a pas eu d'amélioration des infrastructures de circulation à Montréal à la même époque. Ils estiment donc avoir démontré l'effet favorable du Bixi sur la pratique cycliste. Les résultats de la recherche ont été publiés dans l'édition de mars 2013 du *American Journal of Public Health*.



© Société Vélo libre-service

## UNE NOUVELLE COALITION de cyclistes urbains



La pratique du vélo urbain connaît une progression fulgurante à Montréal depuis quelques années. Dans les arrondissements centraux, la proportion de citoyens qui utilisent à l'occasion ce mode de transport atteint 25 %, et le vélo comptera bientôt pour 10 % de tous les déplacements. Et on constate une augmentation des gens qui continuent de pédaler à longueur d'année, signe que le vélo est une solution de remplacement valable par rapport aux autres modes de transport.

Les utilisateurs du vélo et les groupes qui travaillent à sa promotion ressentent désormais le besoin de mieux coordonner leurs actions et de se donner une voix commune. La Coalition Vélo de Montréal (Montréal Bike Coalition) a donc été lancée l'automne dernier afin de rassembler les intervenants et d'offrir cette voix unie (et bilingue) aux citoyens et organisations impliqués. Elle a tenu ses premières réunions cet hiver.

La Coalition s'est fixé comme objectifs de représenter les citoyens et les organisations du domaine du vélo urbain, de donner une voix aux cyclistes urbains de tous âges et de toutes provenances, dans la région de Montréal, de soutenir – et non pas reproduire – le travail fait par les autres organisations, et de permettre ainsi de structurer et coordonner les communications entre elles, en agissant comme le point de rencontre pour la communauté du cyclisme urbain à Montréal.

Comme première initiative, la Coalition cherche à connaître l'avis des cyclistes actuels et potentiels sur les éléments à bonifier pour rendre la pratique du vélo urbain plus facile et attirante, et mieux orienter ses interventions. Elle a donc lancé en février une « Boîte à suggestions », disponible en ligne sur son site web, où tous peuvent faire connaître leur avis sur les enjeux qui les préoccupent. Elle y a aussi ouvert un espace forum en ligne où tous les cyclistes urbains peuvent discuter.

À court terme, cette consultation débouchera sur le premier Sommet du vélo urbain montréalais qui devrait se tenir en mai. Entre-temps, la Coalition espère recruter de nouveaux membres, organisations et bénévoles qui souhaitent unir leurs voix et améliorer les conditions du vélo urbain. Plus d'information sur le site [coalitionvelomontreal.org](http://coalitionvelomontreal.org).

# 10%

La proportion des déplacements qui se font à vélo au centre de Montréal

## POUR FAVORISER LA PRATIQUE du vélo urbain à Québec

Les gens de Québec aiment faire du vélo. On le sent surtout les belles journées d'été. La proportion de personnes enfourchant leur vélo au moins une fois l'an est passée de 48 % en 2005 à 58 % en 2010, selon l'étude *L'état du vélo*. Pourtant, de ce nombre, très peu osent faire

et n'expliquent pas à eux seuls le fait que le vélo reste, somme toute, un mode de transport marginal. Parmi les autres facteurs, il y a le sentiment d'insécurité.

N'ayons pas peur de le dire : si le vélo n'apparaît pas comme une option intéressante pour une large part de la population, c'est parce que sa pratique n'est pas sûre à leurs yeux. Ce n'est pas une coïncidence si les hommes de moins de 45 ans, généralement plus tolérants au risque, sont surreprésentés parmi les cyclistes de Québec, selon une étude de Catherine Morency, de l'École polytechnique de Montréal.

clistes et plus leur profil démographique est varié. Aux Pays-Bas, au Danemark et en Allemagne, on compte autant de femmes – sinon plus – que d'hommes à vélo ; et ce mode de transport est tout aussi apprécié des personnes âgées que des plus jeunes.

Pour que le vélo puisse être une option de transport pour tous, il est donc nécessaire qu'il puisse être pratiqué en toute sécurité. Pour ce faire, la ville de Québec doit passer à la vitesse supérieure dans la réalisation de son Plan directeur du réseau cyclable. Elle doit aussi diversifier ses aménagements cyclables afin d'offrir un réseau qui ne se bornera plus à être simplement récréatif. Et aménager des voies pour franchir d'importants obstacles urbains, tels que les nombreuses autoroutes présentes sur son territoire.

*Une chronique d'Accès transports viables, le regroupement des utilisateurs et utilisatrices des transports collectifs et actifs du Québec métropolitain.*



© Louise Malfette

le saut et adopter ce mode de transport lors de leurs déplacements quotidiens. Pourquoi ?

Certes, le climat et la topographie de la ville de Québec constituent pour eux des défis de taille. Mais ces défis ne sont pas insurmontables

Une étude de John Pucher et Ralph Buehler, du Massachusetts Institute of Technology, portant sur les habitudes de déplacement à vélo dans plus d'une dizaine de pays, le démontre d'ailleurs : plus la pratique du vélo est jugée sûre, plus il y a de cy-

## Le CAA dépanne aussi ses membres cyclistes

Les membres du CAA-Québec savent qu'en cas de panne, ils peuvent faire survoler la batterie de leur voiture, déverrouiller leurs portières ou être remorqués vers le garage le plus proche. Mais bien peu savent que l'organisme peut aussi les aider quand ils roulent à vélo. L'assistance vélo a été lancée en juin 2012, parce que le CAA s'est rendu compte que ses membres

peuvent utiliser, dans la même journée, leur voiture, leur vélo ou le transport en commun. Mais ce nouveau service est encore méconnu. À peine 50 personnes y ont fait appel l'an dernier, selon le porte-parole du CAA, Cédric Essiminy. Pour l'instant, on n'offre pas de réparer la bicyclette, mais de la remorquer vers une boutique. Encore faut-il être dans un endroit

accessible par la route. En outre, la carte CAA Classique (la carte la moins chère) donne droit à un remorquage sur une distance de 5 km seulement. Pas de problème en ville : on trouvera sans doute une boutique dans ce rayon. Mais à la campagne, il faut payer pour chaque kilomètre excédentaire. La carte CAA Plus, par contre, donne droit à un remorquage de 160 km.

## LE BIXI FÊTE SES 5 ANS...

L'installation estivale des 450 stations de dépôt des Bixi à Montréal vient de commencer. C'est un ajout de 50 stations cette année. Les 5 520 vélos en libre-service seront en circulation avant le 15 avril, s'ils ne le sont pas déjà.

Ce programme entame sa cinquième saison, une étape que Bixi Montréal entend souligner, cet été. On ne révèle pas les détails, mais surveillez les annonces concernant le cinquième jour de chaque mois (à compter du 5 mai, donc) !



## ...ET ENTRE À NEW YORK

Lancé en 2009 par la société Stationnements de Montréal, le programme Bixi a été implanté depuis dans 11 villes, dont Toronto, Ottawa-Gatineau, Calgary, Washington, Boston, Londres, Melbourne, Minneapolis, et bientôt New York. En effet, après avoir installé un vaste réseau de pistes cyclables urbaines, la métropole états-unienne avait d'abord annoncé l'implantation du programme en 2012. Mais des problèmes de financement (et, dans une moindre mesure, l'incertitude quant à l'avenir du fournisseur montréalais) ont entraîné un retard. Le contrat est maintenant signé et les vélos ont été livrés, nous dit-on à Bixi Montréal.



**ALLANT WSD /**

# LE MOYEN PAR EXCELLENCE DE SE DÉPLACER

[TREKBIKES.COM/ALLANT](https://trekbikes.com/allant)

women's specific design 





*MONTRÉAL CYCLE CHIC* est un hommage aux cyclistes montréalais. Plusieurs photoblogueurs y offrent leur coup d'oeil personnel sur une ville où le vélo est un mode de vie. On y découvre le bonheur d'y vivre à vélo !

Le site a été créé dans la foulée du *Copenhagen Cycle Chic* de Mikael Colville-Andersen. Des sites analogues existent pour plus d'une cinquantaine de villes du monde.

**Anne Williams**, 38 ans, fait partie de ce groupe de photoblogueurs. À la demande de Vélo Québec, Christian Liboiron et elle ont conçu le site montréalais. Ses photos témoignent du fait que le vélo est un moyen de déplacement accessible, peu importe le sexe, l'âge, la culture, le style...

# MONTRÉALCYCLECHIC.COM





«Je me déplace en ville à vélo depuis 20 ans et je ne crois pas qu'il faille de vêtements ou d'équipements spéciaux pour le faire.

C'est la philosophie du mouvement Cycle Chic. Mais c'était déjà la mienne depuis longtemps!»



LAURENCE HAMELIN

# ÉTÉ COMME HIVER



© Stéphanie Lochange

On l'a connue dans *Virginie, Ramdam* et *Lance et compte*. Présidente d'honneur d'une campagne de sensibilisation au vélo quatre-saison, elle en parle comme d'une passion.

Par Stéphane Desjardins

Laurence Hamelin effectue 98 % de ses déplacements à vélo ; été comme hiver. À la ville et en voyage. Elle en parle comme d'une passion : « Pour moi, le vélo, ce n'est pas seulement un mode de transport. Ça fait vibrer une corde sensible. J'ai commencé à faire du vélo quotidiennement en ville quand j'ai déménagé de Brossard à Rosemont, à 20 ans. J'ai vite réalisé que c'était plus efficace que l'auto et le transport en commun. Plus respectueux de l'environnement, et meilleur pour ma santé. »

Laurence Hamelin arrive systématiquement avant ses amis au resto, même quand ceux-ci habitent tout près. « Puis on prend l'air. Ça me réveille le matin ; ça me rend tout simplement heureuse. »

Quatre années de vélo plus que merveilleuses, dit-elle. La comédienne, qu'on a vue dans *Lance et compte*, *Virginie*, *Le Polock*, *Ramdam* et *La déchirure* a enfourché son vélo dès son premier hiver montréalais sur les conseils de son copain. « On a fait ça ensemble, tout naturellement. Je n'ai pas trouvé ça dur. L'important, c'est de bien se préparer. »

La comédienne enfle environ 20 km par jour pour ses déplacements utilitaires. Son compteur annuel varie entre 4 000 km et 6 000 km, selon les voyages qu'elle fait avec son copain. À ses yeux, le vélo est un mode de transport optimal en milieu urbain.

« J'ai grandi en banlieue, j'ai des amis qui font le trajet ville-banlieue soir et matin.

Pour moi, ce n'est pas un défi plus grand que de se taper le stress du trafic en voiture. » Elle se voit comme une adepte du cocktail de transport, un principe que devraient découvrir un plus grand nombre de gens, selon elle. « Il nous faut une véritable conversation sociale sur les modes de transport dans le futur. Les gens doivent les faire varier selon la distance, le climat, le besoin. Faut pas se leurrer : on ne peut pas passer toute sa vie sur un vélo. Mais pas dans sa voiture non plus. »

## À vélo, même l'hiver

« N'importe qui peut faire du vélo l'hiver », dit-elle. Il faut seulement ouvrir son esprit. Et se documenter pour bien se préparer. « Quand on est motivé, ce n'est absolument pas difficile. Il faut être à l'écoute de soi, chaque matin. »

Le plus ardu fut de trouver son rythme. Il faut apprendre à bien se connaître comme cycliste d'hiver, dit-elle. « Il y a deux ans, j'ai eu comme une sorte de déclic. Je me demandais si je devais le faire tous les jours. Il y a des matins où ça ne me tentait pas. Pas question de me sentir coupable. Je prends donc le transport en commun. La clé, c'est d'alterner les modes de transport et de prendre celui qui correspond le mieux à nos besoins du jour. »

Laurence Hamelin affirme qu'il fait moins froid à vélo que debout à attendre l'autobus. Elle a appris à s'habiller convenablement en fonction de la température, selon des principes qui se rapprochent du ski de randonnée. « C'est certain que, quand tu sors de la maison, t'as un petit frisson. Mais dès que tu pédales, au bout d'une minute, t'as chaud. »

« Le premier hiver est le plus important. On apprend à choisir les bons vêtements en fonction de nos besoins. » Elle pratique la

« Parce que le vélo, c'est évident, c'est le moyen de transport le plus avantageux sur la route. »



«Le secret du vélo d'hiver, c'est de ne pas être pressé. De pédaler lentement et d'évaluer le terrain.»

méthode des pelures d'oignon. Elle multiplie les couches et en ajoute ou en enlève au besoin. Polar, coupe-vent imperméable contre le froid, mitaines, cache-cou, tuque, casque, bottes, etc.

Elle suggère de consulter le site web [2roues4saisons.com](http://2roues4saisons.com), de l'organisme qu'elle parraine, Environnement Jeunesse. Il regorge d'information sur le vélo d'hiver, un wiki permet d'assembler son attirail de façon interactive, selon ses besoins.

«Le secret du vélo d'hiver, c'est de ne pas être pressé. De pédaler lentement et d'évaluer le terrain. D'autant plus que ce n'est vraiment pas dangereux. Les rues sont dégagées et plusieurs pistes cyclables sont déneigées. Et j'ai remarqué que les automobilistes sont respectueux. C'est peut-être parce qu'on détonne dans le paysage. Ils apprécient peut-être notre motivation, parce que c'est moins commun que le cyclisme estival.»

#### Encore du chemin à faire

Elle considère que le Québec prend enfin le vélo au sérieux, de sorte qu'on a maintenant de belles infrastructures. «Mais nous avons encore du chemin à faire collectivement. Il manque des pistes. Et il faut aussi éduquer piétons, cyclistes et automobilistes afin de les amener à partager davantage le bitume. La communication laisse à désirer entre les différents acteurs de la route.»

Elle déplore le fait de ne pas pouvoir accrocher son vélo à un autobus, notamment pour aller à l'aéroport, comme dans plusieurs villes d'Europe ou d'Amérique du Nord. Mais, selon elle, on y viendra; c'est inévitable. «Parce que le vélo, c'est évident, c'est le moyen de transport le plus avantageux sur la route.» ■



## FICHE

Nom : Laurence Hamelin  
 Profession : Comédienne  
 Âge : 23 ans  
 Diplômes : Baccalauréat en linguistique de l'Université de Montréal (2011), mineure en communication.

#### Faits d'armes :

- À quatre ans, elle participe au gala La griffe d'or.
- Elle obtient son premier rôle dans la série *Le Polock*, à huit ans.
- À 15 ans, elle joue Amélie Neveu, dans *Virginie*.

#### Rôles principaux :

- Anaïs, dans *Ramdam*.
- Julie Boivin (fille de Lulu), dans *Lance et compte* (de 2003 à 2011).

#### Longs métrages :

- *The Moth Diaries* (2011) de Mary Harron (Sofia) (jeune fille).
- *Le dernier souffle* (1999) de Richard Ciupka
- *Le radeau de la La Méduse* (1998) de Iradj Azimi (cuisinière).

#### Loisirs :

Vélo, boxe, photographie, yoga, piano et batterie, gymnastique, équitation.

#### Le vélo dans le sang :

Elle est présidente d'honneur de «Avant que ça déraile!», action citoyenne à vélo portée par ENJEU (Environnement Jeunesse) pour sensibiliser les Québécois à la pratique du vélo quatre saisons et à l'adoption de saines habitudes de transport.



© iStockphoto

GLOBE

# ACHETEZ UN VÉLO GLOBE ET RECEVEZ UN CASQUE GRATUIT!

POUR SEULEMENT 10 JOURS!  
DU 12 AU 22 AVRIL



CASQUE STREET SMART  
D'UNE VALEUR DE 70,00\$  
**GRATUIT!**

**ABCCYCLES.COM**  
514.276.1305





## UN ENJEU DE SÉCURITÉ UNE QUESTION DE SANTÉ



# PÉDALER LE CHEMIN DES ÉCOLIERS

© Didier Bertrand



© iStockphoto

Certaines écoles n'aiment pas voir les enfants se faufiler à bicyclette entre les autobus scolaires. Les parents aussi flairent le danger. Mais on peut rendre plus sûr le chemin des écoliers. Et apprendre aux enfants le plaisir de bouger.

Par François Marcil

Presque tous les matins, quand la météo le permet, Marie-Josée Gervais enfourche sa bicyclette pour accompagner son fils Félix-Olivier, six ans, sur le chemin de l'école. «Deux kilomètres et demi, avec une bonne côte, c'est beaucoup pour un enfant de cet âge, dit-elle avec une certaine fierté. Les autres parents me regardent comme si j'étais une fanatique. Mais c'est lui qui me le demande. Je ne vais pas m'y opposer !»

Il faut dire que Marie-Josée a le vélo dans le sang. Fondatrice du Défi cyclosportif Vélo Mag de Shawinigan, elle souhaite maintenant faire de son événement automnal un rendez-vous familial, pour partager son engouement.

Après tout, c'est la tendance, non ? Pas partout. Car si la pratique du vélo au Québec est en croissance constante, ce n'est pas

le cas chez les jeunes de 6 à 17 ans. Le nombre d'enfants qui vont à l'école à pied ou à vélo a dégringolé de 80 % à 30 % depuis 1970 ! «Dès le début des années 2000, explique Suzanne Lareau, présidente directrice générale de Vélo Québec, la baisse de la pratique du vélo chez les jeunes nous inquiétait. Les médias rapportaient même que certaines écoles interdisaient aux enfants de s'y rendre à vélo !»

### Les premières batailles

Ce n'était pas propre au Québec. Aux États-Unis, la bataille de Janette Kaddo Morino contre les autorités scolaires de Saratoga Springs a fait le tour du pays. Le vélo représentait, pour son fils Adam, un enfant légèrement handicapé, une source majeure de plaisir jusqu'à ce que l'école lui confisque



sa bicyclette et réprimande sa mère. Trop dangereux, estimait-on, à cause de la circulation. Devant l'insistance de Mme Morino, on lui a ensuite proposé un compromis : que son fils cache au moins sa monture dans un cagibi, pour ne pas donner le « mauvais exemple ». Elle a décidé de mener plutôt une bataille nationale.

