

# VELO **urbain**

GRATUIT

DOSSIER

**Mode et vélo**

**Ce que femme veut**

RUELLES  
INOUBLIABLES  
**Suivez le guide**

CONSEILS  
**Des excursions  
en famille**

S'ÉQUIPER  
◦ **Fixie, vitesse unique  
ou multiple**  
◦ **Éclairage et clochettes**  
◦ **Paniers et remorques**

Pierre Bruneau  
Le cycliste authentique



# Déplacez-vous avec Liv.



▲  
ESCAPE CITY W:  
Un cadre en aluminium léger avec  
24 vitesses vous aident à accumuler les  
miles de moyen efficace et confortable.

---

Pour les cyclistes occasionnels ou pour les coureuses sérieuses, Liv/giant est la marque de vélo dédiée uniquement aux femmes. Ce qui signifie que l'ensemble de notre gamme de vélos s'adapte mieux à vous, est confortable et performe plus efficacement de sorte que chaque sortie soit exceptionnelle. Visitez [giantbicycle.com](http://giantbicycle.com) pour trouver une grande sélection de vélos et d'accessoires conçus pour vous.

**Liv / giant** Une marque de vélo dédiée uniquement aux femmes.

**GIANT**

# La VÉLORUTION est en marche

Il y a 35 ans, j'étendais des pistes cyclables mobiles sur des autos stationnées dans les rues du centre-ville de Montréal. Il s'agissait en fait d'un rouleau de papier goudronné sur lequel on avait peint une ligne blanche pointillée. C'était avec Claire Morissette et Bob Silverman, du Monde à Bicyclette. Les médias de l'époque adoraient les frasques du MAB. Le groupe, aujourd'hui disparu, était mené par d'intrépides militants qui ne prênaient rien de moins que la « vélorution ».

Pour Claire et Bob, ça voulait dire des pistes cyclables dans tous les quartiers, le droit de prendre le métro avec son vélo, des supports à bicyclettes sur les bus, des stationnements et des douches dans les tours à bureaux pour les cyclistes, des supports devant les commerces et les entrées du métro, des pistes cyclables fonctionnelles en hiver, de nouvelles pistes chaque fois qu'on bâtissait ou réparait un pont, des rues plus étroites, piétonnes, cyclables. À leurs côtés, d'autres militants œuvraient déjà au sein de Vélo Québec à préparer cette vélorution qui devait permettre d'implanter une véritable culture cycliste dans l'urbanisme et dans la vie en ville, à une époque où tout le monde ne jurait que par le « char ».

Aujourd'hui, Claire doit savourer sa victoire à la droite de saint Pierre. Elle a sa piste en plein centre-ville. Bob rit encore, dans sa retraite des Laurentides, du fait qu'un ex-militant cycliste dirige la STM, celle-là même qui avait jeté en taule ces gens – votre serviteur compris – parce qu'ils avaient osé franchir les tourniquets du métro avec leurs bécanes. Et Guy Rouleau, l'âme militante de Vélo Québec, décédé trop jeune lui aussi, doit bien se marrer de voir les BIXI envahir la ville et la planète (y compris New York, depuis la fin mai).

Aujourd'hui, Vélo Québec organise pour la Ville une conférence sur le vélo pendant l'hiver (voir à la page 5). Les urbanistes veulent faire de

Blue Bonnets un quartier centré sur le transport en commun et le vélo. Les supports à bicyclettes se comptent par milliers dans tous les quartiers. La rue Sainte-Catherine ferme l'été dans le Village. Le réseau cyclable s'étend sur des centaines de kilomètres. La STM installe des rampes dans les escaliers de ses stations de métro. Les promoteurs se servent des pistes cyclables et des vestiaires à deux-roues pour vendre leurs condos. Les proprios des tours à bureaux et les employeurs vendent des abonnements à rabais au BIXI.

C'est la même chose à Ottawa et Gatineau, un autre paradis pour les cyclistes urbains. Ou à Québec, où la Ville est en train d'intégrer le vélo et la marche dans le design et la rénovation de ses nouveaux quartiers à la mode. Promenez-vous dans Limoilou, Saint-Roch, près de la rivière Saint-Charles, dans Montcalm ; ou à Montréal, dans le Mile-End, dans Griffintown, rue Masson, angle Sainte-Catherine et Peel. Vous verrez la vélorution en marche. Des gens de toutes conditions, de tous les styles, sur leurs bécanes à deux sous ou à 3 000 \$, sur leur BIXI, sur leur *fixie* (voir notre article sur les vélos de ville à la page 26), qui se rendent au boulot ou au concert, pour gagner leur vie, signer des contrats de plusieurs millions ou simplement prendre un pot entre amis.

Grâce à 40 ans de vision et de travail en profondeur, le vélo fait désormais partie de l'urbanité. Comme ce magazine, dont le premier numéro a fait tout un tabac dans les médias et dans la rue. Il s'est envolé comme des petits pains chauds, parce que, désormais, le Québec urbain, c'est une terre de vélos. De vélorution !

Stéphane Desjardins,  
rédacteur en chef



## / SOMMAIRE /

VOLUME 1, NUMÉRO 2 / ÉTÉ 2013

### ACTUALITÉS 6

#### MONTRÉAL CYCLE CHIC

Le 5 à 7 Vélo urbain 12

### PORTRAIT

Pierre Bruneau 14



### DOSSIER

CE QUE FEMME VEUT 16

MODE À VÉLO 20

### TENDANCES

Rendez-vous sur Facebook 24

### S'ÉQUIPER

- *Fixie*, vitesse unique ou multiple 26
- Éclairage et clochettes 30
- Paniers et remorques 32



### CONSEILS

Des excursions en famille 34

### EXPLORER

Ruelles inoubliables 38

Les bonnes adresses 44

Éditeur Pierre Sormany Rédacteur en chef Stéphane Desjardins Directrice artistique Josée Caron  
Graphistes José Charron Illustrateur Claude Thivierge Réviseur-correcteur Luc Asselin Collaborateurs Anna Bowen, Julien Cayer, Guillaume D. Cyr, David Desjardins, Iris Gagnon-Paradis, Stéphanie Lachance, Pierre-Marie Legrain, Jean-François Pronovost  
Photo de la couverture iStockphoto  
Publicité 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 Juin 2013 Dépôt légal Bibliothèque et Archives nationales du Québec et Bibliothèque et Archives Canada  
ISSN 2291-4536 • www.vurbain.com



# combinaison gagnante



## VÉLO + TRAIN

L'AMT dispose de plus de 3 000 espaces pour vélos sur tout le réseau et d'une nouvelle Vélostation

## ET VOUS ?

Quelle est votre combinaison en transport collectif et actif ?

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

À gagner : un des 10 titres annuels de transport.

# LE VÉLO : ÉLÉMENT DE CHOIX D'UNE COMBINAISON GAGNANTE

C'est une tendance mondiale, et la région de Montréal ne fait pas exception : le vélo comme mode de transport quotidien séduit de plus en plus d'adeptes. Et nos clients nous l'ont dit : ils sont nombreux à être prêts à délaissier leur automobile pour se rendre en vélo à leur gare ou leur terminus. Encore faut-il que les accès et les équipements soient pratiques et sécuritaires. Nous répondons à leurs attentes, en mettant sur pied plusieurs initiatives pour faciliter toujours plus l'accès au transport collectif. Transport actif et transport collectif : la combinaison gagnante par excellence !

## LA TOUTE PREMIÈRE VÉLOSTATION !

Pour rallier les cyclistes autour du transport collectif, l'AMT a créé sa Vélostation. Ce projet-pilote est destiné aux utilisateurs des trains de banlieue transitant par la gare Deux-Montagnes. La nouvelle Vélostation pourra accueillir 78 vélos grâce à ses supports à deux étages, et ce dans un environnement à accès contrôlé. Les cyclistes y trouveront des accessoires d'entretien pratiques dont une pompe et des outils servant à effectuer de petites réparations. Accessible à l'année longue, la Vélostation AMT sera ouverte dès cet été.

## PLUS D'ESPACES POUR LES VÉLOS...

L'AMT encourage l'usage du vélo comme mode de transport actif. En 2012, pour répondre à sa popularité, nous avons ajouté 185 places pour vélos aux 3 000 déjà existantes à travers notre réseau. Cette initiative exprimait à nouveau notre souhait de soutenir l'adoption du vélo, alternative à la voiture en solo. Circuler à deux roues plutôt qu'à quatre, pour accéder aux installations de l'AMT, convainc de plus en plus les voyageurs du transport collectif.

## LE TANDEM VÉLO-TRAIN, L'ÉQUATION DE L'AMT

Faciliter les déplacements des utilisateurs du transport collectif à vélo passait par la création d'espaces dans les voitures de trains. À l'exception des heures de pointe, les cyclistes peuvent embarquer avec leur vélo à bord des trains. De plus, grâce aux départs de fin de semaine qui seront disponibles sur la ligne Saint-Jérôme, à compter du 5 août, les idées d'escapades vélo-train ne manqueront pas dans cette région! ➡

POUR EN APPRENDRE D'AVANTAGE SUR NOS  
DIFFÉRENTES INITIATIVES EN TRANSPORT  
COLLECTIF ET ACTIF : [amt.qc.ca](http://amt.qc.ca).



[amt.qc.ca/velostation](http://amt.qc.ca/velostation)



# Le vélo électrique ARRIVE EN VILLE



© Fotolia

Déjà dominant en Chine, très populaire en Europe, le vélo à assistance électrique (VAE) commence à envahir le marché nord-américain.

Contrairement aux scooters électriques, qui ne demandent aucun effort et sont considérés par la loi comme des véhicules à moteur, les VAE sont de véritables bicyclettes : il faut actionner les pédales pour avancer. De nouvelles batteries plus légères et un système d'assistance sophistiqué expliquent la progression de ce gadget qui permet de multiplier par 25 % – et jusqu'à 300 % selon le modèle – la puissance du cycliste. En vertu de la loi, cette assistance cesse cependant à 32 km/h et le moteur ne doit pas dépasser les 500 watts de puissance.

Faut-il y voir une invasion de l'espace cyclable par des usurpateurs? Selon Jeff Miller, pdg de l'Alliance for Biking and Walking, une coalition de 200 groupes de pression nord-américains, les cyclistes auraient tort de s'en prendre à ces engins. «La sécurité des cyclistes en ville augmente quand le nombre de vélos s'accroît. Et les vélos électriques contri-

buent à cette amélioration globale», écrit-il dans sa chronique du magazine *Momentum*. En outre, dans les villes comportant beaucoup de côtes, comme Québec par exemple, l'utilisation d'un véhicule assisté amène au vélo bien des gens qui n'oseraient pas en faire. Enfin, souligne-t-il, les vélos électriques équipés de porte-bagage permettent aux mères de transporter les enfants et l'épicerie au lieu de devoir compter sur l'auto.

Parmi les endroits en Amérique où le marché est le plus en santé, le Québec fait bonne figure. Et si, pendant quelques années, l'offre de VAE relevait de distributeurs qui importaient leurs véhicules de Chine (eZee bike, notamment), du Japon (Ecolo cycle) ou du Royaume-Uni (Velec), les choses changent. BionX, une entreprise dont le siège social international est en Ontario, mais dont le centre de recherche est à Sherbrooke, a développé en 2008 un système léger de propulsion qui transforme les vélos classiques en VAE. Plusieurs fabricants majeurs, incluant Trek, Matra et Wheeler, ont adopté ce système pour leurs VAE. En mai dernier, l'entreprise Pro Cycle, de Saint-Georges, dans la Beauce, a lancé officiellement son eVox, déjà mis à l'essai dans un marché restreint l'été dernier.

Et divers fabricants étrangers entrent aussi cette saison sur le marché canadien. Mentionnons notamment Solex, jadis célèbre pour ses vélos à essence, qui offre désormais des engins à propulsion électrique, ainsi que le premier fabricant états-unien de vélos électriques, Izip, qui attaque cet été le marché canadien. (P.S.)



© Procycle

L'entreprise de MESSAGERIE COURRIER PLUS a lancé en 1983 un service de livraison de courrier en scooters. Elle s'est dotée ensuite d'une flotte de vélos. Mais à l'heure d'Internet, il y a de moins en moins de lettres à livrer, et de plus en plus de colis. Courrier Plus a donc fait l'acquisition de deux vélos-cargos. Déjà populaire en Europe, l'engin a été repensé par la compagnie pour s'adapter aux besoins et au climat montréalais. Il est construit par Cycle Union de Montréal.



© Robin Black

## L'avenir du vélo est-il féminin?

La forte croissance de l'industrie du vélo, ces dernières années, a été alimentée par les *baby boomers* qui, dans leur quête incessante pour demeurer jeunes et en forme, ont misé sur la performance. Les ventes de vélos de route en alu, puis en fibre de carbone – plus rarement en titane –,



© François Démontagne

ont été le moteur de l'économie cycliste. Et on trouve encore une forte cohorte d'hommes de 50 ans et plus dans les pelotons de « cyclosportifs ».

Mais l'avenir appartient aux enfants des *baby boomers*, ceux qu'on a désignés « génération Y ». Nés entre 1985 et 2004, ils forment un groupe plus nombreux encore que celui de leurs parents.

Parmi les jeunes de 18 à 27 ans, 60 % des propriétaires de vélo sont des femmes, constate une recherche du Gluskin Townly Group, publiée l'an dernier sous le titre *The American Bicyclist Study: On the Road to 2020*. C'est une première dans l'histoire. Et cette nouvelle cohorte d'adeptes du vélo, des gens nés à l'ère de l'électronique et des réseaux sociaux, rechercherait autre chose que la performance à tout prix, selon les auteurs du rapport. Place au vélo agréable, simple, utile, et qui permet de passer du temps de qualité avec les enfants.

La recherche a donné lieu à la publication de trois rapports qu'on peut acheter auprès du groupe ([gluskintownlygroup.com/BikeBoom.php](http://gluskintownlygroup.com/BikeBoom.php)).

# MONTRÉAL, première ville cyclable d'Amérique du Nord

no 1

Depuis 1999, Montréal est souvent citée dans les palmarès des meilleures villes cyclables d'Amérique ou du monde. Le dernier bulletin de Copenhagenize Design (« la » référence dans le domaine) confirme la tendance en plaçant Montréal au treizième rang des villes du monde, et la seule en Amérique du Nord à s'inscrire au palmarès des 20 premières.

Elle doit cette position à son réseau cyclable structuré qui couvre l'ensemble de l'île, au développement du programme BIXI, qui a accru la pratique du vélo, et à un lobby cycliste efficace qui a conduit les politiciens à s'engager dans le développement des infrastructures. Résultat, le vélo fait désormais partie de la culture de Montréal, de ses festivals et même de son *night life* souligne l'organisme.

Cela dit, la métropole québécoise a glissé du huitième rang mondial en 2011 au treizième en 2013, parce que plusieurs grandes villes se sont ajoutées au palmarès. Les auteurs soulignent tout de même que, pour progresser, Montréal devra corriger certains problèmes, comme ses pistes cyclables bidirectionnelles trop achalandées. « Nous aimerions voir plus de pistes cyclables, réparties sur l'ensemble des rues.

Si Montréal tire si bien son épingle du jeu, malgré l'engouement cycliste de plusieurs villes comme Vancouver, Portland (Oregon), New York et Chicago, c'est que le temps ici a fait son œuvre », estime la présidente-directrice générale de Vélo Québec, Suzanne Lareau, qui rappelle que Montréal vibre au rythme du vélo depuis plus de 30 ans.

## Les 20 villes cyclables

1. Amsterdam, Pays-Bas 83/100
2. Copenhague, Danemark 81/100
3. Utrecht, Pays-Bas 77/100
4. Séville, Espagne 76/100
4. Bordeaux, France (ex æquo) 76/100
6. Nantes, France 72/100
6. Anvers, Belgique (ex æquo) 72/100
8. Eindhoven, Pays-Bas 66/100
9. Malmö, Suède 63/100
10. Berlin, Allemagne 62/100
11. Dublin, Irlande 60/100
12. Tokyo, Japon 59/100
13. Munich, Allemagne 58/100
13. Montréal, Canada (ex æquo) 58/100
13. Nagoya, Japon (ex æquo) 58/100
16. Rio de Janeiro, Brésil 56/100
17. Barcelone, Espagne 55/100
17. Budapest, Hongrie (ex æquo) 55/100
19. Paris, France 54/100
19. Hambourg, Allemagne (ex æquo) 54/100



© Marc Jolicœur

## Vélo quatre saisons : MONTRÉAL S'EN MÊLE

Signe des temps, Montréal veut faciliter les déplacements à vélo pendant toute l'année, notamment en hiver. Elle a tenu, début avril et en collaboration avec Vélo Québec, une rencontre sur le vélo comme moyen de transport quatre saisons. Une vingtaine d'experts provenant de divers services et arrondissements de la métropole, ainsi que des universitaires, ont échangé sur leurs pratiques pour faciliter la vie des cyclistes.

