

VELO **urbain** GRATUIT

PROGRAMME 2014

FESTIVAL
GO VÉLO MTL



CASQUE
FAUSSE
SÉCURITÉ ?

VÉLO
ÉLECTRIQUE
LA VAGUE

Alain Gravel
vélo, boulot... escrocs !

TENDANCE
roulent les filles

TOURISME
pédaler les villes

S'ÉQUIPER
vélos junior
sièges pour enfants
bidules techno

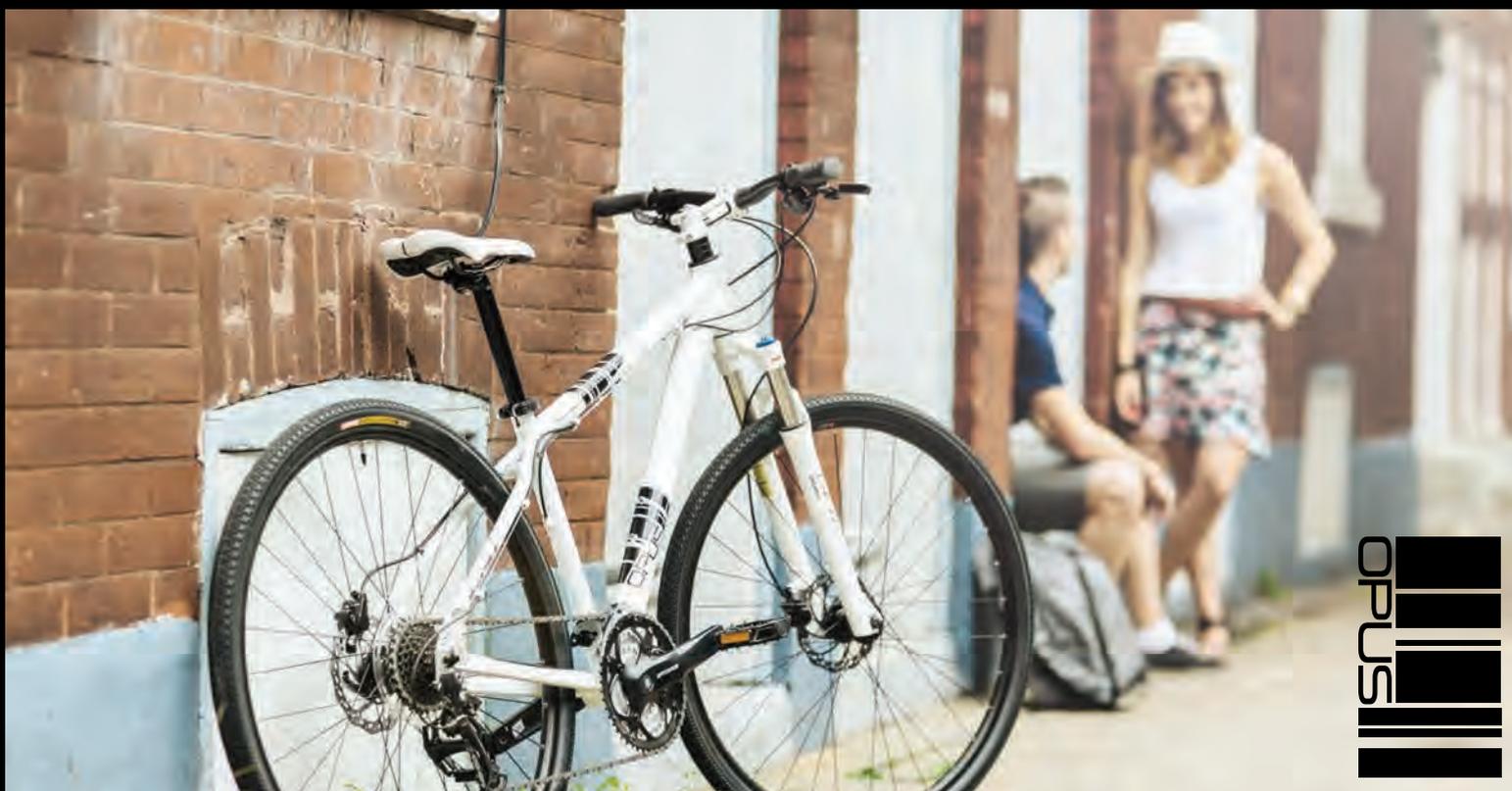
LE OPUS DS1

DE NOTRE NOUVELLE GAMME
DUAL SPORT

2014.



Suivez-nous !



OPUS

Le meilleur ami de l'automobiliste

Impossible d'être indifférent au sort du BIXI si on est un cycliste urbain. Une prédiction : le BIXI survivra à sa faillite, et il se vendra encore ailleurs dans le monde. On dénombre déjà 500 services du genre dans une cinquantaine de villes à l'échelle de la planète et une flotte qui comptera bientôt près de un million de vélos en partage. Le mouvement est irréversible. Face à la concurrence, le robuste Montréalais présente quand même bien des avantages.

Tout a été dit sur le BIXI : la création d'emplois ; le prestige de Montréal dans le monde ; l'incroyable défi technique ; le chef-d'œuvre de design. Mais aussi le gâchis financier ; l'opacité de l'organisation ; les critiques du vérificateur général ; les déboires informatiques ; les millions retenus à Boston et à New York, et ceux prêtés par les contribuables montréalais ; le « scandale » des bonis ; le possible transfert à la STM...

Certains sont outrés que les contribuables aient payé pour un tel gâchis, comme Gaétan Frigon, l'entrepreneur et ex-grand patron de la SAQ, aujourd'hui commentateur à ses heures, qui s'emporte devant le coût estimé des BIXI : « Six mille dollars par bicycle », dit-il, en mettant dans la même enveloppe le vélo, ses bornes, ses logiciels de gestion, la recherche et les autres coûts d'implantation.

On peut certes dénoncer l'incurie quant à la gestion ayant entouré le projet. Mais l'erreur fut de croire au départ que l'entreprise pourrait être rentable. BIXI, c'est un service public, comme les autobus et le métro. Et ce service, même déficitaire, est rentable du point de vue social, environnemental et économique. Surtout économique, d'ailleurs, parce qu'il améliore la fluidité dans les transports.

Les automobilistes et les politiciens démagogues qui, comme Rob Ford ou Régis Labeaume – lequel s'était, au départ, opposé à la voie réservée aux autobus sur l'autoroute Henri IV –, pestent contre les voies cyclables ou réservées aux autobus et au covoiturage, commettent une grossière erreur de jugement. En fait, les automobilistes sont les premiers à profiter de ces aménagements favorisant le vélo et le transport en commun. Car la piste cyclable et la voie ferrée améliorent non seulement la qualité de vie de leurs riverains, même en banlieue – et la valeur des maisons –, mais elles vidant les autoroutes et les boulevards de milliers de voitures, chaque matin.

Vous n'avez qu'à faire le décompte du trafic cycliste sur l'axe nord-sud de Montréal, sur la piste Claire-Morissette, celle du canal Lachine, ou celles des rues Rachel et Notre-Dame. Les relevés les plus récents estiment à plus de 20 000 le nombre de personnes qui entrent dans le centre-ville de Montréal à vélo chaque matin, en haute saison. C'est autant de « chars » de moins sur la chaussée. Des routes davantage fluides, où l'automobiliste perd moins de temps. Et le temps, c'est de l'argent. La même logique vaut pour le transport en commun.

Il faut refuser d'embarquer dans les vieux débats opposant automobile, d'une part, et vélo, autobus ou métro, de l'autre. Au contraire, avec la notion de cocktail de transport vient une alliance autrefois contre nature : le vélo est le meilleur ami de l'automobiliste.

Stéphane Desjardins,
rédacteur en chef



ACTUALITÉS 4

MONTRÉAL CYCLE CHIC 8
Gaël Hollard

PORTRAIT 10
Alain Gravel

TENDANCES 13
Les clubs vélo féminins



DOSSIERS

VÉLO ÉLECTRIQUE 15
La vague asiatique déferle chez nous

CASQUES 20
Un bilan mitigé : moins de fractures, mais plus de commotions



S'ÉQUIPER

- Vélos d'enfants 40
- Sièges pour enfants 44
- Sous-vêtements féminins pour vélo 46
- Bidules techno 48



CONSEILS 50

Sécurité sur les pistes cyclables

EXPLORER

Les grandes villes du monde 52
Les bonnes adresses 61

Éditeur Pierre Sormany Rédacteur en chef Stéphane Desjardins Directrice artistique Josée Caron

Graphiste José Charron Illustrateur Claude Thivierge Réviseur-correcteur Luc Asselin Collaborateurs David Desjardins, Gabrielle Lacasse, Pierre-Marie Legrain, Mélissa Proulx Photographe Stéphanie Lachance

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 avril, mai-juin, juillet

Dépôt légal Bibliothèque et Archives nationales du Québec et Bibliothèque et Archives Canada ISSN 2291-4536

www.vurbain.com

Votre quartier est-il ÉCOLO ?

Le quartier de votre choix est-il agréable et intéressant si vous faites vos courses à pied ou à vélo ? Est-il bien desservi par le transport en commun ? Le site web Walk Score (walkscore.com) évalue plus de 10 000 quartiers dans plus de 3 000 villes états-uniennes, canadiennes et australiennes. Le site, qui est aussi offert dans une application Android, permet de trouver

cafés, restaurants, marchés, écoles, parcs et autres services à distance de marche dans le quartier choisi. Il génère aussi des rapports comparant les itinéraires à pied, à vélo, en transport en commun et en auto, ainsi que des commentaires de gens qui y résident.

Walk Score est en fait un localisateur d'appartements à louer dans des communautés qualifiées de TOD (*transit oriented development*) et dont la version professionnelle s'adresse aux agents d'immeubles. Le site est assez efficace, même au Québec, comme l'a constaté *Vélo Urbain* : il alloue une cote de 1 à 100 au quartier choisi. Plus on s'approche de 100, plus c'est un quartier écologique. Vous vous en doutez, le Plateau (93) et Limoilou (84) se classent assez bien, comparativement à Chambly (41) ou Saint-Augustin (24), ces dernières étant classées *car dépendant* (dépendantes de l'automobile). Seul défaut, le site n'est rédigé qu'en anglais.



 Le Plateau-Mont-Royal obtient la cote 93, selon Walk Score, et Limoilou, 84.



© Wikipedia



© Boston Globe

La nouvelle cible des conservateurs : LES CYCLISTES

Même si la bicyclette est associée aux valeurs de liberté individuelle chères aux conservateurs, ces derniers détestent désormais les cyclistes. C'est le constat que fait le *Boston Globe* dans un papier de décembre dernier, illustré par une gravure ancienne de vélocipédiste surmontée d'un visage du maire de Toronto, Rob Ford.

Car les gens de droite sont pro-automobile, constate le quotidien états-unien. Tout ce qui s'oppose à leur voiture

sacrée – tramway, vélo ou piste cyclable – serait à proscrire. Certains républicains affirment sans crainte du ridicule que les programmes comme le Bixi représentent une menace aux libertés individuelles ! Le commentateur vedette Rush Limbaugh a déjà dit qu'il s'en foutait si la portière de sa voiture était heurtée par un cycliste.

Pourtant, Ronald Reagan, George W. Bush et Richard Nixon ont tous été photographiés à vélo, affichant un grand sourire. Mais, ces der-

nières années, le vélo ou le BIXI sont associés à la lutte aux gaz à effet de serre. Or les conservateurs ont fait de cette campagne contre le réchauffement climatique le symbole de la dérive de la gauche qui voudrait s'immiscer dans les choix individuels.

Alors que les jeunes générations vivant dans les villes états-uniennes délaissent massivement la voiture, Sarah Palin a affirmé que, sur sa moto, elle « adore sentir ses émissions de CO₂ » !



© Fotolia

Le retour de la chasse aux contrevenants ?

Chaque année, le Service de Police de la ville de Montréal entreprend une campagne de « sensibilisation » pour inciter les cyclistes à respecter le code de la route. L'an dernier, son ampleur fut telle qu'elle a suscité une controverse médiatique de plusieurs semaines. On a donné des contraventions pour des motifs futiles, bien souvent (comme des arrêts non complets, l'absence de frein arrière sur des *fixies* ou l'absence d'un des réflecteurs requis par la loi).

Des cyclistes enragés ont accusé le SPVM de se lancer dans une chasse aux contrevenants sans véritable impact sur la sécurité routière. On a vu apparaître des pages Google et Facebook intitulées « spots à ticket ». La première a attiré des dizaines de milliers de visites et la deuxième comptait 1 770 membres en février. On y recense les trappes du SPVM et on y ventile ses frustrations.

La police a répliqué qu'elle voulait induire un sentiment de « peur de se faire prendre » chez les cyclistes et s'est même réjouie du tollé soulevé par son action : « Plus les gens en parlent, plus nous atteignons notre but de les inciter à respecter les règles. » Il ne serait pas étonnant que cette action préventive soit renouvelée cette année.

À LA RECHERCHE DES VÉLOS VOLÉS

L'hiver dernier, Francine Roy s'est fait voler son vélo. Elle le fait savoir sur une page Facebook montréalaise consacrée aux vélos volés (www.facebook.com/groups/195220170646858/). Deux mois plus tard, un internaute lui répond avoir vu un vélo similaire en vente sur le site américain Craig's List. Le vendeur est Montréalais. Mme Roy va le visiter... accompagnée d'une équipe de tournage de l'émission *Enquête*, de Radio-Canada. Le vendeur n'insiste pas et la laisse repartir avec le vélo.

On lit de plus en plus d'histoires du genre. À Montréal comme ailleurs au Canada, les cyclistes comptent sur les réseaux sociaux pour retracer leurs montures. Un site web a été créé pour afficher les vélos volés... et retrouvés (www.velocalisateur.com).

Mais les cas qui finissent bien demeurent rares. À Montréal, il se vole plus de 30 000 vélos chaque année, dont 3 000 seulement sont rapportés à la police, qui avoue candidement ne pas accorder une grande priorité à ce type de délit.

Autrefois, les vélos volés aboutissaient souvent dans les boutiques de prêteurs sur gages. La loi leur impose désormais de conserver l'identité de tous leurs fournisseurs, ce qui a rendu ces boutiques moins attrayantes pour les voleurs de rue. Mais l'équipe de l'émission *Enquête* a pu identifier, en quelques semaines de recherche, plusieurs revendeurs de vélos (des garages, des entrepôts, des cours arrière) qui acceptent à peu près tous les vélos



© Radio-Canada

qu'on leur apporte, sans tenir de registre. Ces vélos sont remis en ordre et revendus à des particuliers ou à des réseaux qui vont les écouler à l'étranger, en Afrique notamment.

Le Service de police (SPVM), le Bureau d'assurance du Canada (BAC), Vélo Québec, Tandem et le Transportation Research de McGill ont formé un comité qui propose le burinage massif des bicyclettes montréalaises. En théorie, un vélo buriné

est plus difficile à revendre localement et permet, s'il est retrouvé, de localiser facilement le propriétaire grâce à un registre centralisé. Mais le burinage ne sert pas à grand-chose, si le vélo est rendu en Afrique !

On peut revoir le reportage d'*Enquête* du 27 février sur Tou.tv (www.tou.tv/enquete/S2013E17).

On s'informe sur le burinage gratuit : www.tandemrpp.org/services/burinage.

EN MAI, SORTEZ VOS BÉCANES ! Le Mois du vélo à Québec !



Qu'ont en commun une hirondelle et une piste cyclable ? Pour les gens de la Ville de Québec, leur retour annonce l'arrivée prochaine de la belle saison ! En effet, les pistes cyclables du réseau hors-route ouvrent le 1^{er} mai.

Voulant profiter de ce moment symbolique, Accès transports viables, accompagné de nombreux partenaires communautaires, institutionnels et privés, a lancé l'idée de célébrer le retour de la saison cyclable sous la forme du Mois du vélo. Coïncidant avec l'ouverture du réseau cyclable récréatif, à compter du 1^{er} mai, le Mois du vélo encouragera les gens à sortir leurs vélos, comme mode de transport ou comme objet de loisir, tout en donnant une tape dans le dos à ceux et celles qui ont déjà fait ce choix. Le Mois du vélo

sera aussi l'occasion de lancer un nouveau portail Web qui deviendra un outil de référence à l'année pour tout ce qui touche de près ou de loin au vélo dans les régions de Québec et de Chaudière-Appalaches.

Bref, nous voulons que le mois de mai devienne un moment pendant lequel le vélo est mis de l'avant de manière festive, afin de susciter l'élan dont Québec a besoin pour se hisser parmi les villes du monde où il fait bon être cycliste.

Mais il ne faut pas se mettre la tête dans le sable : beaucoup de chemin reste à parcourir avant d'atteindre cet objectif. Dans la région, la proportion d'adultes se définissant comme cycliste dépasse les 50 % mais chute dramatiquement sous les 2 % quand vient le temps de considérer la petite reine comme moyen de transport. Et quand on analyse en détail la population des cyclistes utilitaires de Québec, on se rend compte que les hommes âgés

de 20 à 35 ans sont surreprésentés.

Or, selon différentes études, la faible proportion de femmes et de personnes âgées à vélo dans une ville dénote le manque d'infrastructures sécuritaires adaptées à la pratique du vélo. Finalement, le réseau cyclable de la Ville tarde à se concrétiser, bien que des investissements plus importants ont (enfin !) été prévus pour les trois prochaines années.

Au mois de mai, pendant le Mois du vélo, sortez donc vos bécanes du garage pour vos loisirs et vos déplacements. Plus nombreux nous serons sur les routes et le réseau cyclable, plus fort sera le message à l'effet que nous voulons une ville qui tienne compte des cyclistes. Et soyez fiers de participer à ce mouvement !

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



EN RAFALE



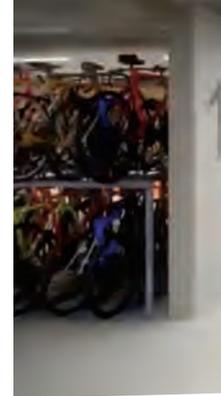
- **HelmetHub** a lancé un distributeur automatique de casques de vélo à Brooklyn et Boston. Chaque machine offre 36 casques de 3 tailles différentes, près des stations de vélo-partage. Les casques sont inspectés et nettoyés avant d'être offerts à nouveau en location pour 2 \$.

- Un cycliste londonien sur cinq se fait voler son vélo six mois après l'avoir acheté. En moyenne, les cyclistes britanniques subissent ce vol au bout de 23 mois, selon l'assureur LV-Home Insurance.
- Des chercheurs de l'université de Bath, au Royaume-Uni, ont publié une étude indiquant qu'entre 1 % et 2 % des automobilistes vont frôler dangereusement les cyclistes sur leur chemin, peu importe s'ils portent des vêtements voyants ou réfléchissants. Et ça ne s'améliore pas. Les chercheurs estiment que, en moyenne, les automobilistes frôlent les cyclistes à 61 cm aujourd'hui, contre 118 cm en 1979.
- À Bruxelles, rapporte le site mondequibouge.be, les femmes ne représentent que 25 % à 30 % des cyclistes. À vélo, mesdames! veut rééquilibrer les genres en organisant des sorties cyclistes entre femmes, des visites guidées avec astuces pour rouler en toute sécurité, des ventes de vélos usagés ainsi que des piqueniques entre novices et « pros » de la pédale. Certaines retrouvent leur vélo des décennies après leur enfance. D'autres n'ont jamais pédalé de leur vie! Une majorité réalisent que le vélo est synonyme de déplacement sécuritaire pour toutes les occasions imaginables. Plusieurs en profitent pour sortir de l'isolement et rencontrer d'autres femmes. Beaucoup deviennent cyclistes au quotidien et entraînent leur famille.



- **Piste cyclable portable.** Le Xfire Bike Lane Laser Safety Lighting Systems crée une zone de sécurité autour de votre vélo en projetant deux traits lumineux sur la chaussée grâce à un feu arrière équipé de lasers (<http://bit.ly/1dBZsn1>). La meilleure idée qu'on puisse avoir pour encourager l'anarchie, soutiennent les critiques.

- L'hiver dernier, le site de socio-financement Kickstarter affichait la campagne GearedCardGame.com. Avec ce jeu de société, vous êtes un mécano qui doit construire autant de vélos que possible avant une course, afin de gagner des points. Mais les autres joueurs peuvent enlever, voler ou échanger vos pièces stratégiques... Rigolo.





- Utrecht va construire le plus grand parking vélo au monde. Il abritera 12 500 bicyclettes sur 3 niveaux donnant un accès direct à la gare ferroviaire et à une place publique sous les arbres, avec cafés et boutiques. Les Pays-Bas cherchent à régler ainsi une « crise du stationnement cyclable ».

LE VÉLO LIBRE-SERVICE DANS 500 VILLES!

Le site web Bike Europe rapporte que les systèmes de vélos en libre-service, comme le BIXI, sont désormais implantés dans plus de 500 villes de 49 pays. La flotte mondiale dépasse les 500 000 unités.

« Il s'agit de la croissance la plus rapide de tous les moyens de transport dans l'histoire », affirme le site.

Amsterdam a lancé la mode en 1965, avec une cinquantaine de vélos publics gratuits répartis dans plusieurs quartiers. On assiste désormais à l'implantation des systèmes de troisième génération, comme Vélib à Paris, et BIXI à Montréal. L'été dernier, Vélib affichait plus de 225 000 membres et plus de 130 millions de déplacements.

Le marché le plus prometteur en Europe? Les anciennes républiques socialistes. Ainsi, Varsovie affichait plus de 130 000 déplacements pour ses 1 000 vélos un mois après l'ouverture en août 2012 de son libre-service (il compte 2 500 unités, aujourd'hui).

La Chine domine encore avec 79 programmes de vélo-partage, dont la

flotte dépasse les 358 000 unités. L'Empire du Milieu entend porter ce nombre à un million d'ici peu!