Il y a aussi eu au Québec quelques affrontements de ce genre. Comme en 2008, à l'école Saint-Paul de Laval, où la direction disait vouloir « assurer la sécurité des enfants ». N'était-ce pas dangereux, estimait-on, que de laisser des marmots insoucians se faufiler à vélo parmi les automobilistes pressés ?

Mais ici, on avait déjà entrepris de renverser la tendance. Dès 2005, Vélo Québec avait mis en place le programme À pied, à vélo, ville active (APAVVA), pour inciter les jeunes à aller en classe sur leur vélo ou à pied. « Il fallait mettre le transport actif sur la carte, avec un projet à la grandeur du Québec, financé par des fonds publics et déployé avec des mandataires régionaux », explique Suzanne Lareau.

Les statistiques alarmantes sur la sédentarisation et l'obésité chez les jeunes, publiées cette année-là, incitèrent la Fondation Chagnon, la Direction de la santé publique et l'organisme Québec en Forme à donner au programme un financement à long terme. Au début, APAVVA s'est déployé dans les écoles les plus réceptives et les plus enthousiastes. « Le timing était bon. Ça a marché parce que nous sommes des gens de terrain et qu'on offrait des solutions concrètes », rappelle Suzanne Lareau.

Prenons à l'école Sainte-Cécile, dans l'arrondissement Villeray à Montréal. Rémi Haf est conseiller en planification pour la Ville. Ses enfants fréquentent cette école depuis 11 ans : « L'intervention de Vélo Québec a été une bougie d'allumage dans un quartier où plusieurs projets communautaires convergeaient vers la sécurité des enfants. Le sérieux du travail accompli et la qualité des

recommandations ont rapidement mené à la création d'un comité de citoyens. Aujourd'hui, les stationnements à vélo sont pleins et on voit même des tout-petits du service de garde arriver à bicyclette avec leur parent qui les suit à pied. »

Depuis 2005, APAVVA est intervenu comme à Sainte-Cécile dans 358 écoles primaires, 122 écoles secondaires et 45 commissions scolaires. Et le programme a touché plus de 350 000 jeunes et leurs parents.

### L'âge de pierre n'est jamais loin

On trouve pourtant encore des endroits où les autorités décident comment les enfants doivent se rendre à l'école. Surtout celles qui n'offrent que le premier cycle du primaire (maternelle, première et deuxième année), comme l'école des Petits-Cheminots-Pavillon La Passerelle à Charny. La direction considère que les enfants sont trop jeunes pour pédaler.

« En séparant les deux cycles du primaire, les écoles privent les jeunes élèves de la possibilité d'être accompagnés à vélo par un frère ou une sœur plus âgé. Ils ont donc beau jeu de limiter à la marche les déplacements actifs chez les plus jeunes », regrette Katherine Jourdain de Vivre en ville, mandataire du programme APAVVA de Québec. Cette situation enflamme toujours Suzanne Lareau : « Ce n'est pas à l'école de décider comment les enfants vont en classe, c'est aux parents ! »

D'autres écoles justifient l'interdiction parce qu'elles sont dans des rues dangereuses. Comme l'école Saint-Bernardin de Montréal, située à quelques mètres de la voie de service de l'autoroute métropolitaine.

### Un apprentissage à faire tôt

Pourtant, savoir circuler en toute sécurité dans la rue, ça s'apprend très jeune. À cinq ans, Liam Piche enfourche quotidiennement son vélo pour se rendre à la mater-



Liam Piche

## COMMENT FONCTIONNE LE PROGRAMME

Le programme À pied, à vélo, ville active fonctionne avec 14 mandataires régionaux qui ont la mission d'identifier et d'approcher les municipalités ainsi que les écoles où ils souhaitent implanter le transport actif.

Pour chaque école, l'intervention débute par la production d'un plan décrivant ce qui peut nuire au déplacement actif des jeunes ; le plan propose en outre des solutions soumises à la ville et à l'école. Les recommandations sont ensuite présentées à des parents, des membres de la communauté et des décideurs. Pendant que ceux-ci corrigent la situation, de l'animation auprès des parents et des enfants, des jeux, et d'autres activités pédagogiques sont réalisés en classe et à l'extérieur. Ce processus de mobilisation peut se poursuivre pendant plusieurs années.

## PÉDALER LE CHEMIN DES ÉCOLIERS



«Je n'aime pas cela quand il y a plein d'autos autour de l'école, ça pue!»

nelle avec son père Grégory. Arrivé au Québec depuis trois ans, Grégory Piche trouve que nous mettons du temps ici à asseoir un enfant sur un vélo. «En France, dès quatre ans, les enfants savent rouler, dit-il. C'est d'ailleurs pourquoi Liam est envié de ses copains. Et ses professeurs le trouvent vraiment chouette! Liam ne fait jamais du vélo seul, je l'accompagne et je le guide pendant son apprentissage dans la circulation. Souvent, des piétons nous félicitent. Mais il reste que nous sommes l'exception à son école parce que les parents ont toujours peur pour leur enfant. Bientôt, il faudra mettre un casque pour traverser la rue à pied!»

### Comment changer cette mentalité?

Dans Villeray, APAVVA est tombé sur un terreau communautaire fertile. «Le projet a servi d'outil de mobilisation et de sensibilisation de comités de citoyens et d'organismes qui avaient des intérêts similaires, explique Chantal Lefebvre, alors présidente

du conseil d'établissement de l'école Sainte-Cécile. Nous avons réussi à influencer la manière dont la ville a disposé des sommes destinées à des mesures d'apaisement de la circulation.»

Cette complicité des villes est essentielle. La plupart des recommandations de sécurisation des abords des écoles relèvent d'elles : création d'une zone de vitesse réduite à 30 km/h, reconfiguration d'une intersection, réaménagement de trottoirs, etc. Vélo Québec a donc aussi dû convaincre les municipalités des bienfaits du transport actif. L'organisme a publié le *Guide technique sur l'aménagement en faveur des cyclistes et des piétons*, puis a donné une cinquantaine de formations techniques à plus de 500 employés de 111 municipalités.

L'ensemble de ces actions a fait bouger les écoles, les commissions scolaires et les villes. Ainsi, en septembre dernier, la Commission scolaire de Laval a montré l'évolution de ses réflexions depuis la médiatisation de la situation de l'école Saint-Paul en annonçant sa volonté de «prioriser les dé-

**hornytoad**<sup>®</sup>  
LIVE TOADALLY  
hornytoad.com

*L'expérience de la vie dans le confort, le plaisir et toute sa simplicité.*

Trouvez un détaillant canadien au : [www.f3distribution.com](http://www.f3distribution.com)

placements actifs et la sécurité aux abords de ses écoles primaires».

Bien sûr, le concept de transport actif s'applique mieux lorsque l'école est à faible distance de marche de la maison. En ville, notamment. Mais même dans ce cas, si les élèves acceptent vite l'idée de se rendre à l'école à vélo, ce n'est pas toujours facile de convaincre les parents que c'est sécuritaire. Une enquête de l'Université de Montréal auprès de parents a tout de même démontré que là où le programme s'est déployé, 62 % des parents estiment être sensibilisés au transport actif, et 41 % affirment que leur enfant se rend en classe à vélo plus souvent. Mais les parents demeurent difficiles à convaincre.

Ce n'est pas le cas d'Anissa Ménard, sept ans, de Saint-Jean-sur-Richelieu, qui se rend à vélo avec sa mère et deux amis. «Moi, j'aime ça pédaler, prendre mon temps et regarder ce qui m'entoure. Je trouve que mes amis qui viennent tous en auto ne font pas assez d'exercice ! J'aimerais qu'ils viennent avec moi au moins

quand il fait beau. Et puis, je n'aime pas cela quand il y a plein d'autos autour de l'école, ça pue !»

Du haut de ses sept ans, Anissa Ménard fait également bien des jaloux à son école : «Les enfants me demandent pourquoi je viens à vélo, mais surtout comment j'ai appris à pédaler.»

Il y a encore beaucoup de pain sur la planche pour la deuxième phase d'APAVVA. Débutée en 2012, celle-ci prévoit rejoindre les 1 500 autres écoles primaires du Québec d'ici 2018 et offrir une expertise-conseil aux écoles secondaires en matière de stationnement de vélo. Pour y arriver, les mandataires régionaux ont changé leur méthode d'approche et rencontrent d'abord la municipalité pour la sensibiliser à la sécurité aux abords de toutes les écoles sur son territoire. L'approche des écoles, qui vient ensuite, est beaucoup plus facile. «Nous arrivons en haut de la montagne et les choses vont se mettre à débouler rapidement à partir de maintenant», estime Suzanne Lareau. ■

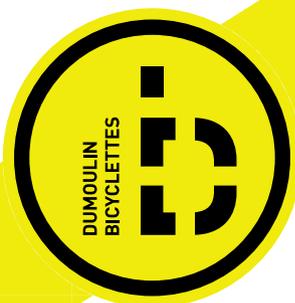
## UN BEAU CAS DE SUCCÈS

« Le jour de l'expérience du Vélobus en juin 2011, 125 élèves à vélo ont participé ce matin-là. Des parents attendaient avec leurs enfants sur le trottoir afin de joindre le Vélobus; d'autres sont venus déposer leurs enfants en camion avec leurs vélos pour qu'ils puissent y participer. Le lendemain, les élèves ont formé eux-mêmes leur groupe de vélo pour venir à l'école. C'était beau de les voir arriver et stationner leurs vélos ensemble! »

Stéphane Courchesne,  
directeur de l'école Laflèche à Shawinigan.



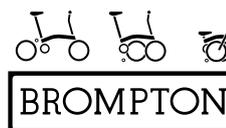
© Didier Bertrand

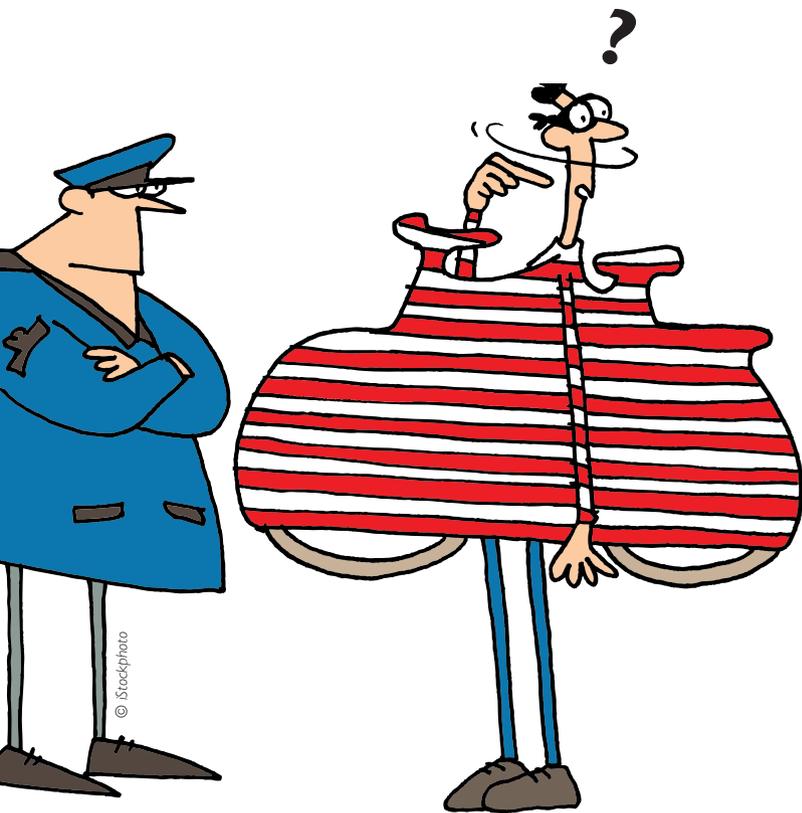


DUMOULIN BICYCLETES  
173 JEAN-TALON EST  
MONTRÉAL QC H2R 1S8  
514 868-2333  
DUMOULINBICYCLETES.COM



VÉLOS PLIANTS,  
ET AUTRES PRODUITS DESTINÉS  
AU VÉLO URBAIN.





## VOL DE VÉLO

# LE GRAND FLÉÉAU

Un cycliste montréalais sur deux a été victime, au moins une fois dans sa vie, de vol de vélo. Et près de 20 % des cyclistes ont été volés... trois fois ou plus!

*D'après un texte de Robin Black, pour VéloMag*

Devant un tel bilan, tiré d'un sondage réalisé au printemps dernier par une équipe de l'École de planification urbaine de McGill, on ne s'étonnera pas que le problème du vol figure parmi les premières raisons évoquées pour ne pas faire de vélo en ville.

Un point rassurant, toutefois : l'usage d'un cadenas réduit beaucoup le risque, surtout les cadenas en U : 66 % des vélos sont protégés par ce genre de cadenas, mais ils ne comptent que pour 6,8 % des vols. À l'inverse, les vélos laissés sans protection (moins de 1 % de l'échantillonnage) comptaient pour 8,5 % des vols.

Rappelons que le Service de police de la Ville de Montréal compile environ 2 500 rapports de vol de vélo chaque année. Mais, selon le SPVM, la grande majorité des vols ne sont simplement pas rapportés parce que les cyclistes se disent que, de toute façon, les vélos sont très rarement retrouvés.

La grande surprise de cette enquête menée auprès de 2 039 internautes, c'est que les vélos bas de gamme sont plus susceptibles d'être l'objet de vol que les vélos plus chers. Ainsi, les vélos de moins de 500 \$ comptaient pour 60 % des vols, mais ils avaient été l'objet de 76 % des vols. Au contraire, les vélos de plus de 1 000 \$ comptaient

pour près de 20 % des vélos urbains, mais seulement 1,5 % des vols. « Nous avons voulu savoir si cette différence s'expliquait par le fait que les propriétaires de bons vélos utilisent de meilleurs cadenas. Mais même à cadenas équivalents, les vélos chers sont moins souvent volés », rapporte Dea Van Lierop, qui a mené le sondage. Peut-être que ceux-ci sont moins souvent stationnés n'importe où. Mais la chercheuse croit aussi que les vols sont surtout le fait d'amateurs qui veulent revendre l'objet très rapidement. Les vélos plus sophistiqués seraient-ils plus difficiles à refiler ?

### Effet dissuasif?

Quoi qu'il en soit, l'étude démontre bien l'importance de cadenasser sa monture. Mais encore faut-il qu'il s'agisse d'un cadenas de bonne qualité. Beaucoup de cyclistes ne mesurent pas le faible pouvoir dissuasif de ce type de produit et considèrent le simple fait d'en avoir un comme une protection suffisante. Or, il faut en moyenne 25 secondes (selon les tests effectués par *Vélo Mag* en 2011) pour retirer un cadenas en U à 25 \$ avec une scie à métaux bien ordinaire ou même un simple marteau.

Les cadenas à câble, quant à eux, ne servent qu'à sécuriser votre vélo dans les zones

où l'absence d'êtres humains réduit au départ les risques de vol.

Un bon cadenas, par contre, peut prendre plus d'une minute à couper. C'est peu, mais ça suffit pour faire en sorte que les voleurs évitent les vélos verrouillés avec des anti-vols de marques connues coûtant plus de 40 \$. Cela dit, un bon cadenas n'empêchera pas un voleur professionnel de prélever quelques pièces intéressantes.

Certains cyclistes prennent donc la peine d'enlaidir volontairement leur bécane. Ils en cachent la marque et certains composants avec du ruban adhésif, des autocollants et même de la peinture. C'est beaucoup de travail (et surtout un peu triste, si vous aimez les beaux objets), mais cette tactique rend un vélo moins attrayant pour les voleurs, puisqu'il est plus difficile à revendre.

D'autres astuces peuvent rendre plus difficiles à voler les différentes parties d'un vélo, comme l'utilisation d'un collier de serrage de plomberie pour verrouiller les déclenches rapides, de la cire ou du silicone dans le trou des boulons, ou des câbles qui empêchent de retirer facilement la selle. Mais ne vous bercez pas d'illusions : aucun de ces trucs n'est infaillible ; ils ne font que rendre le travail des voleurs plus difficile.

**Surprise!**  
Les vélos bas de gamme sont plus susceptibles d'être l'objet de vol que les vélos plus chers.



### Chacun pour soi

Si vous croyez que de valeureux citoyens se porteront au secours de votre vélo lorsqu'ils surprendront un voleur en action, détrompez-vous. Dans les faits, très peu de gens interviennent. Au mieux, il se diront que le quidam qui manipule la pince ou la scie est le propriétaire qui a égaré sa clé.

Que faire quand on vous vole ? Rien du tout... C'est ce que font la plupart des victimes. Moins de la moitié des vols de vélos sont signalés à la police, simplement parce que les gens n'ont aucune preuve de propriété. Pas de facture, pas de photo de leur vélo, pas de numéro de série... Il est irréaliste de vous attendre à ce que les policiers recherchent une bicyclette sans avoir au départ une identification précise.

Mais où vont tous ces vélos volés ? Les 15 000 à 25 000 qui disparaissent chaque année à Montréal sont offerts au coin d'une rue ou vendus à des voisins convaincus

qu'ils font une bonne affaire. Ceux que la police récupère ne sont pas souvent retournés à leur propriétaire, car ils ne sont pas enregistrés (ni même déclarés volés).

### La combinaison parfaite

Qualité du cadenas, soin du verrouillage et enregistrement. Trois éléments qui contribuent à protéger votre vélo. Un 50 \$ investi dans un cadenas représente un modeste 25 ¢ par jour pour 6 mois d'utilisation. Vous devez bien ça à votre deux-roues pour tous les services qu'il vous rend ! Enfin, plus vous prenez votre temps pour bien le verrouiller, plus le voleur devra faire d'efforts.

Dernier point, et non le moindre : si, par malheur, on vous vole votre monture, vous avez une petite chance de la retrouver pour autant que vous ayez pris soin de l'enregistrer. Et signalez le vol de votre vélo ; si tout le monde le faisait, le phénomène serait peut-être pris un peu plus au sérieux.