Que préfèrent les cyclistes en hiver ? Les bandes, c'est-à-dire les pistes isolées du trafic ou la chaussée partagée ? Comment les entretenir avec la machinerie lourde de manière économique et efficace ? Quand faut-il marquer la chaussée ? Quels axes faut-il déneiger en priorité ? Faut-il étendre le réseau blanc actuel et en garantir le déneigement rapide ?

Pascal Yiakovakis, météorologue à Radio-Canada, avec l'appui de spécialistes municipaux du déneigement, a rappelé que le réchauffement climatique devrait permettre l'étirement de la saison des pistes cyclables. Mais il faut

modifier certaines pratiques de déneigement, d'entretien et d'aménagement. À Montréal, ville nordique par excellence, ce n'est pas simple !

On a aussi constaté que le cyclisme d'hiver est sécuritaire. Il se blesse moins de cyclistes entre octobre et mai, sur les pistes cyclables montréalaises, qu'en été, selon Luis Miranda-Moreno, professeur en génie civil à l'Université McGill. Même après avoir tenu compte de l'affluence hivernale réduite.

Marc Jolicœur, directeur de la recherche, Carine Discazeaux et Bartek Komorowski, chargés de projet à Vélo Québec, ont décrit les meilleures pratiques de déneigement d'infrastructures cyclables dans des villes comme Calgary, Copenhague, Minneapolis, Ottawa, Oulu en Finlande, Toronto et Vienne. Chaque ville entretient son réseau à sa manière, mais peu reçoivent un couvert de neige comme Montréal. Malgré tout, l'hiver venu, les cyclistes montréalais ont la réputation d'avoir la couenne dure, parce que l'hiver fait partie de leur culture.

Et que veulent-ils au juste, nos « cyclos » d'hiver ? Ceux qui ont été sondés par Vélo Québec préfèrent rouler sur des pistes isolées du trafic, qu'elles soient bien entretenues, à l'année. Ils préfèrent la petite pierre concassée au sel. S'ils pédalent en hiver, c'est que c'est plus rapide, plus fiable, plus flexible, plus « santé » et plus plaisant que l'auto ou le transport en commun.

Ils déplorent le déneigement tardif ou imprévisible du réseau blanc, et surtout les pistes déneigées par petits bouts, selon les priorités de chaque arrondissement. Ils aimeraient que leurs pistes soient déneigées en même temps que les rues, ce que les experts de la Ville estiment tout à fait réalisable, si ça devient une priorité en haut lieu.

Selon l'étude *L'État du vélo au Québec - 2010*, de Vélo Québec, plus de 50 000 Montréalais pédalent en hiver. Il y aurait quatre fois plus d'hommes que de femmes, selon une étude de Nahoé Tardif, étudiante en urbanisme à l'Université de Montréal. Des 600 km de voies cyclables montréalaises, seulement 30 km font partie du réseau blanc.



© Marc Jolicœur

Montréal veut faciliter les déplacements à vélo pendant toute l'année, notamment en hiver.



## LE FESTIVAL DU FILM DE VÉLO S'INSTALLE À QUÉBEC

Le Bicycle Film Festival est un événement annuel qui se déploie dans une trentaine de villes dans le monde. La ville de Québec se joint à ce groupe cette année. Pour la première édition, les organisateurs, Accès transports viables, présenteront en une seule journée, le 21 septembre, une sélection de courts, moyens et longs métrages (avec sous-titres français) qui auront marqué l'édition new-yorkaise. Pour tout connaître de la programmation et rester à l'affût, visitez [www.bicyclefilmfestival.com](http://www.bicyclefilmfestival.com).

## QUELQUES TRUCS POUR rendre les quartiers plus humains

### Multiplier les rues piétonnières

Au début, certains commerçants protestent parce que l'accès à leur commerce pose problème aux automobilistes. Mais l'immense succès de la rue Sainte-Catherine, dans le Village, démontre bien qu'une artère commerciale animée attire une toute nouvelle clientèle. Et que dire du centre-ville piétonnier de nombreuses villes d'Europe ?

### Installer des zones d'apaisement avec mobilier urbain

Il y a les bancs publics, certes ; il y a les terrasses des restos, aussi. Mais on peut également prévoir des placettes où les gens se retrouvent, s'assoient, font la pause. Des espaces de rencontre dispersés le long des artères commerciales.

### Verdir les trottoirs et les saillies

Rétrécir les rues aux intersections, c'est un moyen éprouvé de ralentir la circulation et de faciliter la vie aux piétons qui veulent traverser. Les plus beaux exemples : la rue Décarie et le boulevard Saint-Laurent.

Dans le Plateau-Mont-Royal, ces saillies latérales ont été plantées d'arbres et de plantes vivaces, tout comme plusieurs trottoirs, et même la bande bétonnée de la piste cyclable de la rue Rachel. Le quartier d'asphalte de Michel Tremblay est en train de devenir une oasis de verdure.

### Aménager des ruelles vertes

Il y a des ruelles partout, derrière les maisons de Montréal ou de Québec. On les utilisait autrefois pour la livraison du charbon. Reprises en main par les résidents, elles deviennent de splendides petits parcs et d'agréables terrains de jeu pour les enfants.

### Des bandes cyclables avec espace tampon

Il y a les partisans des voies cyclables séparées de la circulation automobile par une saillie de béton. Elles sont sûres, mais elles coûtent cher et nécessitent des rues très larges au départ. Certains préfèrent qu'on trace à la peinture des bandes cyclables partout. C'est moins cher, et les automobilistes finissent par s'habituer aux vélos et à en tenir compte. Mais il y a un compromis très efficace : peindre sur le sol, entre la voie

cyclable et la chaussée (ou les voitures stationnées), une bande tampon d'un mètre, assez large pour que les portières ne fauchent pas le cycliste en s'ouvrant. Chicago a fait la preuve que ces aménagements sont aussi sûrs, quoique bien moins chers, que les voies séparées.

### Des stationnements protégés pour vélos

Le manque de stationnements est un problème pour certains cyclistes. La multiplication des vols de vélos, encore plus. Certes, construire des stationnements protégés et surveillés est plus coûteux, mais on le fait bien pour les autos, non ? Et dans l'espace requis par une voiture, on peut garer 12 vélos. Et pourquoi ne pas imposer aux nouveaux édifices une proportion adéquate d'espaces de stationnement ?

### Réduire la vitesse automobile

Toutes les villes qui ont imposé une limite de vitesse de 30 km/h dans le centre et les quartiers résidentiels ont obtenu sur-le-champ une réduction du nombre d'accidents. On ne comprend pas pourquoi ce n'est pas devenu la règle partout.



© Fotolia

## LE VÉLO, un allié du commerce de proximité

Les commerces de proximité jouent un rôle fondamental dans l'animation des quartiers. Il est difficile d'imaginer ce que serait le Vieux-Limoilou sans sa dynamique 3<sup>e</sup> Avenue, avec ses terrasses, ses vitrines et la présence des nombreux clients ou flâneurs, qui déambulent sur ses larges trottoirs. Or les artères commerciales, situées au cœur des quartiers qu'elles desservent, incitent à de nombreux déplacements à pied et à vélo.

On entend souvent dire, pourtant, que l'accès en voiture aux commerces serait un gage de prospérité économique ; c'est le *no parking, no business* popularisé dans les années 1950. Or, si l'automobile est souvent le seul moyen de locomotion permettant d'accéder aux grandes surfaces, les piétons et les cyclistes demeurent les meilleurs alliés du commerce de proximité. Mais cette idée tarde à faire son chemin à Québec, ville où le réflexe automobile est toujours très fort.

Même si une majorité de la clientèle des commerces de proximité réside à distance de marche ou de vélo, on la considère souvent comme moins intéressante, parce que les automobilistes auraient le potentiel d'acheter en plus grande quantité. Pourtant, les résultats d'une étude financée par le gouvernement français en 2003 démontrent que les cyclistes, piétons et utilisateurs des transports publics dépensent moins à chaque occasion que les automobilistes mais que, au final, ils consomment davantage puisqu'ils visitent plus souvent les commerces proches de leur résidence ; et ont tendance à effectuer davantage d'achats spontanés. Bref, ce sont des clients fidèles qui reviennent souvent. Les automobilistes, au contraire, forment une clientèle peu fidèle, munie de coupons rabais, qui n'hésite pas à parcourir de grandes distances à la recherche des meilleures aubaines en ville.

Pour attirer et garder la clientèle des marcheurs et des cyclistes, il faut proposer des aménagements conviviaux où il fait bon flâner. Les rues doivent donc être conçues pour être calmes et sûres (larges trottoirs,

aménagement cyclables, etc.) et elles doivent offrir aux cyclistes suffisamment d'espaces pour garer leur vélo. Ainsi, de nombreuses villes convertissent des parkings d'automobiles en stationnements pour vélos. Faut-il rappeler qu'un seul de ces espaces pour voiture peut accommoder jusqu'à 12 vélos, augmentant du coup le nombre de clients potentiels ?

Plusieurs villes ont compris l'importance de développer l'offre de stationnement pour vélos près des lieux d'emploi et sur les artères commerciales. De nombreuses cités nord-américaines (Pittsburg, New York et Philadelphie, pour ne nommer que celles-là) ont adopté des réglementations obligeant les nouvelles constructions à s'équiper de stationnements pour vélos. À Québec, les initiatives du genre tardent. Après avoir manqué de vision dans le choix de ses parcomètres sur lesquels il est impossible d'attacher un vélo, la Ville a annoncé l'ajout de supports à bicyclettes supplémentaires près des lieux de destination. Reste à voir si la quantité et la qualité seront au rendez-vous !



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



# À PIED, À VÉLO, À L'AISE



## EVERA CHASSE POUR FEMMES

Grâce à la technologie CycleTread<sup>MD</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>TM</sup>

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

# LA STM ÉLARGIT SON OFFRE AUX CYCLISTES



Support à vélos sur bus



Glissoire à vélos

Autobus avec supports à vélos, glissoires à vélos aux stations de métro, stationnements protégés...

La Société de transport de Montréal (STM) poursuit cet été la mise en place du «cocktail transport» intégrant le deux-roues.

## SUPPORTS À VÉLOS SUR BUS

À l'été 2011, afin d'améliorer son offre vélo, la Société avait

lancé un projet pilote de supports à vélos sur deux lignes de bus, soit les lignes 140 (Fleury) et 180 (Salaberry). En 2012, elle a reconduit le projet avec l'ajout d'une troisième ligne, la 146 (Christophe-Colomb). Cette année, la STM met en place quatre nouvelles lignes de bus avec supports à vélos : les lignes 34 (Sainte-Catherine), 94 (Iberville), 185 (Sherbrooke) et 715 (Vieux-Port). Elles s'ajoutent aux trois lignes déjà équipées depuis deux ans.

En tout, 65 bus seront munis de supports à vélos cet été. Au cours des prochaines années, on nous promet que ce nombre sera multiplié par dix.

## GLISSOIRES À VÉLOS

La STM a également mis à l'essai aux stations Longueuil-Université-de-Sherbrooke et Viau quatre glissoires à vélos. Ces glissoires (une bande de roulement qui se pose sur le dessus des marches d'un escalier

fixe) permettent aux cyclistes de descendre à côté de leur vélo sans avoir à le soulever.

Un plan de déploiement est également à l'étude pour munir d'autres stations de ce type d'équipement, mais il faut d'abord vérifier la sécurité de ce dispositif et consulter les premiers utilisateurs.

## STATIONNEMENT COUVERT

Par ailleurs, la STM offrira à la station Lionel-Groulx, avec la collaboration du ministère des Transports du Québec (MTQ) et de l'arrondissement du Sud-Ouest, un stationnement qui permettra aux cyclistes de garer leur vélo dans un endroit à l'abri des intempéries. Les travaux ont débuté en juin mais se poursuivront une bonne partie de l'été. Le stationnement à accès contrôlé, disponible pour la rentrée, pourra accueillir 32 vélos répartis sur 16 supports à deux étages. Au total, la STM offre près de 2 700 places de stationnement (non couvertes) aux abords de 56 des 65 stations du métro.

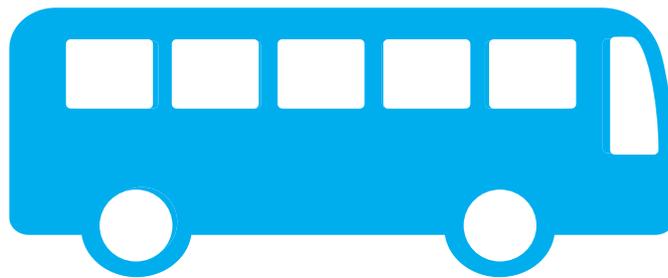
## PROJET PILOTE DE VOIE PARTAGÉE

Enfin, l'automne prochain, un projet pilote permettra aux vélos de rouler dans les voies réservées aux bus sur la rue Viau, entre le boulevard Rosemont et l'avenue Pierre-de-Coubertin. Il s'agit d'une voie partagée de 4,5 m de largeur permettant la circulation des bus à la gauche des vélos. Ce projet pilote vise à valider que la cohabitation entre vélos et bus peut se faire de façon harmonieuse.

«L'avenir de la mobilité, c'est le cocktail transport qui permet l'utilisation de divers modes au cours d'un même déplacement, a expliqué Michel Labrecque, président de la STM. Et le vélo est sans contredit une constituante majeure de ce cocktail transport sur lequel la STM mise beaucoup comme alternative santé à l'utilisation de la voiture.»

Stationnement à vélos





# UN COCKTAIL TRANSPORT QUI VOUS MÈNERA LOIN

Profitez des supports à vélos  
sur les bus des lignes :

NOUVEAU

- 34 Sainte-Catherine
- 94 Iberville
- 185 Sherbrooke
- 715 Vieux-Port
- 140 Fleury
- 146 Christophe-Colomb
- 180 Salaberry



Des lecteurs discutent avec **François Xavier Tremblay**, l'animateur du blogue de *Vélo Urbain* ([vurbain.com](http://vurbain.com)).

La classique robe noire estivale pour une militante active du vélo d'hiver, **Magali Bebronne**.



## 5 À 7 MONTRÉAL CYCLE CHIC

Photos par François Démontagne



Le jeudi 30 juin dernier, *Vélo Urbain* et le blogue *Montréal Cycle Chic* ont invité nos lecteurs à un 5 à 7, dans le cadre de la Féria du vélo de Montréal. Ça s'est passé au resto-bar *Brasseur de Montréal*, au cœur de Griffintown. Au menu, bière fraîche, belles rencontres, conversations relevées et, surtout, cyclistes en tenue stylée. [montrealcyclechic.com](http://montrealcyclechic.com)

La photographe du site [Nightlife.ca](http://Nightlife.ca), **Aurelie Joan**, était sur place, pour croquer l'arrivée des chic-cyclistes.



À droite, **Philémon**, le fiston de la photo-blogueuse Ann Williams, de Montréal Cycle Chic.



Bartek Komorowski du blogue  
culinarypropaganda.com

Les premiers arrivés,  
Guy Cossette et Nathalie Joanis.



« Pour moi, le  
vélo, c'est la  
liberté... et en  
talons hauts,  
toujours ! »  
lance Marie-Ève  
Méthot.



Mathieu Seguin  
étrennait sa nouvelle  
veste d'été : « Le lin,  
c'est plus léger que ça  
en a l'air ! » dit cet  
accro de la politique  
et du vélo.



Pierre Bruneau ajoute, chaque année, 3 000 km à son compteur de vélo. Il aime la vitesse, la montagne, les grands espaces et la ville. Il roule depuis son enfance. Une passion, un mode de vie.

Par Stéphane Desjardins



## PIERRE BRUNEAU

# Le cycliste authentique

Le chef d'antenne de TVA ne se souvient plus quand il a enfourché son premier vélo. « J'étais ti-cul et une de mes tantes avait un chalet à 6 km de chez nous. À 8 ans, je parlais de Victoriaville pour la visiter. Je prenais des routes de campagne, on allait aux cerises ; c'était magique. Nous n'étions pas riches, mais tous les membres de la famille avaient un vélo. »

Bruneau a vieilli et l'arthrose l'a rattrapé. En 2009, on lui met une prothèse dans cha-

que genou. L'opération a lieu le 30 avril. Le 5 juin, il fête ses 57 ans à vélo. Dix kilomètres. « Je me suis senti renaître avec mes genoux neufs. Une vraie thérapie ! Depuis ce temps, je roule, je roule. »

Il a longtemps habité la Rive-Sud. Il se tapait le pont Jacques-Cartier, soir et matin. « Beau temps, mauvais temps, je pédalais entre Saint-Lambert et TVA. Le froid ne m'inquiétait pas. C'était mon mode

de transport. » N'empêche que, avec le recul, il considère toujours le pont Jacques-Cartier comme un véritable défi. Aussi difficile que bien des obstacles pour le commun des mortels. « Les gens qui le traversent, ils sont réellement forts. On monte très haut avant de redescendre. Ce pont, c'est un très bel exemple qu'on peut se dépasser soi-même sur un vélo. Les cyclistes de tous les jours doivent reconnaître leurs exploits avant de se comparer à l'élite. »

Aujourd'hui, il habite Montréal, près du parc La Fontaine. Il marche jusqu'à son bureau. Puis de nouveau le soir, pour de longues promenades avec sa femme. Parfois jusqu'à 10 km. Une sorte de pèlerinage à travers le Mile-End, le Plateau-Mont-Royal ou le Centre-Sud. Pour lui, cette plage d'activité est devenue essentielle. « J'écoute évidemment beaucoup de télé. Alors, le soir, je marche. Ou je roule. » Il pratique aussi la randonnée en montagne. Cette année, ce sera la GR20, en Corse. Il a aussi fait le mont Blanc. Des randonnées assez cardio, merci.