À Montréal, BIXI compte 5 120 vélos répartis sur 461 stations. À ce jour, BIXI s'est implanté à Gatineau; Longueuil; Ottawa; Westmount; ainsi qu'à Boston avec les banlieues de Brookline, Cambridge et Somerville; Chattanooga (Tennessee); Chicago; Londres; Melbourne (Australie); Minneapolis et St. Paul (Minnesota); New York; Pittsburgh; Pullman (Washington State University); Toronto; Washington D.C. et les banlieues Arlington ainsi qu'Alexandria; et Waterloo (Ontario).

Le site Bikeshare citait 10 villes potentielles pour le BIXI. Dans l'ordre: Bogota, Honolulu, Le Cap (Afrique du Sud), Lima (Pérou), Philadelphie, Phuket (Thaïlande), Portland, Malmö (Suède), Santa Monica et Tokyo. Mais c'était avant que l'entreprise qui gère le déploiement international du BIXI ne se mette sous la protection de la loi sur les faillites. (<http://bit.ly/KWLiCG>)



VÉLOS PLIANTS, ET AUTRES PRODUITS DESTINÉS AU VÉLO URBAIN.



DUMOULIN BICYCLETES

DUMOULINBICYCLETES.COM
514.868.2333
173 JEAN-TALON EST, MONTRÉAL





MONTRÉALCYCLECHIC.COM

Photos par Gaël Hollard



MONTRÉAL CYCLE CHIC est un hommage aux cyclistes montréalais. Plusieurs photo-blogueurs y offrent leur coup d'œil personnel sur une ville où le vélo est un mode de vie.

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

Gaël Hollard, 43 ans, est un de ces photo-blogueurs. Passionné de photo et de vélo (il en fait à l'année), ce superviseur d'effets spéciaux et compositeur senior pour le cinéma (pour l'entreprise Vision Globale, qui a signé les effets de films comme *PeeWee 3D*, *Les Boys 5*, *Colony* ou *Upside Down*), considère la photo comme un prolongement de son travail. Mais un prolongement relaxant : « Quand je conçois des effets spéciaux au cinéma, je dois le faire sur 24 images par seconde. En photo, je traite une image à la fois. Je peux y aller avec beaucoup de liberté. »

« Quand on fait de la photo de rue, on ne peut pas planifier. On est à la merci du hasard. On peut juste jouer sur le cadrage. Mais 50 % de mon travail, c'est le post-traitement. C'est là que je vais récupérer ce que je n'ai pas toujours pu faire au *shooting*.





ALAIN GRAVEL

VÉLO, BOULOT... ESCROCS !

Grosse tempête de neige. Quinze centimètres. Il peut vous arriver de croiser un Alain Gravel déçu à la station de métro Henri-Bourassa. Comptez-vous chanceux. Parce que le journaliste vedette de Radio-Canada se tape les 13 km séparant son domicile d'Ahuntsic et la grande tour du boulevard René-Lévesque presque tous les jours, été comme hiver, quel que soit le temps.

Par Stéphane Desjardins

« Je n'ai jamais pris d'auto pour aller travailler. De toute ma vie. » Il n'a pas révélé où il garait ses quatre vélos, dont son préféré pour navetter, un vieux Marinoni *touring* qu'il protège comme une Rolex.

Gravel n'est pas un militant cycliste. Il a naturellement choisi ce mode de vie à la fin de son adolescence. « J'ai eu la piqûre du vélo à 17 ans avec un chum. J'avais un vieux Peugeot 10 vitesses de course avec des pneus à boyau. On est montés à Québec. Puis j'ai continué jusqu'au lac Saint-Jean pour visiter ma blonde. »

« En 1977, à 19 ans, j'ai pris l'avion avec un ami et nos Peugeot neufs à dérailleurs Simplex. Direction Vancouver. On a sillonné Victoria puis roulé vers Port Angeles, dans l'État de Washington. On s'est fait prendre par une énorme tempête de neige dans les Rocheuses. Puis nous sommes revenus vers Montréal. On a fait 5 000 km en 52 jours.

Pourtant, j'étais asthmatique et maigre comme un chicot. »

Pas question pour lui de faire des efforts explosifs. Mais il se considère comme un bon cheval de trait. À 22 ans, il se rend au boulot à vélo; il travaille à CKVL, rue Gordon à Verdun, où ses journées commencent vers 5 h 30. Quand il passe à CKAC (à l'époque où c'était la référence en journalisme radio), il se lève encore plus tôt, à 4 h, pour pédaler du Plateau-Mont-Royal aux studios de la première station de radio française au monde, angle Sainte-Catherine et Metcalfe.

Il ne perdra jamais plus l'habitude de pédaler pour se rendre au travail, sauf pendant les quelques mois où il habitait LaSalle et où il a pris du poids en navettant vers TVA. Il reviendra rapidement à son Marinoni. « Quand je prends le métro ou la voiture, je me sens psychologiquement et physique-



© Stéphanie Lachance

ment mal ! Il me faut ma routine, que j'applique depuis mes 20 ans à Radio-Canada : un saut dans la piscine, 35 minutes de vélo puis la douche dans les loges des studios de la SRC. Mais je ne brûle pas les feux rouges... » Il a tout de même eu droit à une contravention : une seule en carrière.

Par plaisir avant tout

Gravel a commencé à faire de la compétition à 43 ans. Il aime se donner à fond. Chaque matin, il est trempé quand il franchit le portail radio-canadien. Les midis où il se tape un jogging de quelques kilomètres, il sue à grosses gouttes. Il affirme que seul André-Philippe Gagnon le battrait à un concours de sudation. Il est abonné aux douches radio-canadiennes. « Gravel, malgré tout l'effort que tu déploies, tu sens toujours bon », lui lance à la blague son collègue Guy Gendron.

« On ajoute des infrastructures, mais il manque une véritable réflexion globale sur tous les modes de transport urbain. »

« Je pédale par plaisir, pas par conviction philosophique ou environnementale. » Il se dit comblé par le vestiaire à vélo du garage de la SRC, un aspect central de la qualité de ses conditions de travail.

Parfois, sa monture devient un instrument au service du journalisme d'enquête. « Je rencontre souvent des sources de façon anonyme. Avec mon casque et mes lunettes, on ne me reconnaît pas. Ça rassure mes interlocuteurs. »

Les temps changent

Pour aller travailler, le journaliste ne roule pratiquement que sur les pistes cyclables, sauf en hiver alors qu'il se concocte un itinéraire efficace de petites rues rapidement déblayées. Il a tout de même doté son vélo de pneus cloutés, à 80 \$ chacun, pour pouvoir rouler sur les pistes cyclables quand elles ne sont pas totalement déneigées. Il n'a jamais eu peur de l'hiver ni vécu d'accident, mais roule plus lentement. Ça lui prend 40 minutes au lieu de 35.

Et il constate qu'une sorte de respect s'installe entre automobilistes et cyclistes une fois les flocons tombés. « À la limite, je trouve ça moins dangereux l'hiver ! Et je n'ai jamais froid, contrairement à ceux qui attendent l'autobus. Je me sens souvent comme dans une bulle de chaleur en roulant sur l'asphalte sèche jusqu'à Noël. »

L'animateur d'*Enquête* se réjouit de constater la progression du vélo à Montréal : autant des bouchons de circulation sur l'axe nord-sud que des supports à vélo radio-canadiens qui affichent complet en juin.

Montréal est-elle le paradis cyclable nord-américain que certains décrivent ? « On a encore du chemin à faire, mais c'est beaucoup mieux qu'avant », répond-il.

« On ajoute sans cesse des infrastructures, mais il manque une véritable réflexion globale sur tous les modes de transport urbain. D'autant plus que les gens changent leurs habitudes de façon spectaculaire. Mes deux enfants sont dans la trentaine et ils n'ont pas d'auto. Quand j'étais jeune, il fallait acheter une voiture pour passer à l'âge adulte. »

Le 4^e POUVOIR À VÉLO



© Radio-Canada

Nom : Alain Gravel

Faits d'armes :

- Études en arts et technologies des médias à Jonquière et en sciences politiques à l'UQAM, mais ne termine pas son baccalauréat.
- Débuts à la radio à Jonquière en 1978.
- Années 1980 à CKVL et CKAC, où il couvre l'affaire des sœurs Lévesque (emprisonnées pour une histoire de drogue en Inde) et le massacre des élections ratées d'Haïti (1987).
- À TVA, il couvre la crise d'Oka et la première guerre du Golfe persique.
- En 1993, il passe à l'émission *Le Point* de la SRC, alors animée par Jean-François Lépine. Il couvre des sujets comme l'accession de Nelson Mandela à la présidence de l'Afrique du Sud et la légalité des danses à 10 \$.
- En 1997, il anime l'émission de journalisme d'enquête *Enjeux*, devenue *Enquête*, qui a notamment révélé les scandales de l'industrie de la construction à l'origine de la Commission Charbonneau.
- Prix du meilleur animateur d'émission d'affaires publiques au gala Artis de 2013.
- Six prix Gémeaux, le prix Italia 2004 pour un reportage sur la télé-réalité et un prix du New York International Documentary Festival pour un documentaire sur les délateurs.
- Chargé de cours en journalisme à l'UQAM.
- Président de la Fédération professionnelle des journalistes du Québec (FPJQ) pendant plusieurs années.
- Intimidé et poursuivi à répétition pour son travail d'enquête journalistique, notamment par l'ex-président de la FTQ, Michel Arseneault, l'entrepreneur Tony Accurso et plusieurs politiciens montréalais.



© Guy Meguire



© Stéphanie Lachance

Il rêve à des pistes cyclables plus larges, sans entraves, comme des « autoroutes de vélo ».

Il possède tout de même une bagnole. Une hybride, pour les courses du samedi matin. Mais celui qui s'entraîne sur la voie Camilien-Houde aimerait bien qu'on la ferme les fins de semaine d'été. Et il reconnaît que Montréal a une véritable culture cycliste. Il donne l'exemple des résidents des quartiers centraux qui ont majoritairement renoncé à se déplacer en voiture. « Les gens ne sont pas idiots : en ville, en voiture, ça n'avance pas ! »

Gravel aimerait pédaler avec des élus pour leur faire prendre conscience de certaines réalités et l'a déjà proposé à un membre du Comité exécutif de Montréal. Il rêve à des pistes cyclables plus larges, sans entraves, comme des « autoroutes de vélo », qui traverseraient la ville dans plusieurs directions, pour accélérer les déplacements. Car

plusieurs pistes actuelles sont bondées et même dangereuses, avec les joggeurs et les scooters électriques.

Il observe aussi que les comportements des cyclistes changent, que le civisme fait un retour. « Je ne suis plus seul à attendre aux feux rouges, désormais... » Mais ce qui le rend le plus fier : « C'est l'augmentation incroyable et constante du nombre de cyclistes, malgré le caractère nordique de Montréal. On se rapproche de l'Europe. C'est merveilleux ! »

Pour l'anecdote, Alain Gravel a organisé une course depuis la SRC jusqu'au Jardin botanique. Lui à vélo, sa recherchiste en métro et son caméraman en auto, pour l'émission *Enjeux*. Devinez qui est arrivé en premier, même s'il a scrupuleusement respecté le code de la route ? ■

**LE YÉTI
À MOITIÉ CIVILISÉ**

DEVINCI SURLY Salsa
FOCUS Wilier Civia

SKI • MONTAGNE • VELO
LE YÉTI
À MOITIÉ CIVILISÉ

5190 BOUL. SAINT-LAURENT MONTRÉAL
WWW.LEYETICA

ET ROULENT LES FILLES

Elles se donnent rendez-vous pour rouler ensemble, socialiser et se perfectionner. Par Mélissa Proulx



LES CYCLOPÉTARDS

Lasses de se retrouver comme les seules filles parmi un groupe de mecs, et à se faire larguer lors des sorties organisées, des copines cyclistes lançaient, il y a quelques années, une invitation sur le forum *velocia.com* pour une sortie toute féminine. L'expérience a séduit les participantes au point où les instigatrices se donnèrent promptement un nom et des couleurs. En peu de temps, les Cyclopétards se font reconnaître à leur maillot vert et à leur énergique allure sur les routes et lors des épreuves de vélo cycloportives.

Reconnues officiellement comme un réseau cycliste en 2009, les Cyclopétards comptent aujourd'hui 150 membres qui se réunissent chaque semaine à Montréal, en Estrie (Bromont, Granby et Cowansville) et à Trois-Rivières.

« Notre objectif, c'est d'aider les filles à se réaliser et à se dépasser dans le domaine du vélo. On ne veut pas en faire des cyclistes professionnelles, mais on souhaite partager notre passion en leur donnant des outils afin qu'elles progressent rapidement », explique Valérie Desjardins, coresponsable des Cyclopétards avec Catherine Naulleau, toutes deux ex-athlètes de compétition.

Lors des deux sorties hebdomadaires (une randonnée, un entraînement), les cyclistes apprennent des techniques de peloton, de montée et de descente, ainsi que le bon po-

sitionnement sur le vélo. « L'intérêt, c'est aussi de se retrouver entre femmes ayant un âge et un style de vie similaires. En Estrie, on en a beaucoup dans la fin trentaine avec des enfants alors que, à Montréal, on trouve un plus grand nombre de célibataires qui ont du plaisir à se rassembler pour rouler entre elles. Trouver une amie avec qui faire du sport n'est pas toujours facile », rappelle Valérie Desjardins. Les hommes sont admis seulement s'ils font preuve de civisme. Chaque membre Cyclopétard reçoit cinq cartes d'invitation, dites *gentlemen*, lors de son inscription. Un gars averti en vaut deux !

Infos : lescyclopetards.com

LES GAZELLES

Concilier travail, famille et entraînement. C'est la mission que s'est donnée le club de vélo de route entièrement féminin Les Gazelles d'Optique-Bicycle.

Basé à Saguenay, le club a été créé en 2006 par des amies de ski de fond qui ne prenaient pas forcément de plaisir à toujours devoir rattraper leur conjoint lors des sorties de vélo. « L'homme ne s'entraîne pas de la même façon que la femme, estime Marie-Josée Fortin, cofondatrice. Un peloton féminin est plus homogène qu'un peloton mixte. La femme est plus souvent en compétition avec elle-même, plutôt qu'avec autrui. »

Les quelque 70 membres se réunissent 2 fois par semaine à Chicoutimi ou dans les

environs, et forment quatre pelotons de vitesses différentes. Ensemble, elles avalent chaque fois de 60 km à 100 km. « En ayant deux rendez-vous fixes, les mardis soir et samedis matin, c'est plus facile pour les mamans de s'organiser. Il faut créer des occasions si on ne veut pas décrocher du vélo une fois qu'on devient parent », explique la cofondatrice.

Lorsqu'arrivent les vacances, il s'avère toutefois ardu de former les pelotons. « On se jumelle alors avec le club de vélo mixte Synergie pour être plus nombreux », précise la responsable des Gazelles.

Infos : optique.bicycle@hotmail.com

L'ÉCHAPPÉE BELLE

Dans la jolie ville de Bedford, lorsque les feuilles tournent au rouille, près de 300 cyclistes féminines se donnent rendez-vous aux aurores pour prendre part à une cycloportive juste pour elles.

« Nous sommes parties du constat que les femmes composaient seulement 15 % des participants aux cycloportives que nous organisons, alors qu'elles représentent plus de 50 % des cyclistes », explique Amélie Lepage, coordonnatrice cyclisme pour tous à la Fédération québécoise des sports cyclistes (FQSC). Des 175 participantes ayant pris part aux deux départs (50 km et 85 km), lors de la première édition, sur les magnifiques routes de Brome-Missisquoi, elles ont triplé leur nombre les années suivantes.

ET ROULENT LES FILLES



« Chacune de ces femmes devient ambassadrice de la mise en forme. C'est un phénomène de contagion. »

« Les femmes que nous avons interrogées antérieurement se sentaient moins aguerries pour rouler en groupe sur les grandes routes, atteste Mme Lepage afin d'expliquer leur nombre restreint. Rapidement, elles ont compris que L'Échappée BELLE n'était pas une course et qu'elles pouvaient rouler à leur rythme et en sécurité. »

Il faut dire que tout a été pensé pour plaire à ces femmes majoritairement âgées entre 30 et 50 ans : des sorties préparatoires, des encadreuses sur le parcours, un cadeau de participation, ainsi qu'un lunch santé, des boutiques/kiosques et des performances musicales à l'arrivée. « Les femmes restent sur le site un bon moment après avoir complété le parcours pour profiter de l'ambiance et de l'animation », observe la coordonnatrice.

Exclus de la cyclo, les hommes sont invités à venir encourager leurs consœurs, le long du parcours ou en tant que bénévole.

Les rôles sont inversés pour une rare fois !

La FQSC envisage de changer le lieu et la date. Elle songe même à proposer une sortie complémentaire masculine pour la prochaine édition. À suivre.

Infos : echappeebellemarievincent.ca

L'ÉQUIPE NATIONALE FÉMININE

Voici un autre groupe formé en marge d'une cyclosportive, le Défi Vélo Mag, la plus belle épreuve québécoise, et une des plus exigeantes.

L'idée a été lancée en 2012 par la docteure Chantal Guimont, alors animatrice de l'émission *Les Docteurs*, à la télé de Radio-Canada. Elle souhaitait convaincre une trentaine de femmes peu sportives, mais désireuses de se mettre (ou se remettre) en forme de l'accompagner dans ce défi de 60 km ou 105 km, sur le magnifique parcours vallonné du Parc national de la Mauricie.

L'année suivante, elles étaient 105 à suivre Chantal. Elles se sont donné le nom d'Équipe nationale féminine, une sorte de clin d'œil aux athlètes olympiques. Cette année, elles seront 210. Mais les critères de sélection sont stricts. Ainsi, il ne faut pas être une athlète au départ ; c'est le principe même de cette entreprise. Les femmes du groupe ont droit à tout un programme d'accompagnement, comme des conseils de nutrition et de mécanique. De même, on leur enseigne l'art de pédaler, celui des sorties « en gang », et on leur communique une solidarité de groupe extraordinaire.

« La beauté dans tout ça, c'est que chacune de ces femmes devient ensuite une ambassadrice de la remise en forme, et entraîne son conjoint, ses amis et sa famille à faire du vélo. C'est un phénomène de contagion », explique Marie-Josée Gervais, l'organisatrice des Défis du Parc, qui encadre cette aventure. ■

Alliez-vous... payer trop cher ?

TOUT EST RÉDUIT JUSQU'À 60%*

Photo : VAUDE - Attenberger

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

* sur le prix régulier vendu dans les boutiques spécialisées

VÉLO ÉLECTRIQUE : LE COURANT PASSE

Après avoir déferlé sur les marchés asiatiques et européens, la vague du vélo électrique frappe l'Amérique du Nord. Certains annoncent même une véritable révolution des transports !

Par David Desjardins



© Fotolia



© iStockphoto

Il y a seulement quelques années, ils étaient marginaux. Une curiosité. Ils faisaient souvent l'objet de moqueries de la part de cyclistes qui s'amusaient de leur volumineuse quincaillerie. Surtout pour la grosse batterie fixée au cadre. Puis, en atteignant le proverbial point de bascule, vers 2007-2008, les vélos à assistance électrique (VAE) ont soudainement déferlé sur le marché québécois.

Différents des scooters électriques, qui ne demandent aucun effort et sont considérés par la loi comme des véhicules à moteur, les VAE sont de véritables bicyclettes : on doit actionner les pédales si on veut avancer !

On les trouvait un peu lourds, à l'origine. Mais les batteries se sont allégées avec le temps et un système d'assistance particulièrement sophistiqué démocratise progressivement ce gadget. Le vélo électrique permet, notamment à l'aide d'un moteur fixé à la roue ou au pédalier, d'augmenter de 25 % à 300 %, selon les préférences de chacun, la force que déploie l'utilisateur, faisant de lui une sorte de cycliste bionique.

En vertu de la loi, cette assistance cesse cependant à 32 km/h et le moteur ne doit pas dépasser les 500 W de puissance.

Le grand retour

L'histoire du VAE ne commence pas ici ni maintenant. Les premières pages du récit se sont écrites dans la première moitié du XX^e siècle, des prototypes ayant été produits dès 1930. Leur puissance faiblissait, comparativement à celle d'un moteur à explosion, de même que le poids excessif des batteries, ont tôt fait d'expédier ces premiers modèles directement au musée.

Deux facteurs ramèneront le VAE sur la scène, ou plutôt sur les routes. D'abord, la nécessité de déplacer des millions de Chinois en phase d'urbanisation accélérée. Puis les batteries, désormais au lithium plutôt qu'au plomb, sont à la fois plus puissantes et plus légères.

Mais avant ce grand retour, qui s'affirme au Québec grâce aux ensembles d'assis-



EVOX DE MIELE

Le fabricant Beauceron a mis sur le marché en 2011 un vélo à assistance électrique, le eVox, avec une autonomie de 40 km à 150 km, selon qu'on pédale ou pas. Avec un design discret qui vous permettra de passer inaperçu, ce vélo est offert en 4 modèles, entre 2 500 \$ et 3 000 \$.

« En Chine, il y a 150 millions de vélos électriques. En 2013, il s'est vendu 30 millions d'engins dans ce pays. »



BIONX

Le système BionX transforme votre vélo classique en VAE, en y ajoutant une batterie et un moteur intégré à l'essieu de la roue arrière, pour 1200 \$ à 2500 \$. Le moteur ne se contente pas de vous assister : au freinage, il récupère l'énergie perdue pour recharger la batterie, prolongeant l'autonomie. BionX équipe plusieurs grandes marques, dont Opus, Raleigh, Trek et Toba.



TOBA

Toba offre des vélos où le système est intégré. Les Edwin (vélo de ville), Edison et Edison RC (des hybrides performance) sont offerts avec plusieurs options variant entre 2300 \$ et 2900 \$.

tance qui s'adaptent aux vélos ordinaires, la nouvelle génération de VAE a séduit plusieurs précurseurs. Parmi ceux-ci, Frank Jamerson, docteur en physique nucléaire ayant participé à la fabrication des premiers sous-marins propulsés par des turbines entraînées par la fission atomique. Le scientifique états-unien a aussi travaillé au sein de l'industrie automobile, où il s'est spécialisé dans la conception de moteurs électriques.