### OÙ SE GARER ?

Beaucoup de voleurs repèrent d'abord les vélos intéressants (ou leurs composants) et reviennent plus tard (la nuit, notamment) pour les cueillir. Aussi, évitez de verrouiller votre vélo toujours au même endroit.

Faites un effort pour utiliser un support à cet effet. Si aucun n'est disponible, assurez-vous que l'objet auquel vous accrochez votre vélo est bien fixé au sol et que vous n'entravez pas le passage des piétons.

Que votre vélo soit laissé dans un lieu très fréquenté ou un endroit paisible, cela ne change pas grand-chose. Peu de gens interviennent quand ils voient un voleur en action.



© Fotolia

© Mathieu Lamoire

### ENREGISTREMENT 101

L'inscription ne prend que quelques minutes à l'aide d'un des programmes suivants : Operation Hands Off, Bike Registry Canada et Vélo Retour. L'inscription, parfois offerte gratuitement par les services policiers, ou qui coûte au plus entre 5 \$ et 30 \$, augmente considérablement les chances de récupérer le vélo si la police le retrouve. Un vélo enregistré peut aussi contribuer à un meilleur taux de condamnation des voleurs.

[www.operationhandsoff.com/en/bike.php](http://www.operationhandsoff.com/en/bike.php)  
[www.bikeshepherd.org/veloretour.ca/](http://www.bikeshepherd.org/veloretour.ca/)

### VERROUILLAGE 101

Plus vous « remplissez » le cadenas, plus c'est difficile de le forcer ou de le couper. Avec un cadenas en U, essayez d'attacher au support le cadre du vélo ainsi que la roue. Si seul le cadre est verrouillé, il est plus facile de briser ou de couper le cadenas.

En outre, si on tente de le briser, il est plus difficile de frapper un cadenas installé en hauteur.

L'utilisation de deux types de verrouillage, comme un cadenas en U et un câble antivol, exige que le voleur utilise deux outils. S'il a le choix, il s'attaquera plutôt au vélo voisin !

TESTÉS  
POUR VOUS



VOL DE VÉLO

LES ANTIVOLS

« Ce n'est pas une question de minutes, mais plutôt de secondes », nous ont confirmé tous les pros du vol de vélo. Forts de ce constat, nous avons décidé de tester un certain nombre de produits antivols, chrono en main.

Le test s'est fait en hiver. Pour procéder, nous avons choisi les outils les plus couramment utilisés par les voleurs, tous accessibles et peu coûteux. Nous avons aussi plusieurs exemplaires de chaque cadenas, afin qu'ils ne soient pas affaiblis par nos attaques précédentes. Enfin, nous n'avons pas tenté le crochetage de serrure (méthode plutôt rare) ni l'utilisation d'acide ou d'azote liquide (qui relève plutôt du mythe urbain), pas plus que d'outils électriques, comme une disqueuse. Bref, ce test a été fait avec des moyens simples.

Nous ne sommes pas des voleurs professionnels, donc nous ne sommes pas des experts dans le maniement des outils. Avec l'expérience, le temps qu'il faut pour briser ces cadenas pourrait être réduit.

Dernier point, ce test a été fait en partenariat avec le magazine *Protégez-vous*, histoire de partager notre expertise.

Photos : Jacques Sennéchoel



Quand on cadenasse son vélo, il faut passer la tige du cadenas dans une roue. Ici, il a fallu moins d'une minute à notre « voleur » pour séparer ce vélo du poteau où il était fixé... et partir incognito.

LES PLUS ET LES MOINS  
DE CHAQUE ANTIVOL



LES OUTILS UTILISÉS

SCIE À MÉTAUX

Une nouvelle lame a été utilisée pour chaque test de découpe.

COUPE-BOULON

Nous avons choisi un coupe-boulon de 30 po qui offrait une bonne prise. Notez qu'à moins de circuler en voiture, les voleurs sont plus susceptibles d'utiliser un coupe-boulon de 12 po, plus discret mais moins efficace. Les cadenas résistent mieux aux coupe-boulons plus petits.

MARTEAU MONOPIÈCE

Les cadenas étaient fixés à un étau pour les tests.

PIED-DE-BICHE

Pour ouvrir les cadenas par torsion, on peut utiliser un outil de ce type ou tourner le vélo.

CADENAS EN U

+ Un cadenas en U de qualité peut offrir une bonne protection s'il est correctement utilisé. Il est difficile à couper avec des outils autres que les outils électriques, surtout s'il est fait d'acier traité (généralement ceux de plus de 40 \$).

- Le U résiste moins bien à la torsion, en particulier si le cadenas laisse beaucoup d'espace pour un levier.
- Peut être encombrant et peu pratique à transporter.

CÂBLE

+ Facile à verrouiller à différents types de supports.

+ Certains câbles résistent mieux à la torsion que les U.

+ Peut être une bonne option lorsqu'il est combiné à un cadenas en U.

+ Léger, il est pratique pour le cyclotourisme.

- À moins de 20 mm, il est très facile à couper.

CHAÎNE

+ Une chaîne de qualité supérieure peut être très résistante à la coupe ou à la torsion.

+ Visuellement dissuasive.

+ Facile à verrouiller à une variété d'installations en plus de permettre d'attacher facilement les roues.

- Peut être très lourde et peu maniable.
- Peut abîmer ou égratigner le vélo si elle n'est pas protégée.
- Encombrante.

# À PIED, À VÉLO, À L'AISE



## EVERA CHASE POUR FEMMES

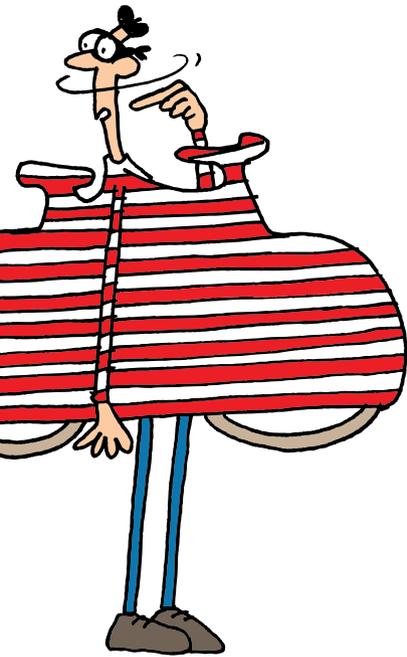
Grâce à la technologie CycleTread<sup>™</sup> de Merrell, cette jolie chaussure à la tige de cuir doublée vous apporte souplesse et confort pour marcher en ville tout en offrant la solidité et la stabilité qu'il faut pour aller à vélo.

MERRELL.COM



 CYCLETREAD<sup>™</sup>

**MERRELL**   
DEHORS M'APPELLE<sup>™</sup>



LES U



**Kryptonite,  
Evolution series 4  
STD**  
90 \$ – 1 517 g

Lourd et cher, mais incontestablement le maillot jaune de nos tests. Le Kryptonite vaut une bonne police d'assurance. Très solide et bien fait, il a résisté à tous nos assauts, quel que soit l'outil utilisé.

**Abus, Facilo**  
50 \$ – 931 g

Certes, il a su résister à la lame de notre scie et pas si mal à nos vaillants coups de marteau. Le coupe-boulon lui a cependant été fatal en moins de temps qu'il n'en faut pour le dire, soit trois petites secondes. Vu son prix, on s'attendait à mieux.

**Planet Bike, Extra  
Guard Sport 2**  
30 \$ – 909 g

Il a bien résisté à nos coups de marteau, un peu moins à la scie, mais n'a pas tenu face à notre coupe-boulon. Dommage, c'était le plus léger du lot, mais ses qualités s'arrêtent là.

**Supercycle**  
20 \$ – 1 018 g  
Super facile pour les voleurs, un seul coup de marteau a suffi pour lui faire rendre les armes. À n'utiliser que pour décorer le vélo...

# 0 VÉLO DE ROUTE 0 VÉLO DE MONTAGNE 70 MODÈLES DE VÉLOS URBAINS ET PLIANTS

ET TOUS LES ACCESSOIRES POUR VOS DÉPLACEMENTS.



**DUMOULIN BICYCLETTES**  
173 JEAN-TALON EST  
MONTREAL QC H2R 1S8  
514 868-2333  
DUMOULINBICYCLETTES.COM



# LE CLASSEMENT FINAL

## LES CHÂÎNES



### Chaîne et cadenas maison

**30 \$ - 2 238 g**

Cette combinaison reste abordable. Malgré que la chaîne soit faite d'acier traité, elle n'a pas résisté longtemps au coupe-boulon (12 secondes). L'avantage est d'adapter précisément la longueur de la chaîne à ses besoins.



### Kryptonite, New York Chain Evolution

**130 \$ - 3 800 g**

Très lourde et difficile à transporter, mais votre vélo ne bougera pas. Tous nos efforts ont été inutiles, quel que soit l'outil. Nous n'avons pas pu entamer l'acier trempé de la chaîne. Pratique quand vous attachez votre vélo toujours au même endroit.



### OnGuard, Mastiff

**40 \$ - 1 485 g**

Tout allait bien jusqu'au moment où notre grand coupe-boulon a grignoté la Mastiff ; il n'a fallu que 15 malheureuses secondes pour la couper. On appréciait pourtant la toile protégeant les maillons carrés, son poids et son prix.

## LES CÂBLES



### Magnum, 3019

**24 \$ - 1 325 g**

Le Magnum nous a surpris. N'eût été de sa fragilité sous les dents de la scie (25 secondes), il pourrait être un bon choix en regard du rapport qualité-prix et de son poids.



### Abus, Raydo 1460 à combinaison

**70 \$ - 762 g**

Compte tenu de son prix, nous nous attendions à plus de résistance. Sept secondes au coupe-boulon et neuf en torsion, rien pour décourager un voleur.

## AUTRE

### Abus, Bordo

**135 \$ - 1 044 g**

Ce cadenas composé d'une tige d'acier a fort bien résisté aux attaques du marteau et de la scie. Il s'est bien défendu en torsion (1 minute 55 secondes), mais a capitulé devant le coupe-boulon (7 secondes). Un résultat pas très convaincant vu son prix.



**OluKai**  
OLUKAI.COM

www.f3distribution.com

# QUAND L'AUTO SORT (LENTEMENT) DES VILLES



Pointe-aux-Lièvres,  
Québec

Comment densifier les villes sans engorger la circulation? Comment faciliter les échanges entre voisins? Architectes et urbanistes planchent sur leurs visions de quartiers où tout peut se faire à pied ou à vélo.

Par Stéphane Desjardins

Déjà, plusieurs citoyens québécois ne se déplacent plus qu'à pied, en vélo ou en bus pour aller travailler. À Montréal, en 2010, moins de deux citoyens sur trois conduisaient leur auto pour se rendre au boulot. Et s'il n'en tient qu'aux urbanistes, aux architectes et à un petit nombre de promoteurs, ils pourraient devenir minoritaires.

Parce que la nouvelle mode, en architecture et en urbanisme, ce sont les TOD, pour Transit Oriented Development. En français, ça signifie développer de nouveaux quartiers – et même des villes complètes – autour d'un principe issu du Moyen Âge : se déplacer à pied. Ou, par extension, en vélo.

Selon ce principe, les designers urbains peaufinent le concept de « ville à échelle humaine ». Nos voisins nord-américains parlent de *walkable cities*. Ce qui inclut les transports en commun.

## Plus dense, SVP

Par exemple, on va bâtir bureaux, usines, garderies, écoles, résidences et commerces autour des stations de métro et des gares de trains de banlieue. Le principe est que les déplacements prennent moins de 15 minutes à pied pour aller à la gare qui mènera au centre-ville, travailler, faire les courses, se divertir, étudier et prendre les enfants à la garderie avant de retourner à la maison.

Habituellement, ce type de quartier est assez dense. On favorise condos, duplex et maisons en rangée de trois et même quatre étages. La cote du bungalow individuel banlieusard est ici en baisse. Tout comme celle de la voiture. On lui préférera le BIXI ou des services tels Communauto.

Au Québec, certains projets suivent cette tendance, comme le vaste développement prévu sur les anciens terrains de l'hippodrome de Montréal (voir l'encadré à la page 23), le Village de la gare à Mont-Saint-Hilaire, la zone sud-ouest près de la gare de l'AMT à Saint-Constant, Les Cochères de la gare à Sainte-Thérèse, la Pointe-aux-Lièvres à Québec, le pôle multifonctionnel de Gatineau et, dans une



© Société immobilière Leboeuf



Munich en Allemagne



Village de la gare, Mont-Saint-Hilaire : les quartiers piétonniers, c'est aussi pour la banlieue.

Les Cochères de la gare, Sainte-Thérèse



attire les jeunes et les retraités. La mode des condos y contribue beaucoup.

« Les gens veulent se rapprocher de leur travail et de leurs centres d'intérêt, poursuit l'urbaniste. Ils sont écœurés du trafic, des ponts. Les jeunes adultes sont plus urbains que les baby-boomers des années 1970. Ils aiment le vélo, la fébrilité de la vie en ville. » Ils cherchent des milieux stimulants et dynamiques. Ils ont des réseaux sociaux et restent connectés avec leurs proches et leurs amis, qu'ils veulent rencontrer dans leur quartier branché.

« À l'autre bout du spectre, leurs aînés délaissent leurs bungalows, vidés de leurs enfants, et achètent des condos pour troquer l'entretien de leurs maisons contre des activités plus valorisantes. Et les retraités d'aujourd'hui sont généralement en grande forme. Ils veulent le rester en faisant de la marche et du vélo », précise Claude Beaulac.

Selon lui, les promoteurs comprennent ces phénomènes et veulent les exploiter.

certaine mesure, les Bassins du Havre, dans le quartier Griffintown à Montréal.

« On retourne vers les noyaux des villes et des villages d'autrefois, alors que le principe d'organisation des espaces publics facilitait les échanges, la convivialité, la mixité des usages. C'est une réaction directe à l'urbanisme de spécialité qui caractérise la période moderne, des années 1950 à aujourd'hui, avec le résidentiel banlieusard, les parcs industriels, les grands boulevards commerciaux et les *power centers*, tous basés sur l'usage intensif de l'automobile », explique Claude Beaulac, urbaniste et directeur général de son ordre professionnel.

### Échelle humaine

Bref, on cherche à établir un milieu de vie agréable et humain. « Ils existent déjà dans certains quartiers ou artères de Montréal et de Québec, comme la promenade Fleury, le Plateau-Mont-Royal, Saint-Roch, Outremont, etc. En fait, nous sommes très privilégiés d'avoir conservé ces milieux, poursuit M. Beaulac. Aux États-Unis, à cause de l'effet "trou de beigne", les grandes villes ont perdu cet art de vivre urbain. Montréal est exceptionnelle en Amérique du Nord. »

Avec les TOD, on veut renforcer ces quartiers et en créer d'autres, en ville ou, surtout, en périphérie. D'autant plus que le principe



Hippodrome de Montréal

© Ville de Montréal

© Archives nationales du Québec

## APRÈS LES CHEVAUX, LE MÉTRO ET LES VÉLOS

L'annonce a été faite en octobre dernier, lors d'un forum d'échange sur les quartiers de type TOD (Transit Oriented Development) du Grand Montréal. La métropole compte transformer les anciens terrains de l'hippodrome Blue Bonnets en un quartier « sans auto » (ou presque). La clé, c'est la station de métro Namur, et un urbanisme favorisant la densité d'occupation, la circulation piétonnière ou cycliste,

et la proximité des services. « Nous voulons appliquer les meilleures pratiques pour devenir une référence », annonce Daniel Lafond, directeur de l'aménagement urbain et des services aux entreprises de l'arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce. Le territoire à aménager est immense : 43,5 hectares (l'équivalent de 75 terrains de football). « On pourrait y

construire entre 5 000 et 8 000 logements et accueillir 20 000 nouveaux habitants. C'est plus que bien des municipalités du Québec », a précisé M. Lafond. Il faut dire que le secteur en question est déjà aux prises avec un fort niveau de congestion, ce qui rendrait pénible l'ajout de milliers d'automobilistes. D'où l'idée de ce « quartier sans voitures », qui pourrait être le premier du genre au Canada !

L'atomisation des ménages favorise aussi, paradoxalement, des villes plus « humaines ». Comme les gens vivent fréquemment seuls ou au sein de couples sans enfants, les promoteurs leur vendent des condos ou des maisons en rangées dans des développements plus denses que les anciennes banlieues. Préférentiellement près du métro ou du train.

Autre paradoxe, on construit désormais des condos en plein champ, comme à Belœil ou à Sainte-Thérèse. Car les gens qui vieillissent en banlieue veulent y rester. Mais ils cherchent à s'installer près des gares et des vieux centres-villes qui ont conservé ou retrouvé leurs charmes d'antan.

### Les mentalités changent... lentement

Pour Claude Beaulac, nous connaissons un changement complet de mentalité en matière d'urbanisme. « C'est fondamental. Même si, pour certains, la disparition des boulevards Taschereau et autres DIX30 de ce monde se fait encore trop lentement. Mais ces espaces sont appelés à être éclipsés ou à changer de vocation.

Aux États-Unis, on connaît une vague de conversion des centres commerciaux et de leurs vastes stationnements en milieux denses et diversifiés. »

Certains en doutent. « On veut être un village gaulois et une ville nord-américaine, en même temps. On veut garder nos voitures, mais avoir des pistes cyclables et des voies piétonnes. Nous

nageons dans nos contradictions. D'autant que, au Québec, les principaux lieux de travail et de résidence demeurent dispersés. Le principe de ville à échelle humaine est encore difficile à appliquer », affirme Odile Hénault, architecte et critique du développement urbain.

Son opposition au développement du quartier historique de Griffintown par les mêmes promoteurs que le DIX30 de Brossard fut remarquée. Elle reconnaît toutefois que la folie des condos et des projets comme celui du Quartier des spectacles ou certains autres, comme le Lowney dans Griffintown, représentent une forme d'urbanisme vert.