Pierre Bruneau, très fier de dévoiler une somme de 2 millions de dollars amassés dans le cadre du 16<sup>e</sup> Tour CIBC Charles-Bruneau.





En 2009, on lui met une prothèse dans chaque genou. L'opération a lieu le 30 avril. Le 5 juin, il fête ses 57 ans à vélo.



© Léa Grahovac

longtemps roulé avec de lourds vélos d'acier à 12 vitesses, équipés de gros pneus. Et à l'époque, constate-t-il, c'était moins sécuritaire. Les mentalités ont changé. Les automobilistes partagent désormais plus facilement la route. Autrefois, on se faisait klaxonner.»

Il reconnaît que le vélo a beaucoup progressé dans la société québécoise, surtout en ville. Mais certains secteurs sont plus réfractaires, comme l'arrondissement Saint-Laurent, où les infrastructures sont pratiquement inexistantes. «Remontez 10 ans en arrière, et il y avait beaucoup moins de pistes, pas de BIXI, pratiquement pas de stationnement. Dans une décennie, ce sera extraordinaire.»

#### Un appel au civisme

Pierre Bruneau aime toutefois de moins en moins rouler en ville. Il dénonce les comportements délinquants des cyclistes urbains. «Environ 20 % ne respectent jamais les règlements. Ils te coupent sur un feu rouge et t'engueulent ! Il va falloir que les cyclistes québécois se disciplinent. À Amsterdam, les gens roulent dans la rue. Pas besoin de pistes cyclables, là-bas, car ils sont disciplinés. Ici, c'est dangereux pour les piétons. On fait une petite campagne de sensibilisation chaque printemps : la police donne des contraventions pendant deux semaines et disparaît le reste de l'année.»

Il se dit contre les mesures coercitives mais se demande si la sensibilisation a atteint ses limites. «On dirait que posséder un vélo, ça donne la permission d'enfreindre toutes les règles. Quand je vois des parents passer sur les feux rouges, quel genre d'exemple donnent-ils à leurs enfants ? On dirait que les gens ne sont plus responsables de rien, aujourd'hui. Vous me trouvez sévère ? Je suis moi-même cycliste.» Et il l'affirme doucement, avec son sourire et sa gentillesse proverbiale. Le vélo n'a pas meilleur ambassadeur que Pierre Bruneau. ■

Il s'entraîne aussi intensivement pour son Tour annuel CIBC Charles-Bruneau, un événement cycliste qu'organise la fondation qu'il a créée en mémoire de son fils, mort du cancer. C'est un intense périple de 650 km en 4 jours. «Nous avons fait Montréal-Gaspé, Montréal-Alma, Lebel-sur-Quévillon, Percé, Chandler, Sept-Îles.»

#### Un amoureux du mont Royal

Sa destination vélo préférée en ville ? La montagne. Pierre Bruneau gravit la voie Camilien-Houde sans sourciller. Souvent deux fois de suite. Il en profite pour explorer le parc et ses contreforts. Pour lui, le mont Royal est tout simplement une merveille de paysage urbain. Une oasis incontournable.

Il sillonne aussi beaucoup les routes de campagne. Les grands espaces l'inspirent, lui donnent de l'énergie. Il savoure des paysages magnifiques et avoue, comme beaucoup de compagnons de route, qu'il a un *down* à la fin de l'automne, quand il faut remiser sa monture. «C'est un mode de vie. Mais je n'ai pas toujours été aussi maniaque. Avec les années, j'ai développé une méthode pour rouler selon les différents terrains. On n'a pas toujours eu des vélos aussi sophistiqués qu'aujourd'hui. J'ai

## FICHE

Nom : Pierre Bruneau

Profession : Chef d'antenne, Réseau TVA

Âge : 61 ans

Faits d'armes :

- Études à l'Université du Québec à Trois-Rivières
- Au début des années 1970, il est animateur et journaliste à la radio de Victoriaville et Trois-Rivières.
- En 1973, il est embauché comme animateur à Télé-Métropole (TVA). Il devient rapidement une vedette du petit écran.
- Il est chef d'antenne de TVA Nouvelles depuis 37 ans.
- Il s'implique fortement dans la lutte contre le cancer et la leucémie infantiles.
- Ex-porte-parole de Leucan avec son fils Charles avant que celui-ci ne décède, en 1989.
- Créateur et porte-parole de la Fondation Centre de cancérologie Charles-Bruneau, rattaché à l'Hôpital Sainte-Justine.
- En 2001, il devient chef d'antenne du nouveau bulletin de nouvelles de 17 h, en plus de celui de 18 h, et coanimateur du bulletin de 11 h 45.
- Il sème la controverse en 2007 en commentant les déboires de Radio-Canada lors d'une soirée électorale, par des mots devenus célèbres : «Rigueur, rigueur, rigueur.»

Loisirs :

- Vélo, vélo, vélo
- Marches presque quotidiennes dans le parc La Fontaine et le Plateau-Mont-Royal
- Ascension du Kilimandjaro deux fois, pour sa Fondation
- Marche en montagne : Camp de base de l'Everest, Machu Picchu, Grande Muraille de Chine, mont Blanc, GR20 (Corse)

Honneurs :

- 13 trophées Artis
- Ordre national du Québec (2008)
- Ordre national du Canada (2012)
- Chevalier de l'ordre de la Pléiade (2004)
- Ordre de la francophonie et du dialogue des cultures (2004)

Le vélo dans le sang :

- Participe chaque année au Tour cycliste CIBC Charles-Bruneau (entre 600 km et 800 km) qui a amassé 2,3 millions de dollars en 2012.



## CE QUE FEMME VEUT...

Que ce soit pour emmener leurs enfants à la garderie ou pour le *thrill* de rouler en *fixie*, les femmes sont nombreuses à vélo. Mais les barrières à la pratique régulière sont nombreuses. Survol des efforts qui se font, partout en Amérique, pour éliminer ces obstacles.

Par Anna Bowen  
d'après un article publié dans Momentum.  
momentummag.com

Le manque d'infrastructures sécuritaires – les sondages démontrent que les femmes sont plus préoccupées que les hommes sur ce point –, le coût d'achat et d'entretien d'un vélo ou même, parfois, certaines normes culturelles peuvent refroidir leurs ardeurs. Le fait que certaines ne peuvent se procurer aisément des vêtements et accessoires autant mode que fonctionnels n'aide pas.

Aux États-Unis, il existe un écart entre les sexes sur deux-roues. Depuis 10 ans, la pratique régulière du vélo par les femmes a diminué de 5 %, alors que celle des hommes augmente, selon John Pucher, professeur d'urbanisme et de transport à l'université Rutgers. Chez nos voisins du sud, les trois quarts des navetteurs à vélo sont des hommes.

C'est une donnée décourageante pour les adeptes du cyclisme aux États-Unis, car les femmes sont considérées comme l'étalon de l'ouverture au vélo dans une communauté. Plus les femmes pédalent, plus il y a de cyclistes en général dans la population.

Ainsi, aux Pays-Bas, où 27 % des gens pédalent régulièrement, les femmes représentent 55 % de la population cycliste dans les rues des villes, mais 49 % de la population totale.

À l'autre bout du spectre, Alison Mannos, directrice de la stratégie urbaine de la Coalition vélo du comté de Los Angeles, travaille avec des ouvriers latinos qui sont des navetteurs à vélo. Ses collègues sont pratiquement tous des hommes. « C'est considéré comme un truc de gars de pédaler au travail, surtout au sein des communautés d'immigrants à faible revenu », dit-elle. Dans son quartier, les femmes associent le cyclisme avant tout à un loisir. « Et il n'y a pas assez de boutiques de vélo abordables dans leur quartier », dit-elle, ajoutant qu'il est acquis que, dans la ville des anges, les femmes immigrantes prennent le bus.

### La barrière mécanique

Par contre, le succès des femmes cyclistes de Portland, depuis 15 ans, repose en gran-



«... les femmes sont considérées  
comme l'étalon de l'ouverture  
au vélo dans une communauté.»

de partie sur des ateliers de mécanique cycliste ainsi que sur l'organisation de sorties de groupe pour femmes seulement. Ce sont de puissants motivateurs pour entraîner les femmes à faire du vélo.

«Les vélos ont besoin d'être démythifiés», affirme Ainsley Naylor, de l'OSBL cycliste pour femmes Toronto's Bike Pirates. Cette dernière anime chaque semaine des ateliers de réparation destinés aux femmes et transgenres seulement. «Bien des femmes sont accablées par le simple fait d'essayer d'acheter un vélo, parce qu'elles ne connaissent rien aux aspects mécaniques. Et plusieurs laissent leur monture rouiller juste à cause d'une crevaillon», dit-elle.

C'est ce qui explique la popularité de certains programmes de partage ou de libre-service de vélos, notamment à Mexico ou à Minneapolis. Là, les utilisatrices sont majoritaires parce que les vélos sont disponibles sans effort, sans entretien, sans tracaseries. [NDLR : On constate aussi cette popularité auprès des femmes avec les BIXI de Montréal.]

### Sécurité avant tout

La recherche scientifique a démontré que, généralement, les femmes sont plus allergiques au risque que les hommes, déclare Janine Hegeman, présidente du club cycliste de Colorado Springs : «La sécurité est une très grande préoccupation pour elles. Dans plusieurs villes, les portions qui manquent entre les différentes pistes cyclables découragent plusieurs femmes qui commencent à faire du vélo sur une base régulière.»

«Il faut implanter davantage de pistes cyclables sécuritaires pour y emmener nos enfants», affirme Samatha Arnold de Chicago, qui déplore du même coup le manque d'installations pour verrouiller les remorques pour enfants.

La Association of Pedestrian and Bicycle Professionals (APBP), un organisme états-unien qui fait la promotion d'environnements urbains permettant de se rendre au travail à vélo ou à pied, a publié un sondage mené auprès de 13 000 femmes en Amérique du Nord. «Nous avons découvert que faire la promotion d'infrastructures cyclistes de meilleure qualité au sein de nos communautés se traduit par une augmentation notable du nombre de femmes qui font du vélo sur une base régulière», affirme une des auteures du sondage, Fionnuala Quinn. Cette ingénieure civile a réalisé que, quand elle s'est installée à Philadelphie, l'environnement urbain posait des défis à la pratique du vélo sur une base quotidienne à cause du design de la ville.

Mais, de façon surprenante, l'étude de l'APBP a permis de constater que de nombreuses femmes ont choisi de pédaler justement pour améliorer leur sécurité. Elles considèrent le vélo comme étant plus sûr que la marche ou le transport en commun dans les grandes villes des États-Unis, surtout le soir. Ainsley Naylor, de Toronto, le pense aussi : «Je me suis toujours sentie



«La clé réside  
peut-être dans  
l'éducation  
et la promotion  
du vélo au  
féminin.»



## CE QUE FEMME VEUT...



plus en sécurité sur mon vélo, surtout quand je suis seule dans des quartiers faiblement éclairés.»

Plusieurs organisations cyclistes ont découvert que les sorties de groupe, entre femmes, sont très efficaces pour moucher la confiance en soi. « Nos Ladies Night Ride ont été particulièrement utiles pour certaines femmes qui avaient peur de rouler dans la circulation ou d'être laissées loin derrière par leurs confrères cyclistes », déclare Felicia Williams, administratrice de CICLE de Pasadena en Californie.

### Le vélo et la mode

L'autre obstacle, ce sont les vêtements. Plusieurs femmes sont réticentes à l'idée d'arriver au bureau couvertes de sueur et de taches de graisse.

**Triathlon  
VALLEYFIELD**  
**25 août 2013**

T. : 438 885-2465 | [info@triathlonvalleyfield.ca](mailto:info@triathlonvalleyfield.ca)  
[www.triathlonvalleyfield.ca](http://www.triathlonvalleyfield.ca)

organisateur  en partenariat avec  responsable technique   

«Il faut implanter davantage de pistes cyclables sécuritaires pour y emmener nos enfants.»

Mais les vélos urbains au design européen protègent justement jupes, robes et manches grâce à leur couvre-chaîne, leurs garde-boue et leurs autres composantes. Et des fringues à la mode, spécialement conçues pour rouler chic, sont désormais offertes aux professionnelles urbaines sur deux-roues. «La performance constitue mon critère numéro un, mais je dois avouer que le look a son importance, puisque je suis la première à porter la petite robe noire classique par-dessus mes shorts en lycra», déclare Teresa Delfin, fondatrice et pdg de la compagnie californienne de vêtements de maternité pour le plein air Mountain Mama.

Cela dit, ce ne sont pas toutes les femmes qui veulent rouler en jupe et en talons hauts. En fait, la préoccupation au sujet de la



mode et du look dépend du type d'emploi que vous occupez. Et de vos valeurs : certaines femmes privilégient tout simplement l'utilitaire sur la mode. Mais même pour elles, il manque souvent, sur le lieu de travail, d'endroits où les cyclistes peuvent se changer et prendre une douche.

Alors que notre société est encore conçue autour de la voiture, notamment lorsqu'il

faut se rendre au travail ou au supermarché, prendre son vélo représente donc toujours un choix qui n'est pas naturel. Pourtant, affirme Janine Hegeman, c'est le moyen le plus économique et le plus efficace de se déplacer dans les villes nord-américaines. La clé réside peut-être dans l'éducation et la promotion du vélo au féminin, dit-elle. ■

GLOBE

## ACHETEZ UN VÉLO GLOBE ET RECEVEZ UN CASQUE GRATUIT!

JUSQU'À ÉCOULEMENT DES STOCKS



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

[ABCCYCLES.COM](http://ABCCYCLES.COM)

514.276.1305



# MODE À VÉLO



© iStockphoto

Rues Peel ou University, boulevards Maisonneuve ou René-Lévesque, Square Victoria. Il est 8 h 15. Le soleil de la fin mai brille. Avec leurs ensembles signés Judith Desjardins, leurs robes Marie Saint Pierre ou Martin Lim, et leurs vertigineux escarpins Christian Louboutin ou Jérôme C. Rousseau, les femmes se fraient un passage sur leurs vélos de ville, hybrides et BIXI dans l'intense circulation matinale. Elles partagent le bitume avec des hommes en complet Philippe Dubuc ou Yves Jean Lacasse.

Par Stéphane Desjardins



© iStockphoto

# PAS QUESTION DE LÂCHER MES ESCARPINS!

«La bicyclette, pour moi, ce n'est pas un sport ou un loisir. C'est un moyen de transport.»



Look soigné, vêtements griffés, fausse nonchalance, les financiers, avocats et professionnels des deux sexes offrent un spectacle réjouissant à l'heure de pointe ou entre deux rendez-vous d'affaires dans le centre-ville montréalais. Il y a 10 ans, c'était l'exception. Aujourd'hui, le défilé de mode cycliste est permanent. Surtout depuis l'arrivée du BIXI.

«C'est une bonne nouvelle. Ça démontre que le vélo se démocratise. Pas besoin d'être habillé comme si on pratiquait le Tour de France pour se rendre à destination. On peut enfiler notre tenue du jour avant d'enfourcher le vélo», commente Julia Vallelunga, chargée de projets en urbanisme chez Convercité et chroniqueuse mode et beauté pour MSN.ca.

Elle considère que le phénomène est une bonne nouvelle, car cela prouve que le vélo est véritablement en train de s'instaurer comme un mode de transport à part entière. «Je ne me change jamais pour en faire. C'est mon moyen de transport privilégié. En fait, je ne fais jamais du vélo; je l'utilise. La nuance est importante. La bicyclette, pour moi, ce n'est pas un sport ou un loisir. C'est un moyen de transport.»

#### Changement de cap

Pour Julia Vallelunga, les femmes en talons hauts et tailleurs Gucci ou les hommes cra-

vatés qui mettent leur Samsonite sur leur porte-bagage représentent un changement de cap important : «La génération précédente s'habillait avec des vêtements adaptés, qui évacuent la sueur, pour faire du vélo. C'est une approche avant tout sportive. Aujourd'hui, on s'habille *corporate* avant d'enfourcher sa bicyclette ou son BIXI. On n'a pas besoin de s'acheter des vêtements ou des bécanes performantes pour se rendre à destination.»

En Europe, ça fait longtemps que les professionnels pédalent. Le phénomène vient juste de s'implanter ici sur une plus vaste échelle, ajoute-t-elle.