« En 1993, lors d'un congrès en Autriche, alors que je travaillais pour GM, j'ai découvert le VAE. J'ai décidé d'en importer d'Allemagne, convaincu que ce serait un succès. Mais ce fut un flop monumental. Je n'en ai pas vendu un seul. Sincèrement, je croyais détenir un engin qui allait changer le monde. Mais ce sont les Chinois qui l'ont changé, pas moi », rigole-t-il.

30 millions de ventes

Pour la douzième année, Frank Jamerson publie un rapport sur l'état du VAE dans le monde. Ses chiffres devraient suffire à faire taire les détracteurs de ces engins et à convaincre les détaillants qui le snobent de s'y mettre sans tarder. En Chine, il y a 150 millions de vélos électrique. En 2013, il s'est vendu 30 millions d'engins dans ce pays.

En Europe, au même moment, on a atteint le million et demi d'unités vendues tandis que, aux États-Unis, un marché quasi inexistant jusqu'en 2011, les ventes doublent d'une année à l'autre. En 2014, Jamerson prévoit qu'elles atteindront 200 000 unités.

Il y a des endroits en Amérique où le marché est en santé. Le Québec fait bonne figure, ainsi que quelques grandes villes

états-uniennes où la culture cycliste se porte bien. Chez nous, le parc de vélos électriques continue de grandir, plusieurs nouveaux joueurs font leur apparition et l'engouement se semble pas prêt de fléchir.

Pourquoi une telle popularité au Québec ? « C'est surtout une question d'infrastructures », croit Dave Savard de chez Cycles Lambert – distributeur des désormais célèbres systèmes BionX – entreprise dont le siège social international est en Ontario, mais dont le centre de recherche est à Sherbrooke. « Ici, les gouvernements ont investi dans les pistes cyclables, ce qui a rendu le cyclisme récréatif plus populaire que jamais. » Ajoutez à ces installations une volonté collective de remise en forme au sein d'une population vieillissante, et vous obtenez la recette du succès du VAE chez nous.

Mais ce n'est pas tout. Encore faut-il que le système soit efficace, agréable et flexible. Celui de BionX a fait école, avec ses quatre niveaux d'assistance, la capacité de recharger la batterie en roulant et sa console impeccablement conçue.

Les principales qualités de leur engin sont peut-être ailleurs, selon Alexandre Coulombe, directeur des ventes pour l'Amérique du Nord chez BionX : « Notre système est un des plus sophistiqués sur le marché. Mais ce n'est pas tant la technologie que la sensation de vraiment rouler à vélo qui a fait son succès. Quand le Québécois Jean Yves Dubé a lancé BionX en 1998, il voulait, dès le départ, qu'on sente qu'il s'agissait d'un vélo et non d'un vélo électrique, que le plaisir et la sensation demeurent intacts et qu'on perçoive qu'on le

PLUS GRAND DÉTAILLANT

BionX[®]

à Montréal




VELO BRANCHE.COM

**La référence au Québec
pour les vélos électriques**

 Notre boutique est maintenant située au
4801, Ave Papineau, Montréal H2H 1V7 (coin Gilford)
514-527-2468



« Aussi bien vous y faire, le VAE n'est pas seulement là pour rester, il va devenir un moyen de transport très populaire. »



VÉLEC

Les Vélec sont aussi de conception québécoise, et sont distribués dans une soixantaine de boutiques. L'entreprise offre sept modèles en deux séries : les vélos de puissance P, et les classiques S auxquels on peut ajouter une seconde batterie pour accroître l'autonomie. Notons le modèle S4, un vélo électrique pliable. Vélec offre aussi des ensembles pour transformer un vélo ordinaire en VAE.



TURBO DE SPECIALIZED

Le Turbo emprunte à la même technologie de roue-moteur que les autres, mais avec un souci particulier pour l'intégration des éléments électroniques et de la batterie qui semble faire partie du tube transversal. Avec sa cassette arrière à 10 vitesses, Specialized le présente comme le plus rapide des VAE. La batterie se recharge en 2,5 heures. L'utilisation des freins permet de récupérer de l'énergie en cours de route, ce qui prolonge l'autonomie.

propulse soi-même, tout au moins en partie. Avec BionX, un bon cycliste a l'impression de devenir un pro. Et un cycliste plus âgé se sent 20 ou 30 ans plus jeune. »

La tendance, toutefois, pointe désormais du côté des bicyclettes déjà outillées, donc prêtes à l'usage. C'est le cas des Vélec, de l'Evox de ProCycle et aussi de Lambert qui, associé à la technologie de BionX, a créé la gamme Toba, du même nom que les accessoires destinés aux cyclistes urbains. Cela permet d'obtenir, souvent, un objet où la technologie se présente avec davantage de style.

Histoire d'une percée

Au moment même où Jean Yves Dubé lançait BionX, d'autres avaient plus ou moins la même idée. C'est le cas de Currie, une entreprise états-unienne qui produit aussi, depuis 1998, plusieurs véhicules électriques (surtout des vélos et des scooters). Elle vient tout juste d'être achetée par Accell Group, un holding néerlandais possédant un vaste éventail de produits cyclistes.

Le parcours de cette compagnie expose parfaitement les écueils auxquels doit faire face cette invention en Amérique du Nord.

Larry Pizzi, actuel président de Currie, travaillait auparavant pour le fabricant de vélo Mongoose. « Malcolm Currie, le fondateur de l'entreprise qui porte son nom, m'avait invité à voir ce qu'il faisait, c'est-à-dire des ensembles d'assistance électrique qui s'adaptent à des vélos. J'avoue que ma réaction initiale a été de lui demander pourquoi il voulait "scrapper" un vélo en y ajoutant un moteur et une batterie. J'étais un cycliste, comme ceux qui se moquent des VAE aujourd'hui, et je ne voyais pas l'intérêt de ce genre d'appareil. »

Malgré leur curiosité, les grands fabricants de vélos allaient résister encore longtemps à l'appel de Malcolm Currie et de ses semblables. « Pour nous, c'était contre nature », raconte Larry Pizzi, soulignant que ce sont les constructeurs automobiles qui, au départ, y ont vu le plus de potentiel.

Larry Pizzi sera plus tard séduit par le produit qu'il défend désormais avec conviction au sein de la LEVA (Light Electric Vehicle Association). Mais, malgré une explosion en Asie et en Europe, l'Amérique du Nord accuse un important retard, particulièrement aux États-Unis, où la révolution électrique s'opère plus lentement.

« Le principal problème, c'est que les vélocistes ont longtemps snobé le produit pour des raisons qui ressemblent au sentiment initial que j'ai eu lorsqu'on me l'a présenté : ils n'y croyaient tout simplement pas. Et les détaillants d'articles de sport n'ont pas toujours l'expertise pour monter, réparer et entretenir des VAE. Ni même pour conseiller les clients adéquatement afin qu'ils puissent trouver le modèle qui leur convient. On se retrouve avec un problème qui relève surtout de la distribution. »

Un pays de « chars »

Le problème en est aussi un de culture. En Amérique du Nord, la voiture domine et l'urbanisme repose sur une logique motorisée.

Mais les choses, heureusement, évoluent. D'abord, parce que les villes changent et se densifient. « En Chine, expose le fondateur de LEVA, Ed Benjamin, qui cosigne avec Frank Jamerson le rapport sur le VAE, le vélo électrique est apparu en 1994 parce que les villes grandissaient. Les autorités cherchaient un moyen de favoriser des déplacements peu coûteux, rapides et moins polluants. Elles ont donc encouragé ce marché, créant un boom gigantesque pour le produit. En Europe, où on a une culture presque séculaire du vélo utilitaire, plusieurs cyclistes ont découvert que le VAE leur permettait de se déplacer plus efficacement sans nécessairement peiner dans toutes les côtes, ce qui évite d'arriver au travail en sueur. Quand le coût de production des batteries au lithium a baissé, vers 2002, le marché européen a littéralement explosé. Aux États-Unis, le problème, c'est que les gens ignorent parfois que le produit existe. »

VÉLO, SCOOTER, CONFUSION ET CONTROVERSE

MAXIMUM

32

km / h

Cela pourra peut-être changer, puisque la presse vélo s'intéresse de plus en plus au phénomène du cyclisme urbain, ainsi qu'à toutes les nouveautés liées à cette réalité. Et quand un fabricant important comme Specialized décide de sauter dans le peloton (avec son modèle Turbo), même les puristes prennent la chose au sérieux. Et voilà que le VAE se fait un chemin en page couverture de magazines spécialisés.

D'autre part, le VAE permet aux navetteurs cyclistes – notamment ceux qui vivent en banlieue – de franchir désormais de plus grandes distances, et aux urbains âgés de revenir massivement au vélo.

« Aussi bien vous y faire, recommande Frank Jamerson, le VAE n'est pas seulement là pour rester, il va devenir un moyen de transport très populaire. Et quand l'essence atteindra des prix stratosphériques, vous en voudrez un », conclut-il. ■

Pour être considéré comme un vélo à assistance électrique, la bicyclette doit se conformer à certaines règles précises. Elle doit posséder un guidon et des pédales. Et on doit pouvoir la déplacer en faisant tourner ces dernières, comme avec n'importe quel vélo. Elles ne doivent donc pas être décoratives, comme le sont celles des scooters électriques, pour lesquels on tente de contourner la loi en installant des pédales, mais derrière le siège. L'assistance d'un vélo électrique doit aussi cesser à 32 km/h, son moteur n'excédant pas les 500 W. Pour conduire un vélo électrique, il faut porter un casque et avoir 18 ans, ou encore être âgé d'au moins 14 ans et détenir un permis de conduire pour cyclomoteur ou un permis probatoire d'une autre classe.

Il est tout à fait légal de se promener sur une piste cyclable avec un véritable vélo à assistance électrique, tandis que les scooters doivent demeurer dans la rue. Silencieux, trop rapides, les scooters sont généralement à l'origine de la controverse qui entoure le VAE, puisqu'on les confond. En Chine, le scooter électrique a même été surnommé « le tueur silencieux » en raison de son insonorité couplée à sa puissance, qui en font un véhicule sournois. Vélo Québec a pris position sur le sujet en demandant qu'on fasse le ménage dans la réglementation. En Europe, les lois sont beaucoup plus restrictives qu'ici pour les VAE. Leurs moteurs ne peuvent excéder les 250 W et l'assistance cesse au-delà de 25 km/h.

18-20 JUILLET 2014

L'ÉVÉNEMENT CYCLISTE DE L'ÉTÉ



JOIGNEZ-VOUS À LA CAUSE

24HTREMBLANT.COM

24HTREMBLANTVELOCYLING



© Specialized

VOTRE
CASQUE
VOUS
PROTÈGE ?



© Stockphoto



© Nutcase

PAS TOUJOURS!

Il devrait être obligatoire, réclament les urgentistes.
Mais la science n'est pas si catégorique quant aux
bienfaits du casque.

Par Pierre Sormany

Des Nutcase bien lisses avec leurs couleurs psychédéliques ; des profilés aux ouvertures multiples pour l'aération, comme ceux de Specialized, Bell ou Giro ; d'autres modèles sobres blancs, noirs ou argentés, ou hyper design multicolores. Votre boutique de vélo offre des dizaines de casques valant entre 40 \$ et 160 \$.

Lequel offre une meilleure protection ? « Aucun, vous dira le marchand. Ils doivent tous passer la même certification. » La différence est dans le confort, les ajustements, l'aérodynamisme, la légèreté et la ventilation. Dans tous les cas, le principe est le même. Une épaisse coquille de polystyrène expansé à moyenne densité absorbe les chocs et en distribue l'impact sur l'ensemble de la tête. Tout autour, une mince couche de plastique, essentielle-

ment décorative, permet toutefois à la tête de glisser sans accrocs sur le sol en cas de chute. S'ajoutent les courroies sous la mâchoire, qui maintiennent le casque bien ancré sur votre tête. Et vous voilà prêt pour le Tour de France.

Ces casques doivent tous satisfaire à la norme établie en 1998 par la Consumer Product Safety Commission (CPSC). Mais les tests qu'on leur fait subir sont plutôt rudimentaires. Ils ne tiennent pas compte de la physiologie du cerveau et de la biomécanique complexe du corps humain. Ils cherchent seulement à reproduire ce qui se passe quand une tête de mannequin couverte d'un casque frappe directement le sol, à angle droit, à une vitesse de 20 km/h (l'équivalent d'une chute de 2 m). Ça semble peu, mais un tel coup peut être mortel. Le casque doit alors répartir adéquatement le choc sur l'ensemble de la surface du crâne et, en principe, éviter le pire. Et ça marche.



© Stockphoto



LA SCIENCE ÉBRANLE LE CASQUE

Moins de fractures... plus de commotions

Sauf que, dans la vraie vie, de tels coups sont rares. Le plus souvent, le cycliste est projeté latéralement au sol ou vers un obstacle. Le choc est moins direct. La victime aura le réflexe inconscient d'incliner la tête ; le cou, les épaules et le haut du corps vont alors absorber une bonne partie de l'impact. Même quand un cycliste file à 40 km/h, les chocs à la tête dépassent rarement la résistance minimale exigée pour les casques. Ce qui est rassurant.

Mais si le casque permet d'éviter de sérieuses ecchymoses, voire une fracture, il ne réduit pas beaucoup le risque de commotion. Car tant que la coquille de mousse ne s'écrase pas, l'énergie de l'impact sera entièrement transmise à la tête. Des études, comme celle de 1998 de Jim G. Sundahl, ingénieur chez Dell, confirment qu'une majorité de casques se brisent lors d'un impact sans montrer de signes d'écrasement de la mousse.

Contrairement aux mannequins des tests, notre tête contient de la matière molle qui se déplace dans la boîte crânienne et supporte mal ces mouvements brusques. Or les commotions les plus graves sont associées à de violents mouvements de rotation. Pis, en entourant notre tête d'une coquille de 3 cm d'épaisseur, le casque accroît son volume, ce que les physiiciens appellent sa « section efficace d'impact ». Dans bien des cas, la tête couverte d'un casque va subir un choc qu'elle aurait autrement pu éviter. Il est donc probable que le port du casque réduit le nombre de fractures graves, mais augmente celui des commotions cérébrales !

Les chocs plus violents

Si, malgré le freinage et les réflexes inconscients du cycliste, la vitesse d'impact dépasse les 20 km/h (une collision avec une automobile, par exemple), la coquille de mousse du casque va alors se comprimer. C'est ici que l'effet protecteur est le plus marqué. Alors que les faibles impacts ne font que répartir l'onde de choc sur une surface plus grande, sans diminuer le stress de rotation, la compression du polystyrène agit vraiment comme un amortisseur lors des chocs plus violents. Mais ce dernier doit être assez fort pour que la structure de polystyrène se désagrège. Et cet effet protecteur ne joue que sur une faible gamme d'impacts. Au-delà d'une certaine vitesse, une fois la mousse entièrement comprimée, le casque ne protège plus. Heureusement, à vélo, ces chocs extrêmes sont rares.

Dans une lettre adressée l'été dernier au ministre québécois de la Santé et des Services sociaux, à celui des Transports et à celui de la Sécurité publique, 19 médecins ont réclamé une fois de plus une loi rendant le port du casque obligatoire pour les cyclistes de moins de 18 ans. « Il a été clairement démontré qu'un casque correctement ajusté peut réduire de 85 % le risque de traumatisme crânien et cérébral grave, écrivent les auteurs de la lettre. Donc, si chaque cycliste portait un casque, quatre traumatismes crâniens sur cinq pourraient être évités. »

Cette statistique universellement citée par les promoteurs du port du casque provient d'une étude publiée en 1989 par le *New England Journal of Medicine*. Elle se basait sur les dossiers de centaines de cyclistes hospitalisés dans la région de Seattle. Ses conclusions : le port du casque « réduit le risque de blessures à la tête de 85 % et de blessures au cerveau de 88 % ».

Sauf que *la même équipe* a mené, sept ans plus tard, une nouvelle étude qui a démontré que 63 % des cyclistes hospitalisés pour de sérieuses blessures à la tête... portaient un casque !

Pour les blessures au cerveau (un sous-ensemble des blessures à la tête plus graves, avec commotion ou lésion cérébrale), un peu plus de la moitié des victimes portaient un casque. Et pour les lésions les plus sévères, la proportion baissait à 42 %. Conclusion : plus la blessure était grave, plus elle survenait chez des cyclistes non protégés. Le port du casque aurait donc « réduit la gravité des blessures » dans 85 % des cas, ont conclu les chercheurs.

Sauf que leur étude statistique, faite après coup, ne prenait pas en compte la possibilité que les gens les plus susceptibles de porter le casque étaient peut-être aussi les plus prudents. Bref,

leur évaluation numérique est plutôt incertaine. Et encore, elle ne concerne que les dossiers des personnes hospitalisées. Or, la plupart des victimes de commotions sans fracture ne vont qu'à l'urgence, sans être répertoriées dans les dossiers d'hospitalisation. Le fameux 85 % ne touche ainsi qu'une faible proportion des accidentés du vélo.

Donc, affirmer que, avec le port du casque, « quatre traumatismes crâniens sur cinq pourraient être évités » est une grossière exagération. Même en admettant une certaine réduction dans la gravité des blessures (après tout, le casque absorbe bel et bien une partie de l'énergie d'impact), la protection accrue n'empêche pas les traumatismes.

Une autre étude souvent citée en appui à une loi vient de l'État de l'Australie de l'Ouest où le port du casque est obligatoire pour tout le monde, depuis 1992. On y a constaté que le nombre de décès annuels dus à des accidents de vélo est passé, en moyenne, de 7,6 entre 1987 et 1991, à 6,4 entre 1993 et 1997 ; soit une baisse de 16 %. Mais la pratique du vélo aurait chuté de près de 30 % durant cette période. Le risque d'accident par cycliste et par kilomètre parcouru aurait donc augmenté.

Des chercheurs du département britannique des transports ont conclu, en 2009, que la littérature scientifique mondiale n'offre aucune évidence statistique fiable permettant de croire que le port du casque réduit le nombre de blessures à la tête. Un argument illustré aussi par une vaste étude épidémiologique états-unienne (W.J. Curnow) publiée dans la revue scientifique *Accident Analysis & Prevention*, en mars 2003. Le Centre des transports

de la Norvège conclut même, dans une étude de 2007 (Erk et Elvik), que les cyclistes casqués affichent un taux de blessure par kilomètre 14 % plus élevé que ceux qui n'ont pas de casque !

« Affirmer que quatre traumatismes crâniens sur cinq pourraient être évités » est une grossière exagération. »

LES LOIS SUR LE PORT DU CASQUE : AUCUN EFFET PRÉVENTIF AU CANADA



En matière de baisse du nombre des blessures à la tête et des lésions cérébrales liées au vélo, les statistiques canadiennes n'indiquent pas de différence significative entre les provinces ayant une loi imposant le port du casque et celles qui n'en ont pas, selon une étude de Jessica Dennis, de l'université de Toronto, publiée le 14 mai dernier dans la *British Medical Journal* (<http://bit.ly/1c15puC>).

La chercheuse s'en étonne. Elle a pourtant analysé les données complètes des hospitalisations d'accidents de vélos au Canada sur 15 ans (1994

à 2008), portant sur 66 716 cyclistes, dont 17 748 hospitalisés pour des blessures à la tête, et quelque 200 décès. Elle a comparé l'évolution du nombre de blessures à la tête par 100 000 habitants au fil du temps, entre les 6 provinces qui ont imposé le port du casque et 4 qui ne l'ont pas fait, dont le Québec et 3 territoires.

Premier constat, la fréquence des blessures à la tête dans les provinces où le port du casque est obligatoire a chuté de 54 % chez les jeunes de 18 ans et moins entre 1994 et 2003, période durant laquelle les lois sont entrées en vigueur, comparativement à 33,2 % dans les provinces où le casque n'est pas obligatoire. Mais cette

obligation n'a pas eu d'impact significatif sur les admissions à l'hôpital d'adultes (plus de 18 ans) pour des blessures à la tête. Ce nombre est demeuré faible et stable lors de la période étudiée.

Jessica Dennis a aussi constaté que, dans toutes les provinces imposant le casque, le déclin des admissions à l'hôpital pour des blessures à la tête subies par des cyclistes avait commencé plusieurs années avant la promulgation de la loi. Son entrée en vigueur n'a pas eu d'effet sur les courbes. Sa recherche, la plus exhaustive à ce jour quant au nombre des dossiers étudiés, est la première à prendre en compte les tendances statistiques de fond.

Mais, comme la célèbre étude de 1989 à Seattle, celle de Mme Dennis est basée sur les dossiers d'hospitalisations. Elle exclut les cyclistes morts sur les lieux de l'accident ou les blessés mineurs traités seulement à l'urgence (pour lesquels la protection du casque est moins évidente). De plus, son étude purement statistique des registres hospitaliers porte sur l'évolution des traumatismes, sans tenir compte du taux de pratique du vélo. Ainsi, là où le casque n'est pas obligatoire, il est probable que le recul moins prononcé des blessures à la tête chez les jeunes s'explique en bonne partie parce que le vélo y est de plus en plus populaire!



Alors, utile ou pas, le casque? Faute de réponse claire, l'anecdote et les discours des traumatologues tiennent le haut du pavé!

L'anecdote ou la science?

Mon amie Sylvie a roulé plus de 3 000 km annuellement sans casque. Il y a quelques années, cédant aux pressions, elle a entrepris sa première randonnée avec un Giro flambant neuf. Sur la piste cyclable de Beaconsfield, une fillette a brusquement surgi à vélo devant elle : collision à basse vitesse, pirouette spectaculaire, black-out, diagnostic de commotion cérébrale mineure. « Heureusement qu'elle portait un casque », ont dit plusieurs témoins.

Sylvie le pense aussi. J'ai pourtant vu sa chute : elle est tombée sur l'épaule et sa tête n'a pas heurté le sol de plein fouet. La fragile coquille de plastique de son casque était à peine égratignée.