« Mais le vrai test est le Plateau-Mont-Royal. On y a créé une sorte d'enclave verte, entre l'avenue Laurier, le boulevard Saint-Joseph, la rue Saint-Denis et l'avenue Papineau, où c'est très difficile de circuler en voiture. Les médias ont diabolisé les politiciens locaux. Pourtant, les principaux bénéficiaires sont les résidents. Par contre, certains commerces ont vu baisser leur achalandage, car leurs clients ne peuvent plus se stationner à proximité. »

L'autre cas à surveiller, selon elle, est à Laval, parce que le métro s'y rend désormais. « Si vous achetez un condo à proximité, le métro passe fréquemment. Ce n'est pas comme à Mont-Saint-Hilaire. Dans ce dernier cas, si vous sortez du bureau au centre-ville de Montréal passé 18 h, vous êtes dans de beaux draps, car il n'y a plus de train. »

### Manque de courage

Pour Odile Hénault, les politiciens québécois manquent de courage et de vision lorsque vient le temps de favoriser le transport en commun. « La tarification est mal modulée selon les besoins. Et les sociétés de transport sont prisonnières de formats rigides. Dans d'autres villes, on utilise des minibus pour certains quartiers excentrés, on impose des schémas d'aménagement qui s'appuient avant tout sur le

Montréal est  
prisonnière de son  
métro souterrain. Certains  
quartiers éloignés  
devraient être desservis  
par un réseau de  
métros  
de surface.

transport collectif, on multiplie les formes différentes de trains. Au Québec, il faudrait confronter les syndicats, les promoteurs et les compagnies ferroviaires. »

Et certains quartiers sont encore rébarbatifs pour les cyclistes. « Essayez d'aller chez IKEA à vélo. Bonne chance ! » s'exclame-t-elle.

Odile Hénault ajoute que Montréal est tout spécialement prisonnière du succès de son métro. Son caractère souterrain rend son développement très coûteux. Certains quartiers éloignés, excentrés ou enclavés du point de vue des transports, comme Rivière-des-Prairies, Griffintown, l'île-des-Sœurs, Pointe-aux-Trembles, Pierrefonds, Dollard-des-Ormeaux, ou certaines portions des couronnes nord et sud, incluant Laval, devraient être desservis par un réseau de métros de surface. Un système automatisé, aux passages fréquents, comme il en existe à Calgary et Vancouver; et moins cher à implanter que le métro actuel. Québec et ses banlieues sont tout indiquées pour un tel système.

« J'ai vu le développement de DIX30 avec stupéfaction. On y a construit, autour du centre commercial de type *power center*, un hôtel, une salle de spectacles, des condos et des *townhouses* selon un mode assez dense pour la banlieue, avec un simulacre de rue piétonne pour les apparences. Résultat, les gens délaissent les cinémas et les salles de spectacle en ville parce qu'ils fréquentent celles du DIX30 en voiture. Ici, on régresse. »

Malgré ces critiques, les principes de TOD et de ville à échelle humaine progressent, alimentés chez nous par une fièvre des condos qui ne se dégonfle pas, malgré les avertissements de surchauffe immobilière, depuis des années. « La ville se construit par plein de gens qui ont chacun leurs valeurs et leurs attentes. Car les urbanistes et les élus sont issus de leurs milieux. Mais le changement actuel est fondamental. Les urbanistes des autres grandes villes nord-américaines, notamment ceux de Toronto, sont ébahis de ce qui se fait ici. On peut envisager l'avenir positivement », conclut Claude Beaulac. ■



© Marc Billetteur

Le vrai test est le Plateau-Mont-Royal. On y a créé une sorte d'enclave verte, où c'est très difficile de circuler en voiture.



© Communauté urbaine de Montréal

PROGRAMME  
COMPLET  
2013

lait

PRÉSENTE



FÉRIA  
DU VÉLO  
DE MONTRÉAL

EN COLLABORATION AVEC



Jean Coutu

La Fête  
du Vélo de  
Montréal

26 mai au 2 juin 2013

CHOISIS  
TON  
TOUR

DÉFI MÉTROPOLITAIN DIM 26 MAI

TOUR LA NUIT VEN 31 MAI

TOUR DE L'ÎLE  
DIM 2 JUIN

DES PARCOURS DE  
25.50  
100KM

JOURNÉE  
VÉLO-BOULOT  
MER 29 MAI

EN ROUTE  
TOUR DE L'ÎLE  
31 MAI-2 JUIN



**SÉBASTIEN DELORME**  
Porte-parole  
Féria du vélo de Montréal

Pendant une semaine complètement vélo, il est permis de boire sur la route – du lait, bien sûr! –; l'âge légal de conduire est aboli; et aucun dépistage n'est requis! Nous sommes évidemment à la Féria du vélo de Montréal, où l'on prend avec humour non pas les rues à contresens, mais bien les interdictions à contre-pied!

Il est donc conseillé de boire pour récupérer et profiter des événements cyclistes. Les enfants, que l'on aime voir bouger, peuvent « conduire » en pédalant dans la rue. Quant au dépistage, il n'est pas nécessaire : il n'y a ici aucune compétition, que des champions, milliers de gens réunis pour le plaisir de rouler selon leurs goûts, leurs motivations, leurs défis personnels, dans le cadre enchanteur d'une Montréal diversifiée et attachante, à découvrir de la plus belle façon.

Je vous invite à profiter de cette semaine montréalaise unique à vélo. Elle est pour nous tous un moment de liberté et, plus que jamais cette année, l'occasion de choisir parmi les expériences vélo proposées celles qui nous comblent. Mon genre de scénario!



**MICHAEL APPLEBAUM**  
Maire de Montréal



**PASCAL BÉRUBÉ**  
Ministre délégué au Tourisme



Faire du vélo, c'est bon pour la santé, c'est bon pour la ville et c'est agréable. Vous le savez parce que vous en faites!

Au cours des dernières années, la place du vélo n'a fait que croître dans notre métropole. Aujourd'hui, Montréal s'est acquis une réputation plus qu'enviable auprès des cyclistes du monde entier.

Les activités que propose Vélo Québec y contribuent grandement. La Ville, quant à elle, est bien déterminée à aller de l'avant pour favoriser son usage.

Je souhaite une joyeuse Féria du vélo de Montréal aux cyclistes comme aux nombreux bénévoles qui travaillent à son organisation ainsi qu'à tous les lecteurs de *Vélo Urbain*!

### UNE SEMAINE ENTIÈRE DE VÉLO DANS LA MÉTROPOLE!

Plus qu'un rassemblement, la Féria du vélo de Montréal est l'occasion toute désignée de parcourir la métropole pour la découvrir sous un nouvel angle. Expérience touristique originale, l'événement cycliste qui s'avère à la fois un défi sportif ou une activité familiale permet aux participants de faire le tour de l'Île de Montréal, de jour comme de nuit.

Réputée à l'international pour son caractère unique et son dynamisme, la métropole est une destination incontournable qui vibre au rythme d'une multitude de festivals et événements durant sa saison estivale. La population et les visiteurs seront également conquis par la gastronomie et les nombreux autres attraits touristiques de Montréal.

Profitez-en pleinement!

## LE LAIT, PRÉSENTATEUR DE LA FÉRIA DU VÉLO DE MONTRÉAL



Source naturelle de réconfort  
lelait.com



Coup d'envoi de la saison des festivals, la Féria du vélo de Montréal célèbre chaque année l'arrivée prochaine de l'été, alors que des milliers de cyclistes défilent joyeusement dans les rues de la ville.

Lancée en 1999, la Féria du vélo de Montréal tient son nom de la fête populaire en Espagne et dans le sud de la France, où traditionnellement les taureaux investissent les rues.

### SUIVEZ-NOUS :

- [facebook.com/VeloQuebec](https://facebook.com/VeloQuebec)
- [twitter.com/VeloQuebec](https://twitter.com/VeloQuebec)

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





# Venez faire votre Tour

PLACE À UNE FÉRIA DU VÉLO DE MONTRÉAL RENOUVELÉE, UNE ÉDITION SOUS LE SIGNE DE LA LIBERTÉ, CELLE DE CHOISIR L'EXPÉRIENCE À VÉLO VOUS CONVENANT.

VOICI LES NOUVEAUTÉS 2013



## QUATRE EXPÉRIENCES À VÉLO AU TOUR DE L'ÎLE DE MONTRÉAL

25 km, 50 km, 50 km Express ou le rendez-vous matinal de 100 km.



## LA GRATUITÉ POUR LES 12 ANS ET MOINS

au Tour de l'Île (circuit 25 ou 50 km) et au Tour la Nuit. En collaboration avec la campagne WIXX.



## UN SITE D'ARRIVÉE SUR L'ESPLANADE DU PARC OLYMPIQUE,

lors des 2 Tours, où l'on trouve de nouveau la Grande Roue le LAIT.

## EN ROUTE POUR LE TOUR DE L'ÎLE AVEC VIA RAIL CANADA

Dès le vendredi 31 mai, Vélo Québec Voyages convie les cyclistes en partance de Québec et d'Ottawa à rejoindre Montréal à vélo pour le Tour de l'Île. Le dimanche 2 juin, VIA Rail Canada assure le retour à la maison.

### DE QUÉBEC

265 km en 2 jours avec escale à Trois-Rivières. Vous longez le fleuve et roulez le chemin du Roy jusqu'à Montréal.

### D'OTTAWA

228 km en 2 jours avec escale à Hawksbury. Vous roulez les berges des rivières Ottawa et Outaouais, découvrez le parc provincial Voyageur et arrivez à Montréal via le canal Lachine.

**VOUS ÊTES DE LA RÉGION DE MONTRÉAL?** Le vendredi matin, des forfaits incluant le transport en train vers Québec et Ottawa sont également offerts. Une fois à destination, enfourchez votre vélo et pédalez vers le Tour de l'Île de Montréal!



# Le Tour de l'Île de Montréal

Dimanche 2 juin 2013



À sa 29<sup>e</sup> édition en 2013, le grand classique qu'est le Tour de l'Île de Montréal multiplie les expériences à vélo, vous proposant pas moins de quatre façons de rouler l'événement. Occasion toujours aussi grisante de prendre la rue et de transformer la ville en un lieu rassembleur.

Le dimanche 2 juin, optez pour la liberté, venez faire votre Tour!

## RENDEZ-VOUS MATINAL DE 100 KM

DÉPART ENTRE 6 H 30 ET 8 H  
BOULEVARD SAINT-JOSEPH

Ce circuit découverte longe les rives de Montréal. Le vrai tour de l'Île, en quelque sorte! Vous roulez les 70 premiers km sur un circuit balisé non fermé à la circulation automobile, puis pour les 30 derniers km, vous intégrerez le trajet sans voitures du Tour de l'Île de Montréal.

Vous avez le goût d'une sortie plus longue, de découvrir le Montréal riverain? Vous avez là un beau dimanche devant vous!



## 50 KM

DÉPART À COMPTER DE 9 H 15, BOULEVARD SAINT-JOSEPH

Le parcours de 50 km, c'est le Tour de l'Île dans sa formule classique, sur rues fermées à la circulation automobile : l'occasion de vous réapproprier la ville en douceur, de la voir et de la partager autrement à travers huit arrondissements.

## 25 KM

Le parcours de 25 km vous offre aussi une expérience hors du commun. Le jour même, choisissez de rouler 25 ou 50 km, une option intéressante, quel que soit votre âge, si vous en êtes à votre premier Tour de l'Île.

## 50 KM EXPRESS

DÉPART À 9 H 15, BOULEVARD SAINT-JOSEPH

Vous êtes cycloportif à la recherche d'une expérience aussi unique que grisante? Rouler à fond le 50 km Express, la version en accéléré du Tour.

Vous prendrez le départ en première ligne à 9 h 15 et devrez être en mesure de rouler à une vitesse moyenne de 30 km/h pendant 1 h 30.

 Larivée



 Desjardins



**provigo** 

Aucun  
test de  
dépistage  
requis



## POINTS D'INTÉRÊT

- 1 Parc olympique
  - 2 Parc La Fontaine et Maison des cyclistes
  - 3 Griffintown
  - 4 Marché Atwater
  - 5 Parc Angrignon
  - 6 Canal Lachine
  - 7 Moulin Fleming (1827)
  - 8 Parc des Rapides et Rapides de Lachine
  - 9 Parc Marguerite-Bourgeoys et secteur Saint-Gabriel de Pointe-Saint-Charles (Musée Saint-Gabriel)
  - 10 Parc-Nature du Bois-de-Saraguay
  - 11 Parc-Nature du Bois-de-Liesse
  - 12 Parc-Nature du Cap-Saint-Jacques
  - 13 Moulin des Sulpiciens (1709)
- Et bien plus encore!

## FRAIS D'INSCRIPTION (Tarifs courants en vigueur jusqu'au 27 mai. Taxes incluses.)

### 25 OU 50 KM DU TOUR DE L'ÎLE

Adulte : **31\$** • Combo Tour de l'Île et Tour la Nuit : **43\$**  
 13 à 17 ans : **18\$** • Combo Tour de l'Île et Tour la Nuit : **26\$**  
 12 ans et moins : **GRATUIT** • Membre de Vélo Québec Association : **26\$**

Les frais d'inscription incluent : dossard et avis de convocation (envoi postal) • trois relais sur le circuit 50 km, dont 1 sur le circuit 25 km • dépannage mécanique et premiers soins au départ et tout au long du parcours • véhicules d'abandon si vous ne pouvez pas compléter le Tour • animation et distribution de produits et activités de nos partenaires • dans chaque relais et au site d'arrivée : eau, toilettes, concessions alimentaires (\$), premiers soins, dépannage mécanique et l'Aire bleue Info-Féria Gaz Métro, votre lieu de retrouvailles tout au long de la randonnée.

### 50 KM EXPRESS OU 100 KM TOUR DE L'ÎLE

Adulte : **55\$** • Membre de Vélo Québec Association : **48\$**  
 Combo 50 km Express ou 100 km Tour de l'Île et Défi métropolitain : **90\$**

Les frais d'inscription au 50 km Express et au 100 km incluent également un lunch au site d'arrivée. Les participants au 100 km auront accès à des points de services (eau et toilettes) sur le circuit, dont une halte au Cap-Saint-Jacques où sera servie une collation.



LE COCKTAIL TRANSPORT, C'EST BON  
POUR LA PLANÈTE.

MOUVEMENT COLLECTIF **stm**

**CONCOURS**

Contribuez  
à la vie en mieux

RECYCLEZ VOS VÉLOS

gazmetro.com/velo

**SOS  
VELO**

Service de collecte  
514 251-8803

**GazMétro**  
la vie en bleu

# Un Tour la Nuit

Vendredi 31 mai 2013

L'âge légal de conduire est aboli



Dès la tombée de la nuit, vous et des milliers de cyclistes costumés et colorés affirmez votre personnalité, votre individualité au sein d'un joyeux ruban humain d'une vingtaine de km visitant cinq arrondissements. Vous avez là l'énergie du Montréal nocturne à son meilleur et des milliers de sourires dans les yeux, sur les lèvres.

Le vendredi 31 mai, jouez l'illumination, venez faire VOTRE Tour!

### LA NUIT, SOYEZ LUMINEUX

Prendre part à la fête, c'est aussi vous assurer d'être visible, de munir votre vélo d'un éclairage adéquat. Et pour vous permettre de rayonner davantage sous les étoiles, une petite surprise offerte par le LAIT et JEAN COUTU vous attend au départ.



Adulte : **24\$** • Combo Tour la Nuit et Tour de l'Île : **43\$**  
 13 à 17 ans : **14\$** • Combo Tour la Nuit et Tour de l'Île : **26\$**  
 12 ans et moins : **GRATUIT** • Membre de Vélo Québec Association : **20\$**

Les frais d'inscription incluent : dossard et avis de convocation (envoi postal) • halte-toilette à mi-parcours • dépannage mécanique et premiers soins au départ et tout au long du parcours • véhicules d'abandon si vous ne pouvez pas compléter le Tour • animation et distribution de produits et activités de nos partenaires à l'arrivée, notamment l'Aire bleue Info-Féria Gaz Métro, votre lieu de retrouvailles à la fin de la randonnée.

**VIVEZ MONTRÉAL**  
 PARTAGEZ VOS PHOTOS AVEC #MTL

**LIVE MONTRÉAL**  
 SHARE YOUR PHOTOS USING #MTL

SUIVEZ-NOUS / FOLLOW US

à la Montréal  
 TOURISME-MONTREAL.ORG

**W**

**WMAG.ca**

**MAGAZINE D'IDÉES POUR FAIRE BOUGER VOS PRÉADOS**

Facebook icon • Twitter icon



# Le Défi métropolitain

Dimanche 26 mai 2013

Chaque année, ce premier rendez-vous de la saison – véritable happening cycliste sur route au Québec – visite la grande région métropolitaine. En partance de Saint-Lazare, le parcours 2013 compte une belle portion de bleu : vous roulez, en début de journée, près de la rivière des Outaouais, puis approchant la fin de la boucle, le long du fleuve Saint-Laurent. Belle occasion de vous retrouver entre cyclistes et de vous mesurer à la distance de votre choix – 75, 100, 125 ou 150 km – sur un parcours d'une douceur propice aux débuts de saison.

Le dimanche 26 mai, pédalez le km rêvé, venez faire VOTRE Défi!



*Il est conseillé de boire sur la route*

## FRAIS D'INSCRIPTION (Tarifs courants en vigueur jusqu'au 20 mai. Taxes incluses.)

Adulte : **55\$**  
 Membre de Vélo Québec Association : **48\$**  
 Prix pour deux ou trois Défis : **48\$** par Défi  
 Combo Défi métropolitain et 50 km Express ou 100 km Tour de l'Île : **90\$**

Les frais d'inscription incluent : carnet de randonnée et bracelet donnant accès aux services (envoi postal) • dernière mise à jour des cartes via courriel et indication des haltes eau et toilettes • lunch à la halte-dîner ou au site d'arrivée (choix possible jusqu'à 2 semaines du Défi) • halte-dîner : eau, toilettes, premiers soins, dépannage mécanique • encadrement professionnel sur route (mécanique et premiers soins) • t-shirt souvenir • à l'arrivée : distribution de produits et activités de nos partenaires, bistro et animation musicale • Festidouche.