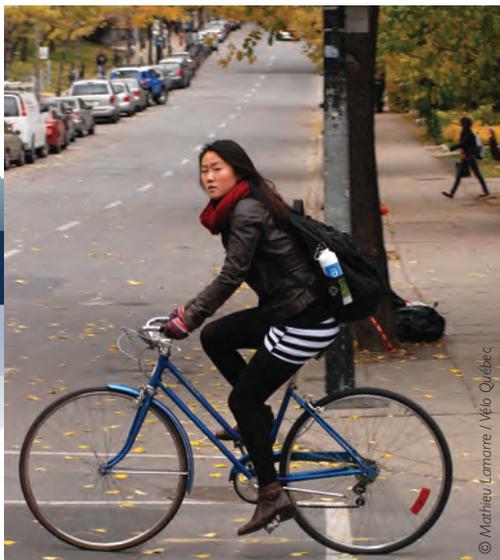
Julia Vallelunga révèle aussi que, dans certains milieux, il y a même un débat assez rigolo sur le sujet : «Certains se moquent de ceux qui se couvrent de façon assez intense de vêtements techniques pour faire du vélo. Mais ces derniers rétorquent qu'ils cherchent avant tout le confort. C'est vrai que, quand vous avez à faire une dizaine de kilomètres pour aller au bureau et qu'il y a des pentes ou la canicule, on doit tenir compte du facteur sudation. Chacun est différent sur ce plan. Il n'y a pas de clé pour s'habiller convenablement. Mais la plupart des gens surestiment le défi : ça peut demeurer très simple.»

«Ça dépend à quelle vitesse on pédale, aussi. Si on adopte un rythme proche de la



# MODE À VÉLO

PAS QUESTION  
DE LÂCHER  
MES ESCARPINS!



© Mathieu Lamorne / Vélo Québec

compétition, on va forcément suer. Il n'est pas interdit de se changer en arrivant au bureau», commente Andrée-Anne, la blogueuse Jelly du croustillant blogue les fashionbiches.com.

Le blogue a récemment publié un billet rigolo sur la manière de flirter à vélo (<http://bit.ly/Vk3Mix>).

Andrée-Anne considère qu'il est tout à fait possible d'être au top sur son vélo. À condition de recourir à certains trucs. Elle constate que, à l'arrivée, les hommes vont souvent changer de chandail et que les

femmes vont troquer leurs souliers plats pour des escarpins : « Encore que les talons, c'est super pour le vélo. Ils s'accrochent parfaitement aux pédales. Mais je ne conseille pas les semelles compensées. »

Elle juge que la jupe se prête parfaitement aux déplacements sur deux-roues, à cause de la liberté de mouvement. « Mais elle ne doit pas être trop serrée ou trop longue, dit-elle. Juste en haut du genou, c'est parfait. Quand c'est trop long, la barre risque de monter dans le vêtement, ce qui ne donne pas un look fameux. J'ai aussi déchiré des robes ou des jupes trop longues qui s'accrochaient dans les pédales. »

## S'organiser

Certains types de tissus sont particulièrement adaptés pour le vélo. « Les vêtements mous, c'est idéal, mais pas très chic, poursuit Andrée-Anne. Le jean, c'est mieux, mais pas avec des jambes trop larges ; il ne faut pas qu'elles se coincent dans la chaîne. Les vêtements qui froissent sont à déconseiller : ils absorbent trop la sueur. Les collants et leggings sont des incontournables. Mais pas les petites vestes trop ajustées, qui déchirent aux épaules. Ou les manteaux de cuir, trop chauds et qui ne respirent pas. On a l'impression de pédaler dans un sac de plastique ! Le tailleur Chanel, c'est numéro un, mais je mettrais le veston dans mon panier s'il est très ajusté. Sinon, vos mains ne se rendront pas au guidon... »

En fait, clame Andrée-Anne, « toute bonne fille doit avoir un panier sur son vélo ». Dans le sien, on y trouve en permanence une paire de souliers plats, un chandail chaud et long en tricot et une paire de leggings en cas de coup de froid, surtout si elle déambule en jupe. Évidemment, on met au fond ce qui se froisse le moins. « Le sac à main ira sous la blouse et le veston, c'est certain », dit-elle.

Elle se réjouit du fait que, désormais, Montréal est « fashionnistique » à vélo. « Certaines pistes cyclables ressemblent désormais à des *catwalks*. À cela s'ajoute la mode des *fixies*, dont les adeptes ont leur look. »

Pour Andrée-Anne, le vélo lui-même est un élément mode. « Il fait partie du costume. Il exprime un choix de vie. C'est une extension du style, surtout chez les hommes. Il faut dire que le BIXI a changé bien des choses en matière de mode et de vélo. Parce que c'est plus convivial, plus pratique et plus rapide que le métro ou la voiture », commente-t-elle.



[www.mobikycanada.com](http://www.mobikycanada.com)  
[info@mobikycanada.com](mailto:info@mobikycanada.com)  
1.855.956.1963

MOBIKY®

«Aujourd'hui, on s'habille  
corporate avant  
d'enfourcher sa bicyclette  
ou son BIXI.»



#### S'adapter sans se «mésadapter»

La blogueuse met en garde certaines personnes contre les écarts de look. «Avoir l'air d'un coureur du Tour de France pour se balader tranquillement en ville un dimanche après-midi, ça ne marche absolument pas. Les gens qui se couvrent intégralement de lululemon non plus. En fait, le vélo doit refléter ce que vous portez normalement.»

Cette dernière considère que l'habitude du vélo d'hiver s'installe également tranquillement chez les Montréalais. Et qu'en faire par temps froid, c'est facile : «Il y a de super beaux foulards, tuques et chapeaux. Les bottes sont à la mode, surtout la petite botte lacée, les bottes hautes en cuir. Elles sont *fashion* et chaudes. Les combinaisons sont souvent intéressantes à vélo. Tu peux avoir un look super strict mais avec de très belles lunettes.»

Andrée-Anne a beaucoup de difficulté avec le casque de vélo, dont le style technico-

sportif s'agence mal : «C'est très difficile d'avoir un look urbain avec un casque aérodynamique. Et certains casques sont carrément ridicules, comme ceux qui ressemblent à des melons d'eau ou à des animaux, qui font très 1999. Il y a bien les casques de skate, et leur petit look *bum*, surtout pour les gars, mais leur protection est moindre. Et ils s'agencent mal avec le petit tailleur Chanel. Certains modèles de casque sont magnifiques, comme ceux qui rappellent les chapeaux d'équitation, mais ils sont introuvables.»

Évidemment, plusieurs femmes délaissent le casque à cause du syndrome du cheveu aplati : «Je ne connais pas une fille de mon entourage qui porte le casque, désolée, dit-elle. Elles ne peuvent tout simplement pas les agencer avec ce qu'elles ont sur le dos. On a besoin d'un créateur de casque de talent, qui proposera un modèle pas trop gros, sophistiqué, avec un design classique, neutre, sans couleurs flashy.» ■



© Mathieu Lamame / Vélo Québec



# OUVERT

aux possibilités.



Le plus grand choix de  
vélos pliants au Québec  
173 Jean-Talon Est Mtl QC  
514 868-2333  
dumoulinbicyclettes.com

ternbicycles.com/ca





# RENDEZ-VOUS SUR FACEBOOK

Par Julien Cayer

Ils s'appellent Red Dress Bike Club, Starley Rover Society ou encore 514 FXD. Ce ne sont pas des clubs de motos californiens, mais des groupes de cyclistes branchés sur les médias sociaux.

« Tout existe grâce Facebook », lance Cédric Bonel qui gère la page du Red Dress Bike Club où se planifient les événements du groupe, les dimanches matin. « On y propose un trajet et ceux qui veulent se joindre à l'excursion confirment leur présence. On y partage aussi des photos des sorties précédentes, des informations sur les vélos, mais aussi de la musique et... quelques conneries », dit-il en riant.

« J'essaie d'orienter les trajets vers des endroits où nous ne sommes jamais allés, ajoute-t-il. En 2011, lorsqu'on a créé le groupe, on a fait toute l'île. L'an dernier, on a essayé d'en sortir le plus possible. On a roulé jusqu'à Oka, Terrebonne et Chambly. Mais on ne veut pas dépasser les 100 km, parce que, en vélo à pignon fixe, ça peut devenir désagréable. »

En effet, ces groupes de cyclistes urbains, dont le nombre oscille entre 5 et 30 participants, en majorité des hommes, ont la particularité de rouler presque tous en vélo à pignon fixe, sans dérailleur et sans roue libre. « Mais on ne refuse personne. Il y a des gens qui ont des vélos à vitesses, même des vélos de montagne », précise Cédric Bonel.

Frédéric Cousineau, copropriétaire de la boutique iBike à Montréal, organise lui aussi des excursions depuis quatre ans. « Chaque fois, la destination est différente. On annonce sur Facebook qu'on va se réunir

le lendemain matin à huit heures, avant le travail. On prend le pont Jacques-Cartier et on va déjeuner à la bonne franquette sur la Rive-Sud. Puis on revient par le pont de la Concorde vers les 10 heures. Ou encore, la fin de semaine, on va à Lachine manger une crème glacée, et on revient. »

Chaque groupe a son ambiance. « Celle du iBike n'est pas compétitive du tout, souligne Frédéric Cousineau. Les gens, âgés entre 20 et 40 ans, sont surtout là pour le côté social. Le soir et la fin de semaine, après la sortie de 25 km à 60 km en moyenne, on boit une petite bière dans un parc, à la Taverne Normand, ou encore on casse la croûte à l'iBurger, où plusieurs passionnés de vélo ont leurs habitudes. »

« Dans tous les cas, c'est le genre d'excursion qui fait découvrir la ville autrement, et qui fait reconsidérer des endroits qu'on pensait connaître, comme le belvédère du mont Royal ou le circuit Gilles-Ville-neuve. »

Au Red Dress Bike Club, on privilégie les plus longs trajets, lesquels attirent moins de monde et exigent un effort physique plus intense. « La beauté de la chose, analyse Cédric Bonel, c'est le mélange des réguliers et de ceux qui s'amènent avec de nouveaux vélos. Et comme l'itinéraire est toujours différent, les excursions ne se ressemblent jamais ! » ■



LES MERCREDIS

## LES FIXIES DE LA CAPITALE

Par David Desjardins

L'équivalent existe à Québec. C'est le Quebec City Fixed Gear (un nom anglais, là encore!) qui réunit depuis trois ans les adeptes du vélo de pistard, en galvanisant ses troupes avec l'aide de Facebook. « Nous sommes les seuls à Québec à nous réunir de cette manière, en passant par les réseaux sociaux », expose Simon Kerney, un des deux administrateurs du groupe.

La page Facebook regroupe environ 250 membres. Elle sert aussi de babillard pour ceux qui veulent vendre vélos et pièces. Quant aux sorties, elles ont lieu tous les mercredis, et rassemblent une quinzaine de fidèles dont l'identité varie d'une semaine à l'autre. « Le choix du parcours est assez démocratique. Les randonnées durent environ deux heures. On en décide ensemble, sur place, lors du départ devant la Brûlerie St-Roch (sur le parvis de la bibliothèque Gabrielle-Roy) ou sur la page Facebook dans les jours précédents. »

« Le but, quand on a fondé le groupe, c'était simplement de se réunir pour pédaler ensemble, poursuit Kerney. Mais on va devoir ajouter des sorties, parce que les itinéraires potentiels commencent à varier et que le nombre de participants est à la hausse. » Des départs pour amateurs de plus grande vitesse risquent donc de figurer à l'horaire d'ici peu. Pourtant, dans le paysage urbain de Québec, le pignon fixe se fait plutôt discret. « Mais tout le monde est bienvenu, souligne l'organisateur. Il y a des gens en vélo de route qui participent à nos sorties, c'est pas un problème. Ce qu'on veut, c'est de permettre aux gens d'avoir un réseau. Il y a beaucoup de propriétaires de *fixie* qui arrivent de l'extérieur, qui ne savaient pas qu'on existait et qui sont contents de nous découvrir. »



# OPUS 2013 CLASSICO

Le **CLASSICO** unit parfaitement élégance et confort.

- + Facile à transporter, durable et agréable à conduire.
- + Accessoires assortis inclus : béquille, porte-bagages arrière, garde-boue et garde-chaîne.
- + Disponible en géométrie féminine (illustré ci-haut) ainsi qu'en version pour homme.

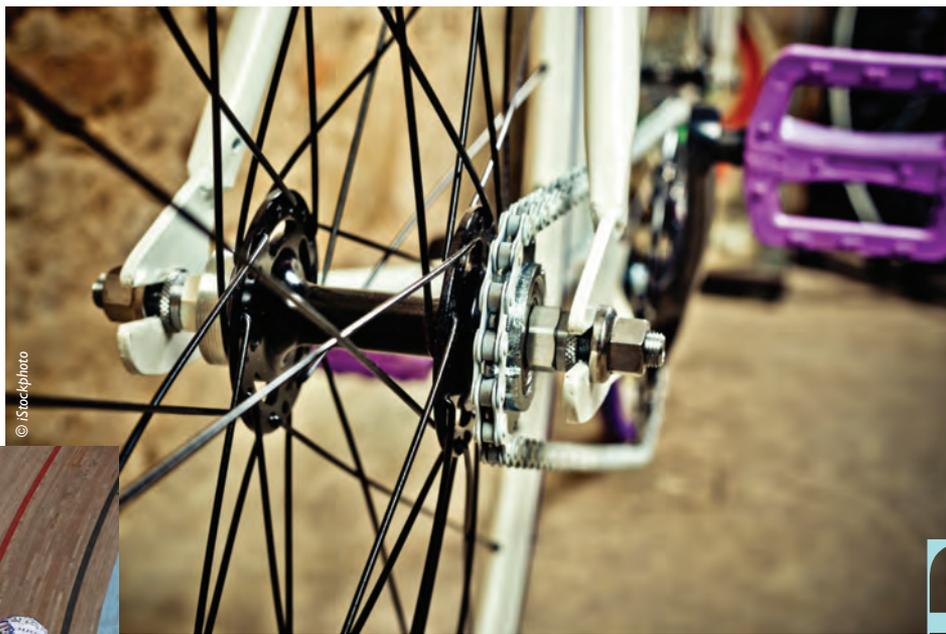
Le vélo ultime pour votre mode de vie urbain.

OPUS

# ÊTES-VOUS FIXIE, VITESSE UNIQUE OU MULTIPLE?

L'offre de vélos de ville s'est diversifiée. Entre le classique vélo avec dérailleur arrière, le monovitesse, qui gagne en popularité, ou la monture à pignon fixe, comment faire le bon choix ? Petit guide pratique pour cycliste averti.

Par Julien Cayer



© Isaacphoto



© Fotolia



© Regal Bicycle

Il y a à peine 10 ans, le cycliste urbain choisissait sa monture entre les modèles dits de ville, de montagne ou hybride. Les choix ne sont plus les mêmes. Ces dernières années, l'éventail des possibilités s'est élargi avec l'arrivée de nouvelles races, soit le vélo à pignon fixe et le vélo à une vitesse.

## Le vélo à pignon fixe

Communément appelé *fixed gear* ou tout simplement *fixie*, le vélo à pignon fixe a la particularité de ne pas avoir de roue libre ni de dérailleur. En d'autres mots, lorsqu'il avance, les pédales tournent vers l'avant ; lorsqu'il recule, les pédales tournent vers l'arrière. Comme dans les vélos de cirque ! Le vrai *fixie* n'a pas de freins non plus. On contrôle tout avec les pédales. Cela dit, la plupart des *fixies* modernes ont une roue réversible : pignon fixe d'un côté, roue libre de l'autre. Au choix du propriétaire !

Le *fixie* est né du vélo de piste, celui qu'on utilise depuis 1896 dans les vélodromes olympiques. Il est en quelque sorte l'ancêtre du vélo à vitesse, mais il a fait un retour en force dans les années 1990 chez les courriers new-yorkais avant de passer au nord de la frontière chez leurs confrères montréalais, raconte Guillaume Lanteigne-Voyer, mécanicien à la boutique montréalaise Cycle Pop, laquelle vend des vélos à pignon fixe depuis maintenant six ans.

FIXIE



FRANÇOIS-XAVIER TREMBLAY

© Felix Bowles

curité. « Dans la neige, c'est le vélo qui offre le meilleur contrôle. J'ai aussi un frein à l'avant, mais 99% du temps, je module ma vitesse avec mes jambes, qui agissent directement sur la transmission du vélo. Une fois qu'on est habitué, on ne veut plus retourner à

la roue libre ; moins efficace en situation d'urgence. »

Bien qu'encore marginal, le *fixie* est en train de devenir le symbole d'une culture qui gagne sans cesse des adeptes. Mais l'objet n'est pas pour tout le monde, selon Guillaume Lanteigne-Voyer : « Le cycliste à pignon fixe se doit d'être en forme afin de bien propulser la bête et de mieux contrôler les freinages. De plus, il doit anticiper davantage les obstacles en choisissant sa trajectoire et en contrôlant sa vitesse, s'il veut prévenir les accidents. »

### Le vélo à une vitesse

Ceux que la simplicité intéresse mais qui hésitent devant l'apprentissage d'une nouvelle façon de pédaler, peuvent opter pour le vélo à une seule vitesse, communément appelé *single-speed*. « C'est le vélo urbain par excellence pour une personne qui désire une monture nécessitant peu d'entretien, mais sans l'entraînement constant du *fixie* », explique Guillaume Lanteigne-Voyer.