J'ai moi-même chuté à vélo en exécutant un virage sur une chaussée recouverte de « garnotte ». J'en ai été quitte pour de sérieuses éraflures sur les cuisses et les épaules. Mais pas de choc à la tête, même si la pellicule de plastique de mon casque s'est déchirée et que la coquille de polystyrène s'est fendue. En voyant ce casque éclaté, plusieurs de mes collègues de balade ont conclu (à tort) que je venais d'échapper à la mort.

C'est le problème, avec les casques : les témoignages anecdotiques de gens sauvés par leur casque sont in-

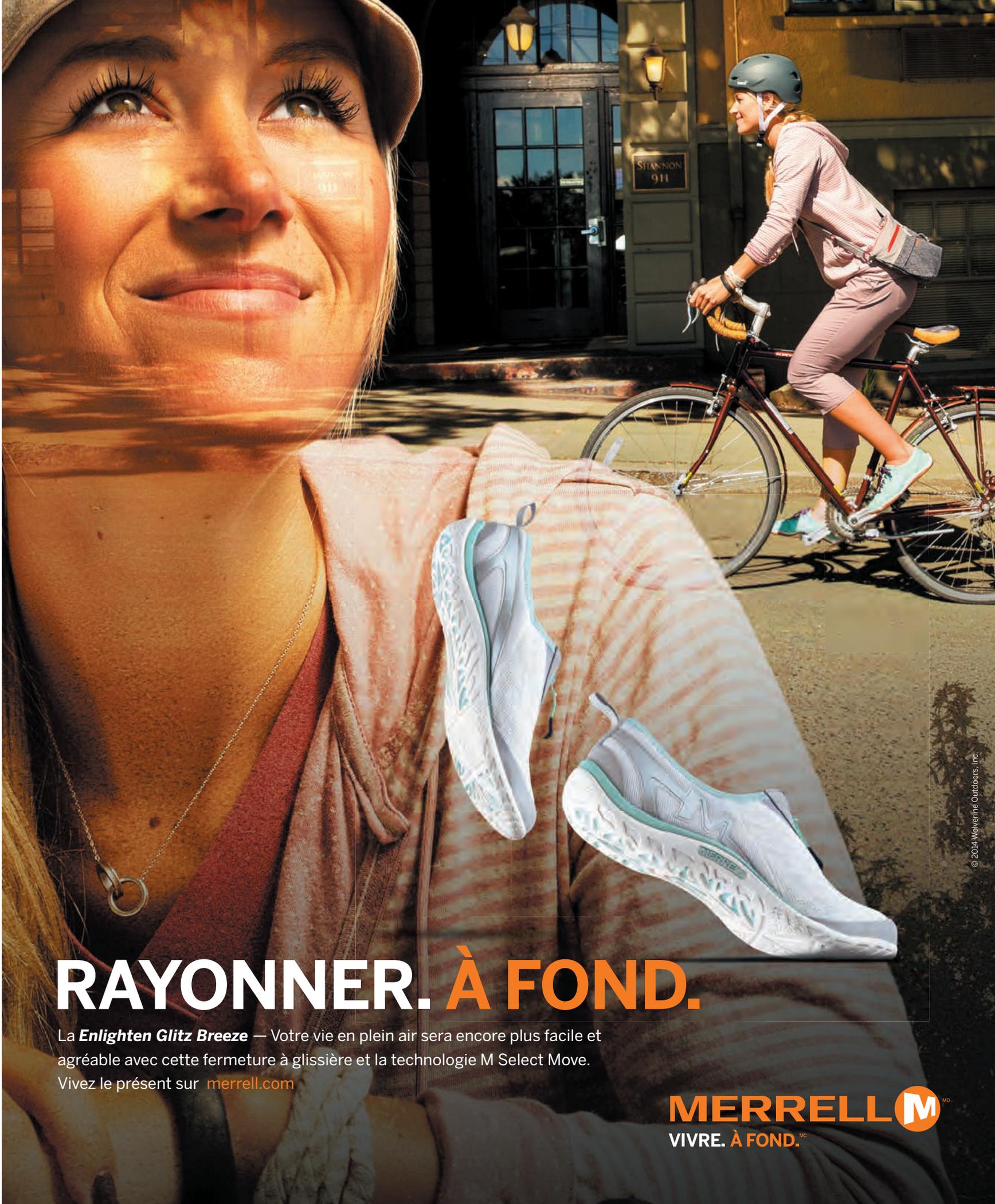
nombrables. Mais pour combien d'entre eux l'objet a-t-il vraiment été utile?

Pour y voir clair, il faut oublier les anecdotes et regarder les statistiques. Dans un long dossier publié l'an passé dans le magazine *Bicycle* (<http://bit.ly/1dI2dIt>), Bruce Barcott signale que, de 1995 à 2009, le nombre de voyages à vélo a progressé de 30 % aux États-Unis, et les courts déplacements urbains ont explosé avec 60 % d'augmentation. Pourtant, le nombre annuel moyen de décès est passé de 804 (en 1995-1997) à 655 (2008-2010) : une baisse de 20 %. Cette amélioration s'explique surtout par un nombre accru de pistes cyclables et l'augmentation marquée du nombre de cyclistes, les automobilistes apprenant dès lors à tenir compte des vélos. Pour la même période, le port du casque est passé de 18 % à plus de 50 % des cyclistes. Cela pourrait-il expliquer aussi le recul de la mortalité?

Barcott constate pourtant que, pour la même période, le nombre des hospitalisations pour commotions cérébrales s'est accru de 67 %. Certes, les commotions sont mieux diagnostiquées aujourd'hui qu'il y a 18 ans. Et le casque a peut-être sauvé certaines personnes qui auraient été blessées mortellement en 1995, gonflant ainsi les statistiques des commotions. Reste que, une fois ces explications prises en compte, les commotions ont bel et bien augmenté plus que la pratique du vélo, malgré la forte popularité du casque. ■

« La baisse de 20 % des décès s'explique surtout par un nombre accru de pistes cyclables et l'augmentation du nombre de cyclistes. »

www.bicycling.com/senseless/index.html
cyclehelmet.org/1182.html
www.bmj.com/content/346/bmj.f2674



RAYONNER. À FOND.

La **Enlighten Glitz Breeze** — Votre vie en plein air sera encore plus facile et agréable avec cette fermeture à glissière et la technologie M Select Move.

Vivez le présent sur merrell.com

MERRELL 
VIVRE. À FOND. ^{MC}

UN CASQUE INVISIBLE

L'information s'est répandue sur le web comme une traînée de poudre : après le coussin, voici le casque gonflable qui se déploie au moindre impact. Mais attention, l'innovation soulève encore des doutes.

Par Gabrielle Lacasse



Sur l'affiche, une jeune fille, la chevelure imbibée de sang et couverte de bandages. En grosses lettres : « Tu trouvais que tu faisais dur avec ton casque ? » Le message est percutant, mais pas efficace, pourtant. Car le look l'emporte encore beaucoup sur la sécurité.

Souvent boudé par les cyclistes montréalais, le casque de vélo n'a pas la cote, même si on nous vante constamment ses bienfaits. Certains le jugent peu seyant ; d'autres, inconfortable. On l'accuse même d'être responsable de nos cheveux gras du dimanche matin.

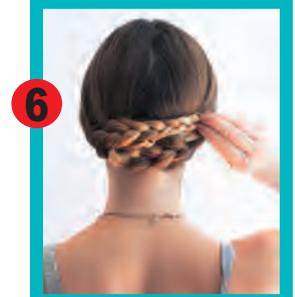
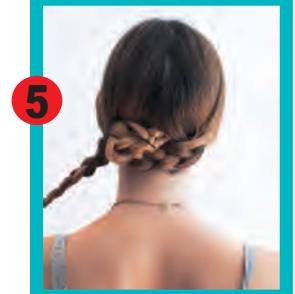
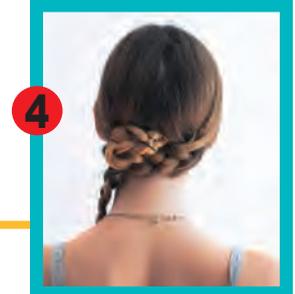
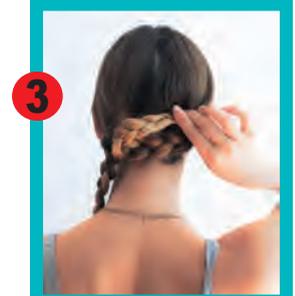
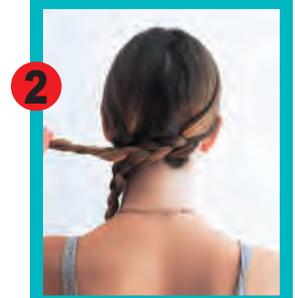
Les filles n'aiment pas le casque puisqu'il gâche leur coiffure. Les garçons trouvent que le fait de le porter ne fait pas très viril. D'autres le rejettent d'emblée, disant que les cyclistes casqués font moins attention parce qu'ils se croient presque invulnérables !

Heureusement, deux étudiantes suédoises se sont attaquées à ce problème. Elles ont inventé le casque invisible. Oui, le casque invisible ! Son nom est très scandinave : le Hövding. Contrairement au casque de vélo

traditionnel, il ne se porte pas sur la tête, mais bien autour du cou, comme une écharpe. Il détecte les mouvements anormaux, comme ceux d'une chute potentielle, et se transforme instantanément en sac gonflable, entourant prestement votre tête et votre cou afin de réduire les dommages découlant de l'accident.

Ainsi, vous êtes protégé lors de vos ballades, tout en conservant votre allure fraîche et décontractée. Les modèles peuvent même s'agrémenter d'accessoires de diverses couleurs, pour s'accorder à votre tenue du jour.

Cette innovation, qui a pris 7 ans et exigé un investissement de 10 millions \$, est uniquement vendue en Europe, au prix de 570 \$. Un peu cher, mais en théorie plus sécuritaire que le casque traditionnel à coquille rigide... à condition de faire confiance à un système qui repose (comme pour les coussins gonflables des autos) sur un déploiement par explosif, placé sur la nuque. Cela soulève quand même certaines inquiétudes. ■



COMMENT S'ATTACHER LES CHEVEUX SOUS UN CASQUE

Par Gabrielle Lacasse

La première fois qu'un ami m'a suggéré de m'acheter un vélo, j'ai rejeté l'idée : « Je préférerais monter à cheval qu'à vélo ! »

Quelque temps plus tard, j'ignore encore pourquoi, j'ai commencé à ressentir le besoin de m'en procurer un. En fait, mon copain utilisait le sien constamment et cela me semblait à la fois agréable et utile d'aller du point A au point B rapidement et facilement. J'ai trouvé une monture usagée que j'ai transformée en parfait vélo de ville à une vitesse (mon *single speed* à moi). Aujourd'hui, je circule partout. On m'appelle désormais « la fille qui fait du *bike* ». Quelle ironie !

Mais aucune histoire n'est parfaite ; quelque chose de pas très chouette m'est arrivé. Ma tête, le sol, beaucoup de sang, l'hôpital ; vous voyez le genre... J'ai eu très peur et avec raison. Depuis ce jour, je porte un casque, ce truc qui nous fait paraître comme un cham-

pignon ambulant. C'est que je préfère avoir l'air d'un gros bolet que de revivre ce genre de traumatisme.

Mais cet objet de protection n'est pas *fashion*. On ne peut plus peigner ses cheveux comme on le souhaite. Bye-bye toques hautes et couettes faites en deux secondes. C'est ainsi que j'ai eu l'idée d'essayer, pour le vélo, diverses coiffures pour filles et de les partager. En voici donc une, simple et jolie, qui se réalise facilement, que l'on ait les cheveux frisés, raides ou ondulés.

Dans un même ordre d'idées, un élément majeur à retenir lorsqu'on porte un casque : gardez vos cheveux loin de votre visage, puisque la chaleur et la sueur les feront coller à la peau, ce qui n'est pas très joli. Aussi, optez pour des coiffures basses et bien soudées. Ne laissez pas vos cheveux « lousés », ils prendront l'humidité et s'emmêleront au vent (je parle d'expérience). ■

Gabrielle Lacasse anime le blogue [mode Dentellesetfleurs.com](http://mode.Dentellesetfleurs.com)

LE CASQUE PLIABLE

Pour les courts déplacements en ville, le casque encombre parfois. Pourquoi pas le plier pour le mettre dans sa mallette? Par Stéphane Desjardins

Votre casque vous encombre? Presque tout le monde s'en plaint... et endure. Mais ce pourrait être chose du passé avec le Morpher, un casque pliable, conçu par Jeff Woolf.

D'autres modèles pliables ont récemment fait l'objet de reportages dans la presse cycliste spécialisée, comme les casques états-unien Stashkit (stashkit.com) et Closca (closca.co), ou le français Overade (overade.com). Ils ne sont pas encore offerts sur le marché.

Mais celui de l'inventeur britannique Woolf se démarque par son design novateur et l'impressionnant sens du marketing de son créateur. Président du jury du World In-

novation Awards, Jeff Woolf a eu l'idée de son casque en polystyrène extensible après avoir subi un accident à vélo. Il y travaille depuis deux ans, en collaboration avec la firme de design londonienne Therefore.

L'an dernier, il a inscrit son projet sur la plateforme de financement collaboratif Indiegogo et a obtenu 68 015 \$ US, soit deux fois plus que sa demande initiale. L'inventeur présente son produit comme faisant partie d'un phénomène social mondial: le vélo est de plus en plus populaire, même dans les pays autrefois réfractaires à la pratique du cyclisme. «L'an dernier, il s'est vendu plus de vélos que d'autos aux États-Unis, écrit-il sur Indiegogo. Il est inévitable



© Morpher

que de plus en plus de gens auront des accidents à bicyclette.»

Jeff Woolf a utilisé l'argent récolté pour financer la certification, le brevet et le processus de fabrication en série, confié à la firme Strategic Sports.

Il en résulte une gamme de prototypes de casques pliables qui se glissent dans un étui ou une mallette. Leur design est beaucoup plus attrayant, plus urbain et moins sportif que les articles courants. Plié, le casque est à peine plus épais que deux mains jointes.

M. Woolf vise particulièrement les utilisateurs de services de vélos partagés, comme le BIXI, dont 93 % ne portent pas de casque à Londres, affirme-t-il. Le Morpher est en vente depuis mars. ■

On peut visionner le projet et une vidéo ici :
<http://bit.ly/19W7Lir>
www.youtube.com/watch?v=pQdi7FjQPN0

GLOBE

ACHETEZ UN VÉLO GLOBE ET RECEVEZ UN CASQUE GRATUIT!

DU 24 MARS AU 28 JUIN 2014

*À L'ACHAT D'UN VÉLO DE GAMME GLOBE 2014:
DAILY, DAILY STEP THROUGH, WORK, ROLL.

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

ABCCYCLES.COM
514.276.1305

abc
CYCLES & SPORTS LTÉE
MONTREAL

PROGRAMME COMPLET



PRÉSENTE

GO

FESTIVAL
GO VÉLO MTL

EN COLLABORATION AVEC



Jean Coutu



À
CHACUN
SON
TOUR

30^e TOUR DE L'ÎLE DE MONTRÉAL
TOUR LA NUIT
DÉFI MÉTROPOLITAIN
OPÉRATION VÉLO-BOULOT

FESTIVAL
GO VÉLO MONTRÉAL
DU 25 MAI AU 1^{er} JUIN 2014



**LE LAIT,
PRÉSENTATEUR
DU FESTIVAL
GO VÉLO MTL**



Source naturelle de réconfort
lelait.com

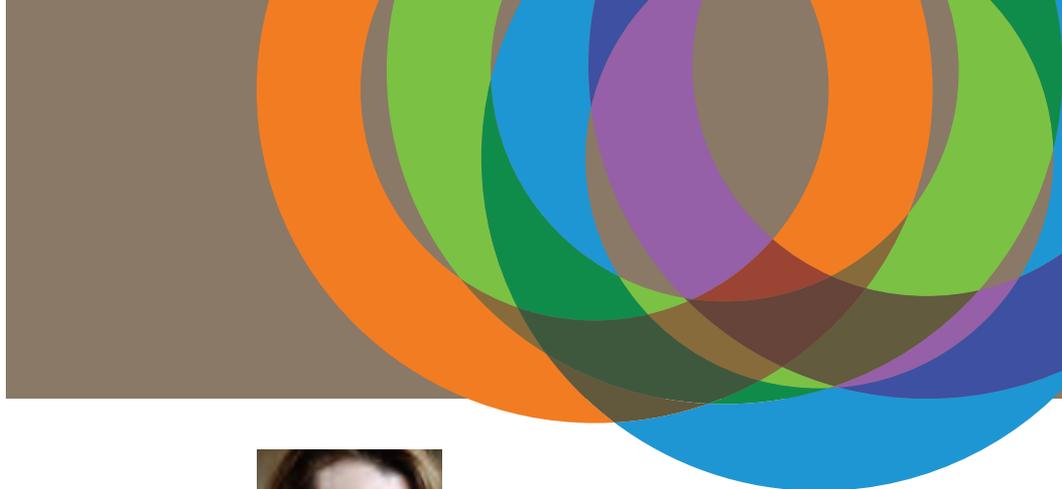


PHOTO : JULIE PERRAULT

« Je suis une amoureuse du vélo, une vraie mordue! Je suis ravie de voir ce que devient le vélo à Montréal, la place de plus en plus grande qu'il occupe dans nos rues, la belle énergie qui s'en dégage.

Aujourd'hui, Montréal roule. Pour aller au travail, faire les courses, se balader, s'entraîner : le vélo est à la fois multiple et partout. Le Festival Go vélo Montréal — le festival en mouvement — illustre parfaitement cette heureuse réalité. Une réalité plurielle, à laquelle répond un événement rassembleur, où des milliers de cyclistes comme vous et moi sont prêts à prendre le départ.

À Go, on y va! »

CATHERINE-ANNE TOUPIN
Comédienne et cycliste,
porte-parole du Festival Go vélo Montréal

VOUS GAGNEZ À RÉSERVER TÔT!

**INSCRIVEZ-VOUS MAINTENANT
ET ÉCONOMISEZ**



SUIVEZ-NOUS ET PARTAGEZ VOTRE EXPÉRIENCE



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



FESTIVAL GO VÉLO MONTRÉAL : NOUVELLE APPELLATION D'UN FESTIVAL QUI BOUGE!

Vélo Québec fait place cette année — en remplacement de la Féria du vélo de Montréal — au Festival Go vélo Montréal. Cette nouvelle appellation traduit bien l'engouement actuel et grandissant pour le vélo, de même que le rôle mobilisateur de ce festival unique en Amérique.

À l'aube du 30^e Tour de l'Île de Montréal, ce changement s'avère également la suite logique aux nouveautés présentées en 2013 pour combler les cyclistes d'aujourd'hui. Parmi celles-ci, rappelons la gratuité pour les 12 ans et moins désirant participer au Tour de l'Île

et au Tour la Nuit — une action concrète les encourageant à la pratique d'activités sportives — de même que la multiplication des choix d'expériences au Tour de l'Île, tant pour les contemplatifs que pour les sportifs.

Dynamique, festive et rassembleuse, la nouvelle appellation est un appel à l'action et à la fête, où l'impératif côtoie les plaisirs de rouler, où les cyclistes investissent la rue par milliers et deviennent l'événement.

Prêt pour la plus belle fête en mouvement? Alors, Go vélo Montréal!

À CHACUN SON TOUR
PEU IMPORTE LE VÉLO, LE STYLE,
LA FORME PHYSIQUE OU L'ÂGE...
TOUT LE MONDE TROUVE SON TOUR
AU FESTIVAL GO VÉLO MONTRÉAL!

ROULER POUR UNE CAUSE, C'EST POSSIBLE!



Vous êtes un groupe de 25 personnes et plus, vous œuvrez au sein d'un organisme de bienfaisance et vous êtes à la recherche d'idées pour collecter des fonds? Participez au Festival Go vélo Montréal pour la cause qui vous tient à cœur et bénéficiez d'une **réduction allant jusqu'à 30 % sur les frais d'inscription.**

Pour en savoir plus, visitez notre site velo.qc.ca/cause ou communiquez avec nous.



FESTIVAL
GO VÉLO MTL

Pour parler vélo, quoi de mieux qu'un vélo! Ce logo illustre éloquentement l'ADN de l'événement : la fête, l'action, le vélo et Montréal. Comme les pictogrammes les plus connus de notre quotidien, il parle à toutes les clientèles — petits et grands, athlètes ou simples amateurs — et invite à passer à l'action. C'est un Go!

Go Tour de l'Île de Montréal!
Go Tour la Nuit!
Go Défi métropolitain!
Go vélo-boulot!



MERCI À NOS BÉNÉVÉLOS!

Le Festival Go vélo Montréal est fier de ses fidèles bénévoles affectueusement surnommés *bénévélos*. Depuis le premier Tour, leur présence dynamique et sympathique apporte une touche chaleureuse et festive appréciée de tous.

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

FESTIVAL
GO VÉLO MTL



Le Tour de l'Île de Montréal en est à sa 30^e édition. Une telle longévité témoigne de la place privilégiée qu'il occupe dans le cœur des Montréalais.

L'événement est tellement imbriqué dans la vie montréalaise qu'on ne s'étonne plus de son retour, année après année. Un peu comme le retour de l'été...

Vélo Québec a choisi de renommer cette grande fête – qui comprend aussi le Tour la Nuit et le Défi métropolitain – le Festival Go vélo Montréal. Une heureuse initiative : Montréal étant reconnue comme la ville des festivals, l'engouement des cyclistes de tous âges n'en sera que plus grand.

Je tiens à féliciter tous les organisateurs et les bénévoles pour leur excellent travail et je souhaite à tous un excellent festival!

DENIS CODERRE
Maire de Montréal

Montréal



Le gouvernement du Québec est fier de soutenir la 30^e édition du Tour de l'Île et son Festival Go vélo Montréal. Cet événement contribue à faire de notre métropole une des grandes villes cyclables du monde. En plus d'encourager l'usage d'un moyen de transport propre et actif, ces rendez-vous ludiques et rassembleurs permettent aux cyclistes de découvrir autrement Montréal et la beauté de ses quartiers. Nous invitons les citoyens ainsi que les gens d'ici et d'ailleurs à participer à l'événement en grand nombre!