## À VÉLO... C'EST FABULEUX !

Jean Coutu est heureux de vous accompagner durant votre randonnée. Ressourcez-vous à notre Espace détente et découvrez notre Fabuleux Cirque à La Féria du vélo de Montréal.



Desjardins présente

Les **Défis** de l'été 2013

**CENTRE-DU-QUÉBEC**  
 Samedi 22 juin  
 Départ/arrivée : Drummondville

**CANTONS-DE-L'EST**  
 Samedi 7 septembre  
 Départ/arrivée : Farnham



# Journée Vélo-boulot

Mercredi 29 mai 2013

Chaque jour, douze mois l'an, des milliers de Montréalais roulent à vélo. C'est pour eux « le » moyen de se déplacer, à la fois sain, économique et assurément le plus rapide.

Pendant la semaine de la Féria du vélo de Montréal, prenez part à la journée vélo-boulot : enfourchez votre bicyclette et vivez le plaisir avant le travail. Une fois que vous y aurez pris goût, vous serez transporté!

Pour en savoir plus sur les activités prévues au parc La Fontaine le mercredi 29 mai, de 7 h à 18 h 30, visitez notre site : [velo.qc.ca](http://velo.qc.ca).

MONT  
RÉAL  
CYCLE  
CHIC.

Rendez-vous  
**Cycle Chic**  
Jeudi 30 mai 2013

MontrealCycleChic @VeloQuebec  
#MtlCycleChic

Dans le cadre de la Féria du vélo de Montréal, le magazine *Vélo Urbain* convie les cyclistes au Rendez-vous Cycle Chic : un 5 à 7 combinant vélo, découverte de la ville et élégance vestimentaire. Les meilleures photos de l'événement paraîtront dans l'édition de juin de *Vélo Urbain*.



Pour en savoir plus, suivez Montréal Cycle Chic – le blogue photographique mettant en vedette les cyclistes montréalais dans leurs déplacements quotidiens – et pointez-vous avec style!

Inscrivez-vous maintenant!

## bixi EST AUSSI DE LA FÊTE

Roulez un Tour la Nuit et le Tour de l'Île de Montréal sur les populaires BIXI. Que vous soyez abonné ou non, il ne vous en coûtera que 10 \$ par événement, taxes incluses. Frais d'inscription aux Tours en sus. Information à [montreal.bixi.com](http://montreal.bixi.com) et réservation au 514 789-BIXI (2494).

## PARTICIPEZ AUX TOURS EN GROUPE

Vous êtes un groupe de 25 personnes et plus - famille, amis, collègues? Vous souhaitez réaliser un projet, organiser une activité d'entreprise, lever des fonds pour une cause qui vous tient à cœur? Profitez de tarifs avantageux et d'un point de départ personnalisé. Faites-nous part de votre projet!

## VOUS GAGNEZ À RÉSERVER TÔT!

N'attendez pas à la dernière minute et **ÉCONOMISEZ**.

Aire bleue  
Info-Féria

velo.qc.ca 514 521-velo



Les bénévoles à la Féria du vélo de Montréal, c'est le piquant de l'événement!  
Joignez-vous à l'équipe!

## MERCI À NOS PARTENAIRES

### PRÉSENTATEUR



### COLLABORATEUR



### PARTENAIRES ASSOCIÉS



### FOURNISSEURS OFFICIELS



### MÉDIAS



### PARTENAIRES PUBLICS



# GUIDE 2013 DU VÉLO DE VILLE

Depuis quelques années, les grands constructeurs, qui ne carbureraient qu'au carbone, cardio-fréquence-mètre, suspensions et autres gadgets de performance, remettent à l'honneur la « bicyclette », la reine de cœur, celle qui accompagne sans flonflons mais avec loyauté nos tâches quotidiennes. La silhouette à la mode ? Un brin d'excentricité, un grand bol de confort et d'utilité, une goutte de sobriété, un soupçon d'élégance, une pointe de vitesse et beaucoup, beaucoup de fia-

bilité. Petit aperçu de ce que vous trouverez chez vos vendeurs préférés.

## À savoir:

Un vélo de ville se doit d'être soigneusement équipé : garde-boue, béquille, sonnette, porte-bagage, éclairage, carter de chaîne. S'il est possible de se procurer ces accessoires séparément, vous remarquerez que notre sélection a mis l'accent sur ces équipements. Vous tiendrez ainsi compte de ces éléments quant au prix et au poids du vélo. *Par Pierre-Marie Legrain*



## 1/ RALEIGH CADENT i II

Qui ne connaît pas Raleigh ? La fameuse compagnie revient en force à l'avant-plan. Cette année, elle nous gratifie d'un modèle incroyable. Depuis les côtes du Vieux-Québec aux avenues planes de Victoriaville, voici un vélo qui ne vous trahira pas. Le Cadent est équipé du dernier moyeu Alfine de Shimano : pas moins de 11 vitesses scellées et protégées, à l'abri des épreuves du temps ! Des freins à disque hydrauliques pour un freinage puissant, en toutes circonstances. Tout est pensé pour offrir le meilleur. Enthousiasmant, ce Cadent !  
**1 650 \$,**  
 **cinq tailles (49 cm-59 cm),**  
**cadre classique**  
[www.raleighusa.com](http://www.raleighusa.com)



## 2/ NORCO « CITYGLIDE »

Dernière née chez Norco, la gamme « Cityglide » offre des bicyclettes sobres, bien équipées, stylées et mécaniquement satisfaisantes. On aime particulièrement le sept vitesses pour son prix. Avec un cadre en aluminium pour la légèreté, une géométrie maniable et polyvalente, et une relative discrétion, ce modèle séduira les tenants du « classique ».  
**535 \$,**  
**trois tailles,**  
**version mixte ou classique**  
[www.norco.com](http://www.norco.com)

## 3/ LINUS MIXTE

La jeune marque états-unienne a déjà séduit bon nombre de cyclistes entendant rouler avec un zeste d'originalité dans les rues de nos villes québécoises. La fraîcheur des couleurs, les allures très « nouvelle vague » enthousiasment. Pour un prix raisonnable, vous obtiendrez la fiabilité et l'audace, grâce à de très bons équipements. Notre coup de cœur ? Le Linus Mixte !  
**700 \$,**  
**deux tailles,**  
**trois couleurs**  
[www.linusbikes.com](http://www.linusbikes.com)

## 4/ OPUS CLASSICO

Depuis quelques années, la gamme « Urbanista » d'Opus ravit les amateurs du style rétro. Le Classico assure une bonne position, confortable et en plein contrôle. On aime l'agencement du noir et du brun, sur le cadre et les poignées, la selle et le lettrage ; le tout conférant une impression de raffinement et apportant une très belle finition. Avec sept vitesses, vous irez où vous portent vos jambes, sans empressement et avec élégance. Un très bon rapport qualité-prix.  
**599 \$,**  
 **quatre tailles (P-TG),**  
**version mixte ou classique**  
[www.opusbike.com/fr](http://www.opusbike.com/fr)



## 5/ BOBBIN BIRDIE ET DAYTRIPPER

Dans la même veine du vélo chic et choc, saluons les Bobbin Birdie et Daytripper, deux superbes vélos aux couleurs éclatantes, à l'équipement adéquat, et au prix intéressant ! Avec le fameux engrenage à vitesses interne, optez pour la fiabilité, la quiétude et baladez-vous en tout temps, le sourire aux lèvres, les cheveux dans le vent (sous votre casque !). Un peu plus, et on pourrait croire que les Bobbin sont les réincarnations du « sergent Poivre et de l'orchestre des cœurs solitaires » !  
**600 \$,**  
**deux tailles,**  
 **quatre couleurs**  
[www.bobbinbikes.co.uk/](http://www.bobbinbikes.co.uk/)  
[wordpress/](http://wordpress/)





6/



7/



8/



### ET LES PLIABLES?

Depuis quelques années, les vélos pliables sont devenus d'extraordinaires remplaçants des vélos conventionnels. Maniables, polyvalents, de bonne facture, les trois marques principales que sont Dahon, Tern et Brompton proposent des modèles débutant à 600 \$. À noter que Giant ou Raleigh ont lancé des pliables très convaincants la saison dernière, signe d'un certain intérêt pour le marché. Vous trouverez dans le pliable une bonne solution pour emporter votre vélo partout, pour compléter votre trajet en transport en commun, pour visiter des villes étrangères, pour contrer le vol, pour faciliter le rangement.

[www.dahon.com](http://www.dahon.com)  
[www.ternbicycles.com](http://www.ternbicycles.com)  
[www.brompton.co.uk](http://www.brompton.co.uk)

### 6/ SPECIALIZED DAILY 3

Chez Specialized, cela fait quelques années qu'on a compris que tout ne se passait pas autour du carbone et du lycra. La gamme Globe attire notre attention sur les très bons Daily 3. Au quotidien, cette bicyclette agréable à l'œil permet de rouler en toute quiétude, et avec ingéniosité. Engrenage à sept vitesses interne, pour plus de fiabilité, des garde-boue accordés au vélo, et – grand plus – un panier avant intégré.

**930 \$,**  
**quatre tailles (P-TG),**  
**cadre mixte ou classique**  
[www.specialized.com/ca/fr/bikes/globe](http://www.specialized.com/ca/fr/bikes/globe)

### 7/ BRODIE DOS 2.2

Le Brodie Dos 2.2 est un mélange curieux de sobriété et d'énergie. Sa couleur a un petit rien de vitamine C ou D, cependant que ses lignes fluides viennent adoucir l'allure du Dos. L'air de rien, comme ça, c'est un vélo pour les cyclistes qui se plaisent à sentir la vitesse du vent sur leur visage. En parlant de vitesse, le Dos est doté d'un moyeu automatique : pédalez, votre cadence s'ajuste d'elle-même. Les freins à disque offrent une puissance et une fiabilité de freinage à la hauteur de la réputation de cette belle bicyclette.

**900 \$,**  
**deux tailles, cadre classique**  
[www.brodiebikes.com](http://www.brodiebikes.com)

### 8/ TREK SOHO DLX

Si vous êtes de la trempe des grands cyclistes, beau temps mauvais temps, intéressez-vous au Soho DLX. Tout y est ou presque. Courroie d'entraînement en kevlar, engrenage à vitesses interne, freins à disque et à tambour. Le summum de la fiabilité. Pour se mouvoir quotidiennement en ville, durant toute l'année, le Soho est une solution plus qu'avantageuse. C'est l'incarnation du vélo utilitaire, fiable, convivial et polyvalent. Dans notre monde idéal du vélo urbain, cela ressemble à une berline allemande!

**1 499 \$,**  
**quatre tailles (15 po-22,5 po),**  
**cadre classique**  
[www.trekbikes.com/ca/fr](http://www.trekbikes.com/ca/fr)



9/

### 9/ TREK TRANSPORT

Non, un cycliste n'est pas une fourmi capable de porter 10 fois son poids! Il lui faut trouver des subterfuges pour acheminer les provisions de la semaine, le change des enfants, la boîte à outils, la caisse de bière, les patins... L'imagination et la place manquent pour achever cette liste. En deux mots, une des solutions : le «vélo-cargo». Le Trek Transport a le mérite de proposer un modèle abordable, de bonne conception. Maniable, stable, il encaisse sans broncher les poids imposés sur ses deux porte-bagage (avant et arrière). Un marchepied exceptionnel pour pénétrer le monde fabuleux et ingénieux des vélos-cargos!

**1 500 \$,**  
**deux tailles**  
[www.trekbikes.com/ca/fr](http://www.trekbikes.com/ca/fr)



10/

### 10/ TREK DISTRICT S

Aller rapidement du point A au point B, slalomer, accélérer en un coup de mollet, simplifier au maximum la mécanique, voilà certains des avantages que les tenants du monovitesse apprécient de leur mode de transport. Le District S est un modèle convaincant qui répondra à ces critères haut la main. Léger, rapide, sobre, fiable et facile d'entretien, le District S séduit également par l'aisance avec laquelle on pourra l'équiper de garde-boue, de phares, d'un éventuel porte-bagage.

**729 \$,**  
**cinq tailles (52 cm-60 cm)**  
[www.trekbikes.com/ca/fr](http://www.trekbikes.com/ca/fr)



11/

### 11/ GIANT ESCAPE CITY

Dans le style hybride, le Giant Escape est un vélo intéressant. Pour 600 \$, voici la polyvalence à portée de tous. Doté de pièces courantes, il sera plus facile à entretenir pour les mécaniciens en herbe. Efficace et discret, passe-partout, ce vélo très classique offrira des années de bons et loyaux services.

**589 \$,**  
**quatre tailles (P-TG)**  
[www.giant-bicycles.com/fr-ca/](http://www.giant-bicycles.com/fr-ca/)

CE PRINTEMPS

---

OFFREZ-VOUS UN  
**NOUVEAU DÉPART**  
AVEC MEC

---

[MEC.CA/PEDALEZ](https://mec.ca/pedalez)

**NOUVEAUTÉS POUR ROULER EN VILLE**

Redécouvrez votre ville avec notre gamme de vélos urbains, de vêtements et d'accessoires.



Téléchargez l'app MEC

**MOUNTAIN  
EQUIPMENT  
CO-OP**

LA COOPÉRATIVE DE PLEIN AIR <sup>MD</sup>

# L'AFFAIRE EST DANS LA SACOCHE

Une seule sacoche ne déséquilibre pas forcément le vélo. Bien sûr, on cherchera à ne pas trop alourdir un côté plus que l'autre, mais il est tout à fait possible de rouler en ville avec une seule sacoche plutôt qu'une paire. Le côté à privilégier alors sera celui opposé au dérailleur et à la chaîne.

Se rendre au boulot, donner rendez-vous à des amis pour un pique-nique improvisé dans un parc, préparer des vêtements pour passer la nuit chez quelqu'un, faire l'épicerie de la semaine... Pour ces activités, nous avons besoin d'une capacité de transport. À vélo, une des solutions les plus pratiques consiste à s'équiper de sa-

coches afin d'avoir les mains libres et le dos léger. Durabilité, solidité des attaches, utilité, convivialité et ingéniosité doivent être à l'honneur dans la confection de ces produits contenant nos effets personnels, intimes, précieux, plus ou moins fragiles, et les transporter avec confiance. *Par Pierre-Marie Legrain*

1/



Une sacoche accommode facilement un grand volume. Il faut néanmoins penser à ne pas trop charger la mule.

## 1/ ARKEL CITADIN

Le Citadin d'Arkel est un sac de courses, ultra pratique, très polyvalent pour nous autres animaux des villes. Le Cordura employé pour la confection du sac le rend très résistant. Il est idéal pour les parents, par exemple, ou pour ceux qui sont habitués à voir le volume de leur sac plus gros qu'il ne l'est. Le dessus du Citadin ne se ferme en effet pas complètement, ce qui permet d'augmenter la capacité totale. À la manière d'un sac de courses, il se replie et se range facilement. Très utile, il accueille aussi bien l'épicerie que des livres, des tongs, une serviette de bain, des lunettes de soleil, de la crème, un frisbee et un ballon de volley. **95 \$,**  
**25 L, deux motifs**  
[www.bit.ly/TfeBSO](http://www.bit.ly/TfeBSO)

2/



## 2/ AXIOM RACKBOOK PRO

Le Rackbook Pro, dernier né d'Axiom à l'intention des ordinateurs portables, ne manque pas de piquant. Sa conception est très complète. On appréciera la bonne poignée, la bandoulière, les détails réfléchissants, le portelumière cousu, les multiples poches et pochettes, l'épais rembourrage à l'intérieur du sac, pour bien caler les précieux MacBook, tablettes et autres téléphones intelligents. On peut aussi y glisser quelques papiers et crayons. *So vintage!* Côté solidité, c'est également conséquent avec un tissu épais, des attaches très solides, le fond renforcé. Bref, un sac sérieux, sans chichi, fonctionnel. **90 \$,**  
**13 L, étui d'ordinateur**  
**12 po X 10 po X 1,5 po**  
[www.bit.ly/QdNqKN](http://www.bit.ly/QdNqKN)

3/



## 3/ ARKEL DAUPHIN 40

La sacoche de la compagnie sherbrookoise est offerte cette année avec un nouveau volume. Entièrement imperméable, conçue sur le modèle des sacs au sec développés pour le canotage, elle s'avère vraiment utile dans le quotidien en ville. Dotée de l'attache Cam-lock d'Arkel, dont la fiabilité a fait ses preuves, et construite dans un matériau très solide, la Dauphin vous comblera par sa longévité et son utilité. L'avantage de sa grande poche, sans compartiments, c'est que tout ou presque y entre : épicerie, livres et journaux, pots, lunchs, vêtements de pluie, ordinateurs, vinyles, bouteilles de vin, etc. **Le summum du pratique!**  
**195 \$,**  
**40 L, 2 couleurs**  
[www.arkel.ca](http://www.arkel.ca)

## 4/ AXIOM LASALLE DLX 45

La paire de sacoches Lasalle est une autre preuve de la compétence d'Axiom en ce qui concerne l'équipement cycliste. Dotées d'une apparence aérodynamique, elles sont volumineuses, astucieuses et solides. Des sangles de compression donnent une allure polyvalente, tout comme le système de cordage élastique permettant d'ajouter une bouteille, des gants, une baguette de pain ou le journal. On peut organiser sa charge avec les compartiments intérieurs et la poche extérieure. On appréciera les détails réfléchissants 3M du logo, judicieusement placés. **130 \$,**  
**45 L**  
[www.bit.ly/T8HXSL](http://www.bit.ly/T8HXSL)

5/



Trois points  
d'attaches  
valent mieux  
que deux!



4/

7/



L'imperméabilité  
est un plus. C'est  
pourquoi chaque  
compagnie propose  
des couvre-sacoche.  
Certains modèles  
sont conçus pour  
ne pas avoir besoin  
de cet accessoire.