© Shimano

## TRANSMISSION À MOYEU INTERNE

Dans le créneau des vélos de ville à multiples vitesses, l'offre s'est diversifiée, elle aussi.

Aux côtés du dérailleur externe, abordable et facile à réparer, mais hélas facilement encrassé et facile à dérégler, on constate le retour des systèmes

d'engrenages internes, plus propres, plus durables, et où le changement de vitesse s'effectue plus facilement (vous pouvez notamment changer de vitesse quand le vélo est à l'arrêt... un avantage énorme aux feux rouges).

Dans bien des cas, un vélo avec un seul plateau à l'avant et une transmission à moyeu interne de 3, 5 ou 8 vitesses à l'arrière (on offre même, depuis cette année, des transmissions internes à 11 et 14 vitesses) sera le véhicule idéal pour s'attaquer aux parcours urbains.

« L'avantage est principalement le faible coût d'entretien, puisque que le nombre de pièces est réduit et les ajustements quasiment inutiles. De plus, les courriers passent autant de temps sur leur vélo que les employés de bureau sur leur chaise à roulettes, alors ils aiment bien la sensation de ne faire qu'un avec leur outil de travail », explique le mécanicien.

Mais il y a aussi une question de plaisir et de contrôle. « Rouler en *fixie*, c'est vraiment un tout autre rapport au vélo. C'est comme conduire une voiture manuelle comparée à la version automatique ; c'est magique », raconte Éric Demay, designer de 28 ans et propriétaire d'un vélo à pignon fixe depuis 4 ans, et qui apprécie le mode de vie « cow-boy urbain » associé à ce type de vélo.

Lui aussi adepte du *fixie*, François-Xavier Tremblay déplore le parfum de délinquance trop souvent associé à ce type de monture. Cet employé de Vélo Québec roule tout l'hiver et, pour lui, le choix du pignon fixe a été en partie une question de sé-



© Jérôme Castonguay



© Fotolia

# SÉBA ET SON FIXIE

Séba, rappeur et DJ bien connu de la scène alternative montréalaise — il a aussi été courrier —, possède un vélo à pignon fixe depuis cinq ans. Il comprend que le *fixie* plaise plus aux *hipsters* (les jeunes alternatifs décontractés) qu'à Monsieur ou Madame Tout-le-Monde. « En 1994, les jeunes alternatifs écoutaient du Sonic Youth ou du Nirvana. Aujourd'hui, ils ont un vélo à pignon fixe. C'est une manière

de marquer sa différence. Moi-même, quand j'ai commencé à en faire, je me suis acheté un ordinateur Mac », dit-il, un brin ironique.

Mais ce qui a attiré le rappeur vers ce type de vélo urbain, c'est d'abord le côté pratique. « Avant tout, j'étais un gros amateur de vélo. Je roulais toujours avec la vitesse la plus difficile, mais j'étais tanné de faire réparer mon dérailleur ou ma chaîne. Alors, quand j'ai vu mon premier vélo

à pignon fixe, dont le mécanisme est beaucoup plus simple, j'ai tout de suite su que c'était pour moi ! En plus, c'est le vélo idéal pour l'hiver. Il y a moins de composantes auxquelles la neige peut s'agglutiner. Sans compter qu'en février, freiner ou changer de vitesse relève presque de l'exploit ! »

Du reste, le phénomène *fixie* ne se limite pas aux jeunes marginaux et aux courriers, selon Jean-Michel Cauvin, copropriétaire de la

boutique C & L à Montréal. « Il y a des gens de 60 ans qui visitent ma boutique pour venir voir ces engins nouvelle mode qui attirent tant les jeunes. Ils s'attendent à trouver des vélos déshumanisés, des motocyclettes sans le moteur, directement sorties du film *The Matrix*. Mais quand ils voient une belle machine à pignon fixe, simple, avec un cadre en acier, ils y trouvent un nouveau sens. Parce qu'il n'y a pas d'âge pour aimer les beaux objets », conclut-il.

# FIXIE, VITESSE UNIQUE OU MULTIPLE?

MULTIPLE

« Le vélo est muni de freins. Il est donc plus facile de contrôler sa vitesse et de s'arrêter rapidement. Le seul désavantage demeure l'unique ratio. Il faut donc anticiper les variations du parcours et s'habituer aux départs qui demandent plus d'énergie. » Quand le relief urbain n'est pas trop en pente... Et à qualité égale, le vélo sans dérailleurs est forcément moins cher.

### Le vélo à vitesses

« En 1903, le maître d'œuvre du Tour de France, Henri Desgrange, aurait dit : "J'estime que le vélo à vitesses variables est seulement pour les gens au-dessus de 45 ans" », blague Guillaume Lanteigne-Voyer. D'ailleurs, le dérailleur n'a été autorisé au Tour qu'en 1937.

Aujourd'hui, les vitesses variables s'imposent pour ceux qui font de longues distances ou pour qui le confort est plus important que l'esthétique, et qui préfèrent avoir l'option de changer de vitesse, croit le mécanicien. « Personnellement, ajoute-t-il, j'estime qu'avoir un vélo avec au moins trois vitesses est l'idéal pour la ville. Lorsque je me déplace, je peux être très chargé, il peut y avoir un vent de face désagréable ou j'ai peut-être moins la forme, ce jour-là... Dans ces cas, avoir l'option de choisir un ratio différent est une véritable bénédiction ! » ■

# La vengeance du



Suivez-nous en direct  
[tourabitibi.com](http://tourabitibi.com)

**TOUR 2013 DE L'ABITIBI**  
 **Desjardins**

45<sup>e</sup> 15 au 21 Juillet  
Rouyn-Noranda

- 6 jours de compétition
- 600 kilomètres
- 150 cyclistes

VILLE HÔTESSE 2013

Design: Karine Lacombe chez Diny & Associés - Photos: Karine Bégin  
Adaptation: Sébastien Gauthier

**GARANTIE BICYCLE**  
LES PROS DU VÉLO  
VÉLOS • VÉLOS ÉLECTRIQUES • ENTRETIEN • ACCESSOIRES

**VÉLOS HYBRIDES**  
À PARTIR DE  
**209,99 \$**

POUR UNE UTILISATION URBAINE OU PLUS EXTRÊME

- SERVICE DE MISE AU POINT • RÉPARATION RAPIDE •

**RABAIS**  
POUR LES PASSIONNÉS DE VÉLO

<b>PROFITEZ DE 25% DE RABAIS</b>	<b>PROFITEZ DE 35% DE RABAIS</b>
<b>SUR TOUS LES VÉLOS DE MODÈLE 2012 LOUIS GARNEAU POUR ADULTES</b>	<b>SUR LES VÉLOS DE COURSE LOUIS GARNEAU, NORCO, RALEIGH ET KUOTA.</b>

CES OFFRES SONT VALIDES JUSQU'À ÉPUISEMENT DES STOCKS.

857, RUE MARIE-ANNE EST (COIN SAINT-ANDRÉ), MONTRÉAL (QC)  
**514 527-3021**  
[www.garantiebicycle.com](http://www.garantiebicycle.com)

# design

Par Julien Cayer et Pierre Sormany



© Opus

Dans les années 1990 et 2000, les designers de vélo ont commis la même erreur que leurs collègues du domaine de l'automobile : ils ont créé des machines laides. Ce constat sans appel vient de Jean-Michel Cauvin, copropriétaire de la boutique C & L à Montréal et fabricant des cadres de vélos Bassi. « Mais aujourd'hui, il y a un retour des beaux vélos et de l'esthétisme en général », observe-t-il.

« Désormais, ce qui attire les gens, c'est le côté romantique du vélo, reprend-il. C'est la vieille photo des années 1950 du pépé dans la force de l'âge, avec sa bécane, la clope au bec. Le vélo à pignon fixe, qui est l'ancêtre du vélo à vitesses et qui représente la forme la plus simple de la mécanique cycliste, est en quelque sorte l'expression extrême de ce retour aux sources. »

« Le vélo devient un objet qui se personnalise, dont on peut choisir les couleurs, qu'on peut adapter à son délire. C'est une extension de soi-même, en quelque sorte. C'est similaire à la culture du tatouage, ou du skate, ajoute Jean-Michel Cauvin. Ce n'est pas pour rien qu'il y a des sites Internet qu'on qualifie de *bike porn*, où il y a juste de beaux vélos ! »

**UNE MODE QUI VA DURER**  
Alec Stephani, designer et artiste peintre à ses heures, a toujours cru à ce marché des « beaux vélos ». Celui qui a dessiné pendant plusieurs années les vélos de marque Opus (dont la gamme de vélos de ville Urbanista, inspirée des deux-roues d'Amsterdam) affirme : « Plus un vélo est un bel objet, plus les gens vont en prendre soin. Résultat, les beaux vélos sont entretenus, et ils ont de

meilleures chances de rouler mieux, plus longtemps ! » Jacques Sennechael, rédacteur en chef de *Vélo Mag*, a participé au salon Interbike, l'automne dernier à Las Vegas. Pour lui aussi, c'est clair : « On assiste au triomphe du vélo vintage. »

« Le vélo droit à l'ancienne reprend du service, écrit-il dans le guide d'achat *Vélo Mag* des vélos de ville. En plus des artisans du vélo fait main, la plupart des entreprises majeures ont élargi leurs gammes de ces vélos qui sont le plus souvent en acier, proposent une mécanique minimaliste, en plus de courbures et de couleurs empreintes de nostalgie, et arrivent avec des accessoires (paniers, garde-boue), ce qui confère à l'ensemble un supplément d'âme et de panache. » « Certains de ces engins, écrit

encore Jacques Sennechael, sont de véritables œuvres d'art. Pas étonnant qu'ils aient pénétré le milieu de la mode qui en a fait un objet chic qui s'accorde à une approche humaine et pratique du transport urbain. »

## LE VÉLO DROIT

Le vélo droit, c'est le retour du classique urbain. Pendant quelques décennies, la popularité des vélos de route au guidon recourbé a eu un effet contagieux sur la moture de ville. Au mieux, on remplaçait le guidon aérodynamique de la haute route par une version mieux adaptée à la dense circulation de la ville, mais le cycliste gardait le dos incliné. Pour de longues randonnées contre le vent, le gain est notable. Mais pour se rendre à l'épicerie, au bureau ou au parc du voisinage, la position verticale est beaucoup plus confortable.

**70 MODÈLES  
DE VÉLOS URBAINS  
ET PLIANTS  
ET TOUS LES  
ACCESSOIRES  
POUR VOS  
DÉPLACEMENTS.**



**RALEIGH CADENT 18**  
11 VITESSES INTÉGRÉES  
FREINS HYDRAULIQUES  
FIABLE, AMUSANT



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



**RALEIGH**

## ÉCLAIRAGES ACTIFS

# BRILLER DE TOUS SES FEUX!

La cohabitation entre cycles à énergie humaine et masses d'acier à énergie fossile génère quelques dangers. Il faut donc se rendre visible et audible à toute heure du jour et de la nuit, grâce à des outils actifs (phares, diodes, clochettes) et passifs (surfaces réfléchissantes). La durabilité du matériel, la convivialité, le style et l'intelligence des produits constituent les meilleurs critères de sélection pour briller en ville! *Par Pierre-Marie Legrain*



4

Toutes les rues ne sont pas égales sous l'éclairage public. Un halo homogène, large, balisant le passage, permet d'identifier les obstacles.



1



### 1/ LEZYNE MICRO DRIVE

Ces phares sont à l'image de ce que réalise la marque Lezyne depuis quelques années : du beau, de l'équilibré, du fonctionnel. Rechargeables par USB, avec une prise dissimulée sous un capot, elles s'installent facilement, se détachent et s'attachent très bien. Elles sont légères et se rangent dans le sac à main ou les poches de votre veston, pour marcher peu encombré vers vos destinations nocturnes! Vous aurez avec ces produits une autonomie de six heures. Un combiné esthétique et pratique. **Lezyne Micro Drive avant et arrière, 60 \$ chacun** [www.bit.ly/PYkVzm](http://www.bit.ly/PYkVzm)

### 2/ BLACKBURN MARS MAGNÉTIQUE

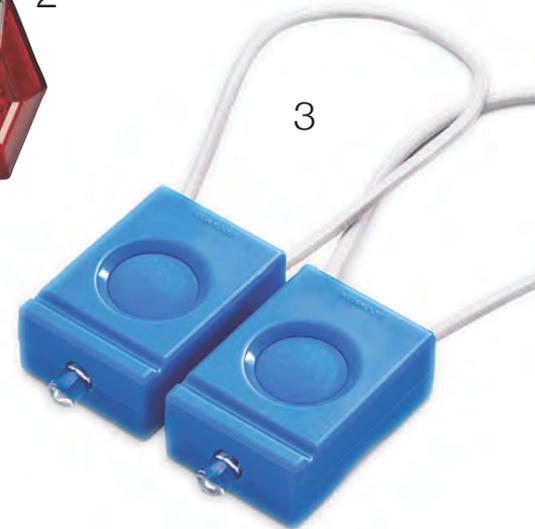
La petite dernière de Blackburn est une «veilleuse». Pratique, polyvalente, incroyablement attachante! En effet, vous pourrez la fixer sur vos vêtements, votre sac à dos, votre sacoche ou votre sac de selle. Elle offrira de la visibilité à peu de frais, sans soucis contre le vol ou le vandalisme. **Blackburn Mars Magnétique, 20 \$** [www.bit.ly/U7sx4u](http://www.bit.ly/U7sx4u)



2

### 3/ BOOKMAN

Ça ne sonne pas suédois et pourtant ça l'est! Des diodes très faciles d'utilisation, des couleurs amusantes, un design branché. On l'installe et on le retire en 30 secondes. Tout pour continuer à rouler la nuit tombée, vous rendre dans vos partys préférés et rouler remarqué. **Bookman, 30 \$ lumières avant et arrière** [www.bit.ly/VJY15A](http://www.bit.ly/VJY15A)



3

### ÉLÉMENTS RÉFLÉCHISSANTS

La loi impose des réflecteurs à l'avant et à l'arrière du vélo, mais aussi dans les roues. Ensuite, vous pourrez choisir d'avoir des pneus, un casque, des autocollants, des pantalons, des vestes, des gants, des serre-pantalons, des triangles, tout ce qui se fait avec un matériel réfléchissant, pour quelques dollars de plus, ça fait toute une différence dans le noir. On ne peut que les conseiller, qu'ils soient discrets ou, au contraire, très visibles!



Nutcase



King of Ding de  
Portland Design Works



DringDring

## ET LES CLOCHETTES?

Pour manifester sa présence, la voix peut parfois suffire. Mais le doux tintement d'un avertisseur aidera aussi. À utiliser avec parcimonie et compréhension : attention à la pollution et à l'agression sonores! En matière de choix, on s'appliquera à privilégier un matériau noble et durable, avec un son harmonieux ou clinquant; on pourra choisir tantôt un produit amusant, tantôt discret et fonctionnel ou qui souligne votre style, votre personnalité, ainsi que votre caractère.

La Super Mini de CatEye (10 \$) combine efficacité et durabilité, pour un prix modique. Côté plaisir, DringDring, la clochette montréalaise, la Benedict de Toba, ou encore les grelots de Nutcase vous amuseront avec leurs motifs, formes et timbres, pour un prix allant de 25 \$ à 30 \$. Côté vintage, une belle sélection existe avec les Crane (Karen, Sakura ou Suzue), de 20 \$ à 25 \$, les belles danoises Sogreni (45 \$), le roi des «ding» de Portland Design Works (King of Ding) pour 20 \$, ou encore la courtoise cloche de Planet Bike (Courtesy Bell, 25 \$), qui sauront ravir les adeptes du rétro chic!



Sogreni



Super Mini de CatEye



Benedict de Toba

Suzue de Crane



Courtesy de  
Planet Bike

### 4/ LIGHT & MOTION

L'ensemble de phares Light & Motion fait passer l'éclairage du cycliste urbain dans une autre dimension! Toutes les rues ne sont pas égales sous l'éclairage public. Un halo homogène, large, balisant le passage, permet d'identifier les obstacles. Les portières s'entrouvrent pour se refermer aussitôt, les arrêts sont respectés devant vous, votre ligne est dégagée. Tout comme la Vis 180 Micro (arrière) signale nettement votre présence sur la route. Les automobilistes s'écartent et se comportent avec plus de civisme lorsqu'ils voient bien ce qui se passe autour d'eux. Il en résulte un grand sentiment de sécurité et de confort. Les batteries rechargeables par USB sont très fiables et vous procurent une bonne autonomie. Un ensemble indispensable pour qui veut rouler à longueur d'année!