JEAN-FRANÇOIS LISÉE
Ministre des Relations internationales,
de la Francophonie et du Commerce
extérieur et ministre responsable de la
région de Montréal

PASCAL BÉRUBÉ
Ministre délégué au Tourisme

Québec

CONCOURS

Contribuez
à la vie en mieux

RECYCLEZ VOS VÉLOS
gazmetro.com/velo

SOS VELO Service de collecte
514 251-8803

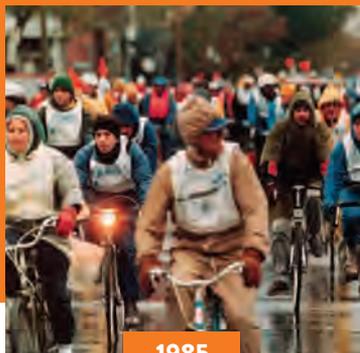
GazMétro
la vie en bleu

**ROULEZ EN TANDEM
AVEC BONIDOLLARS**

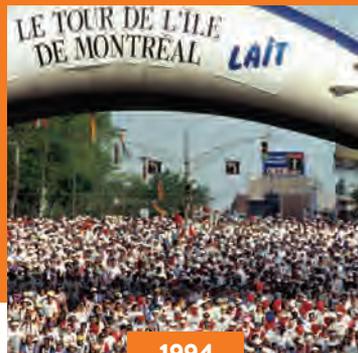
UTILISEZ VOS BONIDOLLARS
VISA DESJARDINS POUR PAYER LES
FRAIS D'INSCRIPTIONS AUX ACTIVITÉS
DU FESTIVAL GO VÉLO MONTRÉAL.

Visitez desjardins.com/cataloguebonidollars

Desjardins
Coopérer pour créer l'avenir



1985



1994



2004



2014

LE TOUR DE L'ÎLE DE MONTRÉAL A TRENTE ANS... ET LE VÉLO A LE VENT DANS LE DOS!

1985-2014 Trente ans déjà! Aujourd'hui, Montréal figure avantageusement parmi les meilleures villes vélo au monde¹. En 1985, alors qu'une poignée de cyclistes sillonnaient nos rues — la légende voulant qu'à l'époque ils se connaissent tous par leur prénom! —, la première édition du Tour de l'Île inaugurerait le nouveau réseau de pistes cyclables de l'est de Montréal.

Que de chemin parcouru en trois décennies! Une véritable culture vélo a émergé, le nombre de cyclistes va croissant et — qui l'eût cru — Montréal a tenu avec succès son premier happening de vélo d'hiver en février! Ce n'est pas tout : pour souligner sa 30^e édition, le Tour de

l'Île offrira pour la première fois à ses participants un parcours riverain de 130 km. On y fera littéralement le tour de l'île.

À Vélo Québec, où notre mission première a toujours été d'encourager la pratique du vélo, nous sommes particulièrement heureux de la tournure des événements. Avec le recul, nous avons l'impression d'avoir lancé une folle échappée à laquelle est venu se greffer un immense peloton, faisant d'une Montréal animée et allumée la capitale du vélo en Amérique du Nord. Petite reine va loin!

¹Montréal : ville vélo no 1 en Amérique du Nord selon The Copenhagenize Index 2013 of Bicycle Friendly Cities.



NOUVEAU POUR LA 30^e ÉDITION, UN VÉRITABLE TOUR DE L'ÎLE DE 130 KM

Le désir des Montréalais de se réapproprier les rives de leur île est un thème bien connu. Au fil des ans, quantité de participants nous demandaient invariablement : « Quand? » Quand auraient-ils le plaisir d'enfin prendre la mesure de leur île à vélo? De la saisir dans toute sa cyclabilité? C'est maintenant possible!

DE QUÉBEC OU D'OTTAWA

EN ROUTE VERS LE 30^e TOUR DE L'ÎLE DE MONTRÉAL

Dès le vendredi 30 mai, roulez en gang jusqu'à Montréal pour participer au 30^e Tour de l'Île de Montréal. Les Montréalais peuvent également en profiter puisqu'un forfait en train vers Québec ou Ottawa est également offert pour prendre le départ.



QUÉBEC

EN SAVOIR PLUS »

veloquebecvoyages.com

514 521-8356 • 1 800 567-8356, poste 506



Vélo Québec
VOYAGES

Titulaire d'un permis du Québec



30^e



T O U R

LES CLASSIQUES

À CHACUN SON 30^e TOUR DE L'ÎLE DE MONTRÉAL

DIMANCHE 1^{er} JUIN 2014

Ce grand rendez-vous cycliste, déjà à sa 30^e édition, vous offre plusieurs possibilités de parcours. Pour une randonnée contemplative ou un rendez-vous sportif, il y a un Tour de l'Île pour tout le monde, dont un pour vous!

DÉPART
AVENUE DU PARC-LA FONTAINE
ARRIVÉE
PARC JEANNE-MANCE

#Tourdelile



50 KM

DÉPART À COMPTER DE 9 H 15

C'est la version classique : 50 km de rues fermées à la circulation automobile. Belle occasion pour vous de voir et de vivre Montréal autrement, à travers neuf arrondissements.



25 KM

DÉPART À COMPTER DE 9 H 15

Le même plaisir du Tour de l'Île vous est possible, sur une distance moindre, via le parcours de 25 km. Choisissez cette option dès le début du parcours.



DE L'ÎLE DE MONTRÉAL

LES SPORTIFS



100-130 KM DÉCOUVERTE

DÉPART ENTRE 7 H ET 11 H

Version inédite, pour souligner le 30^e anniversaire, pendant laquelle vous faites littéralement le tour de Montréal, soit 130 km, avec la possibilité d'écourter à 100 km. Départ matinal sur parcours balisé non fermé à la circulation automobile. Places limitées à 3000.



50 KM EXPRESS

DÉPART À 9 H 15

Version accélérée, au cours de laquelle vous roulez à 30 km/h pendant 1 h 30 sur rues fermées.



100 KM EXPRESS VÉLO MAG

DÉPART À 6 H 45

Unique à Montréal, version pour cyclosportifs aguerris, pendant laquelle vous roulez sous escorte policière en peloton groupé, à une vitesse moyenne de 30 km/h. Places limitées à 200.



GRATUIT POUR LES 12 ANS ET MOINS
 AU TOUR DE L'ÎLE (CIRCUIT 25 OU 50 KM)
 INSCRIPTION REQUISE.

FRAIS D'INSCRIPTION Tarifs courants en vigueur du 23 avril au 26 mai. Taxes incluses.

50 OU 25 KM

Adulte : 32 \$ Combo Tour de l'Île et Tour la Nuit : 45 \$
 De 13 à 17 ans : 18,50 \$ Combo Tour de l'Île et Tour la Nuit : 26,50 \$
 Membre de Vélo Québec Association : 27 \$

50 KM EXPRESS OU 100-130 KM DÉCOUVERTE

Adulte : 57 \$
 Combo 50 km Express ou 100-130 km Découverte et Défi métropolitain : 92 \$
 Membre de Vélo Québec Association : 48 \$

100 KM EXPRESS VÉLO MAG Adulte : 95 \$

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

Les frais d'inscription au 50 km Express, au 100-130 km Découverte et au 100 km Express Vélo Mag incluent également un lunch au site d'arrivée. Les participants au 100-130 km Découverte auront accès à des points de services (eau et toilettes) sur le circuit, dont une halte à la maison Pitfield, dans le parc-nature du Bois-de-Liesse, où sera servie une collation.

INSCRIVEZ-VOUS MAINTENANT!

TOUR



À CHACUN SON TOUR LA NUIT

VENDREDI 30 MAI 2014

Crépuscule en bleu et noir, lumière ambiante belle à voir, vous avez là l'énergie du Montréal nocturne à son meilleur! Dès la tombée de la nuit, vous et des milliers de cyclistes costumés et colorés affirmez votre personnalité, votre individualité au sein d'un joyeux ruban humain de 20 km.

DÉPART
AVENUE DU PARC-LA FONTAINE
ARRIVÉE
PARC JEANNE-MANCE

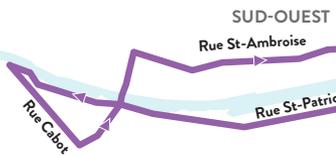
#TourlaNuit



CHAPEAU À LA FANTAISIE

Au Tour la Nuit et au Tour de l'Île, vous devenez l'événement! Faites partie de ce joyeux défilé en arborant un brin de fantaisie, un grain de folie.

Vous avez une idée amusante – costume, éclairage, musique? Partagez-la avec votre gang. Vous ne passerez pas inaperçu!



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

MOUVEMENT COLLECTIF **stm**

VIVEZ MONTRÉAL

PARTAGEZ VOS PHOTOS AVEC #MTLMOMENTS

LIVE MONTRÉAL

SHARE YOUR PHOTOS USING #MTLMOMENTS

SUIVEZ-NOUS / FOLLOW US



à la **Montréal**
 TOURISME-MONTREAL.ORG



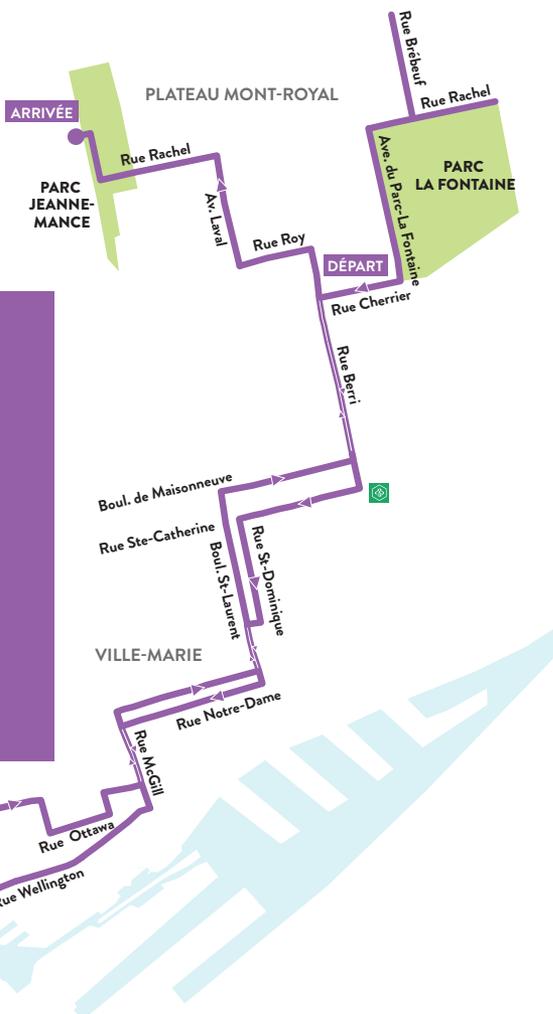
LA NUIT À MONTRÉAL



LA NUIT, SOYEZ LUMINEUX

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

Et pour vous permettre de rayonner davantage sous les étoiles, une petite surprise offerte par le LAIT et JEAN COUTU vous attend au départ.



UN WEEK-END COMPLÈTEMENT VÉLO À MONTRÉAL

Du 30 mai au 1^{er} juin, l'heure est aux rassemblements festifs, alors que des milliers de cyclistes participent à deux événements incontournables : le Tour la Nuit et le 30^e Tour de l'Île de Montréal. Informez-vous de nos différents forfaits (une ou deux nuitées) avec hébergement pour ce week-end!

GRATUIT POUR LES 12 ANS ET MOINS
AU TOUR LA NUIT. INSCRIPTION REQUISE.

FRAIS D'INSCRIPTION Tarifs courants en vigueur du 23 avril au 26 mai. Taxes incluses.

Adulte : 25 \$ **Combo Tour la Nuit et Tour de l'Île** : 45 \$
De 13 à 17 ans : 14,50 \$ **Combo Tour la Nuit et Tour de l'Île** : 26,50 \$
Membre de Vélo Québec Association : 21 \$

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

INSCRIVEZ-VOUS MAINTENANT!

DÉFI MÉTRO

À CHACUN SON DÉFI MÉTRO-POLITAIN

DIMANCHE 25 MAI 2014

Pendant le Festival Go vélo Montréal, prenez part au premier rendez-vous cyclosporitif de la saison, qui est également le plus populaire événement du genre au Québec, avec ses 4000 participants. Belle occasion de se retrouver entre rouleurs et de pousser la machine juste ce qu'il faut. Cette année, l'itinéraire visite une nouvelle portion de la grande région métropolitaine, en partance de L'Assomption. Que la saison débute!

DÉPART ET ARRIVÉE
COMPLEXE SPORTIF DU
COLLÈGE DE L'ASSOMPTION

#Defimetro



FRAIS D'INSCRIPTION Tarifs courants en vigueur du 23 avril au 21 mai. Taxes incluses.

Adulte : 57 \$

Combo Défi métropolitain et

50 km Express 100-130 km Découverte Tour de l'Île : 92 \$

Prix pour deux ou trois Défis : 50 \$ par Défi

Membre de Vélo Québec Association : 48,50 \$

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

INSCRIVEZ-VOUS MAINTENANT!

UN ÉTÉ COMPLÈTEMENT VÉLO AVEC VÉLO QUÉBEC



présente

Les Défis de l'été 2014

en collaboration avec



Les Défis de l'été — incluant le Défi métropolitain —, c'est une palpitante série de parcours non chronométrés, où vous roulez à votre propre rythme 75, 100, 125 ou 150 km.

DÉFI DU CENTRE-DU-QUÉBEC

Samedi 21 juin • Victoriaville

DÉFI DES CANTONS-DE-L'EST

Samedi 6 septembre • Bromont

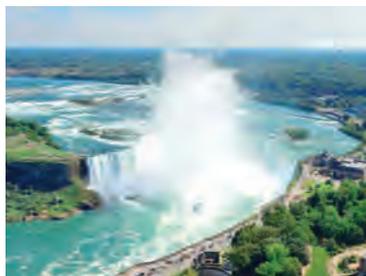


LA PETITE AVENTURE DESJARDINS

EN MONTÉRÉGIE : L'AUTRE RYTHME DE VIE

Célébrez l'arrivée de l'été à vélo. Trois jours à rouler mollo. Le bonheur via la Montérégie. Vivement les vacances!

Du 28 au 30 juin | Départ/arrivée : Chambly



LE GRAND TOUR DESJARDINS

VÉLO + NIAGARA : L'HEUREUSE ALLIANCE

Parcours inédit, omniprésence de l'eau : les plages, les fameuses chutes, les vignobles, le patrimoine... les astres s'alignent pour en faire une vraie lune de miel!

Du 2 au 8 août | Départ/arrivée : Hamilton (Ontario)

VOUS RÊVEZ VACANCES? PENSEZ VÉLO!

Que ce soit votre énième voyage à vélo ou votre premier, Vélo Québec Voyages partage avec vous l'expérience vélo vous permettant de vivre les vacances dont vous rêvez.

Pour en savoir plus sur nos 70 destinations au Québec et à travers le monde, visitez veloquebecvoyages.com.



À VÉLO... C'EST FABULEUX!

Jean Coutu est heureux de vous accompagner durant votre randonnée. Ressourcez-vous à notre Espace détente et découvrez notre Fabuleux Cirque au Festival Go vélo Montréal.



Jean Coutu



VÉLO-BOULOT

À CHACUN SON OPÉRATION VÉLO-BOULOT

DU 26 AU 30 MAI 2014

Chaque jour, douze mois l'an, des milliers de Montréalais roulent à vélo. C'est pour eux LE moyen de se déplacer, à la fois sain, économique et assurément le plus rapide. Pendant la semaine du Festival Go vélo Montréal, vous êtes invité à opter pour le vélo-boulot, à enfourcher votre bicyclette et vivre le plaisir avant le travail.

JEUDI 29 MAI RENDEZ-VOUS CYCLE CHIC

À compter de 17 h (lieu à confirmer)

Le magazine *Vélo Urbain* vous convie à un Rendez-vous Cycle Chic auquel participera Chris Bruntlett, photoblogueur de Vancouver Cycle Chic. À cette occasion, il nous présentera ses courts métrages portant sur le vélo urbain et qui se sont récemment distingués au New Urbanism Film Festival, à San Francisco. Pour en savoir plus sur ce Rendez-vous, visitez montrealcyclechic.com.



ACTIVITÉS GRATUITES ACTIVITÉS VÉLO-BOULOT DE LA SEMAINE

LUNDI 26 MAI CAUSERIE VÉLO QUÉBEC ROULER AVEC DES ENFANTS

Maison des cyclistes, de 18 h à 19 h 30

Découvrez les trucs et astuces de parents qui roulent à vélo avec leurs enfants, non seulement dans leurs moments de loisirs, mais aussi pour leurs déplacements utilitaires.

MARDI 27 MAI MIDI-VÉLO DESJARDINS

Grande-Place du complexe Desjardins, de 11 h à 14 h

Célébrez le vélo sous toutes ses formes et obtenez les réponses à vos questions sur le vélo-boulot, le cocktail transport, le transport actif et collectif, le cyclotourisme, le vélo de montagne et les événements cyclistes de l'été. Profitez également d'une mise au point de base de votre vélo.

MERCREDI 28 MAI JOURNÉE VÉLO-BOULOT

Parc La Fontaine, de 7 h à 18 h

Animation vélosympathique, distribution de produits et activités de nos partenaires, récupération de vélos usagés par Gaz Métro en collaboration avec SOS Vélo, etc.

CONFÉRENCE LA VILLE DU 21^e SIÈCLE DOIT PENSER VÉLO



Avec Philippe Crist,
Forum international des transports (FIT)
Grande Bibliothèque, à 11 h

Économiste et chercheur pour le Forum international des transports — l'un des plus prestigieux laboratoires d'idées au monde —, Philippe Crist est un cycliste passionné ainsi qu'un conférencier en demande. Dans le contexte où la circulation routière va croissant, la ville du 21^e siècle ne fonctionnera que si elle combine efficacement vélo et transports en commun à la hauteur des besoins des usagers d'aujourd'hui. Afin que le vélo progresse dans les villes, il doit être perçu comme LE meilleur choix en matière de déplacement. Rien de moins!

L'Opération vélo-boulot est rendue possible grâce à la contribution financière du Fondsvert

MERCI À NOS PARTENAIRES

PRÉSENTATEUR



COLLABORATEUR



PARTENAIRES ASSOCIÉS



MÉDIAS



PARTENAIRES PUBLICS



ABONNEZ-VOUS
pour 3 ans
et économisez

45%
sur le prix en kiosque

vélo mag

le magazine cycliste
des Québécois

6 numéros par année

incluant 2 guides d'achat (vélos de route et de montagne), des excursions, des idées de voyages, des témoignages, des tests de vélos, des suggestions d'équipement, des chroniques (entraînement, nutrition, entretien mécanique)



aussi offert en
édition numérique :
26 \$* pour un an

* gratuit pour les abonnés du format imprimé



ABONNEZ-VOUS

31 \$ pour un an

49 \$ pour 2 ans

69 \$ pour 3 ans

www.velomag.com/abonnez-vous



Procurez-vous également
les autres magazines publiés
par Vélo Québec Éditions

VÉLOS D'ENFANTS POIDS PLUMES ET PETITS SOURIRES



Vous voulez accumuler les kilomètres avec votre marmaille en gardant le sourire? Investissez dans un bon vélo pour enfants. *Par Pierre-Marie Legrain*

Lorsque l'on parle de vélos d'enfants, on essaie toujours de se rappeler les émotions et les sentiments éprouvés lors de nos premiers tours de roue. Certains évoquent la fierté ou la témérité; d'autres, la joie toute simple de l'accomplissement d'une prouesse.

Mais si vous choisissez votre vélo pour son poids et son confort, pourquoi ne pas en faire autant pour votre enfant et privilégier quelque chose de plus léger, de stable

et de sécuritaire? L'industrie du cycle, qui a longtemps produit des vélos patauds, inadaptés aux besoins des plus jeunes et de leurs parents, se rattrape peu à peu. On voit éclore des produits légers et confortables, plus fonctionnels.

Grâce à ces nouvelles gammes de vélos, lors des balades du dimanche, du pique-nique familial du jeudi, de l'épicerie du mardi, ou encore pour le trajet maison-école-garderie, nos petits cyclistes nous suivront dans la joie et la bonne humeur, avec agilité et entrain!



Trek Mystic 20



QUESTION DE TAILLE

Douze, 16, 20, 24 pouces : de quoi parlons-nous? Contrairement aux vélos d'adultes, c'est bien la taille des roues qui influence la géométrie du cadre et du vélo en général. Douze pouces, cela correspond à peu près à une roue de

poussette. C'est donc la taille des plus petits et souvent celle du premier vélo. À 16 po, semblable à la taille d'une roue de brouette, on accommode plus ou moins un enfant de 5 à 6 ans. À 20 po, c'est une roue de remorque-poussette, comme celles de la marque Chariot, pour les garçonnetts et fillettes entre 6 et 9 ans. Enfin, à 24 po, on parle du dernier échelon avant l'âge adulte, celui – peut-être – de l'âge de raison entre 12 et 14 ans.

TREK

Chez Trek, on a aussi droit à une géométrie confortable et sécuritaire pour les enfants. Ce qui ressort vraiment, c'est le souci du détail et les ajustements possibles. En effet, tous les points de contact, c'est-à-dire la selle, les poignées et les pédales, sont étudiés pour être adaptés à la morphologie de l'enfant. Mais ce n'est pas tout. Il est facile d'ajuster la hauteur de la selle, les manettes des freins ou la hauteur du guidon (ce que certains vélos n'offrent pas) et même la hauteur des pédales. Là, c'est innovant! Tout est donc pensé, depuis le poids du cadre jusqu'aux différentes composantes, en passant par les pièces maîtresses, pour que votre chéri vive de beaux moments et s'épanouisse pleinement en tant que cycliste.