#### 5/ VAUDE AUGSBURG

La superbe sacoche de Vaude est dotée cette année d'une particularité ingénieuse. On pourra effectivement la porter à l'épaule, comme une besace, sans que le dos soit gêné par le système d'attaches. En effet, ce dernier peut se retirer en un tour de main. L'Augsburg, entièrement imperméable, fabriquée en Allemagne à partir de matériaux recyclés selon les critères de l'industrie durable, est un modèle de sacoche fonctionnelle, résistante, urbaine, élégante et fiable. Pour le bureau, les études ou les sorties, voici un beau produit issu du mariage du savoir-faire et d'une non moins belle philosophie. **220 \$ pour la moyenne, 240 \$ pour la grande, 2 tailles, 2 couleurs**  
www.bit.ly/Wearv2  
www.bit.ly/ZPYkjj

#### 6/ THULE PACK'N PEDAL

La marque suédoise sort cette année une série de sacs et supports d'une belle ingéniosité. Volumes pertinents, matériaux solides, bonne résistance à l'eau, tout y est. La «révolution» se situe au niveau des attaches qui pivotent sur elles-mêmes, disparaissant et, du coup, rendant le port du sac hors vélo facile et confortable. On appréciera également les porte-bagages avant et arrière pouvant s'adapter sur tous les cadres et notamment ceux n'ayant pas d'oeillets filetés. La touche de plus? Un aimant puissant stabilise brillamment la sacoche à votre porte-bagage, des compartiments «informatiques», une poche à éclairage. Une bien belle façon de rendre la vie cycliste facile! Empaquetez, pédalez, vivez! **165 \$, 32 L, non illustré**  
www.thule.com

#### 7/ BROOKS JOHN O'GROATS ET LAND'S END ROAD PANNIERS

Land's End to John o'Groats, c'est une route de cyclotourisme traversant la Grande-Bretagne du sud-ouest au nord-est. Brooks en a tiré son savoir-faire et a donné ce nom à de splendides sacs, fiables et solides, au fini irréprochable et à l'imperméabilité impressionnante. Pensez donc, rouler du sud au nord de la Grande-Bretagne! On pourra alors aussi traverser nos îles, descendre et remonter les pentes qui mènent à nos activités quotidiennes, parcourir les villes avec les vélos chargés! **165 \$, John o'Groats, 15 L, 200 \$, Land's End, 23 L**  
www.bit.ly/l3vzgj

le bonheur,  
ça ne s'achète pas  
(mais on peut s'y abonner)

6x



= nirvana

tout ça pour 31 \$  
+ taxes

www.velomag.com/abonnez-vous

abonnez-  
vous pour 3 ans  
et économisez  
**42%**  
sur le prix  
en kiosque



**VOUS L'AVEZ  
DEMANDÉ!**

Vélo Mag est maintenant offert  
en édition numérique [pdf] \*

\* gratuit pour les abonnés  
du format imprimé



# LES TÊTES DURES



4/

Tous les casques en commerce sont homologués; certains sont multidisciplinaires, la plupart ne le sont pas.

Avec ou sans casque ? Vous préférez protéger votre moteur de désir, de courage et de plaisir ? Voici une sélection (non exhaustive) des incontournables de 2013. Nous avons choisi des casques confortables, agréables à porter, pour les déplacements rapides ou plus contemplatifs. Généralement, il faudra compter sur un budget allant de 50 \$ à 150 \$ selon la qualité, la légèreté, l'originalité ou la renom-

mée de la marque, ainsi que la technologie de protection. Notre conseil, posez les questions à vos spécialistes en magasin et prenez le temps d'essayer plusieurs modèles. Choisissez le casque qui vous plaira et qui vous donnera envie de le porter. En vélo comme en cuisine, les facteurs plaisir et confort doivent prévaloir chaque matin au moment de prendre la route ! *Par Pierre-Marie Legrain*



1/



2/



3/

La couleur n'influence pas vraiment sur la chaleur ressentie. Un casque plus ventilé sera préférable pour qui entend aller vite et fournir de grands efforts.

## 1/ BELL PISTON & STRUT

D'aucuns diront que les lignes des bombes équestres ont inspiré les concepteurs de ce casque. Il s'agit du petit frère et de la petite sœur du Muni. En entrée de gamme, il comblera les cyclistes occasionnels, pas peu fiers d'avoir sur le crâne autre chose qu'un bol ou un casque donnant des allures de cycliste de course. Avec le Piston & Strut, on trouvera un produit abordable au confort intéressant, bien ventilé; parfait pour les pratiques plus récréatives en plein été.

50 \$,  
taille unique, 14 coloris  
[www.bit.ly/SUf66X](http://www.bit.ly/SUf66X);  
[www.bit.ly/SMPab8](http://www.bit.ly/SMPab8)

## 2/ LAZER CITYZEN

Voici un modèle de casque ayant pour but de ressembler le plus possible à un couvre-chef, sans sacrifier la technologie ou le confort. Vraiment très bien aéré, grâce à de nombreuses fentes de ventilation, il compense son poids par son tissu. Eh oui, le fini est textile ! Il ne manquera pas de renverser les fans du « carreauté ». Élégant, bien fait, facile d'ajustement grâce à ses coussinets lavables, le CityZen plaira aux citadins de ce monde, portant chemise ou robe unie.

75 \$,  
2 tailles, P-M/G-TG,  
3 coloris  
[www.bit.ly/TDRs2f](http://www.bit.ly/TDRs2f)

## 3/ LOUIS GARNEAU

Louis Garneau a frappé fort avec le Edge. Aéré, léger, très confortable, c'est un casque qui ravira les cyclistes à la recherche de polyvalence. C'est simple, on peut tout faire. Pour sûr, il a un look plutôt standard, sans être néanmoins un « vrai » casque de course, mais le Edge, mal nommé, offre l'efficacité plus que la singularité ! Les adeptes du déplacement rapide se réjouiront de ce casque performant, tout comme ceux qui entendent privilégier leur confort en tout temps.

100 \$,  
3 tailles (P-M-G),  
3 coloris  
[www.bit.ly/UBe8tM](http://www.bit.ly/UBe8tM)

Pas d'attachement démesuré : un casque a une durée de vie estimée à cinq ans. Un choc majeur? Reléguez-le au musée!



#### 4/ GIRO

Le Reverb revampe le style du casque du routier. Il revient en force, cette année, avec de nouveaux coloris et garde dans ses gènes le code du casque «de course». D'une allure sportive, le Reverb offre en effet une ventilation plus importante que la plupart des autres casques dits «urbains». Doté d'un système d'ajustement élastique, vous n'aurez qu'à l'enfiler, le boucler, puis repartir protégé sur l'asphalte de vos plus belles balades citadines. Sa légèreté est séduisante, la petite visière amovible est accessoire, mais pratique en cas de pluie. À ne pas manquer cette année pour les nostalgiques, le casque de Greg LeMond! **90 \$,** 3 tailles, P-M-G (+TG pour deux modèles), 10 coloris [www.bit.ly/SXCrWI](http://www.bit.ly/SXCrWI)

#### 5/ BELL

Munissez-vous d'un Muni! La cuvée 2013 de ce modèle de Bell est plus que jamais un must en termes de casque urbain. Le confort a nettement été amélioré grâce à deux tailles et à un système ingénieux. Il s'ajuste en effet à votre tour de tête – ce qui est conventionnel –, mais aussi à la verticale – ce qui est plus novateur. Cela permettra aux cyclistes quatre saisons de s'adapter facilement et avec précision pour enfler tuques ou bandeaux. Ajoutez à cela un poids plus que raisonnable, de nombreuses fentes de ventilation et vous obtiendrez le summum de la commodité! **90 \$,** 2 tailles P-G, 6 coloris [www.bit.ly/SUapb8](http://www.bit.ly/SUapb8)

6/



#### 6/ BERN BRENTWOOD

L'original, le trendy, le super cool. La compagnie bien connue du Massachusetts développe ses casques depuis quelques années et reste au diapason, en ce qui concerne la tendance. Plusieurs tailles vous permettront de vous procurer le casque adéquat; la visière donne la touche sportive et, oui, il remplit aussi très bien sa fonction première en cas de choc! Vous ne manquerez pas votre coup en vous couvrant du Brentwood, aux lignes discrètes mais énergisantes; aux couleurs et motifs furtifs, mais captivants. Comme un effet Doppler. Comme un coursier express! Là encore, un très bon casque pour les cyclistes quatre saisons. **90 \$,** 4 tailles P-TG, 9 coloris [www.bernunlimited.com/shop/bike/brentwood.html](http://www.bernunlimited.com/shop/bike/brentwood.html)

7/



#### 7/ NUTCASE

Non, les casques Nutcase ne sont pas l'apanage des fous! Certes, leurs motifs déjantés, leurs couleurs, leurs dessins originaux, et ce nom... Mais quoi? L'audace, le caractère, la fantaisie, la fraîcheur devraient être absents du monde du vélo? À ceux qui allient sourires, plaisir de route et fonctionnalité, Nutcase propose des casques confortables, ajustables facilement, enserrant correctement la tête et qui en feront tourner plus d'une. En plus, ils comportent des détails réfléchissants sur le pourtour et des attaches magnétiques pratiques. On pourra se procurer un couvre-chef sécuritaire et pittoresque. En prime, les enfants aussi auront leur collection. Du plaisir et des sourires, je vous dis. **70 \$, Nutcase Gen 2,** 2 tailles 52-59 cm; **61-64 cm, 30 coloris,** **65 \$, Nutcase « Little Nutty »,** taille 46-52 cm [www.nutcasehelmets.ca](http://www.nutcasehelmets.ca)

Un casque offert en plusieurs tailles vous assurera un meilleur confort. Différentes causes, mêmes effets : la mollette d'ajustement se révélera très commode.



Alliez-vous payer... trop cher?

TOUT EST RÉDUIT JUSQU'À 60%\*

\* sur le prix régulier vendu dans les boutiques spécialisées

Photo : © Vaude - R. Attenberger

VÊTEMENTS DE VÉLO  
VÊTEMENTS TECHNIQUES  
VÊTEMENTS DE VOYAGE  
SOULIERS ET BOTTES DE MARCHÉ  
SACS DE COUCHAGE  
SACS À DOS  
BÂTONS DE MARCHÉ

Tout est réduit tout le temps chez

**Pleinair**  
ENTREPÔT

1451, av. du MONT-ROYAL Est 514-525-5309

## VÉLOS POUR ENFANTS



© iStockphoto

Parce que les marmots grandissent vite, on leur achète trop souvent des vélos pas chers... et trop lourds. En investissant un peu plus dans un vélo léger, vous augmentez vos chances de leur transmettre l'amour du vélo pour la vie. *Par Kathleen Wilker*

# COMMENT CHOISIR UN MODÈLE LÉGER ET RAPIDE

Quelque part entre 6 et 9 ans, quand les enfants sont désormais trop grands pour leurs tricycles ou roues d'exercices, ils sont besoin de leur propre vélo de 20 pouces. Parce que, à cet âge, ils sont prêts à expérimenter de plus longues sorties en famille. Mais si vous voulez vous assurer qu'ils ne traînent pas derrière et qu'ils ne prennent pas le vélo en aversion, vous devez en choisir un assez léger pour ne pas les ralentir.

Si vous avez la chance de dénicher une monture légère et usagée dans une vente de garage, bravo!

Mais, chaque année, les stationnements des méga magasins se remplissent de voitures de parents qui viennent acheter de petits vélos au cadre en acier très lourd, constate Brad Kukurudz, copropriétaire de Tall Tree Cycles, une boutique de bicyclettes d'Ottawa. «Un vélo léger à cadre d'aluminium est un investissement à long terme dans l'amour que portera votre enfant à la pratique du cyclisme, pour toute

sa vie, dit-il. S'il s'agit d'un vélo avec des composants de qualité, il pourra être transmis aux plus jeunes de votre réseau de proches.»

### Plus cher, mais parfait!

Un vélo léger pour enfants se détaillera entre 250 \$ et 350 \$, s'il est neuf. C'est bien plus cher qu'un vélo en acier acheté dans une grande surface. Mais il offrira une expérience beaucoup plus agréable.

Une façon d'amoindrir l'impact d'un tel achat sur le budget familial est de demander aux grands-parents ou aux amis de contribuer, en guise de cadeau d'anniversaire, par exemple. Certains parents devraient aussi revoir leur sens des proportions, car ils n'hésiteront pas à claquer 800 \$ à 1 000 \$ pour leur propre vélo, mais rechigneront à payer 100 \$ pour la bicyclette du petit dernier.

D'autant plus que certains vélos pour enfants sont plus lourds que ceux des adultes. Il n'est pas surprenant que leurs utilisateurs peinent souvent plus que leurs parents, et qu'ils seront moins enclins à participer à des sorties cyclistes en famille.



© Trek



© iStockphoto



© Kona

Les vélos légers pour enfants font par contre des miracles. Les jeunes peuvent enfilez les kilomètres sans rechigner, surtout quand les composants de la bicyclette sont ajustables. C'est aussi plus facile de sortir en famille à la campagne, car les jeunes peuvent soulever eux-mêmes leur vélo pour franchir les obstacles en pleine nature.

#### Cadre et fourche

Pensez léger, léger et super-léger. Demandez à votre enfant de soulever le vélo par lui-même pour vous en assurer.

Certains préféreront acheter des cadres sans tube horizontal, tant pour leurs garçons que leurs filles. Les jeunes garçons se mettront ainsi au vélo d'autant plus rapidement qu'ils n'auront pas à redouter de heurter douloureusement ce tube, en cas d'accident.

D'autres préfèrent une fourche avant rigide sans amortisseur, car les enfants ne sont pas assez lourds pour en bénéficier. D'autant moins que la plupart des jeunes n'iront pas s'aventurer dans les sentiers casse-gueule nécessitant cet équipement, lequel ajoute beaucoup de poids. Parfois, les fabricants ajoutent des amortisseurs surtout pour impressionner... les parents.

Préférez une fourche sans amortisseur. Les enfants ne sont pas assez lourds pour bénéficier de cet équipement qui ajoute du poids.

#### Mini freins pour mini mains

Si votre enfant est habitué à freiner par rétro-pédalage, il devra s'exercer à mettre une pression appropriée lorsqu'il fera l'apprentissage des freins à main. Une bonne manière de l'initier, c'est de l'installer sur votre vélo et de pratiquer le freinage à répétition. Ça devient par la suite un jeu... d'enfant!

Assurez-vous, toutefois, que les manettes des freins soient convenablement ajustées. Il faut éviter que l'enfant ait à mettre beaucoup de pression. Ses mains sont moins puissantes que les vôtres. Ses freins devront être ajustés en conséquence.

Sept vitesses, c'est assez

Assurez-vous que votre petit cycliste puisse changer ses vitesses sans trop d'effort. Il faut surtout qu'il puisse adéquatement faire le changement quand il s'engage dans une côte ou lorsqu'il revient sur un terrain plat. Surtout par vent de face.

Il faut enfin l'encourager à trouver une cadence adaptée au terrain et à la vitesse familiale pour maximiser son confort. Vous serez alors surpris de le voir en avant du peloton familial! ■

photo John Proilly



Souphorse - Billy Sinkford

Watts



PRO MODEL



bernunlimited.com

# PÉDALER EN VILLE EN TOUTE SÉCURITÉ

Pédaler en ville peut être intimidant. Dans la guerre froide permanente couvant entre piétons, cyclistes et automobilistes, les derniers ont l'avantage de leur masse. Aussi bien prévenir que guérir, au sens littéral comme figuré ! En 35 ans de vélo comme mode de transport urbain privilégié, et plusieurs hivers à mon actif, pédaler dans la jungle de la circulation urbaine est devenu une seconde nature. Voici donc quelques-uns de mes trucs qui pourraient mieux garantir votre sécurité.

Par Stéphane Desjardins,  
Illustration de Claude Thivierge



## 1 SOYEZ VISIBLE

Réfecteurs et feux sur la fourche, ainsi que la tige de selle, sont de bons atouts. Ajoutez un phare blanc très puissant sur votre casque et un clignotant rouge à l'arrière de celui-ci. Certains phares éclairent jusqu'à 300 m ! Balayez systématiquement les automobilistes et les piétons sur votre route avec le phare de votre casque. Portez des vêtements à bandes réfléchissantes.



## 2 SOYEZ PRÉVISIBLE

Toujours indiquer où on va. Manifestez vos intentions de dépasser ou de tourner avec un geste de la main (gauche ou droite, selon le virage anticipé). Prévenez aussi de votre intention de ralentir avec la main gauche vers le bas, paume ouverte. Et si un cycliste vous suit de près, indiquez-lui les éventuels nids-de-poule.



## 3 OUBLIEZ LES TROTTOIRS

Les trottoirs, c'est le royaume du piéton. Si vous n'avez pas le choix d'y circuler sur quelques mètres, à cause de travaux par exemple, allez-y lentement (voire à pied). Gardez une distance d'au moins un mètre entre vous et les piétons, surtout si vous arrivez par derrière. Se faire frôler sans avertissement, c'est désagréable. Et un piéton n'a pas d'indicateur arrière de virage. C'est imprévisible.



## 4 RESPECTEZ LA SIGNALISATION

Un feu rouge et un stop, ça vous dit d'arrêter. Le fait de rouler à vélo ne vous transforme pas en véhicule d'urgence ! Respectez le code de la route et les gens cesseront de nous assimiler à des sauvages. Une question de sécurité et de civisme.



5

### SOYEZ COURTOIS

Laissez traverser les piétons en premier aux carrefours avant de tourner. Souriez bien des sentiments agressifs. Ne jamais sortir votre majeur ou taper sur la carrosserie d'un véhicule, même si le conducteur est fautif. Je me suis déjà fait répondre avec une batte de baseball ! L'auto rend souvent l'homme semblable à la bête.

### LE REGARD EN BALAYAGE

Entre les carrefours, les piétons sont souvent imprévisibles ; ils traversent sans regarder ou surgissent entre deux voitures. Les enfants, surtout. Effectuez toujours un balayage des yeux entre l'espace situé immédiatement devant votre vélo, celui dans votre rétroviseur et l'intérieur des voitures stationnées à votre droite. Avec le temps, vous anticiperez les enfants qui surgissent, ou les portières qui s'ouvrent devant vous. Apercevoir une tête dans le siège du conducteur d'une voiture stationnée est synonyme de danger.