Light & Motion,  
ensemble Urban, 140 \$  
[www.bit.ly/Q2cfc](http://www.bit.ly/Q2cfc)

### 5/ CATEYE OMNI 5

Suivez le chat japonais pour avoir l'œil du tigre! Cet ensemble, dernier-né de CatEye, a pour nom Omni pour «omnidirectionnelle». Avec ses cinq LED très puissantes, l'Omni forme des halos lumineux à 180° pour signaler votre passage et éclairer le chemin. La qualité de CatEye est au rendez-vous. Les lumières résisteront aux aléas de la vie d'un accessoire de vélo : pluie, chutes, manipulations quotidiennes...

CatEye Omni 5,30 \$  
[www.bit.ly/SDju7j](http://www.bit.ly/SDju7j)



UNE CÉLÉBRATION DU VÉLO PAR LES ARTS, LA MUSIQUE ET LE CINÉMA

**À Québec**  
**21.09.2013**

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)





# PANIER À TOUT FAIRE

Cyclistes urbains chargés. **Stop.** Recherchent solutions pour porter charges. **Stop.** Soulager le dos. **Stop.** Solidité, simplicité, commodité, capacité d'organisation. **Stop.** Pour pique-nique, fleurs, fruits, pâtisseries, volailles, viandes ou charcuteries. **Stop.**

Par Pierre-Marie Legrain

L'heure est à la douce saveur de l'été, à l'alanguissement le long des berges, des parcs, des places et esplanades de nos cités. Pour ces activités du quotidien estival, le déplacement à vélo s'accompagne de son lot de chargements : serviettes de

bain et « gougounes », bouteille de vin ou d'eau pétillante, raquettes ou ballons, légumes et papier d'aluminium pour de belles papillotes. Comment transporter tout ça sans risquer le déséquilibre, le lumbago... et le découragement?



## 1/ PORTLAND DESIGN WORKS : TAKEOUT BASKET

Pour consommer sur place ou emporter? Grâce à ce panier de guidon solide et discret, ne vous posez plus la question. Une caisse de six bières blanches, des empanadas du marché, un citron et le tour est joué. Vous pourrez charger cela à l'avant de votre vélo, en toute simplicité, et vous rendre avec aisance jusqu'à la table de pique-nique où vous attendent vos amis. L'ingéniosité de ce produit se démontre par le sac étanche très pratique pour les courses et la fente ingénieuse pour y glisser son cadenas en U. Malin, pratique, commode, convivial; c'est tout ce qu'on aime retrouver dans un accessoire de vélo!

130 \$  
[www.bit.ly/mf6PgL](http://www.bit.ly/mf6PgL)



## 2/ NANTUCKET BIKE BASKET COMPANY

Installer un panier en osier sur son vélo, c'est apposer un peu de naturel sur du mécanique. C'est une invitation bucolique à empoter quelque plante. Cela ressemble à un voyage dans le temps, quand on accompagnait sa grand-mère au marché, portant avec fierté et délice un grand cabas tressé. Nantucket est une petite île de la côte est des États-Unis. Les effluves de parfum iodé de la Nouvelle-Angleterre parviennent jusqu'à nous, tout comme les petits craquements si distinctifs des tresses d'osier. Pour l'épicerie comme pour l'agrément, un panier de guidon Nantucket ranimera vos envies de campagne et parera votre monture d'un accessoire de goût et de qualité.

60 \$  
Lightship Classic  
[www.bit.ly/10s4Rqe](http://www.bit.ly/10s4Rqe)



## 4/ VÉLO ORANGE : PORTEUR RACK

Vélo Orange fait dans le rétro. C'est une compagnie qui aime le chrome étincelant, l'élégance, le confort et la robustesse de l'acier. Le Porteur est le fer de lance de la gamme d'accessoires de VO. C'est un support plat, sur lequel il sera aisé de transporter votre épicerie, des raquettes de tennis, un ballon, un sac de sport, un fourre-tout. Il dispose d'un petit barreau amovible très ingénieux permettant de bien retenir la marchandise. Le fini chromé de l'acier inoxydable lui confère une superbe esthétique. Il sera solide et durable, et vous permettra d'organiser au mieux les belles soirées d'été dans les parcs. Une valeur ajoutée pour un cycliste urbain.

170 \$  
Porteur Rack  
[www.bit.ly/10UWU4e](http://www.bit.ly/10UWU4e)

## 3/ WALD 135 CLASSIQUE

Le panier avant classique! Robuste, discret, durable, abordable, choisi par de nombreux Québécois, et pour cause! Il permet de transporter facilement et en toute quiétude le nécessaire du quotidien. Il s'attache sur le guidon, mais aussi sur l'axe de la roue avant, grâce à des tiges fonctionnant comme des étais. De plus, vous pourrez toujours le déformer un peu, ce qui le rend vraiment pratique dans nos milieux urbains où il faut souvent forcer pour se faire de petites places sur les supports à vélos antivol de nos trottoirs.

25 \$  
Wald 135 Classique  
[www.bit.ly/10UWU4e](http://www.bit.ly/10UWU4e)

## LES REMORQUES

Pendant longtemps, les seules personnes à qui l'industrie du vélo pensait, quand il s'agissait de transporter des charges à vélo, ont été les cyclotouristes. Aujourd'hui, les constructeurs misent sur leur expérience pour proposer enfin aux urbains des remorques adaptées aux charges du quotidien.

Parmi ces entreprises, **Burley** est une référence pour qui entend faire de son deux-roues... un quatre-roues! Le **Travoy** est une vraie réussite. Très léger, ce panier est pensé pour vous aider tous les jours. Détachez-le facilement et sans effort de votre tige de selle, pliez la partie supérieure, promenez-vous dans les allées des marchés où il se manie facilement. Remplissez-le : de gros livres, un melon d'eau, un sac de sport. Vos charges ne pèseront plus sur votre dos. Et à la maison, le Travoy remporte tous les suffrages : il se plie, se fait tout petit et se range dans le sac même qui vous sert à apporter votre potiron chez vous. Un trésor, ce diable de chariot!  
**340 \$**  
[www.bit.ly/e2Ab48](http://www.bit.ly/e2Ab48)

Dans le même ordre d'idées, le **B-Tourist** de **Mamma Cangura** est un nouveau joueur sur le marché québécois. Cette compagnie italienne propose des produits de très bonne qualité, bien pensés et fiables. Le B-Tourist fonctionne sur le même principe que le Burley Travoy, mais avec une capacité de charge de 40 kg au lieu de 27,2 kg. La clé : le matériau utilisé pour construire ce chariot. Si Burley a choisi la légèreté de l'aluminium, Mamma Cangura préfère l'acier pour sa robustesse et sa souplesse. Un autre excellent panier roulant, qui vous aidera avec fidélité tous les jours!  
**400 \$**  
[www.bit.ly/103hEJS](http://www.bit.ly/103hEJS)

Soulignons aussi le **Speedy Cart** de **Wike**. Ses avantages? L'extrême simplicité et la capacité de charge... sans superflu. Cette relative frugalité, touchant presque à l'austérité, n'empêchera pas le Wike de vous rendre de très grands services. Pour un prix défiant toute concurrence!  
**199 \$**  
[www.bit.ly/10V9ksM](http://www.bit.ly/10V9ksM)



5



### 5/ AXIOM, LE PANIER DU MARCHÉ

Il existe une autre forme de paniers : ceux qui s'installent sur le dessus du porte-bagage, comme la traditionnelle caisse de lait. Ces paniers jouissent d'une bonne capacité de charge, car ils prennent appui sur une plus grande surface et sur plus de supports. Le « panier du marché » d'Axiom est un digne représentant de cette lignée : il s'attache facilement sur tous les porte-bagages ayant des montants supérieurs parallèles. Il a de bonnes anses pour l'utiliser au marché, et un grillage assez étroit pour ne rien perdre en chemin. Petit détail malin, il est possible d'installer une lumière sur ce panier, au cas où il vous faudrait emporter une infusion et un plaid pour une balade nocturne entre amis!

**40 \$**  
**Market Basket LX**  
[www.bit.ly/18oOdN9](http://www.bit.ly/18oOdN9)

6



### 6/ TOBA BROOKLYN

Voici une autre façon commode de transporter des objets. Le panier intégré au guidon offre tout ce qu'on désire : solidité, durabilité, style et polyvalence. Dès qu'il est installé sur le vélo, il devient votre meilleur ami ; il est toujours là, indéformable, inattaquable, et résistant aux vandales. Le guidon droit est confortable, et vous aurez une belle vue sur ce que la ville vous propose de mieux. Ne manquez plus les boulangeries, boucheries, fromageries, poissonneries de nos quartiers! Arrêtez-vous, laissez-vous guider par les savoir-faire et les passions, et transportez le tout sur votre vélo.

**85 \$**  
[www.bit.ly/ZUFGSM](http://www.bit.ly/ZUFGSM)

### 7/ PO CAMPO

Po Campo est une jeune entreprise de Chicago, lancée par deux femmes voulant permettre à leurs amies d'utiliser en toute occasion le vélo. Les dames aiment avoir un sac à main – je ne m'avance pas trop en disant cela – et apprécient de pouvoir se déplacer avec. Les sacs à main de guidon de Po Campo sont conçus pour s'installer facilement afin que vous ayez toujours l'œil sur le précieux monde intérieur de votre sac à main. Ce qui ne gâche rien, ils arborent des couleurs, des motifs et des styles très tendance. Comme quoi la fonction n'empêche pas la forme.

**55 \$**  
**Six Corners Handlebar Bag**  
[www.pocampo.com](http://www.pocampo.com)

7



### 8/ LES PANIERS PLIANTS DE WALD

Ah! Les paniers pliants!... Voici une solution qui a dû naître avec le vélo de déplacement quotidien! On parle ici d'un panier accroché sur le côté du porte-bagage, que l'on peut plier ou déplier selon le besoin. Discret, facile à installer et qui n'entrave pas l'entreposage ou le verrouillage. Rien de trop avec cet accessoire qui remplira sa fonction à merveille, et ce, pour un prix d'achat plus que raisonnable.

**25 \$**  
[www.bit.ly/cviKOT](http://www.bit.ly/cviKOT)

8



# DES EXCURSIONS EN FAMILLE



Vous cherchez des trajets à partager avec des marmots qui commencent à peine à apprécier la liberté du deux-roues? Laissez-vous guider par l'expérience de ceux qui sont passés par là.

## À MONTRÉAL... *Par Stéphane Desjardins*

### PARC JEAN-DRAPEAU

S'il y a un parc vers lequel j'ai souvent roulé avec mon fils, c'est bien le parc Jean-Drapeau. D'abord, parce qu'il représente toute une randonnée à partir de Montréal, puisqu'il faut pédaler sur la piste cyclable qui passe devant Habitat 67 et que Habitat 67, pour un garçon de huit ans, c'est un jeu de Lego géant.

Ensuite, quand on est fatigués, on peut revenir par la station de métro Jean-Drapeau de l'île Sainte-Hélène (les vélos y sont bienvenus). Mais, surtout, on peut s'éclater dans les jeux d'eau et fontaines hi-tech à proximité de la fameuse station. Les jets d'eau jaillissent de terre sans crier gare, jamais au bon moment. Même les grands enfants apprécient.

#### ACCÈS

On peut accéder au parc Jean-Drapeau par le métro (ligne jaune, station Jean-Drapeau de l'île Sainte-Hélène) ou, pendant l'été, en empruntant la navette fluviale qui part du quai Jacques-Cartier, dans le Vieux-Port de Montréal ou de la marina de Longueuil.



À quelques pas de là, sous le stable géant de Calder, tous les dimanches, on peut se faire aller le popotin en famille au Piknik Électronik. Il y a aussi les coins secrets à découvrir en vélo, comme la Poudrière, la tour de Lévis – après un bon effort, elle offre une vue spectaculaire sur la ville –, la Ronde, le pont Jacques-Cartier, les petits sentiers boisés de l'île Notre-Dame près du Casino. Et ça peut se terminer par une saucette au complexe aquatique ou, mieux, à la plage de l'île Notre-Dame.

On peut aussi, sur cette île, louer un pédalo, un kayak ou un canoë. Tout ça à proximité du centre-ville.



© Stéphane Desjardins

## CAP-SAINT-JACQUES, MONTRÉAL

La péninsule du parc-nature du Cap-Saint-Jacques, au nord-ouest de l'île, compte 8 km de pistes cyclables et plusieurs kilomètres de routes tranquilles en plein champ, entre les érables argentés ou le long de la rivière des Prairies et du lac des Deux Montagnes. On y pédale à son rythme pour découvrir des maisons ancestrales, dont le château Gohier et la maison Brunet, des points de vue sublimes (le soleil couchant sur le lac, ça se raconte même à Noël), sans oublier la petite plage, où on peut aussi louer canoë et kayak.

Mais en famille, on fera le détour pour se rendre à la ferme écologique. On peut y nourrir les animaux, visiter les serres, les jardins et acheter des produits biologiques cultivés sur place. On peut y manger aussi. Difficile de résister aux crêpes et à la tarte au sirop d'érable...

On se rend au Cap-Saint-Jacques par la piste cyclable du boulevard Gouin ou celle du chemin de l'Anse-à-l'Orme.

### ACCÈS

Sur semaine, on peut accéder à la péninsule du Cap Saint-Jacques en prenant le train de banlieue vers Deux-Montagnes jusqu'à la gare Roxboro-Pierrefonds. Cela raccourcit le parcours à vélo sur le boulevard Gouin (direction ouest) à une douzaine de kilomètres.



© Stéphane Desjardins

## Pour une sortie VÉLO-FAMILLE réussie! Par Jean-François Pronovost

Une première balade à vélo avec des enfants, c'est une expérience magnifique! À condition, bien sûr, de doser adéquatement. Voici quelques trucs.

- Si votre enfant est seul, invitez un ami ou une cousine.
- Ne sous-estimez pas la capacité des enfants à vélo. Une randonnée

de 25 km à 30 km n'a rien d'exagéré pour les débutants. Sachez que les distances parcourues dans un événement comme la Petite Aventure Desjardins sont d'une cinquantaine de kilomètres par jour!

- Choisissez idéalement un parcours qui vous donne différentes possibilités pour le retour.

- Partez plus tôt que tard, le matin. La journée sera plus équilibrée, pour plus d'activités en après-midi.
- Emportez un beau et bon pique-nique. C'est toujours gagnant!
- Essayez d'intégrer le bateau dans votre trajet; pensez à la traverse Québec-Lévis ou Laval-sur-le-Lac-île

Bizard, ou la navette Montréal-Longueuil. Succès assuré!

- Ne vous amusez pas à compter les kilomètres parcourus dès le départ. Attendez un peu. « on a fait 15 km » sonnera mieux que « l'odomètre marque 2,5 km »...
- Faites plus de distance avant le pique-nique qu'après.

- Gardez-vous quelque chose de spécial dans les poches pour les faiblesses d'après-midi : les Carambar sont toujours aussi populaires!

Patience et encouragement seront également des gages de succès pour cette randonnée!



© Guillaume Yvan

## PARC ANGRIGNON

Le métro s'y arrête, ce qui est pratique après une longue journée à jouer au frisbee dans ce vaste espace. Le parc compte des kilomètres de sentiers et de voies cyclables, qui longent parfois des bassins aménagés avec goût et des boisés mystérieux.

Le barbecue familial est une tradition qui renforce le caractère convivial de ce parc possédant sa propre ferme, malheureusement fermée « temporairement » depuis cinq ans. Le parc a aussi son fort qui offre un parcours de 17 épreuves intérieures.

### ACCÈS

Le parc Angrignon est directement accessible par métro. C'est le terminus ouest de la ligne verte.

## DES EXCURSIONS EN FAMILLE



© Daniel Duplessis

© Wikipedia

### PARC-NATURE DE L'ÎLE-DE-LA-VISITATION

L'endroit fait partie de l'histoire religieuse de Montréal, puisque c'est ici que le missionnaire Nicolas Viel se noya dans les rapides de la rivière des Prairies en 1625. Il était accompagné d'un jeune Français surnommé Ahouetsic par les Hurons, d'où le nom du quartier Ahuntsic.

#### ACCÈS

Le parc-nature de l'Île-de-la-Visitation est à moins de 2 km à l'est de la station de métro Henri-Bourassa (ligne orange). Le parc Angrignon est directement accessible par métro. C'est le terminus ouest de la ligne verte.

Aujourd'hui, le parc, relié aux axes cyclables nord-sud et du boulevard Gouin, permet de découvrir les vestiges de l'ancien moulin et de la scierie du Sault-au-Récollet, érigé en 1726 par les sulpiciens. On peut y faire une agréable pause bouffe à une terrasse donnant sur les canaux de décharge de l'ancien moulin.

Au bout de la pointe de terre ombragée par des arbres centenaires, on trouve un barrage hydroélectrique. À ses pieds, les fameux rapides, spectaculaires, où on peut pêcher. C'est aussi une des plus riches concentrations d'oiseaux aux abords de Montréal. Et à l'automne, la Société d'Astronomie de Montréal invite à s'y rapprocher des étoiles.