Trek Jet 20, 250 \$
Trek Mystic 20, 250 \$
trekbikes.com

Runners



Mamma Cangura, B-Bip



Early Rider Spherovelo



Trek Kickster



DRAISIENNES

Un vent de folie enfantine souffle sur nos villes. Les frimousses hilares de bambins pas plus hauts que trois pommes se multiplient, alors qu'ils chevauchent de drôles d'engins. Vous avez certainement eu l'occasion d'en apercevoir sur les trottoirs ou dans les parcs. Mais oui, des petits qui ont, entre les jambes, ce qui ressemble vaguement à un vélo, avec deux roues, sans pédales. Oubliés les tricycles grinçants : l'heure est au retour aux sources ! On apprend

l'équilibre avec une vieille chose, noble et authentique, l'ancêtre de la bicyclette : j'ai nommé la draisienne. Pour les enfants de deux à quatre ans, c'est l'occasion de se familiariser avec un deux-roues, d'en assimiler graduellement les aspects : l'équilibre, la vitesse et le freinage, pour n'en citer que trois. Les sourires des tout-petits gambadant gaiement sur leurs draisiennes sont tout un spectacle qui mérite d'être encouragé !

Le matériau employé résume les différences entre les modèles. Beaucoup de compagnies ont leurs draisiennes, on peut néanmoins citer le B-Bip de Mamma Cangura, au plastique sympathique ; souligner le très beau bois du Runners, ou enfin la belle conception du Kickster de Trek. En revanche, la vraie originalité revient encore une fois à la compagnie Early Rider, avec son Spherovelo, un truc qui ressemble

à une chenille, qui vaut le détour et a l'air vraiment amusant ! Les roues ne sont en effet pas des roues mais des boules... Je ne sais pas pour vous, mais j'aimerais vraiment pouvoir essayer cela !

Runners, 140 \$
runners-bike.com

Mamma Cangura, B-Bip, 150 \$
mammacangura-na.com

Early Rider Spherovelo, 135 \$
Trek Kickster, 170 \$
trekbikes.com

Grâce à ces nouvelles gammes de vélos, nos petits cyclistes nous suivront dans la joie !



EARLY RIDER

Le Belter est un vélo qui représente à lui seul l'évolution du marché et de l'offre pour les plus jeunes cyclistes. Un chiffre : 5,5 kg. C'est pratiquement la moitié de tous ses compétiteurs.

Ce poids a été atteint grâce à un cadre en aluminium de qualité, une seule vitesse et un unique frein. Simple et efficace, ce sera un vélo génial pour que votre enfant vous accompagne partout avec entrain. On appréciera aussi à sa juste valeur la courroie de kevlar qui vient remplacer la chaîne conventionnelle : plus de graisse sur les bas de pantalon ou sur les collants de vos chers petits ! En ce qui concerne le prix, gardez à l'esprit la possibilité d'une excellente valeur de revente.

Early Rider Belter, 16 po, 420 \$
earlyrider.com



LINUS

Chez Linus, on considère que le style et le fonctionnel signent un mariage de goût et de bon sens. Le Lil'Roadster et le Lil'Dutchi sont les versions « mini » très appréciées des séduisants et confortables Roadster et Dutchi. La géométrie de ce dernier, par exemple, va permettre à l'enfant d'enjamber facilement sa monture, et assure un dégagement facile en cas de pépin. Tout équipés, voici des vélos qui feront rugir de plaisir les petits et les grands !

Lil'Roadster, 16 po, 295 \$; 20 po, 319 \$
Lil'Dutchi, 16 po, 299 \$
linusbike.com



AVP

Le groupement québécois Action Vélo Plus (AVP) offre également une version aluminium d'un vélo 20 po. Le KS20 est une option à connaître. Là encore, on retrouve de vrais freins à tirage linéaire (en V), des leviers ajustables six vitesses pour une utilisation simplifiée. Tout le monde aimera les gaines de couleurs assorties au reste du vélo, vos enfants les premiers !

AVP KS20, 20 po, 250 \$
actionveloplus.com

Détail ingénieux :
la poignée intégrée
à la selle, facile de
porter le vélo !



LOUIS GARNEAU

De nombreuses familles connaissent déjà les Félix et William de Louis Garneau. Cette année, la firme de Québec propose encore mieux avec les modèles Hélium qui atteignent des sommets en termes de production de vélos pour enfants. Leur conception assure un apprentissage sécuritaire et confortable. Le tube horizontal du vélo est abaissé pour permettre d'enfourcher et de descendre de la bicyclette facilement. L'aluminium employé pour construire le cadre est digne d'un bon vélo hybride, ce qui se traduit par un poids intéressant. Les pneus sont lisses ; quant aux composantes, elles restent simples, efficaces et ergonomiques. Du 12 po au 20 po, vous trouverez votre bonheur et ferez celui de votre enfant.

Hélium 12 po, 160 \$

Hélium 16 po, 200 \$

Hélium 20 po, 250 \$

louisgarneau.com

PAS ÉVIDENT D'ACHETER UN VÉLO À SON ENFANT

- L'enfant est-il trop petit pour lui acheter son premier vélo ?
- Est-ce que la grandeur de son vélo actuel lui convient toujours ?
- Si oui, dois-je y apporter un entretien particulier avant sa première sortie ?
- Comment savoir si je lui achèterai le vélo qui lui conviendra ?
- Qui pourra me dire si mon achat correspond à un vélo solide, bien conçu et sécuritaire ?
- Quels sont les points majeurs à vérifier lors de l'achat ?
- Où devrais-je aller magasiner ?
- Y a-t-il une garantie sur les vélos enfants ?

Pour répondre à toutes ces questions mieux vaut s'adresser à des Spécialistes du vélo qui ont l'expérience, la formation et la passion requise pour bien vous conseiller.

Tous nos Spécialistes du vélo AVP s'imposent une norme élevée concernant la qualité, la sécurité et la fiabilité de chaque produit que l'on trouve en magasin.

C'est avec plaisir qu'ils vérifieront avec vous quel type d'enfant est le vôtre : un aventurier, un timide, un craintif ? Son sens d'équilibre est peu ou beaucoup développé ? Puis arrivera le temps de vous diriger vers un choix de vélos qui lui conviendront et d'effectuer avec lui, bien assis sur sa nouvelle acquisition, des ajustements importants qui faciliteront le pédalage, le freinage et assureront sa sécurité et son confort. Par la suite, le spécialiste lui expliquera comment enfourcher son vélo, freiner et en descendre s'il y a une urgence.

Voilà plusieurs raisons pour effectuer votre achat de vélo chez un Spécialiste AVP. Vous vous assurez d'un service personnalisé, d'une expérience, de bons conseils, d'une sécurité et d'une qualité de produit qui vous fera économiser du temps et de l'argent en évitant bien des voyages pour des réparations.

Ces spécialistes du vélo font partie du groupe Action Vélo Plus. Un de leurs objectifs est que votre enfant ait du plaisir sans embûches afin qu'il devienne, lui aussi, un vrai passionné du vélo !

Allez rencontrer nos détaillants Spécialistes du vélo AVP - www.actionveloplus.com

Claire Chalfour
Directrice Générale - AVP inc.



OPUS

La compagnie de l'arrondissement Saint-Laurent propose une excellente gamme de vélos. On trouve des modèles séduisants pour tous les enfants des villes. Le Rambler, par exemple, est un 24 po typiquement urbain. Fantastique pour les 8 à 14 ans, filles comme garçons. Il est équipé de garde-boue, d'une béquille et d'un porte-bagage (12,7 kg tout équipé). Voici un moyen de favoriser le déplacement cycliste dès le plus jeune âge.

Le Doppler est un 20 po intéressant quant au poids (9,3 kg) et à ses composantes efficaces. Ça va faire du bruit avant, pendant et après le passage sur la piste cyclable du quartier !

Le Nix, pour sa part, symbolise cette évolution de l'industrie vers des vélos plus charmants. Un design attrayant et ludique se double d'un vélo léger et confortable qui saura séduire tous les enfants (9,07 kg). Quelques vitesses, de bons freins faciles à utiliser, des pneus urbains, de la couleur et de l'âme : une vraie belle réussite qui mettra des paillettes dans le regard des petits chanceux qui apprendront le vélo là-dessus !

Opus Rambler, 24 po, 527 \$

Opus Doppler, 20 po, 411 \$

Opus Nix, 20 po, 411 \$

opusbike.com/fr



Nos vélos pour enfants sont arrivés ! Nous* vous invitons tous, en famille, à venir les découvrir

*Nous les détaillants Spécialistes faisant partie du groupement AVP. Pour la liste complète des détaillants AVP, visitez le www.actionveloplus.com.



K12

2 à 4 ans

- Cadre en acier
- Système de freins sécuritaire à rétro-pédalage
- Protège-chaîne complet en acier
- Roues 12 pouces
- Roues stabilisatrices incluses

129,99 \$



K16

3 à 6 ans

- Cadre en acier
- Système de freins sécuritaire à rétro-pédalage
- Système de freinage manuel
- Protège-chaîne complet en acier
- Roues 16 pouces
- Roues stabilisatrices incluses
- Lumières réfléchissantes avant/arrière

149,99 \$



K20

6 à 9 ans

- Cadre en acier
- 6 vitesses
- Freins V-Brakes aluminium
- Manettes de vitesses Shimano Revo Shift
- Dérailleur arrière Shimano
- Roues 20 pouces
- Lumières réfléchissantes avant/arrière

*Ce modèle est aussi disponible avec système de freins sécuritaire à rétro-pédalage
OU ENCORE
en version Aluminium avec fourche à suspension avant (K20A)

à partir de 169,99 \$



M24

9 à 12 ans

- Cadre en Acier
- 21 Vitesses
- Freins V-Brakes aluminium
- Manettes de vitesses Shimano Revo Shift
- Dérailleurs avant et arrière Shimano
- Roues 24 pouces
- Lumières réfléchissantes avant/arrière

Aussi offert en version Aluminium avec fourche à suspension (M24A)

à partir de 269,99 \$



SIÈGES POUR ENFANTS

TRÔNES DE CHÉRUBINS

Les cyclistes sont des gens heureux ! Derrière ce lieu commun quelque peu arbitraire, se cache une vérité que des études d'instituts de santé ou socioéconomiques démontrent. Pour circuler à vélo avec quiétude, et se simplifier la vie, il faut une bonne dose d'organisation et de préparation. Les gens heureux ne font pas que chanter au cours de leurs balades, ils transportent aussi ceux qu'ils aiment. Voici une sélection de sièges pour enfants qui faciliteront, par leur commodité et leur sécurité, les voyages urbains des parents et de leur progéniture.

Par Pierre-Marie Legrain



1/ MAMMA CANGURA TIGER RELAX

Compagnie italienne récemment apparue sur le marché, Mamma Cangura livre des produits de très grande qualité, faits en Italie, avec un souci de sécurité omniprésent dans la conception et l'utilisation. Le Tiger Relax s'installe sur un adaptateur qui facilite grandement son installation et son retrait, par exemple pour profiter de son vélo « à vide » pendant la journée. Le plastique est non toxique – ce qui est rare au point d'être souligné. Les ajustements sont simples et très bien pensés, car il existe une multitude de réglages faciles pour assurer le plus grand confort possible. Le cadre est, quant à lui, enveloppant et sécurisant. Vous pourrez en un tour de main installer bébé pour la sieste et sa tête sera bien positionnée dans le creux réservé à cet effet. Une limousine pour votre enfant !
Mamma Cangura Tiger Relax, 199 \$,
www.mammacangura-na.com

2/ YEPP MAXI EASY FIT

Yepp est une compagnie néerlandaise qui équipe beaucoup de cyclistes du royaume du vélo urbain. Hyper confortable, on recommandera ce siège pour des enfants un peu plus grands, compte tenu de sa solidité ; et parce qu'il est plus « spacieux ». La finition est là, afin d'assurer la meilleure convivialité et la sérénité. Les attaches sont solides, conférant un grand sentiment de sécurité. On aimera aussi l'aisance étonnante avec laquelle on peut installer et retirer le siège, tout comme le fait qu'il peut se verrouiller. Avec le système Easy Fit et la rallonge de porte-bagage XL, on pourra éventuellement penser à utiliser des sacs, une option qui ajoute une grande valeur et un énorme avantage à ce siège et à ses accessoires. Décidément, l'ingéniosité batave est bien au rendez-vous avec Yepp !
Yepp Maxi Easy Fit, 210 \$,
Support « Easy Fit XL »
(rallonge de porte-bagage), 40 \$
www.yepp.nl/fr/home

ET À L'AVANT ?

Bien des parents optent pour les sièges à l'avant du vélo. Le petit se trouve entre vos bras, ce qui sécurise l'adulte et l'enfant. La communication est donc facilitée ; vous voyez ce que votre chéri voit, de sorte que vous pouvez choisir ce qui l'émerveillera. Également, vous avez toujours l'œil sur lui. C'est une expérience qu'il faut savoir maîtriser (on ajoute du poids sur la direction), mais qui a énormément d'attrait pour les plus petits. Les modèles à conseiller pour leur conception sécuritaire et leur commodité ? Le Yepp Mini, ultra confortable et facile à utiliser, sécuritaire et sécurisé. Le Mamma Cangura Freccia, pour le prix et pour l'humour (les repose-pieds en forme de « gros pieds » sont vraiment mignons ; la barre frontale en forme de lunettes l'est tout autant), témoigne d'une conception bien pensée et efficace.

Yepp Mini, 165 \$,
www.yepp.nl/fr/home
Mamma Cangura Freccia, 135 \$,
www.mammacangura-na.com





3

3/ COPILOT LIMO

Ce siège est un classique dans le paysage cycliste québécois. Probablement un des meilleurs rapports qualité-sécurité-prix sur le marché, le Limo est un siège facile à utiliser que les parents pourront choisir pour leurs tout-petits. Doté d'un cadre enveloppant et d'une barre frontale, le chéri est installé confortablement et en toute sécurité. Vous pouvez choisir différentes positions pour le dossier, et il se transfère facilement d'un vélo à l'autre.

Copilot Limo, 180 \$

www.blackburndesign.com/en_ca/copilot.html



4

4/ TOPEAK BABYSEAT II

Seul siège sur le marché disposant d'un système de suspension, le Babyseat offre les avantages d'un bon produit : commodité, sécurité et confort. Le cadre est enveloppant, ce qui signifie que les tout-petits y seront bien protégés. La barre transversale s'utilise facilement, une suspension amortit les pires chocs et ce siège comprend les ajustements de base (repose-pieds et harnais). Basique, mais efficace, pratique et sûr.

Topeak Babyseat II, 205 \$,

www.topeak.com

À PARTIR DE QUEL ÂGE PEUT-ON TRANSPORTER SON ENFANT À VÉLO ?

Règle générale, il faut attendre que votre enfant ait environ un an. Parce que, à cet âge, il sera en mesure de se tenir droit et il aura ainsi un tronc assez solide pour encaisser les chocs. C'est le principal critère qui doit être pris en compte.



INSTALLATION PAR UN PRO ?

Dans la mesure où vous transportez votre enfant sur un engin en mouvement, nous ne pouvons que recommander une installation des plus minutieuses. Rien n'est compliqué là-dedans, mais il faut s'accorder le temps. Si vous n'avez pas l'âme bricoleuse, faites poser vos porte-bébés par des professionnels.



CASQUE ?

Il faut savoir que la taille d'un casque pour enfants n'est pas toujours adaptée et qu'il est parfois impossible de le mettre sur la tête de votre petit. Ce n'est pas de sa faute ni de la vôtre. Il faudra simplement patienter un peu... Le tour de tête minimum des casques disponibles et homologués sur le marché est de 46 cm. Petite précision : il est préférable de ne pas compter sur une tuque pour stabiliser un casque. La plupart du temps, il fera beaucoup trop chaud !



VOTRE SOLUTION VÉLO URBAIN



**MARIN
BMC
GARNEAU**

Montréal
7341, rue Saint-Denis
514.303.4118

Terrebonne
2793, ave Claude-Léveillée
450.477.1354

momentum
SOLUTIONS VÉLO

NOUVEAUTÉ SLIP CYCLISTE

Enfilé sous le short, les leggings, le jean ou la jupe, il passe inaperçu et assure un confort accru. Le sous-vêtement cycliste féminin fait son apparition sur le marché et donne une jambette aux sempiternels cuissards. *Par Mélissa Proulx*



LE SLIP,
C'EST CHIC!



Le Québec n'est pas le seul à innover au rayon des dessous de cyclisme. La jeune designer texane Christiana Guzman s'est tournée vers la plateforme états-unienne de financement collaboratif Kickstarter pour lancer deux modèles de culottes matelassées urbaines. L'idée lui est venue en discutant avec son groupe féminin de cyclisme les Betties, qui se plaignaient de douleurs au popotin sans vouloir pour autant sacrifier leur style.

De coupe garçon, la culotte à rayures noires et blanches Brigitte offre un revêtement plus large, un chamois épais et une bordure rose, alors que la Bettie est plus étroite et sexy, avec sa bordure transparente et son chamois plus mince. La vidéo du projet intitulé *Urbanist Cycling* présentant les deux prototypes au look vintage est rapidement devenue virale au sein de la communauté cycliste. Si bien que, en moins de un mois, Guzman recevait un montant deux fois supérieur à son objectif. La créatrice est aussitôt passée à l'étape de la production en vue de la commercialisation, avec une liste de précommandes déjà bien remplie! kickstarter.com



«N'as-tu pas mal aux fesses?» C'est la question que les femmes posaient le plus souvent à l'ex-championne canadienne de course sur route Katy St-Laurent lorsqu'elle prenait part au circuit compétitif national. En fondant sa propre ligne de vêtement de sport KSL en 2007, l'entrepreneure s'est fixée comme objectif de motiver les femmes à faire du sport et à trouver des solutions pour leur faciliter la vie.

Après des années de recherche et de développement, elle lançait, à la fin de l'année 2012, la culotte Ève, un sous-vêtement en tissu antimicrobien muni d'un chamois perforé intégré. «Je voulais proposer aux femmes un vêtement qui agrémenterait leur garde-robe cycliste, sans pour autant qu'elles aient l'impression d'être habillées pour le Tour de France lorsqu'elles montent en selle!» dit-elle.

Fini les douleurs au postérieur. Sans compromettre son style, la culotte Ève se porte aussi bien lors des déplacements vélo-boulot que sous les leggings pour les classes de *spinning* ou lors des sorties récréatives.

Katy vise aussi les adeptes de vélo de piste : «J'adorais m'entraîner au vélodrome, mais j'ai dû arrêter puisque les blessures à l'entrejambe étaient devenues intolérables. En enfilant Ève sous le cuissard, on s'assure une double protection», confie Katy.

Pour «protéger ses arrières», l'athlète a fait appel à une gynécologue afin de s'assurer que la culotte était adaptée à la physiologie de la femme, tout en prévenant les irritations, blessures ou infections. Résultat? Les femmes l'ont tout de suite adoptée. Attrapant la balle au bond, KSL lançait récemment d'autres modèles de culottes moins remboursés pour plaire notamment aux triathlètes, mais aussi à celles qui pratiquent d'autres sports comme l'aviron. Une culotte-cuissard pour enfant a aussi été développée.



Après Ève, Adam

Autant de commodité, ça fait des jaloux! «Les hommes me l'ont tellement demandé! Je leur répondais à la blague que personne ne saurait que le chamois de la culotte Ève est rose s'ils la portaient», dit Katy St-Laurent. KSL a pourtant fait une exception à sa garde-robe exclusivement féminine en créant le caleçon Adam pour ces messieurs.

Encore une fois, tout a été pensé pour que le slip protège les parties génitales et se positionne bien. Il y a fort à parier qu'Adam, lancé au Salon du vélo en février dernier, remportera autant de succès que son alter ego Ève.

Et ce chamois, de quelle couleur est-il? ■ www.kslsport.com

Les Tours de l'érable

17-18 MAI 2014

QUÉBEC / RIVE-NORD



LES PRODUITS
D'ÉRABLE DU
QUÉBEC

DÉFI CYCLISTE

CYCLOSPORTIVE

RALLYE PÉDESTRE

REPAS GASTRONOMIQUE



MÉLANIE OLIVIER
Nutritionniste sportive
Présidente, VIVA!



BENOÎT HUOT
Médaille paralympique
Équipe Canada



DANNY ST PIERRE
Créatif de l'érable
Chef, Restaurant Auguste

LESTOURSDELERABLE.CA

L'ÉRABLE
AU SERVICE DE LA
PERFORMANCE SPORTIVE

PROGRAMME
PROPULSÉ PAR
LA NATURE



LES
Créatifs
DE L'ÉRABLE

GADGETS

TECHNOLOGIE, QUAND TU NOUS TIENS!

L'urbanité, aujourd'hui, s'écrit et se partage avec le bout des doigts grâce à des écrans tactiles, à travers le prisme de photos spontanées, aussitôt publiées dans le nuage. Le déplacement à vélo n'échappe pas à cette règle. Solutions pour que les caméras et téléphones nous suivent. *Par Pierre-Marie Legrain*

Si on ne doit pas écouter de la musique ou même passer un coup de fil en pédalant, on peut néanmoins suivre des applications ludiques et sympas, s'arrêter en chemin pour photographier l'émouvant, saisir sur le vif

les curiosités et l'inattendu de nos rues, ou encore informer de son retard, organiser les piqueniques de nos étés. Prenons le meilleur de la technologie, pour mieux vivre ce qui n'en fait pas partie ! ■



1

1/ OSPREY PORTAL SERIES

Osprey nous gratifie d'une belle nouveauté, cette année : la série Portal. Des sacs à dos et des sacoques qui permettront de transporter votre tablette numérique partout, en toute sécurité. Mais aussi et surtout de les utiliser en un tour de main ! La qualité Osprey, des couleurs tendance, une touche gadget et du confort : de quoi ravir les urbains !

Osprey Portal Series, de 120 \$ à 150 \$,
ospreypacks.com



2/ IPHONE BIKE MOUNT, REECHARGE DE BIOLOGIC

Toujours chez BioLogic, l'iPhone Bike Mount s'acquitte à merveille de sa tâche : protéger votre téléphone et permettre de l'utiliser sur son vélo. Si vous le couplez avec le ReeCharge, un chargeur portatif, vous aurez la possibilité de prendre vos textes aux feux de circulation, penser à votre réponse, formuler vos messages et finalement les écrire à l'arrêt suivant sans craindre la panne électrique ! Tout ce que vous risquerez, c'est la panne d'inspiration !