7

### SOYEZ AUDIBLE

Une bonne sonnette est moins agressive qu'une invective du genre « Tasse-toé, j'arrive ! »

8

### OUBLIEZ VOTRE CELLULAIRE

Arrêtez de rouler pour prendre un appel. Les dangers sont les mêmes que pour les automobilistes qui parlent et textent au volant. Mais vous, vous êtes beaucoup plus vulnérable.

6

### PROTÉGEZ VOTRE TÊTE

Une blessure à la tête peut ruiner votre vie. Les urgentistes veulent rendre le casque obligatoire, mais l'efficacité de la mesure est contestée. En ville, prenez quand même l'habitude de le porter. Quant à moi, j'en suis au point où je me sens tout nu sans mon casque...

9

### TENEZ VOTRE GUIDON

Gardez au moins une main sur le guidon en tout temps, préférablement les doigts sur le frein. L'accident se produit toujours inopinément.

10



Flunerg

# PÉDALER EN VILLE EN TOUTE SÉCURITÉ

11

## AVANT DE DOUBLER

Vous voulez dépasser un cycliste, une voiture, un camion ? C'est bête, mais jetez un coup d'œil par-dessus votre épaule. Un véhicule silencieux se trouve peut-être dans votre angle mort.

12

## AU CARREFOUR

Vous approchez un carrefour dont la voie de droite est à virage obligatoire. Si vous devez poursuivre en ligne droite, mettez-vous à gauche des autos qui tournent. Et si le feu est rouge, placez-vous devant les voitures en attente. Regardez le conducteur de la première auto droit dans les yeux pour vous assurer qu'il vous a vu. Démarrez au quart de tour pour éviter de le faire attendre. Trop d'automobilistes n'utilisent pas leurs clignotants. Anticipez en permanence un virage à droite inopiné. Si vous devez tourner à gauche à un carrefour, traversez d'abord sur la voie de droite, puis attendez de l'autre côté que le feu passe au vert pour continuer votre chemin. Dans une circulation dense et pas trop rapide, on peut suivre une «voiture ouvreuse» qui, dans la voie de gauche, signale son intention de tourner à gauche. Mais gardez vos distances par rapport à cette voiture et signalez clairement du bras vos propres intentions.

13

## JAMAIS À GAUCHE

Ne roulez jamais sur le côté gauche d'une rue, à moins que la signalisation invite spécifiquement les cyclistes à le faire. Les automobilistes ne savent absolument pas comment réagir. C'est parfois tentant de rouler au centre de la rue, entre deux files de voitures immobilisées à cause d'un bouchon. C'est le meilleur moyen de tamponner la voiture d'un chauffeur stressé qui décide de changer de voie sans crier gare. Ne slalomez pas entre les voitures. La circulation peut reprendre et l'auto que vous coupez vous percutera.

14

## ATTENTION AUX ANGLES MORTS

Ne jamais rouler dans l'angle mort d'un véhicule, soit entre l'aile avant droite et un espace de 2 m derrière l'aile arrière droite.

15

## OÙ ROULER ?

Ne jamais frôler les voitures stationnées. Percuter un rétroviseur fait mal. Les gens ne regardent pratiquement jamais avant d'ouvrir leur portière. Et il y a toujours davantage de trous ou de verre brisé près du trottoir. Roulez à environ un mètre des voitures, sur la droite de la chaussée. Si vous devenez ainsi une nuisance pour les automobilistes, ils n'auront d'autre choix que de tenir compte de votre présence. Ne vous faites pas petit sur la route ; prenez votre place. Quand la rue est étroite, surtout dans les quartiers résidentiels, roulez au centre. Sinon, l'automobiliste va vous frôler de trop près. Laissez toutefois passer le trafic motorisé dès que vous pouvez vous ranger dans un espace sans voitures stationnées, à droite.



## LES MENACES PARTICULIÈRES

### Les caniveaux

Certaines plaques d'égoût sont parfois mal installées, malgré la vigilance des cols bleus. Une grille dans le mauvais sens peut vous projeter sur la chaussée.

### Les surfaces glissantes

Portez attention aux bandes blanches peintes sur la chaussée, aux bouches d'égoût et aussi surtout aux plaques des chantiers de la voirie. Et à la neige qui n'est pas dangereuse mais

qui peut cacher de la glace. Roulez sur l'asphalte en hiver, même si c'est au centre de la rue. Les automobilistes acceptent de plus en plus les cyclistes du froid.

Les jours de pluie et de neige, actionnez les freins plusieurs fois délicatement pour assécher la jante. La distance de freinage est plus grande quand les jantes sont mouillées. Roulez plus lentement. Les automobilistes sont moins attentifs et leur champ de vision est restreint sous les précipitations. Évitez les flaques d'eau qui cachent souvent des nids-de-poule.

### Les passages à niveau

Évitez un angle d'attaque trop serré sur les rails, votre roue pourrait se coincer.

### Les débris

Surveillez systématiquement les débris de verre, les morceaux de bois et les cailloux. Ne roulez jamais dans les feuilles mortes à l'automne ou les vieux papiers, refuge des tessons de bouteilles. ■

## ATTENTION AUX...

### ... CAMIONS

Depuis un camion, il est difficile de voir tout ce qui se passe à proximité. Plus le véhicule est gros, plus le champ de vision du conducteur rétrécit. Évitez de rouler dans l'angle mort derrière un camion. Ne pas rouler sous la portière et immédiatement devant les gros camions. Les plus longs ont besoin d'un espace supérieur à leur largeur pour tourner. L'avant se déporte dans le sens contraire du virage et les roues arrière frôlent le trottoir. Ne jamais dépasser, ni à droite ni à gauche, un poids lourd signalant son intention de tourner.



### ... AUTOBUS

Les chauffeurs d'autobus assimilent les cyclistes à une nuisance. Sauf ceux qui font du vélo! En attendant le feu vert à l'intersection, placez-vous devant le pare-brise et regardez le chauffeur quelques secondes dans les yeux. Tenez-vous loin derrière un autobus qui avance et ne roulez jamais entre deux autobus en mouvement. Attention à ceux

qui tournent : le champ de vision du chauffeur est restreint. Ne passez jamais entre le trottoir et un autobus arrêté. Surveillez l'ouverture des portes. Attention aux passagers : ils sont pressés de monter ou descendre; vous n'existez pas pour eux.



### ... TAXIS

Certains chauffeurs de taxi sont d'une amabilité exemplaire. Mais la majorité sont pressés. Attention aux brusques demi-tours illégaux, aux virages intempestifs et aux arrêts soudains pour cueillir un client qui vient de hélér le taxi.

### ... LIVREURS

Les camions s'arrêtent systématiquement sur les bandes cyclables pour livrer leur marchandise. C'est interdit, mais tellement pratique! Ça oblige surtout les vélos à se déporter dangereusement dans le trafic. Évitez de passer entre le camion et le trottoir; vous risquez de tamponner le conducteur, sa portière ou sa marchandise.

Pour mieux vous  
**ÉVADER!**



**RACKS ET BOÎTES DE TRANSPORT**  
VENTE | LOCATION | INSTALLATION

VÉLO • SKI/PLANCHE À NEIGE • KAYAK  
• PORTE-VÉLO À ATTACHE-REMORQUE •  
INSTALLATION D'ATTACHE-REMORQUE • AUTRES LOISIRS...

1258, rue Laurier Est, Montréal  
514 523-3333 • 866 523-3334  
[www.rackevasion.com](http://www.rackevasion.com)



Idéales pour s'évader, ces pistes cyclables commencent en ville, puis gagnent la périphérie. *Vélo Urbain* vous présente les itinéraires favoris. *Par Pierre Sormany, David Desjardins et Stéphane Desjardins*

# UN DIMANCHE À LA CAMPAGNE

## QUÉBEC



© Ville de Québec



© Chantal Gagnon / Ville de Québec

### Vers l'ouest

La promenade Samuel-De-Champlain est mieux qu'une simple piste cyclable. C'est un accès au fleuve enfin retrouvé, après des décennies d'occupation par les pétrolières qui, il n'y a pas si longtemps, semaient des chapelets de réservoirs tout le long du littoral entre les ponts et le Vieux-Port.

Désormais magnifiquement aménagée pour les piétons et les cyclistes (sur des voies distinctes entre la côte de l'Église et le quai des Cageux), ce couloir interdit à la circulation automobile connaît une immense popularité, si bien que les fins de semaine de beau temps, on s'y marche un peu sur les pieds. Il vaut la peine de descendre de selle au moins quelques fois, ne serait-ce que pour admirer les nombreuses œuvres d'art contemporain qui ponctuent la balade, ou encore pour profiter de l'une des langues

de sable aux abords de la marina de Sillery et, un peu plus à l'est, visiter l'anse Brown qu'on a complètement retapée. Revenu en ville, on peut éviter la circulation en suivant la piste qui s'étire jusqu'aux berges de la rivière Saint-Charles. D.D.

### Vers l'est

Techniquement, le segment de piste qui relie le centre-ville à la chute Montmorency appartient au même corridor du littoral que la promenade Samuel-De Champlain. Mais ici, du moins pour un moment, le décor se métamorphose et propose un paysage davantage industriel. Aux abords de la rivière Saint-Charles, on oblique vers l'est, sous les bretelles de l'autoroute Dufferin-Montmorency (providentielles s'il pleut !), entre les terrains de la papetière Stadacona et l'enchevêtrement de voies ferrées de la gare de triage.

## Gatineau

Évidemment, quand on associe les mots « pistes cyclables » et « Gatineau », on pense immédiatement au Parc de la Gatineau, un véritable joyau que peu de villes nord-américaines peuvent se targuer d'avoir en plein centre-ville.

Certes, nous y reviendrons. Mais d'autres pistes valent le détour. Un axe sous-estimé est celui de l'ancienne ville de Gatineau, qui débute à la hauteur de l'avenue du Cheval-Blanc. C'est une succession de chaussées désignées, bandes et pistes cyclables sur 5 km ou 6 km de la Route verte numéro 1, un

parcours très agréable le long de la baie McLaren et de la rivière des Outaouais. Par la suite, l'itinéraire longe le boulevard Maloney qui se passe de commentaires mais, rapidement, on retrouve la rivière sur la rue Jacques-Cartier. Voilà un parcours très vert, surtout après avoir traversé la rivière Gatineau.

Le secteur de la décharge et du lac Leamy compte plusieurs pistes qui offrent des points de vue magnifiques sur le lac, son jet d'eau et ses falaises, les rivières Gatineau et des Outaouais, Ottawa et le Casino. On continue vers l'ouest

pour sillonner le parc Jacques-Cartier jusqu'au port de plaisance.

Ici, on a le choix : traverser le pont Alexandra avec sa voie piétonne et cyclable d'une belle largeur, qui mène aux 8 km exceptionnels de la piste du canal Rideau, ou on bifurque vers le parc de la Gatineau en passant par le parc des Portageurs. Avec, en bonus, une vue spectaculaire sur la colline parlementaire. Après la baie Squaw, on peut faire une boucle d'une vingtaine de kilomètres jusqu'au lac Leamy, en passant par le sentier du ruisseau Leamy, aux limites de Chelsea. S.D.





© Michel Julien-Ville de Lévis

## CÔTÉ SUD

Bien vite, cependant, on plonge dans la verdure au parc du Domaine de Maizerets, et la piste retrouve le fleuve, en permettant d'accéder à vélo à la baie de Beauport. Arrivé à la chute Montmorency, on peut profiter du parc, monter en téléphérique jusqu'au manoir et jouir de la vue qui s'offre : le fleuve, l'île d'Orléans, Lévis.

Ou alors, on peut poursuivre. La voie cyclable s'étend désormais jusqu'à Château-Richer. Tout au bout, un petit pont enjambe la rivière. Le moulin, comme la ferme tout près, nous rappellent qu'on traverse alors ce qui fut autrefois le garde-manger de la Nouvelle-France. D.D.

### Direction nord

Le tracé de la piste cyclable, dicté par la voie ferrée qu'elle remplace, lui confère son nom de Corridor des cheminots. Accessible depuis la ville (et par le Corridor du littoral, tout juste avant le Domaine de Maizerets), il traverse Limoilou, Charlesbourg, Wendake, Val-Bélair puis, 22 km plus tard, à Shannon, il perd son revêtement asphalté qu'il troque pour de la poussière de pierre. C'est là que la plupart vont rebrousser chemin et prendre la pente descendante pour l'agréable retour en ville.

Mais les audacieux qui ne craignent pas la légère instabilité de la surface ne seront pas déçus. Au nord de la rivière Jacques-Cartier les attendent des décors forestiers dont le potentiel de poésie varie selon la saison, passant de la luxuriance des verts touffus à l'émouvante saturation chromatique de l'automne, lorsque la forêt aux abords du lac Saint-Joseph, près de la Station Duchesnay, se pare de jaunes, d'orange et d'écarlates flamboyants.

Remarquez que les belles attractions naturelles ne manquent pas non plus le long

la section pavée. Au cœur de Wendake, la rivière Saint-Charles se fait fougueuse, et se déchaîne carrément à la chute Kabir Kuba. D.D.

### Côté sud

Inutile de se donner la frousse et de traverser le pont de Québec pour profiter de la vue imprenable permettant d'admirer la ville, qui prend alors des airs de carte postale, en plus de la pointe de l'île d'Orléans et de la côte de Beauport. Le traversier est de loin le moyen le plus paisible de faire la transition vers la Rive-Sud pour profiter de la piste cyclable de Lévis qui longe le fleuve en parallèle avec la promenade Samuel-De-Champlain.

Sur ce qu'on désigne comme Le parcours de l'Anse, on admire les rives du majestueux Saint-Laurent, sur lesquelles on a semé quelques parcs qui permettent de s'arrêter, question de casser la croûte, ou de ralentir la cadence, pour, un moment, vivre au rythme du fleuve et de ses lentes marées. On profite ou non des parcs de l'Abbaye, de la jetée d'Ultramar ou de l'anse Tibbits, qui jalonnent notre route ; celle-ci longe aussi le Vieux-Lévis (où quelques cafés et restaurants valent le détour) et étend son ruban pavé jusqu'au nord de la pointe. Les kayakistes qui mettent leurs embarcations sur les flots à la Grève-Jolliet confirment que, ici, la Route verte rejoint la bleue. D.D.

Au cœur de Wendake, la rivière Saint-Charles se fait fougueuse, et se déchaîne carrément à la chute Kabir Kuba.



© Ville de Gatineau



LASALLE

© Parcs Canada - N. Rajotte



CANAL LACHINE

© Stéphanie Desjardins

## Montréal

### Les rapides de Lachine

La grande vedette des pistes cyclables de Montréal, c'est celle qui longe le canal de Lachine, avec le Vieux-Port, à l'est, et le Vieux-Lachine, à l'ouest; en passant par le secteur du marché Atwater, où il vaut la peine de s'arrêter pour flâner un peu. Mais la piste est très achalandée, et certains cyclistes y roulent à fond de train.

Près du Vieux-Lachine, la marina rappelle les ports de plaisance européens, et plusieurs

restaurants offrent aux cyclistes des terrasses attrayantes. De là, on peut continuer vers l'ouest le long du chemin du Bord-du-Lac (Lakefront Drive) jusqu'à la paisible bourgade universitaire de Sainte-Anne-de-Bellevue, une vingtaine de kilomètres plus loin.

Mais ceux qui préfèrent une boucle plus courte pourront s'arrêter à Lachine et explorer le parc René-Lévesque et son musée de sculptures en plein air, avec, tout au bout, un point de vue spectaculaire sur

l'immensité du lac Saint-Louis. À cet endroit, commence aussi ce que plusieurs qualifient de plus belle piste cyclable de Montréal, celle de LaSalle.

Beaucoup moins achalandée que celle du canal, cette piste qui longe le fleuve donne accès à quelques lieux touristiques peu connus (dont la ferme Saint-Gabriel) et, à mi-chemin, à un des meilleurs lieux d'observation d'oiseaux, le parc des Rapides, en face de l'île aux Hérons. P.S.

## UN DIMANCHE À LA CAMPAGNE

## Sherbrooke

S'il y a un réseau à recommander dans la région de Sherbrooke, c'est bien celui

des Grandes-Fourches. Deux boucles et une virée dans Sherbrooke composent ce réseau exceptionnel de 126 km aménagé dans certains des sites les plus beaux autour de la capitale des Cantons-de-l'Est.

Le parcours le plus exceptionnel, c'est la boucle Sherbrooke-Lennoxville-North Hatley-Rock Forest-Sherbrooke; 54 km de bonheur. On suit la rivière Saint-François sur la Route verte numéro 1 dans une enfilade de paysages magnifiques, pour

aboutir sur le très *british* campus de l'Université Bishop's.

De là, la piste s'engage dans les bois vers North Hatley en longeant la rivière Massawippi jusque dans le canton de Hatley. Juste avant de pédaler le long du superbe lac Massawippi sur 2 km, on découvre un barrage puis le charmant village de North Hatley, en pleine ambiance de campagne anglaise. Cafés, restos et, surtout, crème glacée dégustée au point de vue aménagé sur l'ancien pont de chemin de fer.

Ensuite, ça se corse avec une montée de 5 km sur le chemin Magog et la côte

Minton du chemin de l'Université. La vue y est superbe mais vos mollets vont chauffer! Une belle descente sur le chemin Beaudette mène à la base de plein air de Rock Forest, où il n'est pas rare d'apercevoir des chevreuils. La piste traverse ensuite la rivière Magog afin de la longer. On passe progressivement des boisés aux paysages urbains pour aboutir sur la boucle qui ceinture de lac des Nations, aménagée avec goût. On se retrouve dans le chic centre-ville, avec sa multitude de cafés et de restaurants, véritable point d'orgue d'une balade mémorable. S.D.