© iStockphoto

Photo : © Vaude

Alliez-vous payer trop cher?

**TOUT EST RÉDUIT**  
JUSQU'À  
**60%\***

\* sur le prix régulier vendu dans les boutiques spécialisées

VÊTEMENTS DE VÉLO  
VÊTEMENTS ET CHAUSSURES  
DE COURSE À PIED  
VÊTEMENTS TECHNIQUES  
SOULIERS ET BOTTES  
DE MARCHÉ  
SACS À DOS  
ETC.

Tout est réduit  
tout le temps  
chez

**Pleinair**  
**ENTREPÔT**

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



© Luc-Antoine Couturier

## ...ET À QUÉBEC *Par David Desjardins*

### LES PLAINES

C'est le joyau de la ville, ses pelouses vert émeraude s'étendant de la Grande Allée jusqu'à l'horizon, là où le sol se dérobe pour faire place au mythique paysage fluvial. Le meilleur plan, c'est encore de venir en empruntant les petites rues moins achalandées, puisque aucune voie cyclable n'y aboutit (sauf en bas de la côte Gilmour qui représente toute une grimpette).

On arrive donc par les jolies artères du quartier Montcalm. Les rues Fraser ou Père-Marquette d'est en ouest. Les avenues Bourlamaque ou Brown du nord au sud. Les plus : de nouveaux jeux d'eau, de grandes balançoires, une piste de course, la possibilité d'assister à un match de rugby, le samedi, ou alors d'aller faire un tour au Musée national des beaux-arts.

### BASE DE PLEIN AIR DE SAINTE-FOY

Véritable poumon au cœur de la banlieue tentaculaire et des *power centers* qui la ceinturent, la base de plein air de Sainte-Foy recèle une myriade de secrets trop bien gardés. Dans ses sentiers pédestres, on peut apercevoir une riche faune ailée qui fait le bonheur de nombreux ornithologues.

Un lac artificiel permet la baignade, le kayak, le pédalo, et on peut s'y rendre assez facilement depuis Cap-Rouge et Sainte-Foy en empruntant la piste cyclable du Versant Nord, puis en obliquant sur celle de l'avenue Blaise Pascal. Cette dernière permet d'enjamber l'autoroute, et hop !, vous voilà presque en forêt.



© Ville de Québec



© Société du Domaine Maizerets

### LE DOMAINE MAIZERETS

En raison de ses jeux pour enfants, de son décor bucolique, de ses sentiers boisés et de ses installations impeccables, le domaine Maizerets compte parmi les plus populaires de l'est de la ville. On peut facilement s'y rendre sans jamais mettre une roue dans la rue, ou presque, puisque toutes les grandes artères cyclables convergent à proximité.

Par le tronçon est du corridor du Littoral, on aboutit à l'entrée du domaine pour y stationner les vélos dans le vaste espace prévu à cet effet, et ensuite laisser les enfants grimper, hurler, courir d'un jeu à l'autre, ou poursuivre les canards qui ont investi le marais. ■



Il y a plus de 2 000 ruelles, rien qu'à Montréal, et elles s'étirent sur 500 km. Beau Dommage, Gilles Valiquette, Georges Dor et les Cowboy Fringants en ont chanté les charmes. Une engueulade célèbre mettant en scène Lucien Francœur, dans une ruelle de Saint-Henri, émaille le film *Léolo*.

Par Stéphane Desjardins

# RUELLES inoubliables

Le concept vient de l'Angleterre du XIX<sup>e</sup> siècle et servait surtout aux livreurs de charbon, aiguiseurs ambulants, « guenilloux » et laitiers jusque dans les années 1970. Ici, les enfants y jouaient au hockey bottines, avant que la pratique du soccer devienne le sport dominant chez les jeunes.

Aujourd'hui, les ruelles sont souvent plus tranquilles. Elles offrent aux cyclistes la possibilité d'éviter les artères achalandées, de pouvoir rouler à leur rythme et, surtout, côte à côte. Elles prodiguent parfois de véritables oasis de calme dans la ville.

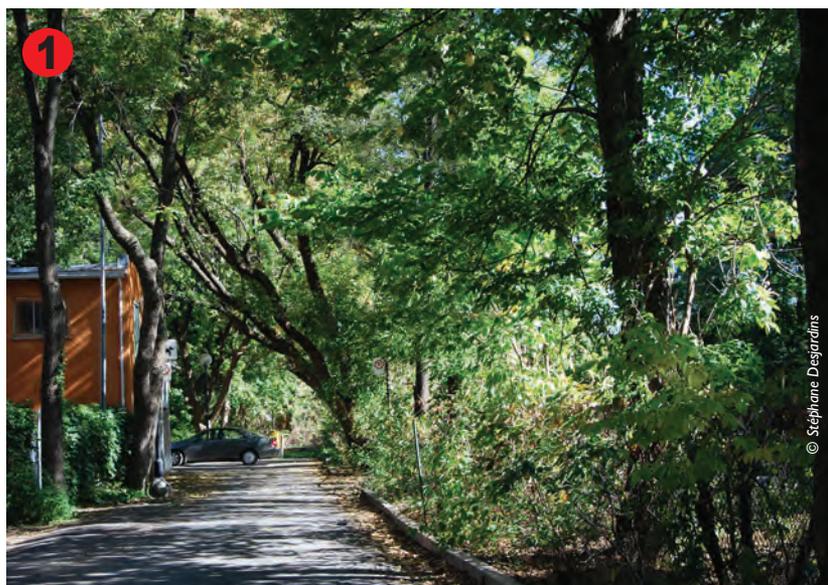
Depuis 1980, en effet, un mouvement de ruelles vertes a entrepris de les convertir en oasis de verdure, entretenues par les citoyens eux-mêmes. Quelques morceaux choisis.



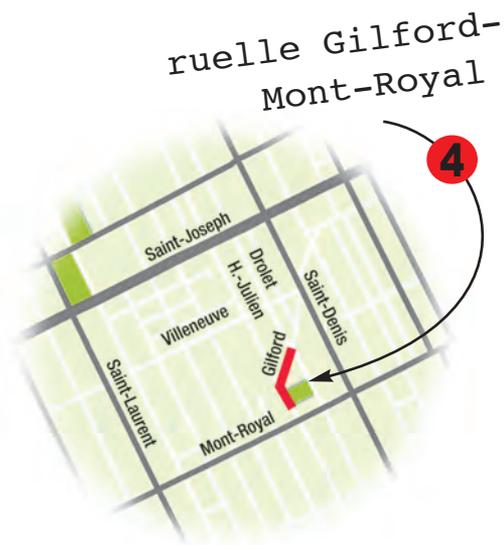
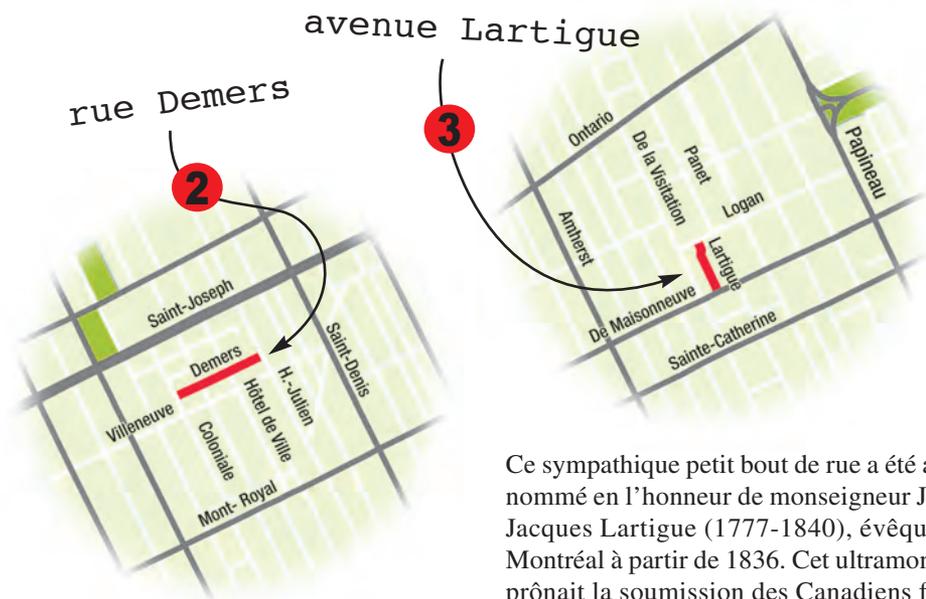
1  
avenue  
Hawarden

Aux limites de Westmount, on trouve un tout petit bout de rue accessible par l'avenue Atwater : l'avenue Hawarden. Cette très vieille rue est coupée du monde par une bretelle de l'autoroute Ville-Marie et, surtout, par une série d'arbres immenses. Elle est séparée de la voie ferrée qui mène à la gare Lucien-L'Allier par de magnifiques plates-bandes fleuries. Le chemin de fer menait autrefois à la gare Windsor d'où sont partis un grand nombre de colons qui débarquaient surtout de l'est de l'Europe et d'Irlande, avant de poursuivre leur périple vers les Prairies canadiennes.

On y découvre la maison qui a appartenu au juge Charles-Joseph Coursol, maire de Montréal de 1871 à 1873, mais aussi au millionnaire de la fourrure, Frédéric-Auguste Quesnel qui l'avait fait construire en 1830. Un siècle plus tard, c'était un lupanar pour une clientèle aisée. Aujourd'hui, c'est un lieu étonnamment calme et discret.



© Stéphane Desjardins



Ce sympathique petit bout de rue a été ainsi nommé en l'honneur de monseigneur Jean-Jacques Lartigue (1777-1840), évêque de Montréal à partir de 1836. Cet ultramontain prônait la soumission des Canadiens français à l'autorité du pape et du roi d'Angleterre. Il s'opposait aux Patriotes, menés par son cousin Louis-Joseph Papineau !

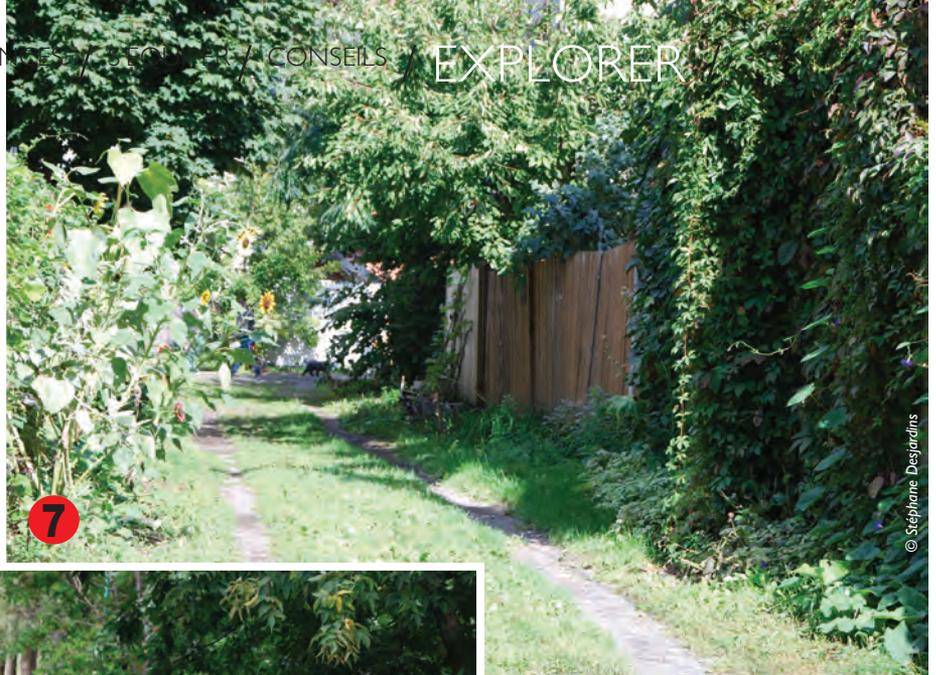
Située à l'est de la rue de la Visitation, entre les rues Ontario et Sherbrooke Est, l'artère compte des maisons de ferme dont certaines remontent au régime français. Dotée d'un petit parc, elle rappelle certains villages bretons. D'ailleurs, une des maisons arbore son gardien à la coiffe napoléonienne.

En fait, cette ruelle ne porte pas de nom. Elle débute rue Gilford, à l'ouest de la rue Drolet, à l'angle de l'avenue Henri-Julien, devant le parc Pierre-Boucher, ainsi nommé en l'honneur du comédien mort en 1973 qui a joué dans *Rue des Pignons* ainsi que *Radisson*, et qui a présidé l'Union des artistes. Elle aboutit au parc Gilles-Lefebvre, le fondateur des Jeunesses musicales du Canada. On s'y croit dans un petit village et non au cœur du Plateau.

Le Plateau-Mont-Royal regorge de magnifiques ruelles, dont certaines sont de véritables tunnels de verdure. Mais la minuscule rue Demers, au nord de la rue Villeneuve Ouest, remporte la palme. Nommée en l'honneur de Jean-Louis Demers, dernier supérieur des récollets de 1789 à sa mort en 1813, la rue est bordée de duplex érigés autour de 1900. Habitées initialement par des ouvriers des carrières voisines, certaines de ces maisons ont encore gardé leurs parements de bois, de nos jours, dans de réjouissantes teintes de jaune et bleu.

Les résidents se sont lancés dans une véritable orgie d'aménagements entre les avenues de l'Hôtel-de-Ville et Henri-Julien. On y admire de magnifiques arbres et arbustes décoratifs plantés en plein centre de la chaussée, transformée ainsi en deux sentiers de pavés. Le centre est désormais un jardin multicolore gardé par un moulin et arrosé par un puits décoratif ainsi que par la Fontaine du chat.





## RUELLES inoubliables

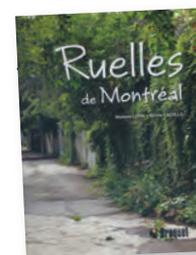


Parallèle à la rue Harmony, entre les rues Larivière et de Rouen, cette première ruelle verte du quartier Sainte-Marie est située en plein secteur industriel. Mais c'est une oasis de verdure où poètes et artistes ont exercé leur art sur les murs des usines et ateliers environnants. On peut explorer deux autres ruelles vertes, tout juste à l'est, appelées de la Pente douce et Iberville-Frontenac. On y a planté des centaines d'arbres, d'arbustes et de fleurs.

D'autres ruelles vertes à découvrir à Montréal : 30°-31° Avenue (entre Bélanger et Saint-Zotique Est, une ruelle entièrement gazonnée); Querbes-de l'Épée, entre la rue Jean-Talon Est et l'avenue Ogilvy; la ruelle Laval, entre les rues Rachel et Duluth; et l'avenue Joly, près de l'intersection Sanguinet et Ontario Est.

Dans le village gay, deux petites rues se démarquent, entre de la Visitation et Panet par leur ambiance villageoise : Dalcourt et Sainte-Rose. Cette dernière, dont une partie est piétonne le long du parc Charles S. Campbell, fut baptisée en l'honneur d'un ouvrier qui habitait l'endroit en 1858, Pierre Rose. On peut admirer une sculpture équestre en inox d'Éric Lapointe, dans le parc. Angle Dalcourt (Ludger Dalcourt y tenait une plomberie pendant la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle), les duplex en brique rouge rappellent le caractère ouvrier et pauvre de l'époque du Faubourg à la mélasse.

Hochelaga-Maisonneuve compte de fascinantes ruelles, comme celle située juste à l'est de la rue Fullum. Elle en croise une autre parallèle à la rue Logan, qui longe des jardins communautaires et un terrain de jeux où aboutit la minuscule rue Provençale. À certains endroits, il n'y a même plus de bitume. Ce quartier ouvrier comporte une multitude de petites rues et de venelles intrigantes qu'il fait bon explorer à vélo.



- Pour en savoir plus :**
- Carte des ruelles vertes de Montréal: <http://bit.ly/QApmAE>
  - Soverdi : <http://www.soverdi.org>
  - Ruelles de Montréal, Maxime Lefin, Nicole Lacelle, éditions Broquet, 2010.

CETTE SAISON

EXPLOREZ DE

# NOUVELLES AVENUES

AVEC MEC

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

## NOUVEAUTÉS POUR LE VÉLO URBAIN

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



Téléchargez dans  
l'App Store

Téléchargez  
l'app MEC



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

# Les belles RUELLES DE QUÉBEC

Par David Desjardins



On est ici à la frontière du secteur Stadacona, autrefois surnommé Stokane-les-Toasts. Tout juste derrière la 1<sup>re</sup> Avenue, cette ruelle fait la jonction entre les rues Jacques-Cartier et Royal-Roussillon. Elle est magnifique parce que la nature y reprend ses droits ; on n'y distingue plus guère les clôtures ni les murs des garages, envahis par la vigne ou alors couverts par l'imposant feuillage d'arbres matures qui se penchent au-dessus de nos têtes, formant un dôme végétal.