BioLogic iPhone Bike Mount, 50 \$ et BioLogic ReeCharge 120 \$,
thinkbiologic.com



BioLogic iPhone Bike Mount



BioLogic ReeCharge



3

3/ VAUDE EPOC

Dans le même ordre d'idées, Vaude offre la pochette EPOC, grâce à laquelle vous pourrez transporter votre téléphone cellulaire à la bretelle de votre sac à dos, en toute sécurité.

Vaude EPOC, 20 \$,
vaude.com



4



6



7



4/ SAC AU SEC DE BIOLOGIC

À la différence du sac au sec de Topeak, celui de BioLogic se porte autour du cou. Savamment fabriqué, vous pourrez profiter de toutes les fonctionnalités de votre téléphone, depuis la photo jusqu'aux appels, sans avoir peur de la pluie, de la poussière et des autres aléas de la route. Le grand avantage de ce produit? On peut le transporter partout, l'utiliser tout le temps, même hors des dimensions cyclistes!

BioLogic Dry Bag, 30 \$,
thinkbiologic.com

5/ SAC AU SEC POUR TÉLÉPHONE INTELLIGENT DE TOPEAK

Topeak est une des compagnies qui s'est vraiment impliquée dans le transport de nos «bébelles» à écran. Le sac au sec (DryBag) offre non seulement une protection contre les éléments, mais surtout la possibilité d'installer l'appareil sur votre guidon ou sur la potence. Vous aurez ainsi le loisir de vous laisser guider par votre GPS, à l'aide d'une application de tourisme urbain ou par les

messages de ceux que vous voudrez joindre. C'est simple et efficace!
Topeak DryBag, 35 \$,
topeak.com

6/ CHROME FLIP-DOWN PHONE POUCH

Chrome est une marque connue pour ses sacs à dos et ses besaces de messagers à toute épreuve. La firme distribue aussi un accessoire pour les techno-cyclistes! La poche pour téléphone intelligent est un délice : elle s'accroche à une bretelle de votre sac et vous pouvez ainsi transporter votre téléphone, des cartes, des clés, de l'argent, etc. Un véritable portefeuille toujours à portée de main! En abaissant le couvercle, vous pourrez non seulement avoir accès au contenu de la pochette, mais aussi utiliser votre téléphone. Efficace, robuste, Chrome!
Chrome Flip-Down Phone Pouch, 45 \$,
chromeindustries.com

7/ THULE SUPPORT TECHNO AU GUIDON

La série Pack 'n Pedal de Thule séduit grâce à la finition de ses sacoches et parce qu'elle offre un accessoire très intéressant : un adaptateur de guidon, appelé Poda. Grâce à un design ingénieux, on peut placer sur son guidon des petits sacs pour nos randonnées urbaines. Le porte-monnaie Thule est, par exemple, réussi et vous permet de ranger vos effets personnels et votre téléphone intelligent devant vous, sur une plateforme très solide. Le fourreau à tablette numérique est lui aussi convaincant, pour ceux qui voudraient jongler avec l'actualité tout en se rendant au travail. Attention, conservez un œil sur ce qui se passe autour de vous!
Thule Pack 'n Pedal :
la série guidon, adaptateur Poda 75 \$, porte-monnaie 70 \$, fourreau à tablette 70 \$,
thule.com



5



SÉCURITÉ SUR LA PISTE

Rien de plus naturel pour un cycliste que de rouler sur une piste ou une bande cyclable. Et pourtant, ce sanctuaire a ses dangers... qu'on peut éviter en faisant preuve de civisme. Quelques conseils basés sur une loooongue expérience. *Par Stéphane Desjardins, illustration de Claude Thivierge*

1 OÙ ALLEZ-VOUS ?

Indiquez vos intentions ! Signalez aux autres cyclistes que vous allez vous arrêter ou faire un virage. Évitez les freinages brusques. Vous n'êtes pas seul sur le bitume protégé.



2 FAIRE LA CONVERSATION

Avant que nos villes se décident à aménager des pistes cyclables de plus de 2 m de largeur (ce qui serait une bénédiction à certains endroits), évitez de rouler côte à côte pour faire la conversation. C'est la principale cause de collision sur les pistes. Et c'est malpoli pour ceux qui se déplacent en sens inverse.



3 SE DÉPASSER EN DÉPASSANT

Soyez courtois dans les dépassements. Regardez au-dessus de votre épaule avant de doubler : quelqu'un vous dépasse peut-être déjà. Revendez dans votre voie en laissant au moins 3 m de distance entre vous et la personne dépassée. Évitez de dépasser si des vélos à contresens sont à moins de 50 m. Un rétroviseur s'impose pour mieux contrôler les dépassements.



4 DISCIPLINER LA MARMAILLE

Beaucoup de cyclistes se plaignent du comportement anarchique des enfants sur les pistes. Incitez vos héritiers à éviter les arrêts brusques et les manœuvres risquées, à garder une trajectoire rectiligne en tout temps, à demeurer à droite et en file indienne. Développez leurs aptitudes à rouler de manière disciplinée et à maîtriser leur monture avant d'emprunter la piste.



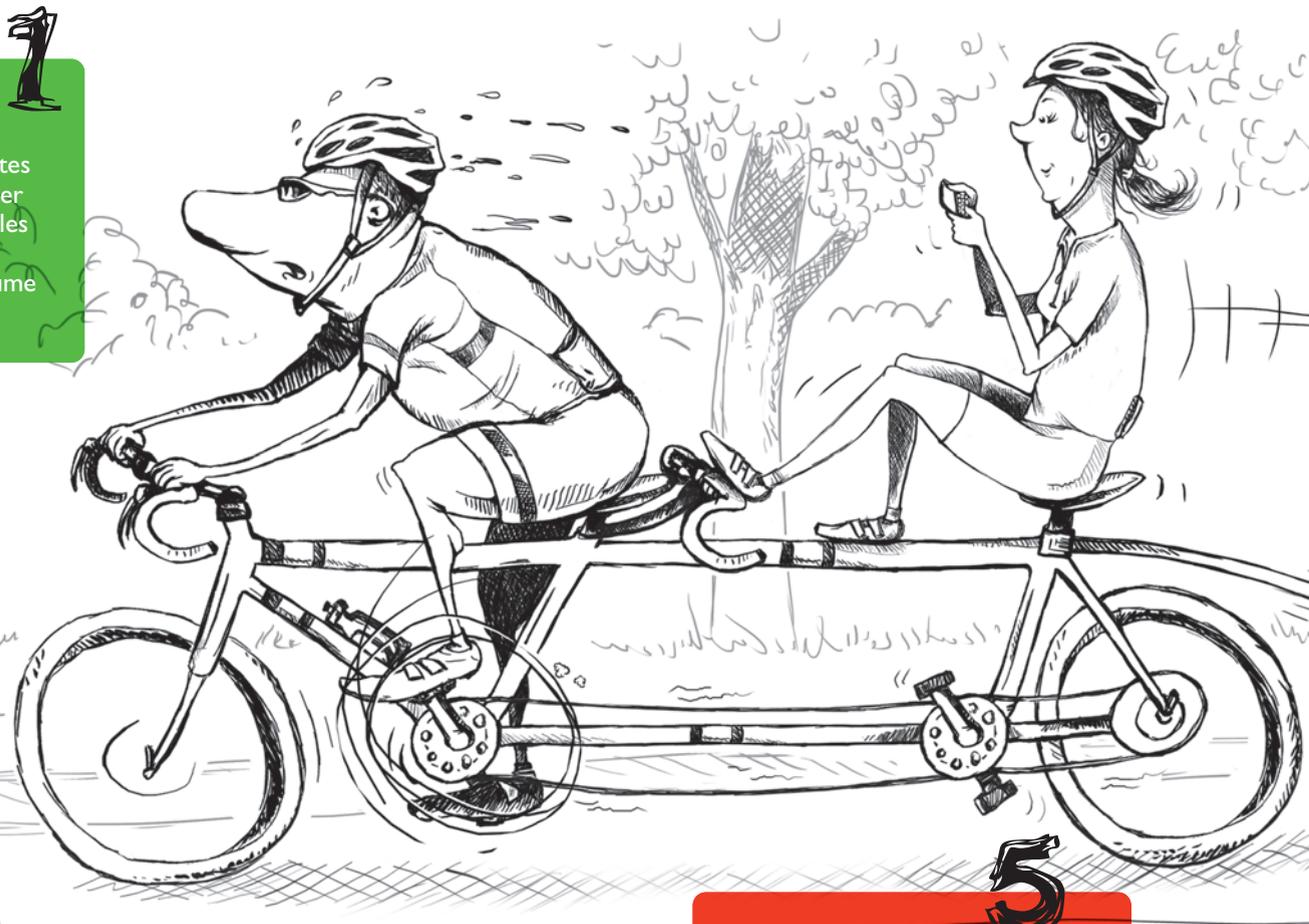
5 SONNEZ POUR ÉVITER D'ÊTRE SONNÉ !

Un piéton, sa famille, un joggeur, un patineur qui en prend large, même un chevreuil sur la piste – eh oui, ça m'est arrivé. Utilisez votre sonnette pour les avertir de vous céder le passage. C'est efficace et sympa à tout coup.



6 SORTIR DE LA LIGNE

Évitez de rouler sur les lignes de bordure, surtout par temps pluvieux : la peinture est souvent glissante.



14

NEWTON

Les côtes deviennent traîtresses à la moindre ondée. Évitez de les descendre à vitesse supersonique... pour manquer le virage situé tout en bas ou percuter cet inconscient qui dépasse dans l'autre sens... en montant!

LIVRAISONS EN BEAUTÉ

13

Vive les livreurs respectueux, sus à ceux qui garent leur camion sur la piste ou la bande cyclable pour apporter leur pizza, leur bière, leur colis « service garanti 24 h ». Signalez votre intention au trafic motorisé si vous êtes contraints de dépasser ce goujat. Et si vous voyez un flic, rapportez l'infraction ou notez le numéro de téléphone affiché sur le camion et plaignez-vous au patron du fautif, ou sur la page Facebook de son entreprise!

12

DÉGAGEZ !

C'est pas parce que c'est une piste cyclable qu'on est à l'abri des bouchons ! Une cause fréquente : des cyclistes qui se rencontrent sur la piste et commencent à causer; des familles qui se changent sur la voie cyclable; des touristes égarés qui demandent leur chemin. Soyez poli : allez sur le gazon.

HEY LANCE, DU CALME!

15

On n'est pas au Tour de France. Si votre moyenne est de plus de 20 km/h, roulez dans la rue. Un cycliste trop rapide sur une piste, c'est un accident sur le point de se produire.

TRAVERSER VIVANT

Aux intersections, on doit ralentir et s'assurer que les véhicules motorisés, ainsi que les piétons, nous ont remarqué, en soutenant leur regard. Les piétons sont souvent imprévisibles; sachez anticiper leur comportement. Et évitez d'attendre le feu au milieu des bandes piétonnes protégées. Le soir, pour bien se faire voir, on éclaire brièvement automobilistes et piétons au visage si notre lampe surmonte notre casque.

DÉPASSER SANS ÉCRASER

Avertissez lors de dépassements soudains ou à grande vitesse. Utilisez votre sonnette si vous circulez beaucoup plus vite que la personne dépassée, pour ne pas la surprendre. Une grosse frayeur peut l'envoyer dans le décor !

EMPORTIÈREMENTS

C'est désormais un mot de la langue française : le fait de percuter une portière qui s'ouvre soudainement par la faute d'un automobiliste inattentif (*dooring*, en anglais). Lorsque la piste ou la bande cyclable se situe entre le trottoir et des autos stationnées, ou entre ces dernières et la circulation, jetez un œil attentif dans les habitacles. Une petite lumière jaune devrait s'allumer dans votre cerveau gauche si vous détectez une silhouette humaine. Ralentissez, changez de voie à moitié si possible.

VICES CACHÉS

Les déchets, feuilles mortes, débris de construction et emballages de toute nature s'accumulent souvent sur les pistes cyclables, poussés là par le vent et les piétons. Évitez-les : ils cachent souvent du verre cassé. Surveillez également les flaques d'eau : elles camouflent peut-être un nid d'autruche ! Ainsi que les grilles de puisards : elles doivent être placées perpendiculairement à votre roue, sinon c'est le vol plané garanti.

LE SANCTUAIRE PIÉTON

Certains arrêts d'autobus donnent directement sur la piste cyclable. Plusieurs villes élèvent cette dernière au niveau du trottoir et installent une signalisation pour avertir les cyclistes. Ralentissez, laissez passer nos alliés de transport en commun, évitez de stopper à un arrêt d'autobus. Et surveillez les portières arrière des bus, qui déposent souvent des usagers sur les pistes et bandes cyclables sans avertissement.



Bienvenue

LES GRANDES VILLES DU MONDE

Oubliez le taxi, le bus, la voiture ou le métro. Le vélo, c'est le meilleur moyen pour comprendre rapidement la géographie d'une ville qu'on visite pour la première fois.

Par Pierre Sormany et Stéphane Desjardins

L'avantage du vélo, c'est qu'il permet de parcourir de grandes distances, comme lorsqu'on prend l'auto ou les transports en commun. Mais il offre en plus la possibilité de voir les quartiers qu'on traverse et d'arrêter n'importe où, le temps de visiter les églises, les mosquées et les dédales animés de la vie de quartier.

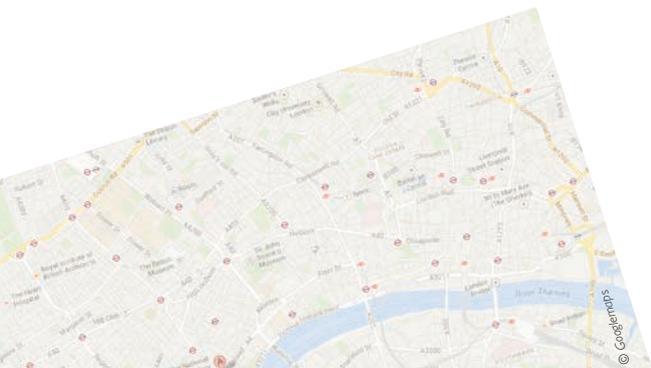
Les grandes villes

Nous l'avons fait dans plusieurs villes du monde : Paris, bien avant que le maire Delanoé n'en fasse une véritable ville cyclable ; Londres, où le vélo nous a permis de découvrir le réseau de canaux urbains qui nous avait jusque-là échappé quand on s'y était déplacé à pied ou en métro ; Lisbonne, où le relief pose quand même un problème, mais où nous avons pu nous rendre de l'aéroport au centre-ville, puis à l'arrondissement

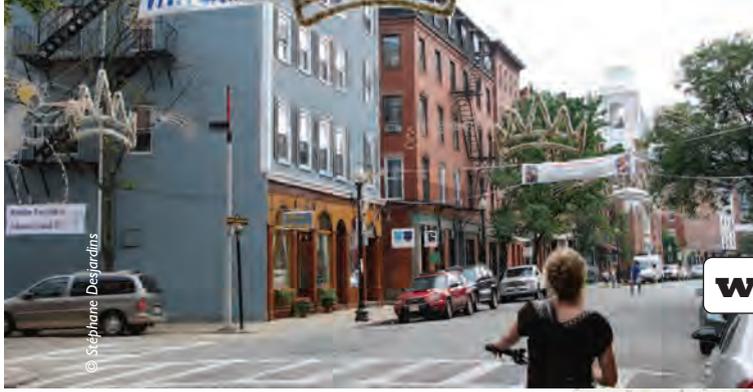
de Belém en quelques heures, en ayant le temps de jouir du décor.

Dans des villes nord-américaines aussi. À Boston, le vélo permet d'explorer le même jour le cœur financier, les quartiers historiques de Beacon Hill et de Back Bay, le pôle académique autour de Harvard, les pistes cyclables qui longent la rivière Charles et la couronne de cités-jardins qui font de cette mosaïque urbaine une des plus agréables d'Amérique. Et le BIXI y est la nouvelle vedette locale.

Toronto, qu'on croirait être une ville « motorisée », se prête parfaitement à l'exploration cycliste. Si on porte attention aux rails des tramways, le centre-ville est un territoire de découvertes, surtout autour du Kensington Market, du Chinatown de l'avenue Spadina et de la rue Dundas, des très branchés Distillery District, The Annex et



© Wikimedia



BOSTON
La ville du
Tea Party

The Beacon
Monument,
Beacon Hill



Cabbagetown, ainsi que des quartiers « bobos » The Beaches et Yorkville. Impossible de manquer le « front de mer » du lac Ontario, surtout à l'ouest de Ontario Place, ainsi que les rivières Humber et Don, dont la vallée est cyclable entre la 401 et le lac. Le père de Brébeuf et Cavalier de La Salle y sont passés eux aussi, entre 1640 et 1680.

KYOTO
Rue commerciale
dans l'ancienne
capitale impériale
nippone



Kyoto, Japon

Les vélos nous attendaient à la porte de l'hôtel. Rapidement, nous prenons vers le nord sur le boulevard Karasuma, ce qui nous permet de longer le palais impérial, un immense domaine où ont résidé les empereurs du Japon entre 794 et 1868, avant que Kyoto cède son statut de capitale à Edo (Tokyo).

On traverse la rivière Kamo qui rappelle un peu Venise ou Amsterdam avec les passerelles qui l'enjambent, lesquelles commandent souvent un arrêt photo. Après un stop obligé au jardin botanique, cap vers le sud-est. On aboutit au temple d'argent Ginkakuji, non sans effort, car il est situé dans un quartier construit à flanc de colline. Dans l'esprit du shintoïsme, le temple permet de pleinement saisir l'intégration de la nature et des réalisations humaines grâce à ses jardins.

De là, on peut pédaler sur le célèbre « sentier de la Philosophie ». Cette route suit un petit canal bordé de cerisiers, sous lesquels le philosophe Kitaro Nishida aimait flâner. On peut y admirer temples et cimetières de toutes tailles, notamment un sanctuaire dé-

dié aux souris. Le quartier est aussi connu pour ses nombreux cafés. Le retour se fait par le mythique quartier historique de Gion, où officiaient, jusqu'à la Deuxième Guerre mondiale, les geishas les plus célèbres du pays.

Mais Kyoto est surtout connue pour ses dizaines de temples, dont certains peuvent occuper tout un quartier. Leur architecture et leurs jardins splendides ne peuvent être visités qu'à pied. Un vélo permet d'en découvrir plusieurs en une seule journée. Et il est toujours possible de garer la bécane dans les stationnements publics à étage...

Rouler à Kyoto en vélo, c'est comme manger de la poutine au Québec. J'ai vu des gens pédaler avec un parapluie ou en textant. Dans les petites rues des quartiers centraux, il y a systématiquement plus de vélos que d'autos. Et la politesse proverbiale des Nippons rend agréable chaque balade.

Beijing, Chine

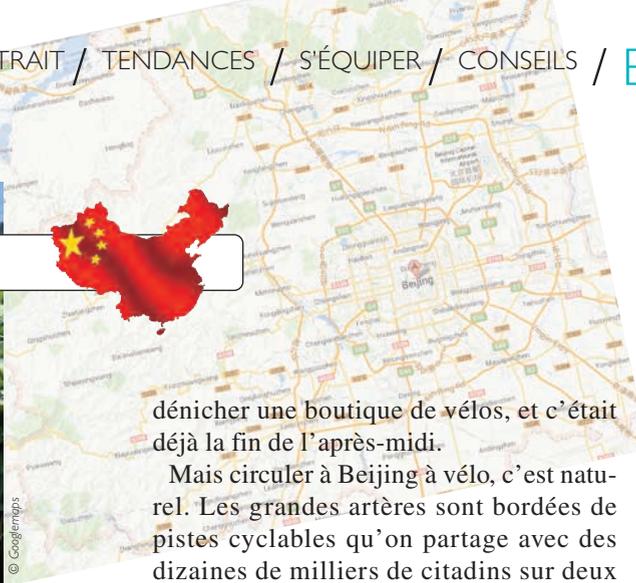
Nous sommes arrivés à l'aéroport de Beijing (Pékin) en fin de matinée. Le temps de se rendre en ville, de trouver l'hôtel, puis de

Les
temples
de Kyoto





欢迎



© Googlemaps

BEIJING
À pied
ou à vélo
dans un
hutong

dénicher une boutique de vélos, et c'était déjà la fin de l'après-midi.

Mais circuler à Beijing à vélo, c'est naturel. Les grandes artères sont bordées de pistes cyclables qu'on partage avec des dizaines de milliers de citadins sur deux roues (et, avouons-le, beaucoup de piétons aussi). Et les hutongs, ces ruelles historiques où les Pékinois vivent encore en majorité, malgré un embourgeoisement galopant, ne sont souvent accessibles qu'à pied ou à vélo.

Nous y avons dîné, ce soir-là, dans un casse-croûte de quartier sans prétention recommandé par notre hôtel, avant de suivre l'allée des fantômes et ses innombrables restos et boutiques. Puis nous avons parcouru la ville, depuis le temple du Ciel, au sud, jusqu'au temple de la Terre, au nord. Ensuite, nous avons contourné les « mers intérieures » (surtout *Houhai*, le cœur de la *night life*), fait le tour de la Cité interdite et de la place Tian'anmen à une heure où ce secteur était presque désert, retrouvé la foule dans les artères commerciales restaurées du quartier historique (dont la plus célèbre rue de Beijing, Dashilan, centre antique du commerce de la soie).

Bref, en six heures, le premier soir, nous avons déjà sillonné l'ensemble de la métropole chinoise. À pied, cela aurait exigé au moins deux jours.



© Wikimedia

Munich

La troisième ville d'Allemagne est traversée par une rivière, l'Isar, surtout en son magnifique centre historique. Impossible de ne pas se taper à vélo une exploration tous azimuts de la capitale de la bière. Parce que Munich est desservie par de nombreuses pistes cyclables et que ses habitants ont un respect très teuton des surfaces urbaines cyclables.