On découvre un barrage puis le charmant village de North Hatley, en pleine ambiance de campagne anglaise.



© Stéphanie Desjardins



PARC JEAN-DRAPEAU

© Stéphanie Desjardins



CAP SAINT-JACQUES



SENNEVILLE

© Stéphanie Desjardins

### Les îles Notre-Dame et Sainte-Hélène

Cette boucle Lachine-Lasalle-Verdun vous ramène au canal de Lachine à la hauteur du marché Atwater. Mais les plus ambitieux pourront choisir de faire le détour par l'île

des Sœurs et l'estacade du pont Champlain pour accéder à la jetée qui longe la voie maritime du Saint-Laurent jusqu'à l'île Notre-Dame. Découvrez sa plage, comme une oasis engoncée dans le bitume du circuit Gilles Villeneuve. Offrez-vous un tour de ce circuit qui, entre les week-ends de course automobile, devient le lieu d'entraînement du gratin cyclosporitif montréalais, et prenez le temps de flâner dans les jardins hérités des Floralties internationales de 1982.

Le retour vers le Vieux-Port de Montréal se fait par la jetée de la Cité du Havre. P.S.

### Le boulevard Gouin

S'il y a une rue au charme décidément mal connu, c'est le boulevard Gouin. On y passe de tronçons sur rue à des bandes cyclables, puis à des pistes dédiées, avec plusieurs segments tout simplement inoubliables, surtout aux deux extrémités. À la pointe ouest de l'île, en quittant le bord de canal animé de Sainte-Anne-de-Bellevue, on roule vers Senneville, une banlieue au charme de campagne anglaise. À l'autre extrémité, à l'est du parc des Cageux, le paysage de Rivière-des-Prairies est à ce point campagnard qu'on peine à croire qu'on est encore sur le territoire de Montréal.

Entre les deux, des points à explorer : le vieux Sainte-Geneviève, quartier latin du West Island, avec ses maisons ancestrales, sa magnifique église et son petit cimetière donnant sur la rivière des Prairies. La pointe du parc Zotique-St-Jean (à la hauteur du boulevard de la Rivière-des-Prairies). Le parc Armand-Bombardier, face à l'île Gagné, avec un des rares ruisseaux non canalisés de l'île de Montréal. Tout le secteur du parc-nature de la Visitation, incluant son ancien moulin dont la terrasse est un des lieux de détente les plus agréables de Montréal.

La piste traverse aussi d'autres zones vertes, dont l'arrière-cour de l'école secondaire Sophie-Barat où finit l'axe nord-sud du réseau cyclable de Montréal le long de l'avenue Christophe-Colomb, le parc Stanley, sous le pont Viau, le secteur de Bordeaux, avec ses airs de village et ses deux parcs (de la Merci et de l'île Perry, ou «île aux Fesses»), les parcs Rimbault et Belmont, avec le vieux Cartierville en son centre, et le parc Beauséjour.

Mais les amateurs de nature plus sauvage feront un arrêt dans les grands parcs-natures du bois de Saraguay, du Bois-de-Liesse, du cap Saint-Jacques (et sa plage trop souvent bondée l'été) et de l'Anse-à-l'Orme. S.D.

Le paysage de Rivière-des-Prairies est à ce point campagnard qu'on peine à croire qu'on est encore sur le territoire de Montréal.





© Jean-Pierre Huard, Séborg

## Oka

Vers le nord-ouest, la piste cyclable du boulevard Gouin, à Pierrefonds, permet de rejoindre le pont qui mène à l'île Bizard. Sur l'île, la piste de la montée de l'Église donne accès au réseau de sentiers cyclables du parc-nature du Bois-de-l'île-Bizard, qui est en soi une expérience. Mais le meilleur est à venir. Vers l'est, on emprunte le traversier vers Laval, un des derniers bacs à câble au Québec.

Après une courte traversée absolument sympathique, on emprunte la piste de la rue des Peupliers qui mène au barrage du Moulin. Passé ledit barrage, on est sur la Rive-Nord. Une bande cyclable sur la 8<sup>e</sup> Avenue et sur Henri-Dunant, dans Deux-Montagnes, permet de rejoindre la piste cyclable de la Route verte numéro 1 qui aboutit au parc national d'Oka. Là vous attendent des plages splendides. S.D.

## UN DIMANCHE À LA CAMPAGNE



Le canal de Chambly est une merveille de 21 km aménagée entre le canal et la rivière Richelieu, sur les anciens sentiers de halage.

©Tourisme Montérégie

## Le canal de Chambly

Sur la Rive-Sud, il ne faut surtout pas rater la piste du canal de Chambly, un classique de la région métropolitaine. Il est possible de s'y rendre par la piste de la promenade Riverside, puis la bande cyclable de la rue Tiffin, à Saint-Lambert, qui mène à la piste du boulevard Desaulniers et la bande du boulevard Lafayette, à Longueuil. C'est la section urbaine qui est la moins intéressante. Mais il faut bien sortir de la ville...

Au bout du tronçon de la rue LaSalle, on s'engage sur la piste du boulevard Jacques-

Cartier pour enjamber la voie ferrée et la route 116 dans la mégastructure cyclable qui nous conduit au segment de la Route verte numéro 1 longeant le boulevard Maricourt, dans Saint-Hubert. Cette étape est très agréable, surtout après la traversée du parc régional de Saint-Hubert, quand la piste suit une bande d'arbres et de terres humides à la végétation sauvage.

La piste, qui longe la rue Gertrude à Carignan, mène directement au réseau urbain de Chambly, puis au canal du même

nom, une merveille de 21 km aménagée entre le canal et la rivière Richelieu, sur les anciens sentiers de halage. Une halte au spectaculaire fort de Chambly s'impose. Là, on peut admirer le changement de la garde des soldats de la Compagnie franche de la Marine de la Nouvelle-France ou déguster bières et autres alcools de la colonie. Plusieurs terrasses et troquets du vieux Chambly et du vieux Saint-Jean allongeront une de vos meilleures escapades vélo. S.D. ■

CONCOURS  
**ÉQUIPEZ-VOUS**  
AVEC MERRELL, OPUS ET

VÉLO **urbain**

PLUS DE  
**2200\$**  
EN PRIX  
À GAGNER !



DES VÊTEMENTS ET  
CHAUSSURES POUR  
HOMME ET FEMME  
**MERRELL**  
(valeur de 1200 \$)



UN VÉLO **OPUS**  
CLASSICO 2013  
(valeur de 592 \$)

UNE DES DEUX SELLES **BROOKS**  
OFFERT PAR  
**DUMOULIN BICYCLETES**  
(valeur de 135 \$ chacune)



UN DES 2 CASQUES **BERN**  
(valeur de 100 \$ chacun)

UNE PAIRE DE SANDALES  
KULAPA KAI DE **OLUKAI**  
(valeur de 75 \$)



**PARTICIPEZ MAINTENANT**  
[WWW.VURBAIN.COM/CONCOURS](http://WWW.VURBAIN.COM/CONCOURS)



WWW.VURBAIN.COM



# MONTRÉAL

Par Iris Gagnon-Paradis



Bota Bota

© Bota Bota

Direction, Vieux-Montréal. Au-delà des attraits touristiques, le quartier a quelques atouts dans sa manche, dont le très design et urbain **Bota Bota**, spa-sur-l'eau (rue McGill et de la Commune Ouest). Aménagé sur un navire amarré à l'un des quais du Vieux-Port, l'endroit offre une vue inusitée sur le Vieux-Montréal. Beau.

Toute cette détente creuse l'appétit. Option : jambon ! L'animal est à l'honneur,

Mont-Royal est la boulangerie **Mr Pinchot** (4354, rue de Brébeuf), alléchante avec sa diversité de viennoiseries et autres douceurs en vitrine.

Montréal ne serait pas ce qu'elle est sans ses classiques bagels. Pour les déguster comme il se doit, un détour s'impose à la **Beautys Luncheonette** (93, avenue du Mont-Royal Ouest). L'institution sert depuis 1942 des bagels au saumon fumé et

## PETIT GUIDE DE BONNES ADRESSES

Entre nous, l'important n'est pas tant la bécane que les quartiers qu'elle permet d'explorer plus facilement et les lieux branchés dont elle favorise la découverte. Restos, bars, galeries, librairies, etc., les suggestions de nos collaborateurs.

que ce soit au *diner* **Le Gros Jambon** (286, rue Notre-Dame Ouest), qui fait revivre les années 1950 avec sa déco faite de vieilles enseignes et photos, ou au raffiné **Hambar** (355, rue McGill), pour une exquise assiette de charcuteries maison.

Ah ! le *downtown*, où les boutiques, restos chics et clubs bruyants pullulent ! Pour apprécier le quartier, il faut connaître ses secrets bien gardés, dont le minuscule **Restaurant Kazu** (1862, rue Sainte-Catherine Ouest), un *izakaya* japonais où on vous accueillera par un énergique *konnichiwa* (« bonjour »).

Dans le quartier *bobo* (bourgeois bohème) du Plateau-Mont-Royal ou dans la zone *hipster* (alternatif décontracté) du Mile-End, on ne compte plus les restos, cafés et commerces gourmands. Quelques choix sûrs : le **Flocon Espresso** (781, avenue du Mont-Royal Est) pour déguster un des meilleurs cafés au lait en ville, et le **Café Sardine** (9, avenue Fairmount Est) qui, le soir venu, se transforme en resto proposant une gastronomie originale axée sur le terroir. Comme l'endroit ne prend pas de réservations, on tue le temps en sirotant un *negrone* au *vintage* **The Sparrow** (5322, boulevard Saint-Laurent) ou une bière au **Dieu du Ciel!** (29, avenue Laurier Ouest), une microbrasserie réputée de la métropole.

Un des arrêts favoris des cyclistes qui remontent du centre-ville vers le Plateau-

des *milk shakes* décadents (essayez le « Tarte aux pommes »).

Dans la Petite-Italie, les proprios de la **Dinette Triple Crown** (6704, rue Clark) ont eu la géniale idée de combiner bouffe du sud des États-Unis et pique-nique. Le concept : on commande au comptoir et on déguste le contenu de notre panier dans le parc adjacent. Bucolique !

Le passé *trash* de **HOMA** (Hochelaga-Maisonneuve) ne semble qu'un souvenir. À preuve, les jolis commerces poussant dans ce quartier qui se revitalise à vue d'œil. Il suffit de passer par la boulangerie et pâtisserie **Arhoma** (15, place Simon-Valois) et par l'animé restaurant « apportez votre vin » **Les Canailles** (3854, rue Ontario Est) pour s'en convaincre.

D'autres quartiers sont également en plein essor, dont le très in Griffintown. À découvrir : la **Terrasse St-Ambroise** (5080, rue Saint-Ambroise), probablement la seule en ville à accepter les chiens. On y accède par la piste cyclable qui longe le canal Lachine.

Paradis des petites familles, Ahuntsic s'enorgueillit de la coquette rue Fleury. De jeunes commerçants en ont investi le tronçon ouest. Parmi eux, on compte les propriétaires de **La Bête à pain**, la **Chocolaterie Bonneau**, le resto **Le Chien Rose** et **La Consigne Beer Choze**, une microbrasserie. Tchiiii ! ⇒



Chocolaterie Bonneau



© Tourisme Montréal - Stéphane Poulin

Tourisme  
**Québec**   
 vous invite



**CYCLOS**  
 LA QUÉBÉCOISE  
 LA MONTRÉLAISE

**QUÉBEC**  
**12**

SEPTEMBRE 2013

**85 KM**  
 ÎLE D'ORLÉANS

**130 KM**  
 STONEHAM—TEWKESBURY

**165 KM**  
 STONEHAM—TEWKESBURY  
 PONT-ROUGE

**2 CYCLOS**  
 DES DÉFIS SUR MESURE  
 DU PLAISIR POUR TOUS

**MONTRÉAL**  
**14**

SEPTEMBRE 2013

**95 KM**  
 LA MONTÉRÉGIENNE

**145 KM**  
 CIRCUIT DU PAYSAN

**190 KM**  
 COVEY HILL



**INSCRIVEZ-VOUS** | [CYCLOSQUEBECOISES.COM](http://CYCLOSQUEBECOISES.COM)



**CYCLOS**  
 LA QUÉBÉCOISE  
 LA MONTRÉLAISE

Tourisme  
**Québec** 

VILLE DE  
**QUÉBEC** 

**Québec**  
 Office du tourisme de Québec

Montréal 

TOURISME  
**Montréal**

**QUÉBECOR**

Air  
**transat**

**KIA**

**Fleury Michon**

**VIA+**  
 VIA Rail Canada

**DELTA**  
 CENTRE-VILLE  
DE QUÉBEC

**SERDY**



**GARNEAU**

VOYAGES À VÉLO  
**SURLAIRROUTE**

**FANTINO &  
 MONDELLO**

**OPUS**

**PEDAL**

**vélo mag**

CYCLOS ORGANISÉS  
 EN MARGE DES

GRAND  
 PRIX  
 CYCLISTE  
 DE QUÉBEC



GRAND  
 PRIX  
 CYCLISTE  
 DE MONTRÉAL

# Virez vélo

BOULOT•EXPRESSO  
RESTO•JUDO•VIDÉO  
CARDIO•PRUNEAU•FRÉROT•CADEAU  
.....

Quels que soient vos déplacements, pensez vélo! C'est simple, efficace, écologique et économique.



UN  
QUÉBEC  
POUR TOUS

[www.mtq.gouv.qc.ca](http://www.mtq.gouv.qc.ca)

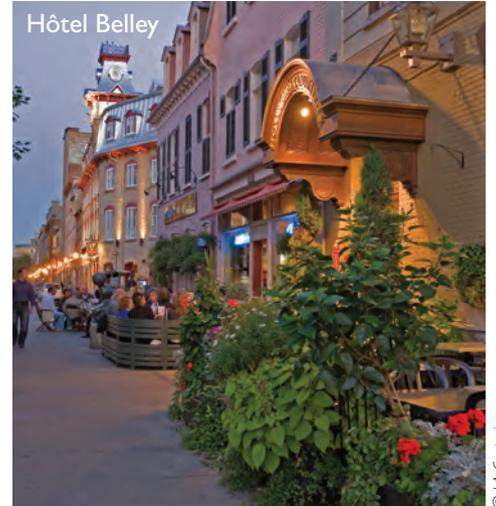
Transports  
Québec



© Lise Breston - Auberge St-Antoine

## QUÉBEC *Par David Desjardins*

Face au marché du Vieux-Port, l'**Hôtel Belley** (249, rue Saint-Paul) cultive un art de vivre. À l'avant de la terrasse, quelques habitués jouent aux boules et sirotent un pastis, tandis que des passants s'arrêtent pour un verre ou, le matin, un café-croissant. Chaleureux refuge en cas de mauvais temps, le zinc est accueillant, des jeux de société meublent la bibliothèque qui, elle, jouxte la table de billard. L'ambiance d'hôtel de village se charge du reste.



© LA Couturier

## PETIT GUIDE DE BONNES ADRESSES

C'est à l'anse Brown, sur la promenade Samuel-De Champlain, que le **Panache Mobile de l'Auberge Saint-Antoine** a stationné son second restaurant (l'autre est au Vignoble de Sainte-Pétronille). On y propose un menu qui célèbre les produits de saison et les traditions culinaires locales sur le mode rustique de la bonne vieille roulotte à patates. *Lobster roll*, gaspacho tomate-pastèque et tarte à la rhubarbe émaillent un menu riche en surprises. Et le décor s'accorde au reste, tandis qu'on avale un peu le fleuve en même temps que de grosses bouchées de « guedille » et de frites.

La **galerie Lacerte art contemporain** (1, côte Dinan) représente un des plus prestigieux contingent d'artistes locaux : Martin Bureau, Jean-Robert Drouillard, Raphaël Sottolichio et Sophie Privé comptent parmi ceux qui ont le privilège de montrer leurs œuvres ici, dans l'un des espaces les plus prisés du milieu des arts.

À quelques coups de pédale du traversier, **Corsaire Microbrasserie** (5955, rue Saint-Laurent), à Lévis, propose une variété de bières artisanales conçues sur place (dont une délicieuse scotch ale). L'ambiance unique allie l'esprit de la taverne portuaire

et le raffinement d'une microbrasserie. Si bien que le vieux loup de mer comme le fin gourmet s'y sentent à l'aise.

Les tables qui offrent une authentique cuisine amérindienne sont rares. Aux abords d'une piste cyclable, la chose relève presque du miracle. À Wendake, tout juste au bord du Corridor des cheminots, le restaurant **La Traite de l'Hôtel-musée des Premières Nations** (5, place de la Rencontre) propose un menu 100 % indigène pour les palais curieux.

La rue Saint-Joseph, dans le quartier Saint-Roch, comporte d'innombrables points de chute pour le cycliste amateur de culture, de bouffe ou de shopping.

**Au Nektar**, on déguste d'extraordinaires cafés, et chez **Camellia Sinensis**, des thés amoureuxment sélectionnés.

Pour les romans, on s'arrête à la librairie **Pantoute**. Pour les vêtements, chez **UNI(T)** et chez **Urban Outfitters**. Pour les bandes dessinées, on musarde entre les rayons à la librairie **Phylactère**. Et pour une glace, on verrouille sa bécane devant chez **Champagne Chocolatier** qui offre des produits maison, à des prix souvent dérisoires. ■



Ça roule pour  
une 5<sup>e</sup> saison... Merci !

Abonne-toi !

**bixi** MD

[bixi.com](http://bixi.com)

présenté par

 **TELUS** MD

 Desjardins

Montréal 



# OPUS 2013 IVANNA

Vous aimez le look classique ? Eh bien, vous n'êtes pas seul. Vélo au style rétro avec des éléments d'aujourd'hui, l'**IVANNA** représente le summum de la simplicité, de la précision et du style.

- + Fabriqué avec de l'**aluminium 6061** durable, il est facile à déplacer, avec une conduite agréable et simple à ranger.
- + Porte-bagages avant, garde-boues munis de pare-boue, couvre-chaîne et béquille double inclus.