Derrière les habitations, on découvre des escaliers de bois, quelques terrasses banales, des clôtures aux couleurs délavées, des voitures rangées là depuis des lustres, elles aussi envahies par la verdure, et, surtout, des chats. Il suffit de poser le pied à terre pour qu'ils viennent dire bonjour en se frottant sur le visiteur.



## Vieux-Limoilou



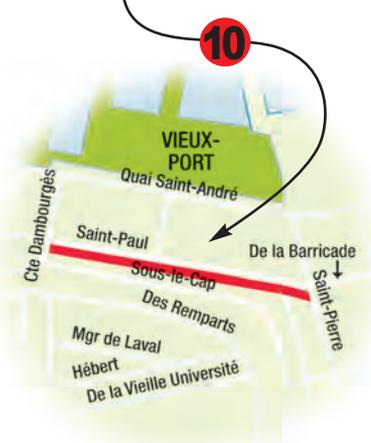
Ce n'est pas une surprise si deux des trois ruelles de Québec qui sont suggérées ici se situent dans le quartier Limoilou. C'est dans ce secteur de la Capitale qu'elles sont les plus nombreuses et les plus facilement accessibles, puisque rarement fermées, comme c'est le cas dans le Vieux-Québec.

Entre les 1<sup>re</sup> et 8<sup>e</sup> Avenue, elles forment un réseau qu'il vaut vraiment la peine d'explorer, si on veut découvrir la vie plus intime des gens, entre autres choses.

Par exemple, à partir de la 10<sup>e</sup> Rue, tout juste derrière la 3<sup>e</sup> Avenue, on trouve un mur de vigne, auquel succède une série d'escaliers de toutes les couleurs... et dans tous les états. Puis, surprise !, à la rencontre de la ruelle qui longe le chemin de la Canardière, un parc pour enfants dont on n'aurait jamais soupçonné l'existence !



## Sous-le-Cap



On entre ici comme on pénètre dans un lieu secret. En longeant le cap dans la venelle de moins de 3 m de largeur, on se prend à imaginer quelque transaction illicite se déroulant dans la pénombre de ce couloir qui suit l'arrière des commerces de la rue Saint-Paul.

Les touristes y venaient autrefois contempler la vraie misère des pauvres de Québec. Et les enfants du quartier s'agglutinaient aux automobiles pour quêter leur pitance. Cette période est révolue, et la ruelle s'est embourgeoisée ces 40 dernières années. Au-dessus des têtes, les passerelles de bois tirent des traits dans le ciel. Elles mènent à des hangars de rangement bâtis en hauteur. Ainsi, entre ses accès de la côte Dambourgeois et de la rue de la Barricade, au cœur du Vieux-Port, on peut surprendre le plongeur d'un restaurant pendant sa pause clope, l'étroitesse de la rue et son éclairage approximatif conférant à chaque rencontre un parfum de mystère. ■

### Pour en savoir plus :

Ruelles de Limoilou: <http://bit.ly/VUwIQs>



**ON FAISAIT  
DU VÉLO DE VILLE  
AVANT QUE  
ÇA S'APPELLE  
DU VÉLO DE VILLE**

**ACHETER SON VÉLO À LA CORDEE, C'EST...**

**PROFITER** d'un service de positionnement inclus

**OBTENIR** 5 ans de service sur les ajustements

**ÉCONOMISER** grâce à 15% de rabais sur les accessoires de vélo,  
à l'achat d'un vélo.



**LA CORDEE 60ANS**

LAVAL MONTRÉAL SAINT-HUBERT [LACORDEE.COM](http://LACORDEE.COM)



TREK

DEVINCI

SUGOI

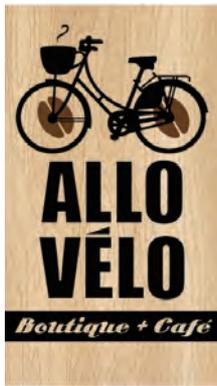
DGARNEAU



GIRO



ORTLIEB WATERPROOF



# Montréal

Par Mélissa Proulx

## À L'HEURE DU CAFÉ

Café et vélo font bon ménage, mais il n'est pas facile de quitter la maison avec son latte à la main ou dans le porte-bidon. Pourquoi ne pas pédaler plutôt en direction d'un café *bike friendly*, un concept qui émerge à Montréal alors qu'il fait déjà pédaler les gens à Portland, Londres ou Copenhague ?

Petit nouveau du Plateau ayant investi le local longiligne d'une ancienne bijouterie,

core chaudes et de café frais, c'est le **Café Névé** (151, rue Rachel Est) qui offre, cet été, un nouveau café de filtration à froid. Un clin d'œil à l'ancienne vocation du local (Bicycletterie J.R.) apparaît sur le menu qu'on a orné d'une bicyclette.

Et puisque le thème nous interpelle, pourquoi ne pas faire du **Vieux Vélo** (59, rue Beaubien Est), dans Rosemont-Petite-Patrie, notre nouvelle adresse de brunch ? Un



Café Santropol, Montréal

# PETIT GUIDE DES BONNES ADRESSES

L'heure de pointe, la piste cyclable, le soleil. Une seule envie : poser le pied à terre, garer la bicyclette et relaxer à une table devant un verre, en prenant une bouchée. Quelques repères.



Galerie Morgan Bridge, Québec



Marché du Vieux-Port, Québec



Edgar Café, Montréal

l'**Edgar Café** (1558, avenue du Mont-Royal Est) permet d'y faire entrer son vélo pour l'appuyer sur le mur bétonné pendant qu'un *barista* prépare un bon café Kittel ou un *smoothie* vitaminé (comme le MetropoliZen : banane, pomme, lait d'amande, spiruline, cardamome, jus de citron). À noter que la terrasse du grand frère et voisin Edgar Hypertaverne se laisse apprécier en matinée.

Un autre nouveau venu dans Saint-Henri, **Allo Vélo** (5165, rue Notre-Dame Ouest), pousse le concept plus loin : il mêle boutique, atelier de vélo ainsi que service de cafés italiens et de pâtisseries (du Fournil de Westmount). Ancien guide des *bike tours* à Munich, son jeune propriétaire (25 ans) s'est inspiré des grandes villes cyclistes pour développer son projet. Il en résulte un espace plein d'articles pour vélos urbains pratiques, *fashion* et même féminins. À retenir, la réparation d'une crevaillon est 13 \$, café en prime. Quelques tables, une connexion WiFi et de beaux livres pour passer le temps.

La formule vous plaît ? Les plus avertis savent qu'elle existe depuis un moment à la boutique **Cycle Technique** (788, avenue Atwater) qui nourrit les athlètes et cyclistes de passage à coup de cafés, *smoothies*, sandwichs et salades.

Un autre favori des cyclistes qui dégage d'agréables effluves de viennoiseries en-

resto de quartier *vintage* qui sert de glorieux œufs bénédicteins, pains dorés ou yogurt-granola à moins de 10 \$.

## SUR LA ROUTE DU RETOUR

À la fin d'une journée de travail ou au retour d'une longue randonnée, rien de tel qu'une bonne froide pour se désaltérer. Dans le quartier semi-industriel du Mile-Ex, apparaissait l'été dernier le bar **Alexandraplatz** (6731, avenue de l'Esplanade). Rarement a-t-on vu des stationnements de vélo aussi bondés. Peut-être cet intérêt s'explique-t-il par la carte de cocktails originaux comme le Bicycletta (campari, prosecco, orange, soda), les bières artisanales ou les hot-dogs « végés » qui grillent sur le barbecue ? Mais l'atmosphère joue pour beaucoup : le joli bar de bois se trouve dans un garage de la Brasserie Vieux-Montréal, alors que, à l'extérieur, des tables de pique-nique ont été installées. Un environnement à l'image des *biergarten* allemands (bars à bière en plein air) où l'on réinvente le monde en bonne compagnie alors que le soleil disparaît doucement derrière les immeubles.

Autres lieux, autres mœurs. À l'intersection de Duluth et Saint-Urbain, un chapelet de vélos s'alignent en permanence le long du mur rouge. C'est l'adresse baba cool des cyclistes : le vénérable **Café Santropol** (3990, rue Saint-Urbain). Que ce soit pour



le décor bigarré, le coin lecture défraîchi, le célèbre et paisible jardin-terrasse ou les gargantuesques sandwiches sur pain de seigle maison, on y revient toujours.

## CIRCUIT GOURMET

Vélo et boustifaille. Un mariage que propose depuis 2010 le Pôle des Rapides. Rendez-vous au kiosque d'information du Marché Atwater pour se procurer la carte de dégustation, au prix de 10 \$, échangeable chez six artisans du secteur. Premier arrêt au **Havre-aux-Glaces** pour satisfaire la dent sucrée. La balade se poursuit de l'autre côté du canal de Lachine, vers Verdun, où se trouvent les cinq autres points gourmands : le **café-boutique Lefebvre et Filles Bouchées de Bonheur**, le **Café La Tazza**, la boucherie **Les Viandes Mc Cormack**, la **Fromagerie Copette & Cie** et la nouvelle brasserie **Benelux Verdun** de la rue Wellington pour une finale au houblon ! Le panier ou le sac à dos s'imposent pour faire provision ! [polegourmand.com](http://polegourmand.com)

# QUÉBEC

Par David Desjardins

## LES PERLES DE LIMOILLOU

S'il s'est embourgeoisé, Limoilou a conservé son esprit originel qui en fait un quartier convivial, résolument familial, où, pour le plus grand bonheur des cyclistes, la circulation automobile demeure relativement faible.

Au cœur du secteur, la 3<sup>e</sup> Avenue est un point de chute gourmand avec deux boulangeries, une chocolaterie, un fromager, un boucher, une boutique de *cupcakes*, deux cafés et probablement une des meilleures tables de l'heure : **La Planque** (1027, 3<sup>e</sup> Avenue). Mariant un esprit débonnaire et le sérieux d'une démarche qui lui permet de tutoyer la perfection en matière d'union des saveurs, l'endroit est devenu un des restos les plus prisés en ville. La carte des vins est remarquable, le service amical et l'ambiance à la fête.

Si d'aventure ce restaurant affiche complet, une tout autre expérience culinaire vous attend à quelques portes de là. Tenue par une famille dont les parents sont originaires du Salvador, **La Salsa** (1063, 3<sup>e</sup> Ave-

nue) compte un important lot d'adeptes qui se pressent à l'intérieur ou sur sa terrasse pour se délecter de ses *pupusas*, *tostadas de tinga* et autres *enchiladas verdes* dont la sauce verte est reconnue, et appréciée, pour ses propriétés incendiaires. Les classiques mexicains y sont aussi à l'honneur. Tacos, chili con carne ou une délicieuse guacamole peuvent constituer une excellente collation en cours de route.

On ne se lasse pas de flâner au **marché du Vieux-Port** (160, quai Saint-André), de découvrir les produits des fermiers des alentours qui, depuis Charlevoix jusqu'au comté de Portneuf, sont les acteurs d'une agriculture de proximité qui gagne en popularité. Au-delà des fruits et légumes qu'on y trouve en abondance, fromages, charcuteries, poissons, épices et une myriade de produits artisanaux sont en vente ici. On y trouve aussi un resto, une boulangerie et une petite boutique cycliste. Le mieux, c'est encore d'y venir au petit matin. On y croise les chefs des restos qui viennent y faire leurs courses.

Salle de spectacle, restaurant remarquable, galerie d'art et lieu de transmission de connaissances où sont régulièrement invités de fascinants conférenciers : **Le Cercle** (228 et 226 1/2, rue Saint-Joseph Est) est devenu le centre névralgique de la culture à Québec. Un pied dans l'underground, l'autre dans la culture populaire, l'endroit innové, cultive avec brio l'art de la table et invite à la découverte avec ses propositions musicales qui attirent les curieux en manque de nouveauté. Le lieu est superbe, la carte des vins mirifique (ils sont aussi importateurs). Parions que vous voudrez y revenir dès que vous aurez passé la porte.

Un peu boutique, un peu repaire pour artistes flâneurs, la **galerie Morgan Bridge** (367, rue du Pont) propose un art qu'on ne trouve nulle part ailleurs à Québec. La plupart des artistes qui y exposent sont issus de la culture skate, du graffiti, de la bd ou du milieu de l'illustration, et d'un art néo pop qui carbure à l'ironie. Bien qu'elle soit unique en son genre, la galerie rassemble la plupart des artistes qui sont en train de redéfinir le paysage culturel de la ville, du moins du côté des arts visuels, opposant aux galeries traditionnelles une attitude DIY (*do it yourself*) et un anticonformisme vivifiants. ■

# 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**



# Une cinquième saison POUR BIXI

**BIXI en est à sa cinquième saison, et sa popularité ne se dément pas! Cette année, le système de vélo en libre-service souligne son succès sous le signe des festivités et des nouveautés!**

Avec plus de 13 millions de déplacements à son actif, BIXI peut célébrer fièrement cette cinquième saison. Pour remercier ses fidèles utilisateurs qui ont découvert les vertus du transport urbain à vélo, BIXI a décidé de souligner l'événement en grand! Le cinquième jour de chaque mois, les Montréalais sont invités, dans différents endroits de la ville, à souffler les bougies du gâteau BIXI et à gagner des prix. Il suffit de consulter le site Web, l'application ou la page Facebook de BIXI pour connaître l'horaire des prochaines activités.

## Enfin, l'application officielle BIXI!

Avec plus de 400 stations aux quatre coins de la ville, il est généralement très facile de trouver un vélo et un endroit pour le remettre. Mais, aux heures de pointe, la situation peut se corser. Pour remédier à la situation, BIXI a conçu sa propre application pour

iPhone et Android, accessible gratuitement dans l'App Store et sur Google Play, qui affiche en temps réel le nombre de vélos et de points d'ancrage disponibles à chaque station. Et grâce au GPS du téléphone intelligent, il est possible de repérer les stations à proximité.

Développée en partenariat avec TELUS, l'application permet aussi de consulter la météo (section SkyMotion), de profiter des rabais exclusifs offerts aux membres de BIXI Montréal par les commerçants participants (repérables eux aussi grâce au GPS) et même de gagner des prix (section TELUS). D'autres fonctionnalités seront mises en service tout au long de la saison pour enrichir l'expérience des utilisateurs.

## Un nouveau type d'abonnement

Pour répondre aux besoins occasionnels des adeptes du transport à vélo, BIXI a créé une nouvelle formule: l'abonnement occasionnel, idéal pour les personnes qui utilisent BIXI moins de 16 jours pendant la saison (voir l'encadré pour le fonctionnement des abonnements). En étant membres, les abonnés reçoivent une clé,



qui leur permettra de renouveler automatiquement leur abonnement pour 24 h chaque fois qu'ils enfourchent un BIXI. De plus, ils n'ont pas à assumer le dépôt de sécurité de 250 \$ demandé aux utilisateurs occasionnels.

Les nouveautés ne s'arrêtent pas là, mais BIXI a décidé de garder quelques surprises dans son panier... à surveiller tout au long de cette cinquième saison!



## C'est facile de rouler en BIXI!

Alors qu'il en est à sa cinquième année de bons et loyaux services à Montréal, BIXI n'a certes plus besoin de présentation. Pourtant, plusieurs s'interrogent encore sur son fonctionnement.

Il faut d'abord savoir qu'il y a deux types d'utilisateurs: les membres et les occasionnels.

Les membres souscrivent à un abonnement d'une saison, d'un mois ou de seulement 24 h sur le site **bixi.com**. Ils reçoivent ensuite une clé BIXI par la poste, ce qui facilite l'accès au système.

Ainsi, il suffit d'insérer la clé BIXI au point d'ancrage du vélo pour le dégager, sans avoir besoin de passer par la borne transactionnelle. Autre avantage: un espace personnel sur le site leur permet de consulter le relevé de leurs déplacements.

Les occasionnels paient directement leur accès au réseau (pour 24 ou 72 heures) à une borne BIXI au moyen d'une carte de crédit. Un dépôt de sécurité de 250 \$ est alors porté à la carte pendant 3 à 10 jours, selon l'institution financière. À chaque nouveau trajet, ils doivent

toutefois répéter l'opération à la borne pour obtenir un code de déverrouillage.

L'abonnement inclut les 45 premières minutes de chaque trajet (30 minutes pour les occasionnels), mais des frais s'appliquent pour les trajets plus longs, car BIXI a d'abord été conçu pour les courts déplacements. Dans les deux cas, le nombre de trajets est illimité. Vous pouvez donc vous rendre au boulot, puis au resto – et en revenir si ça vous chante – à peu de frais, tout en gardant la forme et en profitant du beau temps.



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

Abonne-toi !



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





# À VÉLO, RÉFLÉCHIS

POUR VOTRE SÉCURITÉ, ASSUREZ-VOUS D'ÊTRE BIEN VISIBLE

## ACCESSOIRES OBLIGATOIRES

- A** Réflecteur arrière rouge
- B** Réflecteur avant blanc
- C** Réflecteurs de roues
- D** Réflecteurs de pédales



## ACCESSOIRES OBLIGATOIRES LE SOIR

- 1** Phare blanc à l'avant
- 2** Feux rouge à l'arrière