Il est facile de pédaler de la célèbre Marienplatz, en plein centre, à l'Odeonsplatz, au musée de la Pinakothek der Moderne, à la Königsplatz et sa Glyptothèque, et jusqu'au Schwabing, le quartier des artistes et des étudiants. On peut pousser une pointe jusqu'au parc olympique, au nord, et son fameux stade recouvert d'une tente, conçu par Frei Otto (qui a signé le superbe pavillon de l'Allemagne de l'Expo 67 à Montréal). Ou vers les plages (parfois nudistes) qui s'étendent du Deutsches Museum à l'île Flaucher, au sud. Ou explorer les recoins du Englischer Garten, sublime oasis de 4,2 km², un des plus vastes parcs urbains au monde. On y trouve quatre biergarten.

À vélo, Munich est à vos pieds.

Istanbul

Toutes les grandes villes du monde ne sont pas, hélas, aussi converties au vélo. Qu'à



willkommen



© Wikimedia

ABONNEZ-VOUS
pour 3 ans
et économisez

47%
sur le prix en kiosque

Explorez votre nature !

GÉO PLEIN AIR

le magazine des
gens actifs

6 numéros par année

incluant 2 guides d'achat (automne/hiver et été), des idées d'escapades, des excursions, des expéditions hors-frontières, des conseils d'achat et des tests d'équipement, des témoignages de passionnés, des dossiers sur les enjeux du plein air, et nos chroniques équipement, nutrition, santé, environnement.



aussi offert en
édition numérique :
23 \$* pour un an

* gratuit pour les abonnés du format imprimé



ABONNEZ-VOUS

28 \$ pour un an

45 \$ pour 2 ans

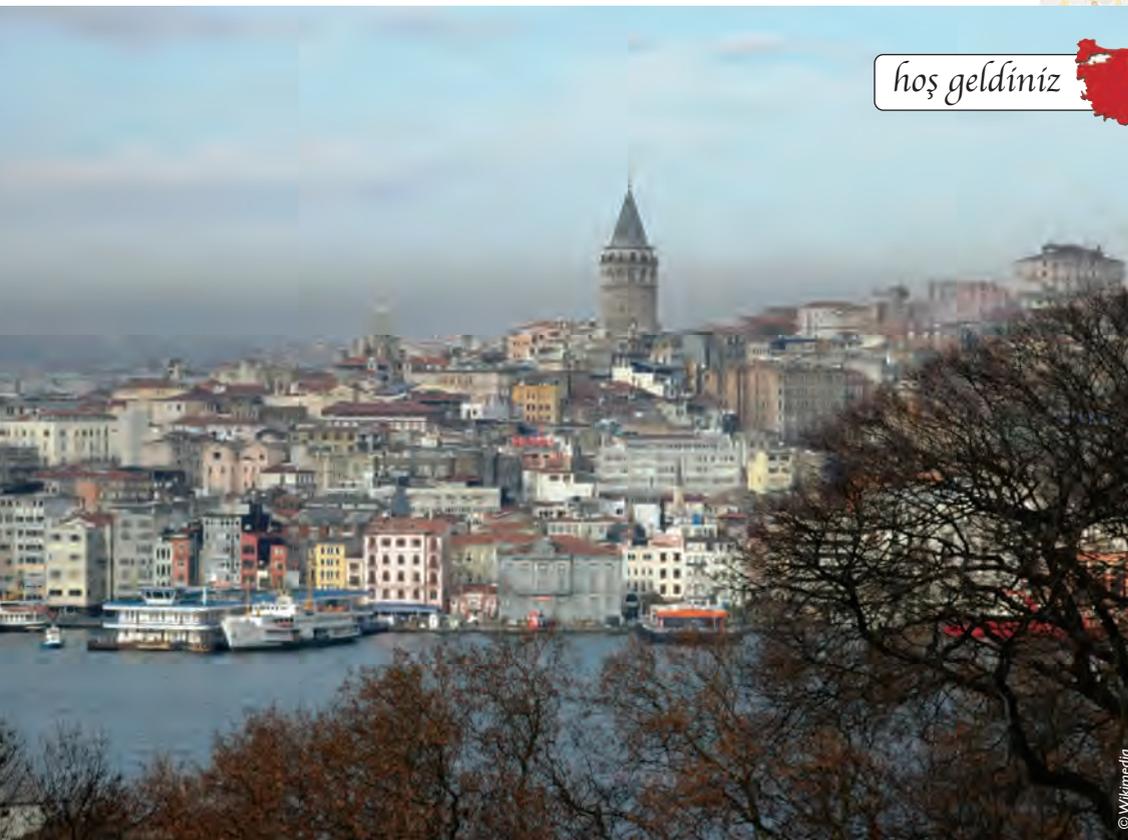
62 \$ pour 3 ans

www.geopleinair.com/abonnez-vous



Procurez-vous également
les autres magazines publiés
par Vélo Québec Éditions

VQ
Vélo Québec
ÉDITIONS



hoş geldiniz



cela ne tienne. À Istanbul, il nous a fallu un peu de recherche sur le Web avant de trouver une boutique (Aktif Pedal) qui accepte de nous louer un vélo, et elle était située dans un quartier de la périphérie au relief plutôt exigeant.

Mais là encore, la souplesse de notre mode de transport nous a permis d'explorer en quelques jours toute la zone historique jusqu'aux anciennes fortifications, le secteur de Galata et de Beyoğlu, l'immense rue piétonnière de la Liberté – une des plus splendides rues d'Europe – jusqu'à la place Taksim, le quartier de la haute couture plus au nord, et même le versant asiatique du Bosphore. Ce que peu de touristes arrivent à faire, à moins de séjourner une semaine dans cette ville de 16 millions d'habitants.

Ces quelques exemples démontrent bien que le meilleur véhicule pour l'exploration urbaine reste encore le vélo. ■

ISTANBUL
Le quartier
de Galata

NOUVELLE APPLICATION



TÉLÉCHARGEZ-LA!



GARANTIE BICYCLE

DEPUIS 1975

SERVICE

**OUVERT
À L'ANNÉE**

VENTE ET RÉPARATION

MINELLI ■ EXIT
RALEIGH ■ DIAMOND BACK
KUOTA ■ DCO

CADENAS KRYPTONITE
VÉLO PLIANT AVENIR
VÉLOS USAGÉS
VÉLO ÉLECTRIQUE VELEC
ACCESSOIRES LOUIS GARNEAU

857, Marie-Anne Est
MONTREAL
(COIN SAINT-ANDRÉ)



(514) 527-3021
www.garantiebike.com



DÉPOSITAIRE DE
CANNONDALE ■ GIANT
KONA ■ RALEIGH
ROCKY MOUNTAIN
NORCO ■ MIELE

VÊTEMENTS
ACCESSOIRES
COUPAGE DE CLÉS

6010, Sherbrooke Ouest
Notre-Dame-de-Grâce H4A 1X9

www.mcwhinnies.com

T 514 481-3113

F 514 481-8891



TOUT POUR LE CYCLISTE

BON SERVICE APRÈS VENTE

“

Cycles Régis a des vélos pour les très bons, les bons, les moyens qui se pensent bons, les moins bons dans la moyenne, les pas bons qui ont les moyens et les pas bons qui sont juste pas bons.

”

CYCLES

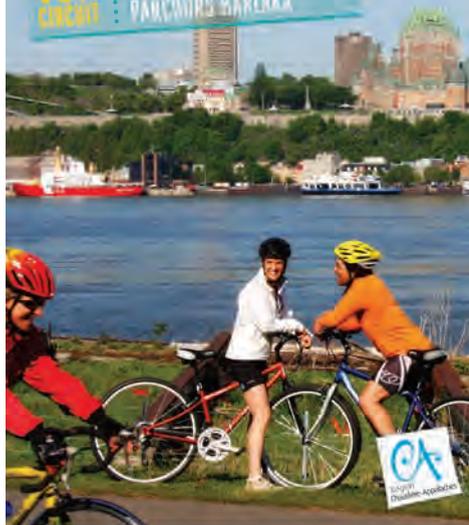
Régis

cyclesregis.com

DÉCOUVREZ

DIFFÉRENTS CIRCUITS À PARTIR DE 100\$

CHASSE TON CROISSANT
PARCOURS DES ANGES
ROUTE VERTE #1
PARCOURS MARLAKA



8520, BOUL. DE LA RIVE-SUD
LÉVIS (QUÉBEC) G6V 8V7
SANS FRAIS : 1-866-701-6667

www.motellevis.com

PORTE-CHARGES
ET SUPPORTS DE TOIT

- > PORTE-VÉLOS
- > COFFRES ET PANIERS
- > ATTACHE-REMORQUE



RACKEVASION.COM

514 523-3333 • 1 866 523-3334

martin CYCLES
SWISS

**ALLEZ,
ATTAQUEZ.**

www.martinswiss.net



313 AVE. VICTORIA, WESTMOUNT
(514) 488-9717

LES NOUVEAUTÉS AUX PRIX
LES PLUS ÉCLATANTS À MONTRÉAL




ROUTE ⊗ HYBRIDE ⊗ MONTAGNE
BMX ⊗ CYCLOTOURISME
VÉLO ÉLECTRIQUE

⊗ Cannondale ⊗ Louis Garneau
 Trek Électra
 Charge ⊗

BionX Chariot Thule

SHERBROOKE
819 822-3077 • 800 914-3077
GRANBY
450 372-9066
www.momosports.com

MARSEILLE
 BICYCLE SHOP DE VÉLO
 Depuis 1964



**Opus - Rocky Mountain
 Kona - Fuji - Miele
 Guru**

Ouvert à l'année
 Aiguisage de patins
 Aiguisage et cirage de skis
**Le spécialiste du BMX
 au Québec**

6915, rue de Marseille, Montréal
 Québec H1N 1N2
514.254.0581
marseillebicycles.com



**BEAUSOLEIL
 CYCLE**
 À VOTRE SERVICE
 DEPUIS 31 ANS

VENTE ET RÉPARATION
 SERVICE APRÈS VENTE
 COURS DE MÉCANIQUE
 LOCATION DE BOÎTE DE TRANSPORT
 FINANCEMENT DISPONIBLE

**ACHETER UN VÉLO,
 NE PAYER RIEN
 AVANT UN AN !** 

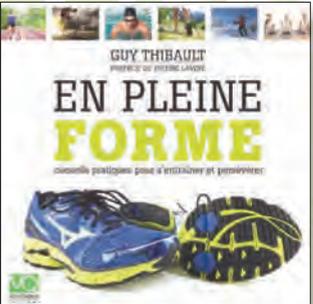
VÉLOS SUR MESURE
 Vélos et vêtements
 de triathlon, de route,
 de montagne

VÉLOS
 Marinoni, Ridley,
 Quintanaroo
 Opus, Lite Speed,
 Rocky Mountain,
 Scott, Colnago,
 Miele, Lapiere

1833, St-Pierre, Lemoyne, Qc J4P 3K3
info@beausoleilcycle.com
www.beausoleilcycle.com
 Tél. : **(450) 672-6718**
 Sans frais : **1 (866) 672-6718**
 Commandes téléphoniques acceptées

Découvrez

420
 conseils pratiques
 pour s'entraîner et
 persévérer



EN PLEINE FORME
 Par Guy Thibault, docteur en
 physiologie de l'exercice, et
 chroniqueur à Vélo Mag
34,95 \$

CONTACTEZ-NOUS
 514 521-8356, poste 504
 1 800 567-8356, poste 504
www.velo.qc.ca




SPORT CAMPUS
La Source
 du sport.
 LE SPORT, ON CONNAÎT ÇA

3901, rue Wellington
 Verdun (Qc) H4G 1V6
514 766-2900



GIANT
DCO III
NORCO BICYCLES
GARNEAU

www.SportCampus.ca 



VÉLO ESPRESSO.COM



Vélo sur mesure neufs ou usagés
 Forfaits de réparation
 Entreposage
 Location
 Cours de spinning

Cure de rajeunissement!
 Notre entreprise familiale change son
 image de marque tout en conservant
 l'excellent service personnalisé qui fait sa
 renommée. Visitez-nous!

4551 Ste-Cath. E., Mtl, QUARTIER HOMA
[Facebook.com/VELOESPRESSO](https://www.facebook.com/VELOESPRESSO)
 514.596.0655

Centre DU Vélo '82

DEPUIS 32 ANS

- ❖ Spécialiste en vélo de route
- ❖ Vélos pour toute la famille
- ❖ Grand choix de vêtements, pièces et accessoires
- ❖ Excellent service après vente
- ❖ Vente et réparation de toutes marques

Wilier ❖ Trek ❖ Opus
Raleigh ❖ Minelli

**ATELIER DE RÉPARATION
OUVERT À L'ANNÉE**



6444, Beaubien Est, Montréal

514 259-5254

centreduvelo@gmail.com



PERFORMANCE BÉGIN

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

Wilier TRIESTINA



Miele

KUOTA
CARBON COMPOSITE TECHNOLOGY

DEVINCI

SCOTT

BMX
Redline • Verde
We the people

VÉLO À LA CARTE • VÉLO SUR MESURE
POSITIONNEMENT SUR VÉLO

www.performancebegin.com

CYCLES ANJOU

SERVICE DE POSITIONNEMENT



SPECIALIZED

GIANT
BICYCLES

KUOTA



DEVINCI

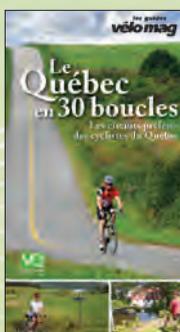
8688, Chaumont, Anjou Qc H1K 1N6

(514) 352-9280

www.cyclesanjou.com

Découvrez

les guides
vélo mag



LE QUÉBEC EN 30 BOUCLES

Ce guide vélo présente les parcours préférés des cyclistes québécois. Infos pratiques et petits trésors locaux jalonnent la route du lecteur.

24,95 \$



LES VOIES CYCLABLES AU QUÉBEC

11^e édition
Le guide le plus complet des aménagements cyclables à travers le Québec.

22,95 \$

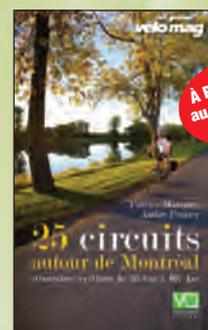


LA ROUTE VERTE 7^e édition

Guide officiel de la Route verte et de ses services.

4900 km • 238 cartes

24,95 \$



A PARAITRE
au printemps
2014

25 CIRCUITS AUTOUR DE MONTRÉAL

De Vaudreuil à Berthierville, des Laurentides à Saint-Hyacinthe, un répertoire de trajets d'une journée (de 35 à 107 km) à faire à l'intérieur d'un rayon de moins de 60 km de Montréal.

Par les auteurs de 15 circuits autour de Montréal, déjà vendu à plus de 5000 exemplaires.

14,95 \$



Contactez-nous : 514 521-8356, poste 504 • 1 800 567-8356, poste 504 • www.velo.qc.ca



Qu'on roule pour garder la forme, pour se déplacer ou pour découvrir la ville, on aime bien manger, s'amuser et faire quelques trouvailles. Voici nos bonnes adresses, facilement accessibles sur deux roues.

Montréal

Par Mélissa Proulx

VERDUN

Bordé d'eau sur toute sa longueur et sillonné de pistes cyclables, l'arrondissement de Verdun s'enorgueillit de panoramas verdoyants. Longtemps qualifiée de « ville sèche » parce qu'elle n'avait pas accordé de



PETIT GUIDE DES BONNES ADRESSES

Comptoir Luncheonette 21



Le Fixe

permis de bar depuis 1875, Verdun a récemment mis fin à ces années de disette.

La brasserie artisanale **Benelux** (4026, rue Wellington) ouvrait ses portes l'été dernier, ajoutant une deuxième succursale à celle, très populaire, angle Sherbrooke Ouest et Jeanne-Mance. Le décor est branché et spacieux, et le vaste *beer garden* extérieur permet de gentiment terminer la journée en cassant la croûte (des *euro-dogs*) et en sirotant une bière artisanale brassée sur place, comme la *pale ale* états-unienne baptisée Vélo. Et pour ceux qui ont encore à pédaler pendant quelques kilomètres : La Berlinoise et ses 3,7 % d'alcool se déguste comme une bonne limonade acidulée.

Le long des berges du fleuve Saint-Laurent, le **Comptoir Luncheonette 21** (6500, boulevard LaSalle) a aussi ouvert ses portes l'été dernier derrière le Natatorium. Du matin au soir, on y propose un fast-food réinventé : muffins maison et expressos au petit matin, sandwichs sur pain baguette (comme le « dinde, brie, compote de figes ») et salades fraîches à emporter ou à déguster sur la jolie terrasse le reste de la journée. Un bar à jus et à *smoothies* étanche les pires soifs. Ils ont pensé à tout : des outils et des chambres à air sont mis à la disposition des cyclistes qui auraient besoin d'un coup de pompe.

ROSEMONT-PETITE-PATRIE

La Promenade Masson, dans le Vieux-Rosemont, a connu un regain de vitalité, ces

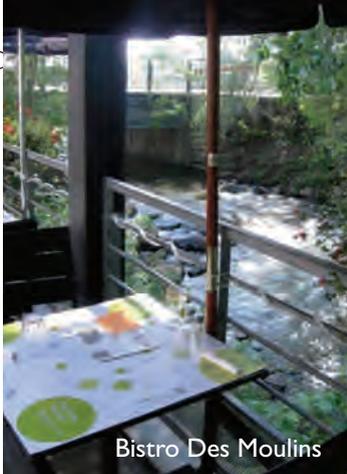
dernières années, avec l'arrivée de bars comme **La Distillerie**, le **Quai N° 4** et la sympathique **Succursale** (3188, rue Masson). Décontractée et conviviale, cette micro-brasserie a su attirer son lot d'amateurs de houblon grâce à son personnel connaisseur et à ses savoureuses bières brassées sur place. Le menu « coupe-faim » propose assiettes de fromages ou de charcuteries, des saucisses et de la choucroute ou de succulents nachos. On s'attable entre amis le long du mur latéral vitré ou sur la terrasse extérieure. Avant 20 h, les enfants avec parents sont les bienvenus.

Dans la Petite-Patrie, à deux pas de la Plaza Saint-Hubert, se cache un des meilleurs cafés de la troisième vague montréalaise. **Le Fixe** (5985, rue Saint-Hubert) propose une cuisine bistro d'inspiration française et saisonnière déclinée en table d'hôte avec un choix de vins bio ou d'importation privée. Essayez le confit de canard au lunch et le croque-madame au brunch. L'endroit est spacieux et agréable pour bouquiner, bosser ou flâner, tout en dégustant un expresso préparé dans les règles de l'art. Les plus sportifs apprécieront les *smoothies* d'avant ou d'après *ride*, ou le café froid (*cold brew*) par journée chaude. Un plus : les enfants sont reçus à bras ouverts.

AHUNTSIC-CARTIERVILLE

Secret bien gardé, une des plus belles terrasses de l'île de Montréal se cache en plein cœur du magnifique parc-nature de l'Île-de-





Bistro Des Moulins

la-Visitation. Le **Bistro Des Moulins**, avec son impressionnante terrasse surplombant la rivière des Prairies, se trouve dans un ancien moulin à farine datant de 1727 et est géré par le musée d'histoire Cité historia. Au menu, des classiques de la cuisine française et italienne, des brunchs et des grillades sur barbecue extérieur, à déguster au son des cascades. Avant de partir, une petite visite interactive des vestiges de l'ancien village de Sault-au-Récollet s'impose. Il suffit de télécharger l'application mobile *Destination Sault*.

QUÉBEC

Par David Desjardins

BASSE-VILLE

Importé de l'ouest canadien, le concept fait fureur : au **Bureau de poste** (296, rue Saint-Joseph Est), tout ce qui se trouve sur le menu coûte 4,95 \$. La clientèle est jeune, l'ambiance parfaitement détendue et le décor a des airs de chalet de ski où on a fixé planches de *snow* et de *skate* aux murs en



Babylone Café



Pub du Vieux-Port



Bureau de poste

guise de déco. À ce prix, les plats ne sont pas tous égaux, mais certains méritent le détour, dont les burgers pour leur très bon goût de cuisson au charbon de bois. Le porc effiloché et sa sauce barbecue s'en sort très bien aussi, de même que la salade de betteraves et chèvre. La terrasse, une des rares du secteur avec vue sur la rue, est grande, mais souvent bondée. Aucune réservation, ici chacun attend son tour.

Refuge au cœur du centre-ville, le **Babylone Café** (181, rue Saint-Vallier Est) fait partie de ces endroits rares où, dès qu'on y pénètre, le temps semble s'arrêter. Qu'on vienne y siroter un café ou un thé, ou alors pour déguster un des très bons repas que propose la carte (dont plusieurs végétariens), on a toujours le sentiment d'être ici chez soi, dans le confort de son salon, l'ambiance en plus. On croise au Babylone une foule bigarrée qui comprend des étudiants,

des artistes et des résidants du secteur. Certains y passent de longues heures, plongés dans un livre ou leurs travaux. Mais la plupart viennent ici pour prendre du bon temps et rattraper le temps perdu avec des amis qui ont beaucoup à raconter.

VIEUX-PORT

Ça manquait sérieusement de bars dans le Vieux-Port depuis le déménagement de L'Inox. Voilà que le **Pub du Vieux-Port** (37, Quai Saint-André) reprend non seulement les lieux qu'occupait autrefois le brasseur, mais aussi un peu de son esprit. La terrasse, immense, est surmontée de grands parasols orange. Un mélange de touristes et de résidants se partagent les places. Chaque fois qu'un bateau de croisière s'amarré, c'est la cohue. Adossé au très bon resto **Quai 19**, l'établissement présente un décor moderne, mais chaleureux, en phase avec le service sympathique. Et comme les stationnements se font parfois rares dans le coin, le vélo est encore le meilleur moyen de s'y rendre. ■

SÉRIE MOMENTUM
Trajets quotidiens à vélo

ospreypacks.com



DISTRICT

Un look qui tue. Des accélérations phénoménales.
Le District donne au vélo urbain un nouveau sens
dans ce mélange sexy de style et de fonction.



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

Société de l'assurance automobile

Québec 